SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1226

z dne 23. julija 2014

o državni pomoči SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico v Angoulêmu, skupino SNC-Lavalin, družbo Ryanair in družbo Airport Marketing Services

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5080)

(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

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

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

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Letalski prevoznik Air France je z dopisom z dne 26. januarja 2010 vložil pritožbo glede ugodnosti, ki naj bi jih letalski prevoznik Ryanair prejemal na regionalnih in lokalnih francoskih letališčih. Kar zadeva letališče Angoulême Brie Champniers (v nadaljnjem besedilu: letališče Angoulême), se je pritožba nanašala tudi na finančna sredstva, ki naj bi jih prejel upravni organ letališča, tj. gospodarska zbornica v Angoulêmu (v nadaljnjem besedilu: zbornica).

(2) Komisija je z dopisom z dne 16. marca 2010 francoskim organom poslala nezaupno različico pritožbe in jih pozvala, naj pojasnijo prijavljene ukrepe. Francoski organi so odgovorili z dopisoma z dne 31. maja in 7. junija 2010.

(3) Družba Air France je z dopisom z dne 2. novembra 2011 poslala dodatne informacije v podporo svoji pritožbi. Komisija je v dopisu z dne 5. decembra 2011 te informacije posredovala Franciji in od nje zahtevala dodatne informacije. Francoski organi so 22. decembra 2011 zaprosili za podaljšanje roka za odgovor. Komisija je z dopisom z dne 4. januarja 2012 ugodila njihovi prošnji. Francoski organi so svoje pripombe in odgovore poslali v dopisu z dne 20. januarja 2012.

(4) Komisija je z dopisom z dne 21. marca 2012 Franciji sporočila, da bo glede morebitne pomoči letališču Angoulême in letalskemu prevozniku Ryanair začela formalni postopek preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU. Sklep Komisije (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) je bil v *Uradnem listu Evropske unije* ([3]) objavljen 25. maja 2012.

(5) Francoski organi so svoje pripombe in odgovore na vprašanja iz sklepa o začetku postopka in dodatna vprašanja Komisije poslali v dopisih z dne 22. maja in 21. septembra 2012.

(6) Družbe Air France, Ryanair in Airport Marketing Services (v nadaljnjem besedilu: družba AMS) so svoje pripombe predložile v rokih iz sklepa o začetku postopka. Komisija je te pripombe francoskim organom posredovala v dopisih z dne 20. avgusta 2012 in 3. maja 2013. Francija je v dopisih z dne 12. septembra 2012 in 7. junija 2013 Komisijo obvestila, da v zvezi s tem nima dodatnih pripomb.

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

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

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

(7) Komisija je dodatne pripombe družbe Ryanair prejela v dopisih z dne 13. aprila 2012, 10. aprila 2013, 20. decembra 2013 ter 17. in 31. januarja 2014. Te dodatne pripombe je Franciji posredovala v dopisih z dne 13. julija 2012, 3. maja 2013, 9. in 23. januarja 2014 ter 4. februarja 2014. Francija je v dopisih z dne 17. julija 2012, 4. junija 2013, 29. januarja 2014, 3. februarja 2014 in 21. maja 2014 Komisijo obvestila, da v zvezi s tem nima dodatnih pripomb.

(8) Komisija je 24. februarja ter 13. in 19. marca 2014, po sprejetju Smernic o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom ([4]) (v nadaljnjem besedilu: nove smernice), Francijo in zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe glede uporabe novih smernic, zlasti v zvezi z zadevnim primerom. Francoski organi so zadevne pripombe predložili 19. marca 2014.

(9) Poleg tega je bilo 15. aprila 2014 v *Uradnem listu Evropske unije* ([5]) objavljeno obvestilo, v katerem so bile države članice in zainteresirane strani pozvane, naj zaradi začetka veljavnosti novih smernic predložijo svoje pripombe, tudi v zadevnem primeru. Družba Air France in nevladna organizacija Transport & Environment sta svoje pripombe predložili v predpisanih rokih. Komisija je te pripombe v dopisih z dne 28. maja 2014 posredovala francoskim organom. Francija je v dopisu z dne 21. maja 2014 Komisijo obvestila, da nima pripomb.

2. **DEJSTVA**

2.1 **Upravljavci in lastniki letališke infrastrukture**

(10) Do leta 2011 je letališče Angoulême upravljala zbornica. Država, ki je bila tedanji lastnik letališča, je zbornici 20. septembra 2002 z ministrskim odlokom dodelila petletno koncesijo za letališče. V pogodbi ([6]), sklenjeni med zbornico in državo, je bilo določeno, da je zbornica odgovorna za gradnjo, vzdrževanje in upravljanje letališča. Zbornica, ki je bila upravljavec letališča Angoulême (v nadaljnjem besedilu: letališka služba zbornice), je v ta namen računovodstvo vodila ločeno od knjig splošne službe zbornice ([7]). S prefekturnim odlokom z dne 22. decembra 2006 se je lastništvo letališča Angoulême nato preneslo na mešan sindikat letališč v departmaju Charente (*Syndicat mixte des aéroports de Charente*; v nadaljnjem besedilu: sindikat SMAC). Sindikat SMAC je zato državo kot organ, ki podeljuje koncesijo, nadomestil 1. januarja 2007. Od navedenega datuma je bil za vse naložbe in financiranje letališča odgovoren sindikat SMAC.

(11) Sindikat SMAC je odgovoren za opremljanje, oskrbovanje, vzdrževanje in upravljanje letališča Angoulême, vključuje pa departma Charente, *Communauté d'agglomération du grand Angoulême* (v nadaljnjem besedilu: skupnost aglomeracij širšega Angoulêma), *Communauté des communes de Braconne Charente* (v nadaljnjem besedilu: skupnost občin Braconne in Charente), zbornico, *Communauté des communes de Cognac* (v nadaljnjem besedilu: skupnost občin Cognac) ter gospodarsko zbornico v Cognacu. Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka ([8]), je v statutih sindikata SMAC določeno, da se odhodki v zvezi z letališčem Angoulême razporedijo med njegove člane.

(12) Sindikat SMAC je najprej zbornici podaljšal koncesijo do 31. decembra 2008, nato pa z njo 22. januarja 2009 sklenil podizvajalsko pogodbo za upravljanje (v nadaljnjem besedilu: podizvajalska pogodba iz leta 2009). Z učinkom od 1. januarja 2009 za naložbe v letališke dejavnosti ni bila odgovorna letališka služba zbornice, temveč je bil zanje tri leta odgovoren sindikat SMAC.

(13) Od 1. januarja 2012, po zaključku odprtega razpisnega postopka, je za upravljanje letališča odgovorna zasebna družba SNC-Lavalin ([9]).

2.2 **Značilnosti letališča in promet**

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

([4]) UL C 99, 4.4.2014, str. 3.
([5]) UL C 113, 15.4.2014, str. 30.
([6]) Koncesijska pogodba z dne 22. aprila 2002 (v nadaljnjem besedilu: koncesijska pogodba).
([7]) Člen 37 specifikacij v koncesijski pogodbi.
([8]) Glej uvodno izjavo 13 sklepa o začetku postopka, preglednica 2.
([9]) Kot je navedeno v uvodni izjavi 23 sklepa o začetku postopka, se je sindikat SMAC odločil za postopek oddaje javnega naročila.

Preglednica 1

Letališča v bližini letališča Angoulême ([1])

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

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

(15) Redna zračna povezava družbe Twin Jet med Angoulêmom in Lyonom, s katero se je izvajala obveznost javne službe, je bila ukinjena aprila 2007. Družba Ryanair je leta 2008 in 2009 od aprila do oktobra trikrat tedensko opravljala lete na letališče London Stansted. Drugi komercialni premiki na letališču Angoulême med letoma 2004 in 2011 so bili zlasti leti letalskih in helikopterskih klubov ter poslovni leti.

(16) Letališče Angoulême na podlagi potniškega prometa, kot je povzet v preglednici 2 v nadaljevanju, spada v kategorijo D uvodne izjave 15 Smernic Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč ([10]) iz leta 2005 (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2005).

Preglednica 2

Promet in premiki na letališču Angoulême ([1])

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

([1]) Promet in premiki v skladu z dopisom francoskih organov z dne 20. januarja 2012.
([2]) Podatki za obdobje od januarja do novembra 2011.

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

([10]) UL C 312, 9.12.2005, str. 1.
([11]) Glej uvodno izjavo 28 tega sklepa.
([12]) Glej uvodno izjavo 21 tega sklepa.

3. PODROBEN OPIS UKREPOV

3.1 Finančna sredstva za letališče

3.1.1 *Pogodbeni okvir za subvencije za letališče*

(18) Del naložb in primanjkljaja iz poslovanja letališča Angoulême so krili departma Charente, skupnost aglomeracij širšega Angoulêma ter skupnost občin Braconne in Charente na podlagi partnerskega sporazuma ([13]) (v nadaljnjem besedilu: sporazum iz leta 2002), ki so ga sklenili z zbornico. Ta sporazum je bil sklenjen po tem, ko je država dodelila lokalno javno koncesijo za opremo. Na tej podlagi so departma Charente, skupnost aglomeracij širšega Angoulêma ter skupnost občin Braconne in Charente zbornici do 31. decembra 2006 zagotavljali finančna sredstva za upravljanje letališča ([14]). Sindikat SMAC je zaveze iz sporazuma iz leta 2002 prevzel z učinkom od 1. januarja 2007.

(19) Sindikat SMAC je na podlagi podizvajalske pogodbe iz leta 2009 kril primanjkljaj iz poslovanja letališke službe zbornice v obdobju 2009–2011. Prispevki organizacij članic sindikata SMAC za odhodke, ki jih je mogoče pripisati letališču Angoulême, so za to obdobje enaki kot prispevki, določeni v sporazumu iz leta 2002.

(20) Kot je že bilo navedeno, letališče Angoulême od 1. januarja 2012 upravlja skupina SNC-Lavalin na podlagi šestletne javne pogodbe o poslovanju, ki jo je dodelil sindikat SMAC ([15]). Vsi sodelujoči pri javnem razpisu ([16]) so morali predlagati strateški razvojni načrt za „osnovni scenarij“ ([17]) in „proaktivni scenarij“ ([18]). Organ, ki prenese pooblastila, je izbral drugi scenarij.

3.1.2 *Naložbe v infrastrukturo*

(21) Podrobnosti o prispevkih, ki so jih različni javni organi letališki službi zbornice dejansko plačali za financiranje naložb v letališko infrastrukturo, so navedene v sklepu o začetku postopka ([19]). Komisija poudarja, da so nedržavne naložbe, ki jih je letališka služba zbornice izvedla v obdobju 2004–2011, znašale 1 277 000 EUR. Financirali so jih zainteresirani regionalni in lokalni organi (departma Charente, skupnost aglomeracij širšega Angoulêma ter skupnost občin Braconne in Charente), nato pa sindikat SMAC in letališka služba zbornice.

(22) S temi naložbami naj bi se vzletno-pristajalna steza podaljšala za 50 metrov, s čimer bi letališče Angoulême tehnično ustrezalo letalskim prevoznikom, ki bi lahko prispevali k povečanju zračnega prometa. Francoski organi trdijo tudi, da naj bi se z opremljanjem letališča in modularnimi napravami dosegla skladnost s predpisi, ki veljajo za javne organizacije.

(23) Sindikat SMAC je, razen v primeru državnih pristojnosti, za stroške in nadzor nad naložbami v opremljanje in opremo odgovoren od 1. januarja 2012. Čeprav dokončni program ni bil pripravljen, je bila vrednost teh naložb v obdobju 2012–2017 ocenjena na 1 200 000 EUR ([20]).

([13]) Sporazum z dne 23. maja 2002 o pogojih financiranja za upravljanje in razvoj letališča Angoulême Brie Champniers.
([14]) Ti prispevki so razčlenjeni v preglednici 2 sklepa o začetku postopka.
([15]) Razpisna dokumentacija skupine SNC-Lavalin z dne 19. julija 2011, ki jo je sindikat SMAC po pogovorih, ki so potekali 23. junija 2011, sprejel 8. avgusta 2011.
([16]) Obvestilo o javnem naročilu, ki je bilo 9. marca 2011 objavljeno v francoskem uradnem glasilu za objave javnih naročil (*Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics* – BOAMP) št. 48-B, obvestilo št. 222.
([17]) Osnovni scenarij ustreza ciljem in rezultatom, ki bi jih bilo po mnenju upravljavca ob upoštevanju gospodarskih razmer in posebnosti javnega naročila, napovedi glede zračnega prevoza ter položaja in posebnega okolja platforme v času trajanja javnega naročila, ki mu je bilo dodeljeno, mogoče realno preveriti ter prevzeti pod pogoji za njegovo izvedbo.
([18]) Proaktivni scenarij naj bi zagotovil razvoj rednih komercialnih prevozov. V tem scenariju je ocenjen učinek na računovodske izkaze letališča, po potrebi pa tudi nadomestilo upravljavca in finančni učinek dodatnih finančnih prispevkov, ki naj bi jih zagotovil sindikat, in sicer zunaj okvira javnega naročila.
([19]) Glej uvodno izjavo 30 sklepa o začetku postopka (že naveden), preglednica 3.
([20]) Razprava sindikata SMAC, 23. junij 2011.

3.1.3 *Financiranje stroškov, povezanih z državnimi nalogami*

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

Preglednica 3

Odhodki za varovanje in varnost

(EUR)

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

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

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

Preglednica 4

Prihodek od sredstev, dodeljenih za financiranje državnih dejavnosti

(EUR)

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

3.1.4 *Subvencije za tekoče poslovanje*

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

([21]) Poleg finančnih tokov, povezanih z naložbami države iz uvodne izjave 24 tega sklepa, so finančni tokovi, povezani z dejavnostmi, navedeni v preglednici 4 uvodne izjave 43 sklepa o začetku postopka.
([22]) Gasilska vozila, vozila za obvladovanje nevarnosti prostoživečih živali in ptic, ograje.
([23]) Oprema za preverjanje potnikov in njihove oddane prtljage.
([24]) Glej oddelek 8.1.1.2 tega sklepa.
([25]) Glej uvodno izjavo 36 sklepa o začetku postopka.

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

Preglednica 5

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

(v tisoč EUR)

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

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

Preglednica 6

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

(EUR)

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

Preglednica 7

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

(EUR)

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

3.2 **Okvir pristojbin za letališče Angoulême**

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

Preglednica 8

Pristojbine za letalske dejavnosti na letališču Angoulême

(EUR)

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

(EUR)

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

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

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

3.3 **Odnosi z družbo Ryanair**

3.3.1 *Pogodbi, sklenjeni z družbama Ryanair in Airport Marketing Services*

(32) Sindikat SMAC je po objavi evropskega razpisa za projekte ([27]) 8. februarja 2008 sklenil dve pogodbi, in sicer prvo z družbo Ryanair, drugo pa z družbo Airport Marketing Services, ki je odvisna družba v stoodstotni lasti družbe Ryanair (v nadaljnjem besedilu: družba AMS). Namen teh pogodb (v nadaljnjem besedilu: sporazuma iz leta 2008) je bil vzpostaviti redno zračno povezavo med letališčema Angoulême in London Stansted.

(33) Pogodba, sklenjena z družbo Ryanair, se nanaša na letališke storitve (v nadaljnjem besedilu: sporazum o letaliških storitvah). Pogodba, sklenjena z družbo AMS, se nanaša na promocijo in trženje rute (v nadaljnjem besedilu: sporazum o tržnih storitvah).

(34) Sporazuma iz leta 2008 sta se sklenila za obdobje petih let od uvedbe rute ([28]). Čeprav se z drugimi letalskimi prevozniki niso sklenili primerljivi sporazumi, so v odločitvi o pristojbinah z dne 1. marca 2009 določeni vsi ukrepi v zvezi s pristojbinami. Navedena odločitev navaja „prispevek k razvoju rute“ v višini 15 EUR, 12 EUR oziroma 9 EUR na potnika v prvih treh letih po uvedbi rute, ki je omejen na 400 000 EUR, 300 000 EUR oziroma 225 000 EUR. Zadnji ukrep v odločitvi o pristojbinah iz leta 2010 ni vključen.

3.3.2 *Sporazum o letaliških storitvah*

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

Preglednica 9

Letališke pristojbine, ki so veljale za družbo Ryanair

(EUR)

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

([26]) Glej preglednico 9 uvodne izjave 35 tega sklepa v zvezi z družbo Ryanair.
([27]) UL S 144-179348, 28.7.2007.
([28]) Člen 2.1 v obeh sporazumih.
([29]) Člen 4.1 sporazuma o letaliških storitvah.
([30]) Glej uvodno izjavo 55 in naslednje uvodne izjave sklepa o začetku postopka.

(EUR)

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

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

3.3.3 *Sporazum o tržnih storitvah*

(37) Sporazum o tržnih storitvah temelji izrecno na zavezi družbe Ryanair, da bo ruta Angoulême–London Stansted, opisana v sporazumu o letaliških storitvah ([33]), obratovala. Družba AMS se je na podlagi zadevnega sporazuma zavezala, da bo v prvih treh letih trajanja sporazuma na spletnem mestu družbe Ryanair zagotavljala tržne storitve, ki jih bo plačal sindikat SMAC ([34]).

(38) Poleg tega je bilo v sporazumu o tržnih storitvah, čeprav ga je podpisala družba AMS, določeno ([35]), da bo družba Ryanair, če prekine sporazum pred tretjim letom veljavnosti, sindikatu SMAC plačala kazen v višini 50 000 EUR za četrto leto in 25 000 EUR za peto leto.

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

(39) Komercialna dejavnost družbe Ryanair je v letih 2008 in 2009 predstavljala med 95 % in 97 % prometa na letališču Angoulême. Pri tej dejavnosti je družba uporabljala med 25 % in 28 % skupne teoretične zmogljivosti letališča, ki so jo francoski organi ocenili na 100 000 potnikov letno.

(40) Finančni tokovi med upravljavcem letališča, sindikatom SMAC, družbo Ryanair in družbo AMS med letoma 2008 in 2010 so razčlenjeni, kot sledi:

Preglednica 10

Finančni tokovi med letoma 2008 in 2010

(EUR)

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

([1]) Sindikat SMAC je plačila na podlagi sporazuma o tržnih storitvah neposredno nakazoval družbi AMS.
([2]) V neto prerazporeditvah se niso upoštevali drugi prihodki in odhodki, povezani z dejavnostjo družbe Ryanair.

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

([31]) Člen 6 sporazuma o letaliških storitvah.
([32]) Člen 10(3) sporazuma o letaliških storitvah.
([33]) Člen 1 sporazuma o tržnih storitvah.
([34]) Glej uvodno izjavo 60 sklepa o začetku postopka.
([35]) Člen 7 sporazuma o tržnih storitvah.

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

4. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

(43) Komisija je v sklepu o začetku formalnega postopka preiskave izrazila pomisleke glede dodeljevanja finančnih sredstev upravljavcem letališča ([36]).

(44) Prvič, Komisija je izrazila pomisleke glede obsega negospodarskih dejavnosti, za katere bi verjetno plačal javni organ. Poudarila je, da bi vključitev vseh dejavnosti letališča Angoulême v obseg storitve splošnega gospodarskega pomena ob upoštevanju prvega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark ([37]) verjetno pomenila očitno napako pri presoji.

(45) Drugič, Komisija je imela pomisleke glede skladnosti z drugim pogojem iz sodbe v zadevi Altmark, v skladu s katerim morajo biti merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo za dejavnosti, ki se izvajajo, določena vnaprej.

(46) Tretjič, Komisija je imela pomisleke glede višine nadomestila, dodeljenega skupini SNC-Lavalin za stroške, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe (tretji pogoj iz sodbe v zadevi Altmark). Četrtič, imela je resne pomisleke glede postopka za izbiro ponudnikov storitev (četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark), tudi v zvezi z obdobjem upravljanja, za katerega je skupina SNC-Lavalin jamčila brez kakršnih koli informacij o konkurenčni ponudbi.

(47) Komisija je izrazila pomisleke tudi glede ukrepov, dodeljenih družbi Ryanair. Ugotovila je, da obstaja morebitna povezava med sporazumom o letaliških storitvah in sporazumom o tržnih storitvah, in menila, da družba Ryanair za uporabo letaliških storitev ni plačala tržne cene ([38]).

5. PRIPOMBE FRANCIJE

5.1 Finančna sredstva za letališče

5.1.1 *Narava pomoči*

5.1.1.1 Pojem gospodarske dejavnosti

(a) Subjekti, ki upravljajo letališče

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

(b) Pravna podlaga za oceno javnega financiranja infrastrukture

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

([36]) Glej uvodno izjavo 175 sklepa o začetku postopka (že naveden).
([37]) Zadeva C-280/00, Trans GmbH and Regierungspräsidium proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Recueil 2003, str. I-7747.
([38]) Glej uvodno izjavo 240 sklepa o začetku postopka (že naveden).
([39]) Smernice Komisije o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe ES in člena 61 Sporazuma EGP za državno pomoč v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

(c) Pristojnosti javnega organa

(50) Francoski organi poudarjajo, da je Komisija v svoji odločbi o letališču Leipzig ([40]) menila, da določene letališke infrastrukture, povezane z izvajanjem pristojnosti v zvezi z javno varnostjo, gašenjem požarov in varnostjo delovanja, ni mogoče uvrstiti med gospodarske dejavnosti. Po navedbah francoskih organov se ti varnostni ukrepi ([41]) financirajo s prihodkom od letaliških pristojbin ([42]). Navedene pristojbine se določijo letno ob upoštevanju stroškov, ki jih je treba kriti, poberejo pa se v korist javnih ali zasebnih organov, ki upravljajo letališča, na katerih dejavnost preseže 5 000 enot prometa ([43]). Ta mehanizem temelji na posebnih varnostnih zahtevah in omejitvah, ki presegajo preproste operativne zahteve.

(51) Francoski organi navajajo, da se nekateri izdatki krijejo le delno ([44]). Poleg tega se lahko podatki, ki jih prijavijo upravljavci letališč, preverijo za tekoče leto in zadnji dve leti.

(52) Francoski organi trdijo, da nadomestilo, izplačano na podlagi tega mehanizma, ne more biti prekomerno. Prvič, letališke pristojbine se za povračilo odhodkov uporabijo šele, ko se preverijo prijavljeni podatki. Drugič, nadomestilo za naložbe je sorazmerno z dodelitvami za naložbe. Tretjič, pozitivna bilanca se prenese na naslednja leta, z njo pa se pokrijejo stroški, ki jih plača upravljavec. Francoski organi glede tega navajajo pogosto pomanjkanje financiranja iz letaliških pristojbin zaradi zvišanja stroškov za varovanje in varnost ([45]).

(53) Poleg tega francoski organi poudarjajo, da druge stroške, povezane z izvajanjem javnih pooblastil, v skladu s sporazumom in specifikacij koncesije krije zbornica. Ko država ni zagotavljala nadzora zračnega prometa, je upravljavec na primer zagotovil službo informacij o letih (AFIS) ([46]). Poleg tega je upravljavec državi, ko je bila odgovorna za to dejavnost, plačal prispevek za kritje stroškov te storitve ([47]). Pri izvajanju podizvajalske pogodbe, ki sta jo podpisala gospodarska zbornica in sindikat SMAC, si je zbornica prizadevala za uvedbo storitve AFIS zunaj delovnega časa službe za kontrolo zračnega prometa, ki jo je zagotavljala država. Po mnenju francoskih organov je imela zbornica zaradi opravljanja teh nalog naslednje stroške:

(v tisoč EUR)

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

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

5.1.1.2 Obstoj selektivne prednosti

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

([40]) Odločba Komisije 2008/948/ES z dne 23. julija 2008 o ukrepih Nemčije v korist družbe DHL in letališča Leipzig-Halle (C48/06 (ex N 227/06) (UL L 346, 23.12.2008).
([41]) Francoski organi menijo, da te dejavnosti vključujejo ukrepe za obvladovanje nevarnosti prostoživečih živali.
([42]) Ureditev v zvezi z letališkimi pristojbinami je določena v členu 1609w splošnega zakonika o davkih in ministrskem odloku z dne 30. decembra 2009 o obračunih, ki jih morajo predložiti upravljavci letališč, da se določi višina letališke pristojbine glede na število potnikov.
([43]) Ena enota prometa je enaka enemu potniku ali do 100 kg pošte oziroma tovora.
([44]) Krita je na primer le polovica stroškov ograjevanja.
([45]) Odhodki za varovanje in varnost so se med letoma 1999 in 2010 povečali za 6,4-krat.
([46]) Služba informacij o letih (AFIS).
([47]) Francoski organi navajajo, da je bil takšen prispevek plačan za poslovno leto 2008.

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

5.1.1.3 Učinek na konkurenco in trgovino

(56) Francoski organi trdijo, da javna finančna podpora, dodeljena letališču Angoulême, ne vpliva na konkurenco. Ob upoštevanju, da so letališča Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle in Bordeaux od letališča Angoulême oddaljena več kot uro vožnje ([48]), menijo, da se navedena letališča ne bi smela vključiti v njegovo zaledje.

(57) Poleg tega letališče Niort ni primerno za komercialne lete. Takšen promet se na tem letališču skoraj ne izvaja. Letališče Périgueux je primerno le za dvomotorna letala na turbopropelerski pogon z zmogljivostjo manj kot 60 sedežev, kar ne ustreza značilnostim evropskih letal za srednje proge, ki jih uporablja večina nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Iz pregleda potniškega prometa na povezavah med letališči Bordeaux, Limoges in La Rochelle z Londonom niso razvidne večje spremembe v prometu, ki bi bile povezane z uvedbo in ukinitvijo rute med letališčema Angoulême in London Stansted:

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

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

(58) Poleg tega francoski organi menijo, da železniške povezave z Angoulêmom ne konkurirajo zračni ruti z Londonom. Ta trga sta različna zaradi razlike med cenami in časi potovanja s hitrimi vlaki TGV ali Eurostar. Poleg tega intermodalnosti med hitrim vlakom TGV in letališčem Bordeaux skoraj ni, saj med mesti Tours, Angoulême in Bordeaux ni hitre povezave.

(59) Francoski organi navajajo letališke smernice iz leta 2005, v skladu s katerimi „financiranja, odobrena majhnim regionalnim letališčem (kategorija D), malo verjetno izkrivljajo konkurenco ali vplivajo na trgovino v nasprotju s splošnim interesom“. Kljub navedenim premislekom francoski organi menijo, da se ob upoštevanju prometa na letališčih Bordeaux, Limoges in La Rochelle in njihovih značilnosti za zaledje letališča Angoulême lahko štejejo le navedena letališča.

(60) Vendar je družba Ryanair z letališč La Rochelle in Limoges uvedla ruti do letališča London Stansted, kar pomeni, da ju letalski prevozniki štejejo za ločena trga. Prav tako so časi potovanja iz mesta Angoulême na letališča Bordeaux, Limoges in La Rochelle, ki so podobni trajanju leta med letališčema Angoulême in London Stansted, slaba spodbuda za prebivalce Angoulêma.

(61) Francoski organi zato menijo, da merilo o vplivu na konkurenco ni izpolnjeno in da ugovori Komisije glede javnega financiranja v korist letališča Angoulême ne morejo biti upravičeni, saj v tem primeru ni izpolnjen eden od bistvenih pogojev za uporabo člena 107(1) PDEU.

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

5.1.2 *Združljivost z notranjim trgom*

5.1.2.1 Združljivost na podlagi člena 106(2) PDEU

(62) Francoski organi menijo, da bi se financiranje, dodeljeno upravljavcem letališča Angoulême, lahko štelo za združljivo z notranjim trgom in bilo izvzeto iz priglasitve tudi, če ne bi bili izpolnjeni vsi pogoji iz sodbe v zadevi Altmark. Menijo, da bi bilo treba za to letališče na splošno šteti, da opravlja storitev splošnega gospodarskega pomena, ki naj bi prispevala k regionalnemu gospodarskemu razvoju. Po mnenju francoskih organov takšna združljivost za obdobje pred 30. januarjem 2012 neposredno temelji na členu 106(2) PDEU in na Odločbi Komisije 2005/842/ES ([49]) (v nadaljnjem besedilu: odločba o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005). Nadalje temelji na Sklepu Komisije 2012/21/EU ([50]) (v nadaljnjem besedilu: sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011).

(a) Obdobje, v katerem je letališče upravljala zbornica oziroma sta ga skupaj upravljala zbornica in sindikat SMAC

(i) Obstoj pooblastila

(63) Francoski organi menijo, da pooblastilo, ki je bilo zbornici dodeljeno za naloge opravljanja javnih storitev, izhaja iz člena 170-1 trgovinskega zakonika. V skladu z navedeno določbo dodelitev pooblastila prispeva h „gospodarskemu razvoju, privlačnosti in načrtovanju rabe zemljišč na ozemlju ter k podpori podjetij in njihovim združenjem z izpolnjevanjem […] vseh nalog opravljanja javnih storitev in vseh nalog v splošnem interesu, potrebnih za izpolnjevanje navedenih nalog“. V ta namen lahko „vsaka ustanova […] opravi […] nalogo ustanavljanja in upravljanja obratov, zlasti […] letališč“.

(64) Francoski organi navajajo, da ta pravni okvir dopolnjuje akte, ki na zbornico prenašajo odgovornost za upravljanje letališča. Na tej podlagi je bilo zbornici podeljeno pooblastilo za gradnjo in upravljanje letališke infrastrukture. To velja tudi za odločitve, s katerimi so zbornica ter sodelujoči regionalni in lokalni organi določili višino svojih prispevkov k financiranju letališča.

(ii) Višina nadomestila

(65) Francoski organi menijo, da se je proračunski in računovodski okvir, ki se je uporabljal za zbornico ([51]), določil tako, da izplačilo prekomernega nadomestila ni bilo mogoče.

(66) Na splošno se je letališkim dejavnostim dodelila posebna proračunska postavka. Poleg tega se je spremljanje uvedlo na podlagi glasovanja izvoljenih članov zbornice glede proračuna za letališče, potrdil pa ga je urad ([52]) zbornice. Francoski organi glede tega poudarjajo, da se proračun pripravi na podlagi dokumentacije, ki se nanaša na stanje transakcij v zvezi s poslovanjem, stanje zmožnosti samofinanciranja in stanje kapitalskih transakcij, na razpored opravljanja storitev in prispevkov med službami ter razpored zaposlenih in mase plač.

(67) Francoski organi na enak način trdijo tudi, da statut sindikata SMAC navaja njegov cilj, ki v celoti obsega zagotavljanje javne letališke storitve. Za letališke dejavnosti se uporablja poseben proračun. Francoski organi dodajajo, da glede proračuna glasuje odbor sindikata SMAC. Poleg tega mora vsak nov ukrep in ukrepe, ki predhodni proračun presegajo za 5 %, odobriti kvalificirana večina.

(68) Francoski organi še menijo, da se z rednim poročanjem preverja, ali se izglasovani proračun izvaja, zato izplačilo prekomernega nadomestila ni mogoče. Skupščina delničarjev za sprejetje izvedenih proračunov glasuje ponovno leta n+1. Zadnja stopnja spremljanja se zagotovi s pošiljanjem računovodskih izkazov zbornice prefekturi, ki preveri, ali so računovodski izkazi ustrezno pripravljeni. Organ za civilno letalstvo je do 31. decembra 2006 objavljal mnenja o skladnosti. Sindikat SMAC kot organ, ki podeljuje koncesijo, odobri prvotne, spremenjene in izvedene proračune.

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

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

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

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

(b) Obdobje, v katerem sta letališče upravljala skupina SNC-Lavalin in sindikat SMAC

(i) Obstoj pooblastila

(69) Francoski organi menijo, da je opredelitev nalog splošnega gospodarskega pomena, za katere je bila pooblaščena skupina SNC-Lavalin, vključena v specifikacije javnega razpisa in tehnične določbe ([53]). Menijo, da je razvoj letališke platforme njen sestavni del.

(ii) Višina nadomestila

(70) Francoski organi navajajo, da se v skladu z izkazi poslovnega izida letališke službe zbornice ni izplačalo prekomerno nadomestilo.

(71) Poleg ločenega knjigovodstva, ki se je zagotovilo z ustanovitvijo podružnice SNC-Lavalin ([54]), se je odsotnost prekomernih nadomestil zagotovila s spremljanjem, ki ga izvaja sindikat SMAC ([55]), namen tega spremljanja pa je preprečiti izplačevanje previsokega nadomestila za prispevek sindikata k stroškom nalog splošnega gospodarskega interesa.

(72) Menijo tudi, da nadomestila, dodeljena skupini SNC-Lavalin, niso bila nerazumna. Prvič, sindikat SMAC je zaradi uravnoteženja svojega poslovanja zahteval, da ponudniki v osnovnem scenariju (upravljanje brez komercialnega prometa) in proaktivnem scenariju (upravljanje s komercialnim prometom) določijo najvišje jamstvo. Če bi bil sprejet proaktivni scenarij, francoski organi poudarjajo, da je bila ponudba skupine SNC-Lavalin s finančnega vidika najnižja. Drugič, trdijo, da so odhodki sindikata SMAC v poslovnem letu 2012 brez komercialnega prometa znašali 644 000 EUR, leta 2010 pa 810 000 EUR.

(73) Francoski organi poudarjajo, da je stroške nepremičninskega davka nosil sindikat SMAC, ki se je kot lastnik nepremičnine odločil, da jih ne bo prenesel na upravljavca.

(74) Francoski organi zato menijo, da se financiranje, dodeljeno upravljavcem letališča Angoulême, lahko razglasi za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) PDEU, odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 za obdobje pred 30. januarjem 2012 in sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 po navedenem datumu.

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

(a) Naložbe v infrastrukturo

(75) Francoski organi menijo, da bi se morala javna subvencija za naložbe v infrastrukturo, če bi se Komisija odločila, da subvencija pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, v skladu s smernicami iz leta 2005 šteti za združljivo z notranjim trgom.

(i) Jasno opredeljen cilj splošnega interesa (merilo 1)

(76) Francoski organi menijo, da je razvoj gospodarstva in turizma v departmaju Charente jasno opredeljen cilj splošnega interesa. Menijo, da javni organi v skladu s prakso Komisije ([56]) razvoj regionalnega letališča lahko štejejo za tak cilj.

(ii) Naložbe so potrebne in sorazmerne s postavljenim ciljem (merilo 2)

(77) Te naložbe izpolnjujejo merilo nujnosti in sorazmernosti. Francoski organi v zvezi s tem navajajo študijo ([57]), v kateri je utemeljena vzpostavitev strukture, ki združuje vse regionalne in lokalne organe ter javne in zasebne turistične organe z velikim interesom za razvoj letališča Angoulême namesto druge infrastrukture, in izvedena ocena minimalnih naložb, ki jih je treba izvesti.

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

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

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

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

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

(iii) Zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe (merilo 3)

(78) Francoski organi navajajo, da je v isti študiji predviden srednjeročni promet več kot 100 000 potnikov letno, kar bi ustrezalo zadovoljivim možnostim srednjeročne uporabe. Po njihovem mnenju so napovedi temeljile na predpostavki, da se bo povečala pogostost letov na prvi ruti do Londona in uvedla druga ruta.

(iv) Enak in nediskriminatoren dostop do infrastrukture (merilo 4)

(79) Francoski organi poudarjajo, da je bil dostop do infrastrukture nediskriminatoren. Edina omejitev glede uporabe infrastrukture na letališču Angoulême je bila povezana z omejeno zmogljivostjo ploščadi in terminala. Spodbude so bile na voljo vsem letalskim prevoznikom, ki bi uvedli novo ruto, čeprav jih je dejansko izkoristila le družba Ryanair.

(v) Vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju s skupnim interesom (merilo 5)

(80) Po mnenju francoskih organov že dejstvo, da je letališče Angoulême uvrščeno v kategorijo D letaliških smernic iz leta 2005, dokazuje, da vpliv na konkurenco ni bil v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.

(vi) Nujnost in sorazmernost pomoči (merilo 6)

(81) Francoski organi menijo, da je bilo 100-odstotno javno financiranje naložb potrebno za ohranjanje potenciala in možnosti letališča. Po njihovem mnenju se je financiranje naložb zaradi te zahteve upravičeno razporedilo med sindikat SMAC in upravljavca na podlagi podizvajalske pogodbe z dne 22. januarja 2009. To ureditev je treba razlikovati od tiste, na podlagi katere je sindikat SMAC po javnem razpisu od leta 2012 za zagotavljanje storitev letno plačeval nadomestilo v višini 179 400 EUR. Francoski organi poudarjajo, da sindikatu SMAC na podlagi tega pravnega okvira ni bilo treba izvajati naložb, bi pa moral voditi projekte v zvezi z naložbami, ki jih je predlagal ponudnik storitve ali za katere se je odločil sam.

(b) Financiranje poslovanja

(82) Francoski organi trdijo, da je zbornica v letih od 1984 do 2001 letališču dodeljevala predplačila. Menijo, da to obdobje ne bi smelo soditi v obseg preiskave Komisije. Po tem obdobju se je druga pomoč izplačevala prek pomoči za tekoče poslovanje.

(83) Francoski organi menijo, da je bil primanjkljaj, ki so ga krili regionalni in lokalni organi, brez upoštevanja financiranja naložb v poslovnih letih 2002 in 2003, omejen na 350 000 EUR ([58]). Poleg tega navajajo, da se odločitve odbora letališča v zvezi s poslovnimi leti 2004–2006 niso dokumentirale. Splošna služba zbornice je zagotovila znesek, potreben za uravnoteženje proračuna, kot je bil izveden.

(84) Francoski organi še menijo, da financiranje poslovanja ne vpliva na konkurenco iz razlogov iz uvodnih izjav 56 do 61 tega sklepa. Zato menijo, da merilo glede vpliva na konkurenco ni izpolnjeno in da se financiranje poslovanja letališča Angoulême z javnimi sredstvi ne more šteti za pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

(85) Francoski organi trdijo tudi, da bi bilo treba zadevno financiranje, če bi šlo za pomoč, razglasiti za združljivo z notranjim trgom in izvzeti iz obveznosti priglasitve. To utemeljujejo na podlagi smernic iz leta 2005 in odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

5.2 **Odnosi z družbo Ryanair**

5.2.1 *Narava pomoči*

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

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

(87) Poudarjajo tudi dejstvo, da namen izboljšav ([59]), ki so se začele izvajati leta 2006, ni bil zadostiti zahtevam določene družbe, ampak letalskim prevoznikom omogočiti opravljanje letov. Vendar poudarjajo, da drugi letalski prevozniki niso redno uporabljali letališča, zato so bile vse te naložbe dodeljene družbi Ryanair.

(88) Francoski organi glede stroškov poslovnih odnosov z družbo Ryanair poudarjajo, da je imel upravljavec letališča dodatne stroške osebja. Navajajo razliko med predvidenimi in dejanskimi stroški:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2.2 *Združljivost z notranjim trgom*

(90) Francoski organi menijo, da nekatera merila iz smernic iz leta 2005 niso bila izpolnjena.

(91) Trdijo, da družba Ryanair ni predložila poslovnega načrta. Menijo, da je degresivna pomoč, ki se je dodelila na podlagi podpisov sporazumov iz leta 2008, letalskemu prevozniku omogočala, da ustvari zadovoljiv poslovni dobiček.

(92) Ker poslovni načrt ni bil predložen, poudarjajo, da ni mogoče preveriti, ali je merilo glede intenzivnosti pomoči izpolnjeno. Vendar sta zbornica in sindikat SMAC na podlagi razpoložljivih informacij o uvajanju rut z obveznostmi javne službe menila, da je bilo to merilo izpolnjeno.

(93) Francoski organi menijo tudi, da bi se trend povečevanja števila potnikov za […] (*) % brez povečanja števila rotacij v letih 2008 in 2009 verjetno nadaljeval tudi leta 2010.

(94) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 56 do 60 tega sklepa, francoski organi menijo, da sprejeti ukrepi ne vplivajo na trgovino v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.

5.3 **Nove smernice**

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

(*) Zaupne informacije.

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

6. PRIPOMBE TRETJIH STRANI

6.1 Pripombe družbe Air France

(97) Družba Air France meni, da so ukrepi, dodeljeni v korist družbe Ryanair in njene odvisne družbe AMS, zlasti značilni za poslovne prakse družbe Ryanair.

(98) Družba Air France je Komisiji predložila tudi pripombe glede uporabe novih smernic v tem primeru. Nasprotuje uporabi novih smernic v primerih, povezanih s pomočjo za tekoče poslovanje za letališča, tudi kadar je bila pomoč izplačana pred objavo novih smernic.

(99) Prvič, družba Air France meni, da gre za retroaktivno uporabo novih smernic, ki koristi brezobzirnim upravljavcem, saj bi se s tem upravičilo ravnanje, ki ni bilo v skladu s pravili, veljavnimi v obdobju, v katerem je prišlo do zadevnega ravnanja. Navedeni pristop zato kaznuje upravljavce, ki so upoštevali prejšnje smernice in so se odpovedali prejemanju javnih sredstev.

(100) Drugič, družba Air France poudarja, da je retroaktivna uporaba novih smernic za pomoč za tekoče poslovanje, dodeljene letališčem, v nasprotju s splošnimi pravnimi načeli in evropsko sodno prakso.

6.2 Pripombe družbe Ryanair

(101) Letalski prevoznik Ryanair (v nadaljnjem besedilu: družba Ryanair) nasprotuje trditvi, da sporazum o letaliških storitvah, ki ga je sklenil z letališčem Angoulême, pomeni državno pomoč.

(102) Trdi, da je njegova odločitev o uvedbi rute med letališčema London Stansted in Angoulême temeljila na njegovi želji, da si zagotovi nizkocenovno bazo z okoljem, ki ustreza značilnostim letališča Angoulême. Poleg tega je letališče Angoulême zaradi svojih posebnosti nudilo konkurenčen seznam letaliških pristojbin. Družba Ryanair meni, da je letališče kljub negotovostim, povezanim z uvedbo nove rute ([60]), in zaradi prevzetega tveganja lahko razumno pričakovalo, da mu bo sklenjen sporazum zaradi uspeha družbe na drugih rutah prinesel dobiček.

(103) Družba Ryanair poudarja tudi, da je bila odločitev glede ukinitve rute London Stansted–Angoulême sprejeta iz poslovnih razlogov. Trdi, da je bil izpad prihodka glede na leto 2008 leta 2009 višji za […] % ([61]). Poudarja, da se je na podlagi člena 9 sporazuma o letaliških storitvah pogajala v dobri veri, da bi z letališčem Angoulême dosegla ustrezen gospodarski sporazum. Trdi, da je septembra 2009 zahtevala znižanje letaliških pristojbin. Ko je sindikat SMAC 3. februarja 2010 zahtevo zavrnil, je družba Ryanair predlagala nadaljnje obratovanje rute le julija in avgusta, kar je sindikat SMAC zavrnil takoj, sporazum pa je bil nato prekinjen.

6.2.1 *Državna sredstva in pripis državi*

6.2.1.1 Prisotnost državnih sredstev

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

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

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

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

6.2.1.2 Pripis ukrepov državi

(105) Družba Ryanair meni, da dejstvo, da je zbornica pod nadzorom države in da so njena sredstva pristojbine, ne zadošča za izpolnitev merila pripisa državi.

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

6.2.2 *Selektivna prednost*

6.2.2.1 Skupna ocena gospodarske prednosti, dodeljene družbama Ryanair in AMS

(107) Družba Ryanair meni, da se skupaj z družbo AMS ne bi smela šteti za edinega upravičenca zadevnih ukrepov.

(108) Prvič, upravičenec sporazuma o tržnih storitvah je bilo letališče; cilj ni bil povečati koeficienta zasedenosti ali donosa na ruti družbe Ryanair. Drugič, dejstvu, da so cilji zadevnih sporazumov različni, ni mogoče nasprotovati na podlagi delniške strukture družbe AMS ali njenih ciljev. Družba Ryanair poudarja tudi, da kljub enemu upravljavcu, kot poudarja Komisija, sporazumov ni podpisala ista oseba ([67]).

(109) Družba Ryanair ugotavlja tudi, da sklenitev sporazuma o tržnih storitvah ni predpogoj za uvedbo rute. Vendar je ta praksa pogostejša v primeru regionalnih letališč ([68]).

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

(110) Družba Ryanair nasprotuje skupni oceni sporazuma o tržnih storitvah in sporazuma o letaliških storitvah. Poudarja, da so sporazumi o tržnih storitvah zadeva, ki se nanaša na družbo AMS, ki je v lasti družbe Ryanair. Pogajanja glede sporazumov in njihova sklenitev potekajo ločeno od sporazumov družbe Ryanair z letališči.

(111) Vendar družba Ryanair poudarja, da družba sama oglašuje svoje namembne kraje. Poudarja tudi, da je na svojem spletnem mestu oglaševala v korist tretjih strani, pri čemer družba AMS ni sodelovala. Nazadnje družba Ryanair meni, da je Komisija v svojem sklepu o letališču Bratislava ([69]) priznala, da je oglaševanju na spletnem mestu družbe mogoče pripisati določeno vrednost.

6.2.2.3 Načelo preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu

(a) Poslovni načrt

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

([63]) Družba Ryanair navaja sodbo Sodišča v zadevi C-482/99, Francija proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-4397.
([64]) Družba Ryanair navaja mnenje št. 351 654, ki ga je 16. junija 1992 predložil državni svet.
([65]) Poročilo št. 2388 o osnutku zakona o konzularnih mrežah, ki ga je v imenu Odbora za gospodarske zadeve pripravila Catherine Vautrin.
([66]) Družba Ryanair trdi, da izvajanje tega nadzora ne pomeni, da država poda mnenje o sporazumih, ki se v tem primeru obravnavajo.
([67]) Sporazum o letaliških storitvah je podpisal podpredsednik družbe Ryanair Michael Cawley, sporazum o tržnih storitvah pa je podpisal direktor družbe AMS Eddie Wilson.
([68]) Družba Ryanair navaja potrebo letališča po razvoju podobe znamke in povečanju deleža prihajajočih potnikov v skupnem številu potnikov, ki uporabljajo letališče.
([69]) Sklep Komisije 2011/60/EU z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C 12/08 (ex NN/74/07) – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (UL L 27, 1.2.2011, str. 24).
([70]) Družba Ryanair navaja stališče sodišča Competition Appeal Tribunal Združenega kraljestva z dne 21. maja 2010 v zadevi 1145/4/8/09, Stagecoach group Plc proti Komisiji za konkurenco, točka 75.

(b) Pripombe o pogojih za uporabo načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu

(113) Družba Ryanair meni, da Komisija ne more selektivno uporabljati načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Ob navajanju stališča Splošnega sodišča ([71]) poudarja, da mora Komisija gospodarski posel presojati kot celoto ter upoštevati vse upoštevne dejavnike ukrepov in njihov kontekst ([72]).

(114) Poleg tega družba Ryanair meni, da mora Komisija primerjati sporazume, sklenjene med družbo Ryanair in javnimi letališči, in sporazume, sklenjene z letališči, ki so v delni ali popolni lastni zasebnih vlagateljev. Družba Ryanair za namene te analize navaja študijo ([73]). Ob navedbi sodne prakse Sodišča ([74]) navaja, da lahko Komisija pristop, ki temelji na stroških, sprejme le, kadar sklicevanje na zasebnega vlagatelja ni mogoče.

(115) Družba Ryanair meni, da je pristop Komisije, da sprejema le primerjalna letališča iz zaledja letališča v preiskavi, napačen ([75]).

(116) Družba Ryanair trdi, da na referenčne tržne cene, pridobljene pri primerljivih letališčih, ni vplivala državna pomoč, dodeljena bližnjim letališčem. Zato je mogoče okvirno oceniti tržno referenčno merilo za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(117) Namreč,

— primerjalne analize se za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu pogosto uporabljajo zunaj področja državne pomoči,

— družbe na določanje cen medsebojno vplivajo le, če gre pri njihovih proizvodih za nadomestilo ali dopolnilo,

— ni nujno, da letališča v istem zaledju medsebojno konkurirajo, letališča v državni lasti, ki so v zaledju primerjalnih letališč, uporabljenih v predloženih poročilih, pa tem predstavljajo omejeno konkurenco. Manj kot tretjina komercialnih letališč v zaledju primerjalnih letališč je v celoti v državni lasti, nobeno letališče v zaledju primerjalnih letališč pa se ni soočalo s tekočimi premisleki glede državne pomoči (od aprila 2013);

— tudi kadar primerjalnim letališčem konkurirajo letališča v državni lasti iz istega zaledja, se lahko za njihovo ravnanje upravičeno šteje, da je v skladu z načelom vlagatelja v tržem gospodarstvu (če je velik lastniški delež v zasebni lasti ali z letališčem upravlja zasebna družba);

— letališča, ki so v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ne bodo določila cen, nižjih od dodatnih stroškov.

(118) Družba Ryanair trdi, da je treba pri načelu vlagatelja v tržnem gospodarstvu najprej upoštevati nizko gospodarsko vrednost regionalnih letališč, šele nato pa hiter razvoj njihove dejavnosti. Glede stroškov, povezanih z zaprtjem ali ohranjanjem delovanja teh letališč, družba Ryanair ob opozarjanju na sodno prakso Splošnega sodišča ([76]) meni, da bi bilo treba vsako cenovno ugodnejšo možnost šteti za skladno z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(119) Družba Ryanair zato meni, da Komisija ne bi smela upoštevati povprečnih stroškov, ampak dodatne stroške. Za letališče Angoulême je bilo gospodarsko smiselno, da cene oblikuje po mejnih (ali celo nižjih) cenah.

([71]) Zadeva T-196/04, Ryanair Ltd proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-03643.
([72]) Družba Ryanair glede tega navaja prihodke iz neletalskih dejavnosti in zunanje učinke omrežja.
([73]) Študija z dne 25. junija 2012, ki jo je izvedla družba Oxera.
([74]) Družba Ryanair navaja sodbo Sodišča v združenih zadevah C-83/01 P, C-93/01 P in C-94/01 P, Chronopost SA, ZOdl. 2008, str. I-6993. Navaja tudi okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (2011).
([75]) Opredelitev tržnega referenčnega merila v primerjalni analizi za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Zadeve v zvezi z državno pomočjo za družbo Ryanair, ki jih je pripravila družba Oxera, 9. april 2013.
([76]) Zadeva T-98/00, Linde proti Komisiji, Recueil 2002, str. II-03961, točke 43 do 54.

(120) Večja kot je konkurenca, s katero se letališče sooča, večja je spodbuda za znižanje cen na mejne stroške.

(121) Podobno bi morala po mnenju družbe Ryanair Komisija upoštevati posebno naravo posameznega letališča ([77]). Glede tega meni, da si regionalna letališča v zelo konkurenčnem okolju prizadevajo, da bi z njo sklenila sporazume. Pri tem ta letališča ravnajo enako kot zasebni vlagatelji.

(122) Letališče želi izboljšati svojo podobo, zato se oglašuje. Ta učinek je še večji, če je tržna moč regionalnih letališč omejena in želijo privabiti letalske prevoznike, ki lahko prispevajo k razvoju njihovega prometa.

(123) Družba Ryanair nadalje navaja, da bi moralo biti v poslovnem načrtu, ki se uporablja za navedena letališča, navedeno, da se za nepovratne šteje le del fiksnih in infrastrukturnih stroškov. Časovni horizont poslovnega načrta bi moral namesto običajnih pet let trajati 15 let.

(124) Družba Ryanair v tem okviru trdi, da bi bilo treba sprejeti pristop enojnega obračunavanja. Na podlagi stališča Komisije v njenem sklepu o letališču Bratislava ([78]) meni, da so prihodki iz neletalskih dejavnosti, ki predstavljajo približno 50 % prihodka letališča, za premalo izkoriščena regionalna letališča zelo pomembni. Kazni iz sporazumov, sklenjenih z družbo Ryanair, ki bi jih ta morala poravnati, če ne bi izpolnila svojih obveznosti, je mogoče pojasniti z željo po povečanju teh prihodkov zaradi kritja fiksnih stroškov v čim večjem obsegu. Dejavnost družbe Ryanair poveča gospodarsko vrednost letališča, ki lahko to prednost izkoristi in privabi druge letalske prevoznike.

(125) Po navedbah družbe Ryanair zanimanje regionalnih letališč za sklenitev sporazuma z letalskim prevoznikom, kot je sama, še povečajo mrežni učinki, povezani z uvedbo rute ([79]). Družba Ryanair meni, da se je letališče Angoulême za sklenitev sporazuma z njo še toliko bolj zanimalo, ker bi bila edina druga možnost uvajanje rut z obveznostmi javne službe z letalskimi prevozniki, ki uporabljajo majhne zrakoplove, kot je družba Twin Jet. Vendar družba Ryanair poudarja, da bi imelo letališče pri tej drugi možnosti oportunitetne stroške, saj so pri večjih letalskih prevoznikih stroški na potnika nižji.

(126) Družba Ryanair meni tudi, da bi morala Komisija upoštevati zunanje učinke omrežja, ustvarjene z dejavnostjo družbe. Sporazum, sklenjen z družbo Ryanair, privablja druge letalske prevoznike, ki si prizadevajo za boljšo prepoznavnost in infrastrukturo. Ti mrežni učinki pozitivno vplivajo na prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti ([80]). Družba Ryanair meni, da je Komisija ta pristop sprejela v svojem sklepu o letališču Bratislava ([81]). Letališča si zato prizadevajo za sklenitev sporazuma z letalskim prevoznikom, ki poda zaveze glede prometa.

(127) Družba Ryanair poudarja, da sporazumi, ki jih sklene, niso izključni. Drugi letalski prevozniki, ki nudijo enake storitve kot družba Ryanair, bi lahko imeli enake pogoje za delovanje.

(128) Družba Ryanair glede analize donosnosti trdi, da bi razumen vlagatelj iz zasebnega sektorja sprejel naslednja načela ([82]):

— ocena se izvede postopno,

— predhodni poslovni načrt ni nujno potreben,

— za letališče, ki ni preveč zasedeno, je ustrezna metodologija oblikovanja cen pristop enojnega obračunavanja,

— upoštevati bi se morali le prihodki, povezani z gospodarsko dejavnostjo zadevnega letališča,

---

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

([78]) Glej sklep, naveden v opombi 69.

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

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

([81]) Glej sklep, naveden v opombi 69.

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

— upoštevati bi se moralo celotno trajanje sporazuma, vključno z morebitnimi podaljšanji,

— pri ocenjevanju donosnosti sporazumov se ne bi smeli upoštevati prihodnji finančni tokovi.

(129) Dodatno donosnost sporazumov z družbo Ryanair bi bilo treba oceniti na podlagi ocen ukrepov za interno stopnjo donosnosti ali neto sedanjo vrednost.

(c) Uporaba načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu

(130) Družba Ryanair na splošno meni, da je zbornica ravnala kot dejanski zasebni vlagatelj, saj že to, da ni odvisna od države, dokazuje skladnost z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Dejstvo, da je financiranje naložb letališča zagotovil član sindikata SMAC, je dodaten dokaz, saj je bilo povečanje vrednosti letališča v interesu njegovih lastnikov.

(131) Družba Ryanair poudarja, da bi bilo treba letališke pristojbine, ki jih plačuje, oceniti glede na njene zmanjšane potrebe. Trdi, da v primerjavi z drugimi letalskimi prevozniki v okviru svojega poslovnega modela potrebuje manj okenc za prijavo na let, opreme in storitev; vmesnih postankov ne uporablja, zato sta trajanje in intenzivnost zemeljske oskrbe njenih letal krajša, produktivnost njenega osebja pa večja, da se zmanjša odvisnost od letaliških storitev.

(132) Prav tako meni, da so za namene uporabe načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu nekatera evropska letališča zaradi podobnosti ([83]) zamenljiva z letališčem Angoulême. Družba Ryanair je glede tega predložila primerjalno študijo, v kateri je bilo ugotovljeno, da so letališke pristojbine, ki jih zaračunavajo letališča […], […], […] in […], primerljiva z letališčem Angoulême, v povprečju nižja od pristojbin na letališču Angoulême ([84]).

Preglednica 11

Letališča, primerljiva z letališčem Angoulême

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

(133) Družba Ryanair trdi tudi, da odločitve, ki jih je letališče Angoulême sprejelo po ukinitvi rute do letališča London Stansted, kažejo, da so bili po mnenju letališča redni komercialni leti v Združeno kraljestvo, ki jih izvaja nizkocenovni prevoznik, verodostojna rešitev. V zvezi s tem navaja sporazum, sklenjen s skupino SNC-Lavalin, ki je bila pooblaščena za uvedbo agresivnega razvojnega scenarija.

(134) Poleg tega družba Ryanair trdi, da bi zagotovljen delež potnikov, h kakršnemu se je zavezala tudi sama, omejil gospodarsko tveganje letališča. Jamstvo zato upravičuje stopnjo donosnosti, nižjo od tiste, ki bi jo zahteval zasebni vlagatelj, ki ne bi imel koristi od takšne določbe.

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

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

(135) Družba Ryanair ugotavlja tudi, da je iz pristopa enojnega obračunavanja ([85]) razvidno, zakaj si letališče prizadeva za čim višje prihodke z znižanjem svojih letaliških pristojbin. Družba Ryanair zato nasprotuje oceni, da negativna cena ne more biti tržna cena. Meni, da je lahko negativna letališka pristojbina v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, če je pričakovana stopnja prihodkov iz neletalskih dejavnosti dovolj visoka. V tem primeru meni, da bi lahko zasebni vlagatelj razumno predvideval, da bi se takrat neobstoječi prihodki iz neletalskih dejavnosti zaradi prometa, ki bi ga lahko ustvaril, povečali ([86]).

(136) Trdi, da ta pristop podpira posebnost položaja letališča Angoulême. Meni, da bi moral vlagatelj v tržnem gospodarstvu infrastrukturne stroške in fiksne stroške poslovanja šteti za nepovratne stroške. To še bolj drži v tem primeru, saj bi letališče Angoulême verjetno trpelo zaradi konkurence hitrega vlaka TGV ([87]). Če bi bilo zaprtje letališča ena od možnosti, družba Ryanair trdi, da tržna vrednost sredstev, zmanjšana za neto stroške zaprtja, ne bi bila visoka. Ti nepovratni stroški se zato ne bi smeli upoštevati.

(137) Poleg tega družba Ryanair ob upoštevanju, da se je zavezala k najnižjemu obsegu prometa, zaradi neizpolnitve te zaveze pa bi morda morala plačati kazni, meni, da za letališče z značilnostmi letališča Angoulême vsaka poslovna ponudba pomeni izboljšanje položaja. Edini pogoj je, da so njegovi mejni prihodki višji od mejnih stroškov, zaradi česar bi bil položaj letališča Angoulême drugačen od tistega, ki ga je Sodišče analiziralo v sodbi v zadevi Chronopost ([88]). Družba Ryanair zato trdi, da v tem primeru zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu, če bi bila infrastruktura že vzpostavljena, ne bi nujno poskušal doseči donosov iz naložb. Po mnenju družbe Ryanair takšen vlagatelj od letalskega prevoznika pogodbenika tudi ne bi zahteval sodelovanja pri kritju stroškov poslovanja, ki so nastali pred sklenitvijo sporazuma.

(138) Nazadnje družba Ryanair trdi, da se odločitve, ki jih je sprejelo letališče Angoulême, niso nanašale izrecno nanjo.

(139) To velja predvsem za odločitve glede prilagoditve letališča Angoulême. Večina teh naložb se je izvedla pred njenim prihodom. Poudarja tudi, da so bile številne pogodbe o zaposlitvi za člane osebja sklenjene ali podaljšane po njegovem odhodu. Navedene odločitve so bile torej del obsežnejšega načrta, s katerim bi se letališče Angoulême uveljavilo na trgu nizkocenovnih prevoznikov ([89]). To dokazujejo odločitve, ki jih je sindikat SMAC sprejel naknadno, tj. po odhodu družbe Ryanair, kot je na primer izbira scenarija, ki ga je izvajala skupina SNC-Lavalin.

(140) Nazadnje družba Ryanair poudarja, da bi se v skladu s členom 3 sporazuma o letaliških storitvah pogoji za poslovanje, ki so se ji dodelili, lahko dodelili tudi kateremu drugemu letalskemu prevozniku. Trdi, da je višino letaliških pristojbin v vsakem primeru objavilo letališče Angoulême.

(d) Pripombe v zvezi s plačili družbi AMS

(141) Družba Ryanair se ne strinja s predhodno oceno Komisije, da so plačila družbi AMS stroški letališča, ker se s tem pristopom ne upošteva vrednost, ki jo imajo storitve družbe AMS za letališče. Družba Ryanair nadalje meni, da bi se moral za namene preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu nakup kakovostnih storitev trženja po tržni stopnji upoštevati ločeno od povezanega pogodbenega dogovora med letališčem in letalskim prevoznikom.

(142) V podporo tej trditvi je predložila analizo referenčnih cen, ki jih je zaračunavala družba AMS, in cen za primerljive storitve, ki jih nudijo druga potovalna spletna mesta ([90]). V skladu z ugotovitvijo iz analize so bile cene, ki jih je zaračunavala družba AMS, nižje od povprečja ali v srednjem razponu cen, ki so jih zaračunavala primerljiva spletna mesta.

(143) Po mnenju družbe Ryanair to kaže, da so cene družbe AMS v skladu s tržnimi cenami, odločitev javnega letališča, da plača storitve družbe AMS, pa v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Družba Ryanair je nadalje predložila dokaze o storitvah, ki se zagotavljajo letališčem na podlagi pogodb z družbo AMS, da bi pokazala vrednost teh storitev za letališča.

([85]) Glej uvodno izjavo 124 tega sklepa.

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

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

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

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

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

(144) Tudi če bi Komisija kljub nasprotovanju takšnemu pristopu vztrajala pri vključitvi sporazumov z družbo AMS in sporazumov o letaliških storitvah z družbo Ryanair v en sam preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, bi bilo treba po mnenju družbe Ryanair upoštevati vrednost, ki so jo imele storitve družbe AMS za letališče.

(145) Poleg tega družba Ryanair navaja ugotovitve iz različnih poročil, ki potrjujejo, da ima močno vseevropsko znamko, ki lahko privabi premije za svoje storitve oglaševanja.

(146) Družba Ryanair je predložila tudi poročilo, ki ga je družba Oxera, ki je njen gospodarski svetovalec, pripravila v zvezi z načeli, za katere meni, da bi se morala uporabiti pri preskusu donosnosti udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki obsega sporazume o letaliških storitvah med družbo Ryanair in letališči ter sporazume o trženju med družbo AMS in istimi letališči ([91]). Družba Ryanair poudarja, da to ne vpliva na njeno mnenje, da bi bilo treba za sporazume z družbo AMS in sporazume o letaliških storitvah opraviti ločena preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(147) V poročilu je navedeno, da bi bilo treba prihodek, povezan z družbo AMS, za namene skupne analize donosnosti vključiti na prihodkovno stran, odhodke za družbo AMS pa na stroškovno stran. V ta namen poročilo predlaga metodo, ki temelji na denarnem toku in v skladu s katero bi se odhodki za družbo AMS šteli za dodatne odhodke iz poslovanja.

(148) V poročilu je navedeno, da dejavnosti trženja prispevajo k ustvarjanju in izboljšanju vrednosti znamke, kar bo verjetno prinašalo posle in dobiček v času trajanja sporazuma o trženju, pa tudi po njegovem prenehanju. Tak primer bi bil, ko bi sporazum z družbo Ryanair privabil druge letalske prevoznike, ki bi privabili gospodarske subjekte in povečali prihodke letališča iz neletalskih dejavnosti. Po mnenju družbe Ryanair bi bilo treba te koristi, če bi Komisija izvedla skupno analizo donosnosti, upoštevati tako, da bi se odhodki za družbo AMS šteli za dodatne odhodke iz poslovanja, izračun dodatnega dobička pa bi bil zmanjšan za plačila družbi AMS.

(149) Družba Ryanair poleg tega meni, da bi se lahko ob koncu trajanja sporazuma o letaliških storitvah v napovedan dodatni dobiček vključila končna vrednost, da bi se zajela vrednost, ki bo nastala po prenehanju sporazuma. Končna vrednost bi se lahko prilagodila z zadržano predpostavko glede verjetnosti, da se bo sporazum z družbo Ryanair obnovil ali da se bodo drugi letalski prevozniki strinjali s podobnimi pogoji. Družba Ryanair meni, da bi se ob upoštevanju negotovosti glede dodatnega dobička, ustvarjenega po prenehanju sporazuma o letaliških storitvah, tako lahko ocenila spodnja meja za koristi, ki skupno izhajajo iz sporazuma z družbo AMS in sporazuma o letaliških storitvah.

(150) Navedeno poročilo ta pristop podpira s povzetkom rezultatov študij o učinku oglaševanja na vrednost znamke. V teh študijah je priznano, da se lahko z oglaševanjem ustvari vrednost znamke in izboljša zvestoba strank. Po navedbah iz poročila zlasti oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com poveča izpostavljenost znamke letališča. V poročilu je dodano, da lahko manjša regionalna letališča, ki želijo povečati svojo bazo prometa, vrednost svoje znamke povečajo s sklenitvijo sporazumov o oglaševanju z družbo AMS.

(151) V poročilu je navedeno, da ima pristop na podlagi denarnega toka prednost pred pristopom na podlagi kapitalizacije, v okviru katerega bi se odhodki za družbo AMS šteli za naložbo v neopredmeteno dolgoročno sredstvo (tj. vrednost znamke letališča). Stroški trženja bi se knjižili kot neopredmeteno dolgoročno sredstvo, ki bi se amortiziralo v njegovi dobi koristnosti, s preostalo vrednostjo ob koncu načrtovanega prenehanja sporazuma o letaliških storitvah. Vendar se s tem pristopom ne bi zajele dodatne koristi, ki bi jih imelo letališče zaradi podpisa sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair, ocenjevanje vrednosti neopredmetenega dolgoročnega sredstva pa je zahtevno zaradi odhodkov v zvezi z znamko in trajanja dobe koristnosti sredstva.

6.3 **Pripombe družbe AMS**

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

6.3.1 *Skupna ocena gospodarske prednosti, dodeljene družbama Ryanair in AMS*

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

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

(154) Poleg tega poudarja, da se je družba Ryanair odločila za delo z drugimi posredniškimi strukturami za trženje drugega oglaševalskega prostora.

(155) Zato ni razloga za mnenje, da je treba izvesti skupno oceno morebitne gospodarske prednosti, dodeljene družbama Ryanair in AMS.

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

(156) Družba AMS meni, da povečanje števila potnikov, ki uporabljajo storitve družbe Ryanair, ni edina korist, ki jo je imelo letališče Angoulême na podlagi sporazuma o tržnih storitvah. Ugotavlja, da je pogodba, ki sta jo sklenila letališče in družba AMS, drugačna od pogodbe z družbo Ryanair. Poleg tega poudarja, da družba Ryanair svoje storitve promovira z lastnimi sredstvi. Letališče Angoulême torej s sklenitvijo pogodbe o tržnih storitvah z družbo AMS ni pripomoglo k promociji storitev družbe Ryanair.

(157) Kot primer družba AMS ugotavlja, da koeficient zasedenosti družbe Ryanair v povprečju vedno znaša […] %, ne glede na to, ali se je z njo sklenila pogodba o tržnih storitvah. Poleg tega družba AMS trdi, da so prihodki družbe Ryanair enaki pri vseh potnikih, ne glede na to, ali gre za prihod na določeno letališče ali odhod z njega.

(158) Na splošno družba AMS ugotavlja, da oglaševanje koristi tistim, ki zagotovijo oglaševalski prostor ([92]). V tem primeru se ta zunanji učinek kaže v vedno večji priljubljenosti spletnega mesta družbe Ryanair, ne glede na to, ali za oglaševanjem stoji javni ali zasebni subjekt. Zasebni vlagatelj se ne bi odrekel naložbi, ker bi od nje imele korist tretje strani, zato družba AMS meni, da letališču Angoulême ni bilo treba upoštevati dejstva, da je imela tudi družba Ryanair korist od njegove naložbe v oglaševanje.

(159) Družba AMS meni, da je družba Ryanair v tem primeru postavila temelje, saj zdaj večina letalskih prevoznikov prodaja prostor, ki je na voljo na njihovem spletnem mestu. Vendar meni, da je bilo spletno mesto družbe Ryanair posebno, saj je imelo izredno vrednost ([93]). Zato ni bilo primerljivo s spletnimi mesti drugih letalskih prevoznikov.

6.3.3 *Merilo preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu*

6.3.3.1 Obstoj prednosti v korist družbe AMS

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

6.3.3.2 Povezava med storitvami družbe AMS in potrebami njenih strank

(161) Družba AMS meni, da je oglaševanje za regionalna letališča nujno. Njihov cilj je večja prepoznavnost storitev, ki jih nudijo. Dodaja, da velika letališka vozlišča sama menijo, da je oglaševanje zaželeno. Tako izboljšana podoba koristi zadevnim letališčem ([95]). Družba AMS v zvezi s tem trdi, da je ta odhodek strateška naložba, primerljiva z naložbami družb, kot so Coca-Cola, McDonald's in Nike.

(162) Te naložbe so še toliko pomembnejše, ker skoraj polovica prihodkov letališč izvira iz neletalskih dejavnosti. V tem primeru je imelo letališče Angoulême še večji interes za ustvarjanje prometa, sestavljenega iz mednarodnih potnikov, saj rednega potniškega prometa skoraj ni bilo. Nasprotno družba AMS meni, da družbi Ryanair ni bilo v interesu prispevati k tem naložbam v oglaševanje, saj od prihoda ali odhoda potnikov nima dodatnega prihodka.

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

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

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

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

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

6.3.3.3 Cena storitev, ki jih je zagotavljala družba AMS

(164) Družba AMS trdi, da so njene cene v zvezi z letališčem Angoulême tržne cene. Ob primerjavi pogodb, sklenjenih z letališčema […] in […], trdi, da ne dela razlik med strankami, ki so letališča, in strankami, ki to niso. Poleg tega meni, da se na podlagi tržne uporabe prostora, ki je na voljo na spletnem mestu družbe Ryanair ([96]), lahko ugotovi tudi, da je cena storitev, zagotovljenih letališču Angoulême, tržna cena.

(165) Družba AMS trdi, da je Komisija v svojem sklepu o letališču Bratislava, navedenem v uvodni izjavi 111 tega sklepa, menila, da ni mogoče izključiti, da se lahko že sami prisotnosti imena letališča na spletnem mestu družbe Ryanair pripiše določena vrednost, če je na njem letališče navedeno kot namembni kraj.

(166) Poleg tega družba AMS ugotavlja, da je njen cenik objektiven in na voljo na njenem spletnem mestu ([97]). Cene iz pogodbe, sklenjene z letališčem Angoulême, so v skladu s tem okvirom. Cene so se določile glede na vrsto zadevne strani ([98]), vrsto oglasa ([99]), število dnevnih obiskovalcev in število rut do letališča in od njega.

(167) Nazadnje družba AMS trdi, da so storitve, ki jih zagotavlja, učinkovitejše – ker so bolj usmerjene – kot storitve, ki jih zagotavljajo druge klasične oglaševalske platforme, kot so časopisi. To drži še toliko bolj, ker so oglasi, ki jih zagotavlja na spletnem mestu družbe Ryanair, „stalni“, druga spletna mesta pa jih menjavajo, in ker so se cene iz sporazuma o tržnih storitvah z letališčem Angoulême določile na podlagi cenovne osnove iz leta 2007, promet na spletnem mestu družbe Ryanair v Združenem kraljestvu pa se je med letoma 2008 in 2012 povečal za 55 %.

6.4 **Pripombe družbe Transport & Environment**

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

7. **PRIPOMBE FRANCIJE NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

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

8. **OCENA UKREPOV POMOČI V KORIST ZAPOREDNIH UPRAVLJAVCEV LETALIŠČA**

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

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

([96]) Družba AMS pri tem navaja poročilo družbe Mindshare Ireland iz junija 2004.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Domača stran ali stran z navedenimi namembnimi kraji.
([99]) Povezava, pasica, odstavek besedila, oblika zapisa.

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

8.1.1 *Pojem podjetja in gospodarske dejavnosti*

(172) Da se ugotovi, ali opisane subvencije pomenijo državno pomoč, je treba ugotoviti, ali so upravičenci podjetja v smislu člena 107(1) PDEU.

(173) Komisija pri tem poudarja, da v skladu z ustaljeno sodno prakso pojem podjetja označuje vsak subjekt, ki opravlja gospodarsko dejavnost, ne glede na njegovo pravno obliko in način financiranja ([100]). Poleg tega pojem gospodarske dejavnosti zajema vsako dejavnost ponujanja blaga in storitev na trgu ([101]).

(174) Sodišče je v svoji sodbi v zadevi Flughafen Leipzig-Halle potrdilo, da sta upravljanje letališča na komercialni podlagi in gradnja letališke infrastrukture gospodarski dejavnosti ([102]). Upravljavec letališča, ki izvaja gospodarske dejavnosti, je ne glede na njegovo pravno obliko in način financiranja vedno podjetje v smislu člena 107(1) PDEU in zato veljajo pravila iz Pogodbe o državni pomoči ([103]).

(175) Komisija v zadevnem primeru poudarja, da so z infrastrukturo, s katero so bile povezane naložbe, financirane z javnimi subvencijami, zlasti podaljšanje vzletno-pristajalne steze in delo na terminalu, na komercialni podlagi upravljali zaporedni upravljavci letališča. Ti upravljavci so v skladu s tem zaračunali uporabo zadevne infrastrukture.

(176) Financiranje te letališke infrastrukture in morebitna zadevna pomoč za tekoče poslovanje sta bila namenjena zlasti financiranju gospodarske dejavnosti upravljanja letališča na komercialni podlagi, ki so jo izvajali njegovi zaporedni upravljavci. Iz tega sledi, da so subjekti, ki upravljajo z infrastrukturo, podjetja v smislu člena 107(1) PDEU.

8.1.1.1 Subjekti, ki so izvajali gospodarsko dejavnost upravljanja letališča

(177) Komisija poudarja, da je letališka služba zbornice upravljanje letališča Angoulême in s tem njegovo komercialno dejavnost v letih od 2002 do 2006 izvajala sama.

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

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

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

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

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

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

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

(179) Komisija poudarja tudi, da odgovornost sindikata SMAC zaradi prenosa upravljanja letališča Angoulême na skupino SNC-Lavalin s 1. januarjem 2012 ni prenehala. V pogodbenem okviru, določenim s postopkom oddaje javnega naročila z dne 6. julija 2011, je v času trajanja pogodbe za nekatere obveznosti ostal odgovoren sindikat SMAC.

(180) Sindikat SMAC je edini odgovoren za naložbene odločitve. Financira s tem povezane odhodke ([105]), čeprav teh odhodkov ni mogoče ločiti od dejavnosti upravljanja letališča ([106]). Sindikat SMAC nosi znaten del operativnega tveganja, saj zagotavlja uravnoteženost računovodskih izkazov letališča do letne zgornje meje ([107]). Sindikat SMAC je izrazil namero, da bo neposredno financiral podporo letalskim prevoznikom za izvajanje komercialne politike letališča, usmerjene v ponovno uvedbo rute med letališčem Angoulême in Britanskim otočjem.

(181) Komisija zato meni, da je bil v obdobju od 1. januarja 2012 sindikat SMAC še vedno skupni upravljavec letališča.

(182) Komisija v skladu s tem ugotavlja, da so gospodarsko dejavnost letališča Angoulême na komercialni podlagi zaporedno izvajale naslednje tri skupine subjektov:

— letališka služba zbornice v obdobju 2002–2006,

— skupaj sindikat SMAC in letališka služba zbornice v obdobju 2007–2011 ter

— skupaj sindikat SMAC in skupina SNC-Lavalin od 1. januarja 2012.

8.1.1.2 Izvajanje javnih pooblastil

(183) Komisija poudarja, da vse dejavnosti, ki jih izvaja upravljavec letališča, niso nujno gospodarske narave. Dejavnosti, povezane z izvajanjem javnih pooblastil, načeloma niso gospodarske narave.

(a) Nacionalni sistem za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih

(184) Različne naloge, ki so jih izvajali zaporedni upravljavci letališča Angoulême, povezane z varnostjo zračnega prometa, varovanjem ali okoljsko zaščito, so med letoma 2002 in 2012 financirali javni organi. To financiranje sodi na področje uporabe tega formalnega postopka preiskave.

(185) Francija je v zvezi s tem navedla splošni sistem za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih, ki je vzpostavljen z nacionalnim pravom in opisan v nadaljevanju.

(186) Ta sistem temelji na pristojbini, letališki pristojbini in dodatnem instrumentu financiranja. Ozadje teh instrumentov, pravila, ki jih urejajo, in naloge, ki se z njimi financirajo, so opisani v nadaljevanju.

(187) Državni svet je leta 1998 v svoji sodbi v zadevi SCARA ([108]) razsodil, da so naloge, povezane z varnostjo in varovanjem na letališčih, obveznosti v pristojnosti države, ki jih ni mogoče zaračunati uporabnikom letališč. Po tej sodbi se je z zakonom št. 98-1171 z dne 18. decembra 1998 o organizaciji nekaterih storitev zračnega prometa in členom 136 zakona št. 98-1266 z dne 30. decembra 1998 (zakon o proračunu iz leta 1999) ([109]) s 1. julijem 1999 uvedla letališka pristojbina. Je namenski davek, saj se lahko prihodek uporabi le za financiranje nekaterih odhodkov, in sicer stroškov nalog, ki po mnenju Francije spadajo med pristojnosti države na letališčih. Z navedenimi pravnimi določbami se je uvedel tudi dodatni instrument za financiranje takšnih nalog. Vrste nalog, ki se financirajo z letališkimi pristojbinami in dodatnim instrumentom financiranja, ter pravila, ki urejajo letališko pristojbino in dodatni instrument, so navedeni v nadaljevanju.

([105]) Člen 11 specifikacije in tehničnih določb.
([106]) Sodba v zadevi Flughafen Leipzig-Halle, točka 107, glej opombo 102.
([107]) Člen 15 specifikacije in tehničnih določb.
([108]) Sodba državnega sveta z dne 20. maja 1998 v zadevi Syndicat des Compagnies aériennes autonomes (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi SCARA).
([109]) Zdaj kodificiran v členu 1609w splošnega zakonika o davkih.

(188) Francoska zakonodaja skupaj s podrobnejšimi regulativnimi določbami natančno določa naloge, ki se lahko financirajo z letališko pristojbino. To so reševalna in gasilska služba na letališčih, preprečevanje nevarnosti prostoživečih živali ([110]), pregled oddane prtljage, potnikov in ročne prtljage, nadzor javnih točk dostopa do omejenega območja ([111]), ukrepi okoljske zaščite ([112]) in samodejni mejni nadzor z biometrično identifikacijo. Navedba samodejnega mejnega nadzora z biometrično identifikacijo je bila v zakonodajo uvedena leta 2008. Drugače se sklop nalog, upravičenih do financiranja iz letališke pristojbine, ni spremenil od njegove uvedbe in je enak nalogam, zajetim v sodbi v zadevi SCARA. Več nacionalnih in evropskih regulativnih instrumentov določa obveznosti, ki jih imajo upravljavci letališča v zvezi z opravljanjem teh nalog. Glede reševalne in gasilske službe na letališčih uredbe na primer natančno določajo človeške in materialne vire, ki jih je treba vzpostaviti glede na značilnosti letališča.

(189) Letališko pristojbino na letališču plačajo vsi letalski prevozniki, ki letališče uporabljajo. Temelji na številu potnikov ter masi tovora in pošte, ki jih prevaža letalski prevoznik. Višina letališke pristojbine na potnika ali tono tovora ali pošte se letno določi za vsako letališče, odvisna pa je od ocenjenih stroškov opravljanja nalog, ki se financirajo s pristojbino.

(190) Upravljavci letališč vsako leto pripravijo letno izjavo o stroških in prometu. V teh izjavah so za predhodno leto navedene dejansko ugotovljene stopnje prometa in stroški opravljanja nalog, povezanih z varnostjo in varovanjem ([113]), ter zneski, ki so bili zbrani z letališko pristojbino in dodatnim instrumentom za financiranje teh nalog. Vključujejo tudi ocene prometa, stroške in prihodke v zvezi z nalogami, povezanimi z varstvom in varovanjem, za tekoče leto in naslednji dve leti. Izjave preverijo upravni organi, ki lahko opravijo tudi inšpekcijske preglede na kraju samem. Višina pristojbine se nato na tej podlagi določi z medministrskim odlokom.

(191) Višina pristojbin se izračuna na podlagi ocenjenih stroškov in prometa, zato je bil vzpostavljen naknadni mehanizem za prilagoditev, da se zagotovi, da prihodek od letaliških pristojbin, ki je po potrebi dopolnjen s prihodki iz dodatnega instrumenta financiranja, opisanega v nadaljevanju, ne preseže stroškov, ki so dejansko nastali pri opravljanju zadevnih nalog. Zadevni stroški vključujejo operativne stroške in stroške osebja, ki nastanejo pri opravljanju teh nalog, amortizacijo naložb, izvedenih v povezavi s temi nalogami, in delež režijskih stroškov, povezanih s temi nalogami ([114]). Upravljavci morajo za prihodek od letališke pristojbine in dodatnega instrumenta financiranja ter stroške, ki nastanejo pri opravljanju zadevnih nalog, voditi večletne računovodske izkaze. Ko se ugotovi, da je bilanca pozitivna, se ta prenese na skupne račune za predhodna leta, bilanca pa je zato lahko pozitivna ali negativna. Ta bilanca se upošteva pri določanju višine pristojbine za naslednje leto. Poleg tega se pri pozitivni bilanci upoštevajo finančni odlivi, ki jih plača upravljavec.

(192) Od začetka je bilo treba financiranje iz letališke pristojbine dopolniti z dodatnim instrumentom financiranja. Stroški varnosti in varovanja namreč v nasprotju s prihodki iz letališke pristojbine niso sorazmerni z obsegom zračnega prometa. Jasno je bilo, da bi moral biti na letališčih z majhnim obsegom prometa, če naj bi se pokrili stroški za varnost in varovanje, znesek letališke pristojbine določen visoko, kar bi uporabniki težko sprejeli. Za ta letališča se je zato sprejela določba, na podlagi katere se določi nižji znesek letališke pristojbine, kot bi bil potreben za kritje stroškov, in po potrebi uporabi dodaten instrument financiranja za financiranje upravičenih nalog.

(193) V zvezi s tem si je sledilo več dodatnih instrumentov. Francoski organi so uporabili poseben sklad, tj. intervencijski sklad za letališča in zračni prevoz (v nadaljnjem besedilu: sklad FIATA), ki je bil, kot je bilo navedeno, skupaj z letališko pristojbino uveden z zakonom št. 98-1266 z dne 30. decembra 1998. Navedeni sklad je nasledil izravnalni sklad za zračni prevoz (v nadaljnjem besedilu: sklad FPTA), ki je bil prvotno namenjen financiranju zračnih povezav, ki naj bi spodbujale regionalni razvoj in prostorsko načrtovanje. Vanj se je vplačal del pristojbin za civilno letalstvo. Iz sklada FIATA so se financirale iste naloge kot iz sklada FPTA, vključene pa so bile tudi naloge, ki so se krile iz letališke pristojbine, da bi se v primerih majhnih letališč lahko dopolnila. V praksi so bile funkcije sklada FIATA v bistvu razdeljene na dva ločena „dela“: na del, povezan z letališčem in namenjen dodatnemu kritju nalog,

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

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

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

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

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

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

(194) Leta 2005 se je sklad FIATA nehal uporabljati, ustrezno financiranje pa se je dve leti pod istimi pogoji, kar velja zlasti za mnenje upravljalnega odbora, neposredno izvajalo iz državnega proračuna. Država je od leta 2008 ta instrument zamenjala z zvišanjem letališke pristojbine, pri čemer je bil znesek pristojbine višji od zneska, ki je bil na nekaterih letališčih potreben za kritje nalog, povezanih z varnostjo in varovanjem. Tako nastali presežek se je prerazporedil na manjša letališča, da bi se z njim dopolnil prihodek od letališke pristojbine, ki so ga ta letališča pobrala.

(195) Kot je bilo pojasnjeno, so v letnih računovodskih izkazih upravljavcev letališča, ki jih preverijo upravni organi, navedeni ocenjeni in dejanski stroški ter prihodki od letališke pristojbine in dodatnega instrumenta. Podobno letni računovodski izkazi upravljavcev, ki se uporabijo za izračun bilance dejanskih stroškov in prihodkov, na podlagi katerih se letališka pristojbina, če je bilanca pozitivna, prilagodi navzdol, upravljavci pa morajo plačati finančne odlive, prikazujejo prihodek od letališke pristojbine in dodatnega instrumenta. Mehanizem za ugotavljanje, preverjanje in prilagoditev financiranja, s katerim naj bi se izognili plačevanju javnih sredstev, ki presegajo dejansko nastale stroške, se torej uporablja za letališko pristojbino in dodatni instrument.

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

(196) Kot je Komisija poudarila v novih smernicah, je Sodišče je razsodilo, da dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske narave in na splošno ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči ([115]). V skladu z novimi smernicami ([116]) se dejavnosti na letališču, kot so kontrola zračnega prometa, policija, carina, gasilci, dejavnosti, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ter naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje navedenih dejavnosti, na splošno štejejo za negospodarske.

(197) Poleg tega je v novih smernicah navedeno, da mora biti javno financiranje takih negospodarskih dejavnosti, da ne bi pomenilo državne pomoči, strogo omejeno na zagotavljanje nadomestila za stroške, ki nastanejo v okviru teh dejavnosti, in ne sme povzročiti neupravičene diskriminacije med letališči. Glede drugega pogoja je v smernicah navedeno, da kadar je v skladu z danim pravnim redom običajno, da morajo nekatera civilna letališča nositi določene stroške, ki nastanejo pri njihovem obratovanju, druga civilna letališča pa ne, se lahko slednjim dodeli prednost ne glede na to, ali so zadevni stroški povezani z dejavnostjo, ki se na splošno šteje za negospodarsko dejavnost ([117]).

(198) Dejavnosti, financirane iz splošnega sistema za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih, kot je opisano v oddelku 8.1.1.2, so povezane z varovanjem civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja ([118]), nalogami policije ([119]), reševalno in gasilsko službo na letališčih ([120]), varnostjo zračnega pometa ([121]) ter zaščito naravnega in človekovega okolja ([122]). Te dejavnosti je mogoče upravičeno šteti za dejavnosti, ki spadajo v pristojnost države pri izvajanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa. Komisija zato meni, da Francija te naloge upravičeno šteje za naloge države in s tem za negospodarske za namene pravil o državni pomoči.

(199) Iz tega sledi, da lahko Francija zagotovi tudi javna sredstva za nadomestilo stroškov, ki jih nosijo upravljavci letališč pri opravljanju teh nalog, če je takšno opravljanje nalog z nacionalno zakonodajo nediskrminatorno uvedeno za vsa letališča in če se zaradi teh sredstev ne izplača prekomerno nadomestilo ali pride do diskriminacije med letališči.

([115]) Sodba Sodišča v zadevi C-118/85, Komisija proti Italiji, Recueil 1987, str. 2599, točki 7 in 8, ter zadevi C-30/87, Bodson proti Pompes funèbres des régions libérées, Recueil 1988, str. 2479, točka 18.
([116]) Točka 35.
([117]) Točki 36 in 37.
([118]) V to kategorijo spadata pregled oddane prtljage, potnikov in ročne prtljage ter nadzor javnih točk dostopa do omejenega območja.
([119]) V to kategorijo spada samodejni mejni nadzor z biometrično identifikacijo.
([120]) Kot je bilo navedeno, so te tri kategorije izrecno navedene v novih smernicah kot primeri negospodarskih dejavnosti.
([121]) V to kategorijo spada preprečevanje nevarnosti prostoživečih živali.
([122]) V to kategorijo spadajo ukrepi okoljske zaščite.

(200) Prvič, opozoriti je treba, da se opisani sistem uporablja za vsa civilna letališča v Franciji, kar velja za obseg nalog, na podlagi katerih se izplača nadomestilo, in za instrumente financiranja. Merilo glede nediskriminacije je zato izpolnjeno. V skladu s francosko zakonodajo so za opravljanje državnih nalog pooblaščeni upravljavci letališč, vendar to ne velja tudi za financiranje teh nalog, saj je zanj odgovorna država. Zato izplačilo nadomestila za stroške zaradi opravljanja teh nalog iz javnih sredstev ne pomeni blaženja stroškov, ki bi jih v skladu s francoskim pravnim sistemom običajno krili upravljavci letališča.

(201) Drugič, iz opisa v oddelku 8.1.1.2 je jasno, da sistem iz francoske zakonodaje temelji na strogih mehanizmih za predhodno in naknadno preverjanje stroškov, s čimer se zagotovi, da upravljavci letališč z letališko pristojbino in dodatnim instrumentom prejmejo le zneske, ki so nujno potrebni za kritje stroškov.

(202) Iz tega sledi, da financiranje, ki so jih na podlagi tega sistema prejeli upravljavci francoskih letališč, vključno z upravljavci na letališču Angoulême, ne pomeni državne pomoči.

8.1.2 *Državna sredstva in pripis državi*

8.1.2.1 Prisotnost državnih sredstev

(203) Na podlagi pravnega okvira, vzpostavljenega s sporazumom iz leta 2002 in podizvajalsko pogodbo iz leta 2009, so številni lokalni organi in drugi javni organi dodelili nepovratna sredstva zaporednim upravljavcem letališča. Ti organi so bili departma Charente, skupnost aglomeracij širšega Angoulême, skupnost občin Braconne in Charente, sindikat SMAC in letališka služba zbornice.

(204) Da bi Komisija ugotovila, ali sredstva letališke službe zbornice pomenijo državna sredstva, poudarja, da javni upravni organ (établissement public à caractère administratif) pomeni neodvisen upravni subjekt, ki ga skrbno nadzoruje osrednja uprava francoske države ([123]). Poleg tega splošni proračun letališke službe zbornice vključuje prihodek od davka, pobranega od družb, ki se vpišejo v trgovski register in register družb. Komisija zato meni, da so sredstva letališke službe zbornice državna sredstva.

(205) Poleg tega sredstva lokalnega organa pomenijo državna sredstva za namene uporabe člena 107(1) PDEU ([124]). Člani sindikata SMAC, ki so se pogodbeno zavezali, da bodo na račun sindikata SMAC vplačevali lastna sredstva, so zbornica, lokalni organi ([125]) ali javni organi, ki jih sestavljajo lokalni organi. Komisija zato meni, da so sredstva sindikata SMAC državna sredstva.

8.1.2.2 Pripisljivost ukrepov državi

(206) Komisija meni, da je odločitve subjektov javnega prava, ki so dodelili zadevne subvencije, mogoče pripisati državi ([126]).

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

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

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

([125]) V primeru departmaja Charente.

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

(208) Komisija glede ukrepov letališke službe zbornice poudarja, da so gospodarske zbornice javni upravni organi in da zanje kot take velja javno pravo. Komisija poudarja tudi, da francoska zakonodaja gospodarske zbornice uvršča med „*corps intermédiaires de l'État*“ (posredniški državni organi) ter jim podeljuje nalogo prispevanja h gospodarskemu razvoju, privlačnosti in načrtovanju rabe zemljišč na ozemlju ter k podpori podjetij in njihovim združenjem ([127]). Naloga upravljanja letališča, za katero so pooblaščene gospodarske zbornice, temelji tudi na njihovi vlogi podpiranja lokalnega in regionalnega razvoja, čeprav je že sama dejavnost upravljanja letališča gospodarska dejavnost ([128]).

(209) Komisija poudarja tudi, da so gospodarske zbornice v skladu s členom R712-2 in naslednjimi členi trgovinskega zakonika pod nadzorom predstavnikov države. S tem pooblastilom ima organ, ki izvaja nadzor, dostop do vseh generalnih skupščin gospodarske zbornice in lahko na dnevni red dodaja točke. Zlasti odločitve glede prvotnega, spremenjenega ali izvedenega proračuna so zavezujoče, če jih je, čeprav tiho, odobril organ, ki izvaja nadzor. V zadevnem primeru so ti proračuni vključevali prenose sredstev upravljavcem letališča, vključno z letališko službo zbornice ([129]), kot je navedeno v uvodnih izjavah 28 in 29 tega sklepa ([130]).

(210) Komisija v skladu s tem meni, da je zbornica, vključno z letališko službo zbornice, del javne uprave ([131]) in da je treba ukrepe, ki jih je sprejela v korist upravljavcev letališča Angoulême, pripisati državi.

8.1.3 *Selektivna prednost za upravljavce letališča*

(211) Pri presoji, ali državni ukrep pomeni pomoč podjetju, je treba ugotoviti, ali ima zadevna družba gospodarsko prednost, zaradi katere se izogne stroškom, ki bi običajno morali bremeniti njena lastna finančna sredstva, oziroma ali ima prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi mogla pridobiti ([132]).

(212) V zadevnem primeru francoski organi menijo, da se lahko letališče Angoulême zaradi njegove vloge pri prostorskem načrtovanju ter gospodarskem in socialnem razvoju regije v celoti uvršča med subjekte, ki opravljajo storitev splošnega gospodarskega pomena. Financiranje, ki mu je bilo dodeljeno, zato ne pomeni državne pomoči v smislu sodbe v zadevi Altmark, saj mu ne dodeljuje dejanske prednosti.

(213) Francoski organi trdijo, da finančni prispevki upravljavcem letališča Angoulême ne dodeljujejo selektivne prednosti pod pogoji iz sodbe v zadevi Altmark, zato mora Komisija proučiti, ali so v tem primeru izpolnjena merila iz zadevne sodbe. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Sodišče v navedeni sodbi razsodilo, da nadomestila, dodeljena za izpolnjevanje obveznosti gospodarske javne službe, ne pomenijo pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, če so izpolnjena vsa naslednja štiri merila:

— podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te obveznosti pa morajo biti jasno opredeljene (prvi pogoj),

— merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno (drugi pogoj),

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

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

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

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

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

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

— nadomestilo ne sme preseči zneska, ki je potreben za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (tretji pogoj), in

— če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, ni bilo izbrano v postopku oddaje javnega naročila, se mora višina potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (četrti pogoj).

(214) Komisija je v Sporočilu o uporabi pravil o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena ([133]) (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o storitvah splošnega gospodarskega pomena), navedla usmeritve za razjasnitev zahtev glede nadomestila za storitve splošnega gospodarskega pomena. Sporočilo obravnava različne pogoje iz sodbe v zadevi Altmark, in sicer pojem storitev splošnega gospodarskega pomena v smislu člena 106 PDEU, potrebo po aktu o pooblastitvi, obveznost določitve meril za nadomestila, načela glede izogibanja prekomernim nadomestilom in načela glede izbire izvajalca.

(215) Pogoji iz sodbe v zadevi Altmark so kumulativni; če kateri od pogojev ni izpolnjen, se ukrep opredeli za državno pomoč v smislu prava EU. Komisija zato in ob upoštevanju zadevnih ukrepov, ki jih proučuje, meni, da je primerno in ustrezno proučiti prvi in četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark za vsa obravnavana obdobja.

8.1.3.1 Opredelitev storitve splošnega gospodarskega pomena (prvi pogoj)

(a) Okvir za presojo

(216) Prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark se nanaša na opredelitev naloge izvajanja storitve splošnega gospodarskega pomena. Ta zahteva sovpada z zahtevo iz člena 106(2) PDEU ([134]), iz katerega izhaja, da so podjetja, pooblaščena za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, podjetja, ki jim je zaupana „posebna naloga“ ([135]). Pooblastitev podjetja za opravljanje „posebne naloge opravljanja javnih storitev“ pomeni zagotavljanje storitev, ki jih podjetje, če bi upoštevalo le lasten poslovni interes, ne bi opravljalo ali jih ne bi opravljalo v istem obsegu ali pod istimi pogoji ([136]). Države članice ali Unija lahko na podlagi merila splošnega pomena za opravljanje teh storitev določijo posebne obveznosti.

(217) Vendar Komisija meni, da ni ustrezno s posebnimi zahtevami opravljanja javne storitve pogojevati dejavnosti, ki jo podjetja, ki poslujejo pod običajnimi tržnimi pogoji, že opravljajo oziroma bi jo lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica. Kar zadeva vprašanje, ali lahko trg omogoča opravljanje storitve, je treba upoštevati, da je pristojnost Komisije glede uvrstitve storitve splošnega gospodarskega pomena omejena na preverjanje, ali je država članica pri uvrstitvi storitve med storitve splošnega gospodarskega pomena naredila očitno napako ([137]).

(218) Če obstajajo specifična pravila Unije, mora država članica pri izvajanju diskrecijske pravice upoštevati tudi ta pravila, kar pa ne vpliva na dolžnost Komisije, da opravi oceno, ali je bila storitev splošnega gospodarskega pomena za namene nadzora državne pomoči pravilno uvrščena ([138]).

(219) Komisija na splošno ne izključuje možnosti, da se splošno upravljanje letališča opredeli za storitev splošnega gospodarskega pomena. V zvezi s tem je v novih smernicah navedeno, da je takšna opredelitev mogoča v upravičenih primerih ([139]), kot je na primer ta, da bi bila regija brez letališča izolirana od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to poseglo v njen družbeni in gospodarski razvoj. Pri oceni, ali dejansko obstaja potreba po javni službi, bi bilo treba upoštevati druge načine prevoza, kot so železniške storitve za visoke hitrosti ali pomorske

([133]) Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4).
([134]) Sodba Splošnega sodišča v zadevi T-289/03, BUPA proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-81, točki 171 in 224.
([135]) Glej zlasti sodbo Sodišča v zadevi 127/73, BRT proti SABAM, Recueil 1974, str. 313.
([136]) Glej točki 46 in 47 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena, navedenega zgoraj.
([137]) Glej točko 47 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena, navedenega zgoraj.
([138]) Glej točko 46 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena, navedenega zgoraj.
([139]) Glej točke 69 do 73 novih smernic.

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

(220) Komisija v zvezi s tem poudarja tudi, da se lahko dejavnost kot storitev splošnega gospodarskega pomena obravnava le, če cilj v splošnem interesu, za katerega si prizadevajo javni organi, presega cilj razvoja nekaterih gospodarskih dejavnosti ali gospodarskih območij iz člena 107(3) (c) PDEU. Sodišče je menilo, da je storitev splošnega gospodarskega pomena storitev, ki ima v primerjavi z drugimi gospodarskimi dejavnostmi posebne značilnosti ([140]), in da so podjetja, pooblaščena za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, podjetja, ki jim je zaupana „posebna naloga“ ([141]). Komisija na splošno meni, da je opredelitev nalog, ki jih opravlja upravljavec letališča, za storitev splošnega gospodarskega pomena upravičena le, če bi bila celotna regija, v katerem deluje letališče, ali njen del brez letališča izoliran od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to poseglo v njegov družbeni in gospodarski razvoj.

(221) Komisija je v sklepu o začetku postopka menila, da bi se naloge upravljanja letališča, ki vključujejo posebne obveznosti javne službe, kot so tiste, povezane z ohranjanjem delovanja letališča ali z dostopnostjo infrastrukture, lahko štele za storitev splošnega gospodarskega pomena, razvoja letališča za komercialne lete, ki ni povezan z obstojem rut, zajetih v obveznosti javne službe, pa se ne bi moglo opredeliti za storitev splošnega pomena.

(222) V zvezi s tem Komisija najprej poudarja, da so letališča z rednimi prevozi, ki so najbližja letališču Angoulême, od njega oddaljena za več kot uro in pol vožnje ([142]). Drugič, čeprav je letališče Angoulême v središču zahodnega dela francoske celine, ni povezano z avtocestnim omrežjem ali železniškimi povezavami visoke hitrosti, ki so na voljo na vzhodu države. Glede tega je treba opozoriti, da so bile obveznosti javne službe uvedene v delu obravnavanega obdobja za ruto med letališčema Angoulême in Lyon v skladu z veljavno zakonodajo EU ([143]). Zadevne obveznosti javne službe so bile namenjene zagotavljanju zadostnih rednih prevoznih storitev na letališče Angoulême in z njega ([144]).

(223) Poleg tega Komisija poudarja, da se je povprečni promet na letališču Angoulême v obravnavanih obdobjih zmanjšal in je znašal bistveno manj kot 200 000 potnikov na leto ([145]) ter da je bil izkaz poslovnega izida strukturno v deficitu, kot je razvidno iz uvodne izjave 17.

(224) Glede na te notranje značilnosti letališča Angoulême se lahko predpostavlja, da gospodarski subjekt, ki bi upošteval lastne poslovne interese, ne bi prevzel upravljanja tega letališča, vsaj ne pod običajnimi poslovnimi pogoji.

(225) Zato Komisija glede na geografsko lokacijo Angoulêma ter ob upoštevanju njegovega prometnega omrežja, dejstva, da v bližini ni letališča, ki bi bilo ustrezna nadomestna možnost za potnike, zelo majhnega obsega prometa in dejstva, da je letališče ustvarjalo izgubo, ugotavlja, da Francija ni naredila očitne napake, ko je naloge upravljavcev letališča Angoulême, povezane le z ohranjanjem delovanja letališča in dostopnostjo infrastrukture, opredelila za storitev splošnega gospodarskega pomena. Nasprotno pa komercialni razvoj letališča z uvajanjem novih zračnih rut ali širjenjem neletalskih dejavnosti kot tak v bistvu ne izpolnjuje merila glede splošnega interesa, da bi ga bilo mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena. Komisija zlasti meni, da nadomestilo, ki so ga izplačali javni organi za kritje neto stroškov, nastalih pri zagotavljanju storitve splošnega gospodarskega pomena, ne bi smelo zmanjšati gospodarske spodbude za upravljavca letališča, da ima poslovne odnose z letalskimi prevozniki.

(226) V skladu s tem mora Komisija za vsako zadevno obdobje upravljanja ugotoviti, katere dejavnosti upravljavcev letališča Angoulême spadajo v obseg storitve splošnega gospodarskega pomena in katere ne.

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

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

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

([143]) Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti (UL L 240, 24.8.1992, str. 8), ki jo je zamenjala Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

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

([145]) Glej preglednico 2.

(b) Obseg storitve splošnega gospodarskega pomena

(227) Za obdobje 2002–2006, ko je z letališčem upravljala letališka služba zbornice, je bil pripravljen sporazum iz leta 2002, da bi se zagotovilo opravljanje nalog javne službe, povezanih z omejitvami pri načrtovanju rabe zemljišč okrog letališča, in kontinuiteta javne službe ([146]). Namen sporazuma je bil tudi, da se omogoči razvoj letališča. V preambuli sporazuma je v zvezi s tem navedeno, da so se podpisniki odločili za „skupno prizadevanje pri opredelitvi in financiranju razvojne, načrtovalne in operativne politike“ za letališče Angoulême.

(228) Komisija ob upoštevanju trditev iz uvodnih izjav 221 do 226 ugotavlja, da se naloge upravljanja, opisane v koncesijski pogodbi in povezani specifikaciji, ki so povezane z ohranjanjem delovanja letališča in dostopnostjo infrastrukture, lahko štejejo za naloge splošnega interesa in da opredelitev teh nalog kot storitev splošnega gospodarskega pomena ni napačna zaradi morebitne očitne napake pri presoji.

(229) Nasprotno pa cilj komercialnega razvoja letališča z uvajanjem novih zračnih rut ali širjenjem neletalskih dejavnosti kot tak ne izpolnjuje merila glede splošnega interesa, da bi ga bilo mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena. Ni ga mogoče upravičiti z regionalnim razvojnim ciljem, ki ga navajajo francoski organi.

(230) Vendar edino nadomestilo, ki je bilo dejansko izplačano, ni izhajalo iz stroškov uvedbe novih rut, sklenitve pogodb z novimi letalskimi prevozniki ali širjenja neletalskih dejavnosti na letališču Angoulême, ampak je bilo povezano le z dejavnostmi, ki jih je mogoče uvrstiti med storitve splošnega gospodarskega pomena.

(231) Glede obdobja 2007–2011, ko sta sindikat SMAC in letališka služba zbornice skupaj upravljala letališče, je treba najprej poudariti, da je sindikat SMAC v skladu s svojim statutom z dne 21. decembra 2006 pooblaščen za opremljanje, oskrbovanje, vzdrževanje in upravljanje letališča Angoulême. Drugič, s podizvajalsko pogodbo za upravljanje z dne 22. februarja 2009 med sindikatom SMAC in letališko službo zbornice se je odgovornost za naložbe, povezane z upravljanjem letališča, z letališke službe zbornice prenesla na sindikat SMAC. V skladu s pogoji iz podizvajalske pogodbe za upravljanje je bila za druge naloge, povezane z upravljanjem letališča, odgovorna letališka služba zbornice.

(232) Poleg tega je v skladu z navedenim statutom cilj sindikata SMAC „zagotavljanje razvoja komercialnih potniških ali tovornih zračnih prevozov, poslovnih, počitniških ali turističnih letov, usposabljanj in vseh povezanih dejavnosti v ta namen“ na letališčih Angoulême in Cognac.

(233) Kot je navedeno v uvodni izjavi 225, se lahko naloge upravljanja, ki so povezane le z ohranjanjem delovanja letališča in dostopnostjo infrastrukture, štejejo za naloge splošnega interesa; le te naloge je mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena brez očitne napake.

(234) Nasprotno razvoja komercialnih letov, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 225, ni mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena, tudi če je cilj spodbujanje regionalnega razvoja. Vendar so stroški, ki sta jih nosila sindikat SMAC in letališka služba zbornice ter ki so bili posebej povezani z razvojem novih prevoznih storitev, nastali šele na podlagi poslovnega odnosa z družbo Ryanair. Za sindikat SMAC in letališko službo zbornice je treba šteti, da sta skupaj opravljala gospodarsko dejavnost upravljanja letališča, ko se je pridružila družba Ryanair, zato je treba nadomestilo, ki ga je sindikat SMAC prejel za dodatne stroške, ki so nastali v povezavi s sporazumoma iz leta 2008, proučiti kot del ocene morebitnih elementov pomoči iz navedenih sporazumov.

(235) V skladu z odločitvijo, ki jo je 23. junija 2001 sprejel sindikat SMAC, naj bi slednji nepogodbene obveznosti za komercialni razvoj letališča neposredno plačal letalskim prevoznikom. Finančnih ukrepov za razvoj novih prevoznih storitev zato ni mogoče šteti za storitev splošnega gospodarskega pomena in se bodo proučili v okviru ocene pomoči, izplačane družbi Ryanair ([147]).

([146]) Te obveznosti so navedene v členih 20 in 21 specifikacije za koncesijo iz leta 2002.
([147]) Glej oddelek 9 tega sklepa.

(236) V specifikaciji in tehničnih določbah za obdobje od 1. januarja 2012, tj. obdobje, v katerem letališče skupaj upravljata sindikat SMAC in skupina SNC-Lavalin, niso navedene le naloge, povezane z ohranjanjem delovanja letališča in dostopnostjo infrastrukture, temveč tudi naloga promoviranja letališča in razvoja njegove dejavnosti. V členu 9 specifikacije in tehničnih določb je zato navedeno, da mora „upravljavec […] v interesu lokalnega gospodarstva in lokalnega turizma poiskati vse možnosti za razvoj letališke dejavnosti in turizma“. Nadalje je navedeno, da mora upravljavec „v ta namen promovirati letališče pri sedanjih in morebitnih uporabnikih in subjektih, dejavnih na področjih komercialnega in poslovnega letalstva, turizma, zračnega prevoza tovora, usposabljanja in vzdrževanja letal, oziroma pri subjektih, ki opravljajo dejavnosti, ki dopolnjujejo dejavnost letališča ali so z njo povezane“.

(237) V zvezi s tem je v poročilu sindikata SMAC razpisnemu odboru navedeno, da je bil razvojni načrt, ki ga je predložila skupina SNC-Lavalin v okviru proaktivnega scenarija, odločilen za izbiro njene ponudbe. Poleg tega je iz odločitve o dodelitvi in višine nadomestila iz ponudbe razvidno, da je bil takratni namen upravljavca ponovno uvesti ruto nizkocenovnega prevoznika za prevoz potnikov iz Velike Britanije in z Irske. V skladu z načrtovanim programom bi se v obdobju šestih let vsaki dve leti druga za drugo uvedle tri rute.

(238) Kot je navedeno v uvodni izjavi 225, se lahko naloge upravljanja, ki so povezane le z ohranjanjem delovanja letališča in dostopnostjo infrastrukture, štejejo za naloge splošnega interesa in opredelijo za storitev splošnega gospodarskega pomena brez očitne napake.

(239) Nasprotno razvoja komercialnih letov, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 225, ni mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena, tudi če je cilj spodbujanje regionalnega razvoja. Za finančne ukrepe, ki ustrezajo tem dejavnostim, zato ni mogoče trditi, da so se uvedli zaradi financiranja storitve splošnega gospodarskega pomena.

(240) Vendar edino nadomestilo, ki se je upravljavcu letališča dejansko izplačalo po januarju 2012, ni bilo povezano s stroški, ki so nastali pri razvoju komercialnih letov. Francoski organi so se zavezali, da bodo Komisiji priglasili vsako podporo, ki jo bo sindikat SMAC ali kateri od njegovih sestavnih organov v prihodnosti dodelil letalskim prevoznikom za namene upravljanja rut z letališča Angoulême.

(c) Obstoj pooblastila

(241) Komisija mora le za naloge, ki jih lahko francoski organi upravičeno opredelijo za storitev splošnega gospodarskega pomena, ugotoviti, ali je bil/so bili upravljavec(-ci) letališča Angoulême v posameznem obravnavanem obdobju za izvajanje obveznosti javne službe pooblaščen(-i) z aktom o pooblastitvi. V zvezi s tem je treba upoštevati, da je treba nalogo opravljanja javnih storitev dodeliti z aktom, ki ima lahko glede na zakonodajo posamezne države članice obliko zakona ali podzakonskega akta ali pogodbe. Pristop Komisije, kodificiran v sporočilu o storitvah splošnega gospodarskega pomena, je zahtevati, da akt ali vrsta aktov določa vsaj ([148]):

— vsebino in trajanje obveznosti javnih storitev,

— zadevno podjetje in, če je primerno, ozemlje,

— vrsto vseh izključnih ali posebnih pravic, ki jih podjetju dodeli zadevni organ,

— merila za izračun, nadzor in pregled nadomestila ter

— ureditve za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in za njegovo izterjavo.

(i) Obdobje 2002–2006

(242) Koncesija za gradnjo, vzdrževanje in upravljanje letališča je bila za obdobje 2002–2006 z ministrskim odlokom dodeljena zbornici. Pogoji, ki urejajo koncesijo, so se določili v petletni koncesijski pogodbi, ki sta jo podpisala minister, pristojen za civilno letalstvo, in letališka služba zbornice. Poleg tega so se na podlagi sporazuma iz leta 2002 dodelile nekatere subvencije, ki jih je plačala gospodarska zbornica, in prispevki, ki so jih lokalne občine

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

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

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

(ii) Obdobje 2007–2011

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

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

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

(iii) Obdobje od 1. januarja 2012

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

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

([149]) Glej uvodno izjavo 18 tega sklepa.
([150]) Postopek je naslednji: zbornica letno določi proračunske smernice, vsak oddelek pa v skladu z njimi pripravi osnutek proračuna. Vsako jesen splošna letališka služba predloži osnutek proračuna za leta n, n+1 in n+2. Izvoljeni člani urada zbornice proučijo osnutke proračunov in jih po potrebi spremenijo. Po potrditvi urada se proračun za letališče skupaj s proračuni drugih oddelkov na skupščini predloži izvoljenim članom zbornice, ki nato o njem glasujejo. Če glasujejo za proračun, se začne njegovo izvajanje. Poleg tega se izvaja redno poročanje, da se preveri, ali se sprejeti proračun ustrezno izvaja. Med letom n+1 se proračun za leto n predloži na skupščini s pripombami o morebitnih razhajanjih. Skupščina delničarjev ponovno glasuje za sprejetje izvedenih proračunov.
([151]) Člen 17 statuta sindikata SMAC.
([152]) Glej opombo 150.
([153]) Razpisna dokumentacija skupine SNC-Lavalin z dne 19. julija 2011, ki jo je sindikat SMAC po odločitvi z dne 23. junija 2011 sprejel 8. avgusta 2011.
([154]) Glej uvodno izjavo 23 tega sklepa.

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

(249) Za nalogo upravljanja letališča je zato treba šteti, da je bila za njeno opravljanje pooblaščena skupina SNC-Lavalin z aktom o pooblastitvi, ki je v skladu s pogoji iz sodbe v zadevi Altmark.

(250) Komisija zato ugotavlja, da je bil/so bili v vsakem obravnavanem obdobju upravljanja letališča Angoulême upravljavec(-ci) z aktom za pooblastitev pooblaščen(-i) za obveznosti javne službe, ki je obsegala ohranjanje delovanja letališča in dostopnosti infrastrukture. Prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark v zvezi z navedenimi nalogami je zato izpolnjen.

8.1.3.2 Izbira ponudnika storitev (četrti pogoj)

(251) Komisija meni, da bi bilo treba v zvezi z vsemi zadevnimi obdobji proučiti tudi četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark.

(252) V skladu s tem pogojem je treba ponujeno nadomestilo dodeliti na podlagi postopka oddaje javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, ki lahko te storitve zagotavlja po najnižjih stroških za skupnost (prvi podpogoj), ali na podlagi primerjave s povprečnim dobro vodenim podjetjem, ki razpolaga z ustreznimi viri (drugi podpogoj).

(a) Prvi podpogoj

(i) Obdobji 2002–2006 in 2007–2011

(253) Koncesija za upravljanje letališča je bila za obdobje 2002–2006 dodeljena zbornici z ministrskim odlokom ([155]) z dne 20. septembra 2002, ki je bil 5. oktobra 2002 objavljen v Uradnem listu Francoske republike. Za obdobje 2007–2011 je bil sindikat SMAC s prefekturnim odlokom z dne 21. decembra 2006 določen in s podizvajalsko pogodbo iz leta 2009 pooblaščen za opravljanje naloge opremljanja, oskrbovanja, vzdrževanja in neposrednega ali posrednega upravljanja letališča Angoulême.

(254) Ti enostranski in pogodbeni upravni akti očitno niso bili sprejeti na podlagi odprtega, preglednega in nediskriminatornega postopka oddaje javnega naročila, pri katerem bi se lahko primerjale morebitne ponudbe, nadomestilo pa bi se določilo tako, da bi se izključila prisotnost državne pomoči.

(255) Komisija zato za navedeni obdobji ugotavlja, da pogoji uporabljenega postopka niso zagotovili učinkovite konkurence za nalogo upravljanja letališča Angoulême. Postopek za izbiro upravljavcev letališča Angoulême zato ne izpolnjuje prvega dela četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark, saj ni omogočil izbire ponudnika, ki bi lahko zadevne storitve zagotovil po najnižjih stroških za skupnost.

(ii) Obdobje od 1. januarja 2012

(256) Skupina SNC-Lavalin je bila za upravljanje letališča pooblaščena po postopku oddaje javnega naročila v skladu s členom 21 Direktive 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([156]). Poleg tega so francoski organi pred izvedbo tega postopka obvestilo o javnem razpisu objavili v *Uradnem listu Evropske unije*.

(257) Vendar francoskim organom ni bilo treba uporabiti običajnega postopka za oddajo javnega naročila, zato so imeli pri izbiri pogodbenika široko polje proste presoje ([157]). Pri postopku, pri katerem ima naročnik tako široko polje presoje, se lahko omeji udeležba zainteresiranih upravljavcev.

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

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

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

(258) Komisija zato ugotavlja, da postopek, ki se je v tem primeru uporabil, kot tak ne zadošča za izpolnjevanje četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark ([158]).

(259) Komisija mora zato oceniti, ali je postopek oddaje javnega naročila, ki se je v tem primeru uporabil, omogočal izbiro ponudnika, ki bi lahko zadevne storitve zagotovil po najnižjih stroških za skupnost.

(260) Ključne pogodbene značilnosti so: (i) šestletno trajanje, (ii) pogodbena zaveza ponudnika storitve k zgornji meji prispevka sindikata SMAC za uravnoteženje računovodskih izkazov letališča, (iii) pavšalno nadomestilo za zagotovljeno storitev in (iv) določba o spodbudi za učinkovitost. Morebitni ponudniki so bili pozvani, naj pripravijo osnovno ponudbo (brez komercialnega prometa) in ponudbo za proaktivni scenarij (s komercialnim prometom). V poročilu o oddaji javnega naročila, predloženemu razpisnemu odboru, je bilo poudarjeno, da sta bili prejeti dve ponudbi. Poleg skupine SNC-Lavalin je osnovni in proaktivni scenarij predložila tudi družba APCO ([159]). Za tehnično vrednost, enakovredni tisti iz ponudbe skupine SNC-Lavalin za proaktivni scenarij, ki je bil izbran, so cene iz obeh ponudb za celotno obdobje znašale:

(v tisoč EUR)

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

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

(v tisoč EUR)

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

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

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

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

([160]) Glej uvodno izjavo 20 tega sklepa.

(263) Pomisleki Komisije iz sklepa o začetku postopka glede nepogodbenih plačil za komercialni razvoj letališča, za katera Komisija meni, da ne sodijo upravičeno v obseg storitve splošnega gospodarskega pomena ([161]), so bili odpravljeni. Sindikat SMAC mora v skladu z odločitvijo z dne 23. junija 2001 te ukrepe plačati neposredno letalskim prevoznikom. Zato se bodo ocenili ob upoštevanju pravil o državni pomoči v okviru ocene ukrepov, dodeljenih družbama Ryanair in AMS ([162]).

(264) Komisija zato ugotavlja, da pogoji postopka, uporabljenega pri dodelitvi pogodbe skupini SNC-Lavalin, niso omogočali izbire ponudnika, ki bi lahko zadevne storitve zagotovil po najnižjih stroških za skupnost, zato prvi podpogoj četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark ni bil izpolnjen.

(b) Drugi podpogoj

(265) Za obdobji 2002–2006 in 2007–2011 so morali francoski organi dokazati, da je bilo nadomestilo določeno na podlagi primerjave s povprečnim dobro vodenim podjetjem, ki razpolaga z ustreznimi viri.

(266) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da Francija ni predložila ustreznih informacij. Komisija ugotavlja tudi, da se nadomestilo ni določilo ob upoštevanju vnaprej določene stroškovne osnove ali s primerjavo s stroškovno strukturo drugih primerljivih upravljavcev letališč. Komisija zato za zadevni obdobji nima potrebnih primerljivih podatkov za oceno, ali je bilo merilo v zvezi z izbiro ponudnika storitve izpolnjeno.

(267) Komisija zato ugotavlja, da četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark za obdobji 2002–2006 in 2007–2011 ni izpolnjen.

(268) To velja tudi za obdobje od 1. julija 2012, saj Komisija nima potrebnih primerljivih podatkov za oceno, ali je bilo merilo v zvezi z izbiro ponudnika storitve izpolnjeno. Zato ugotavlja, da tudi za to obdobje četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen.

(269) Četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen, zato Komisija meni, da so zadevni ukrepi zaporednim upravljavcem letališča Angoulême dodelili prednost, ki je v običajnih tržnih pogojih ne bi prejeli.

8.1.4 *Vpliv na trgovino znotraj EU in konkurenco*

(270) Če finančna pomoč države članice okrepi položaj podjetja v razmerju do drugih konkurenčnih podjetij v trgovini znotraj Skupnosti, je treba šteti, da je pomoč vplivala na konkurenco. Da bi v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča ([163]) ukrep izkrivljal konkurenco, zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.

(271) Splošneje, kot je družba Ryanair potrdila v svojih pripombah, upravljavci letališč v EU medsebojno konkurirajo pri privabljanju letalskih prevoznikov. Letalski prevozniki se glede uvajanja rut in pogostosti letov odločajo na podlagi več meril. Ta merila ne vključujejo le morebitnih strank, ki jih lahko pričakujejo na zadevnih rutah, ampak tudi značilnosti letališč v odhodnem in namembnem kraju.

(272) Letalski prevozniki upoštevajo merila, kot so vrsta zagotovljenih letalskih storitev, prebivalstvo ali gospodarska dejavnost okrog letališča, prezasedenost, možnost dostopa po kopnem ter višina pristojbin za uporabo letališke infrastrukture in storitev. Višina pristojbin je ključni dejavnik, ker bi se lahko javno financiranje, dodeljeno letališču, uporabilo za umetno ohranjanje letaliških pristojbin na nizki stopnji zaradi privabljanja letalskih prevoznikov, s čimer bi lahko znatno izkrivljalo konkurenco ([164]).

([161]) Glej uvodno izjavo 225 tega sklepa.
([162]) Glej oddelek 9 tega sklepa.
([163]) Sodba Splošnega sodišča v zadevi T-214/95, Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-717.
([164]) Glej točko 43 novih smernic.

(273) Letalski prevozniki zato svoja sredstva, zlasti zrakoplove in osebje, razporedijo na različne rute, pri čemer upoštevajo zlasti storitve, ki jih zagotavljajo upravljavci letališč, in cene, ki jih ti zaračunajo za svoje storitve.

(274) Ker je trg letaliških storitev odprt za konkurenco znotraj EU, bi lahko prednosti, dodeljene zaporednim upravljavcem letališča Angoulême, v primerjavi z običajnimi tržnimi pogoji vplivale na trgovino med državami članicami z umetnim povečanjem obsega letaliških storitev, ki jih zagotavljajo. Komisija zato ugotavlja, da bi zadevni ukrepi lahko izkrivljali konkurenco in vplivali na trgovino znotraj EU.

8.1.5 *Sklepna ugotovitev o obstoju pomoči*

(275) Komisija ob upoštevanju vseh navedenih premislekov ugotavlja:

— Francija glede na posebne značilnosti letališča Angoulême pri opredelitvi nalog upravljanja, povezanih le z ohranjanjem delovanja letališča in zagotavljanjem dostopnosti njegove infrastrukture za storitev splošnega gospodarskega pomena za vsa obdobja, obravnavana v tem sklepu, ni naredila očitne napake pri presoji.

— Nasprotno pa gospodarskega razvoja letališča v komercialne namene ni mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena za nobeno zadevno obdobje.

— Javno nadomestilo, dodeljeno za financiranje nalog javne službe, ki sodijo v obseg storitev splošnega gospodarskega pomena, ne izpolnjuje četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark za nobeno obdobje iz tega sklepa. Ti ukrepi torej pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

8.2 **Združljivost ukrepov v korist upravljavcev letališča z notranjim trgom**

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

8.2.1 *Združljivost pomoči, dodeljene upravljavcem letališča*

(277) Komisija meni, da sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 velja za pomoč, dodeljeno v vseh obdobjih, zajetih v tem sklepu. V členu 10(b) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je navedeno: „vsaka pomoč, ki je začela učinkovati pred [31. januarjem 2012] in ni bila združljiva z notranjim trgom niti ne izvzeta iz obveznosti priglasitve v skladu z Odločbo 2005/842/ES, vendar izpolnjuje pogoje iz tega sklepa, je združljiva z notranjim trgom ter izvzeta iz obveznosti predhodne priglasitve“.

(278) Vendar člena 4(f) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, ki določa, da mora biti v aktu o pooblastitvi izrecno naveden zadevni sklep, v tem primeru ni mogoče uporabiti. Zadevna pomoč je bila dodeljena pred začetkom veljavnosti sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, zato ni mogoče zahtevati, da zadevni akti o pooblastitvi navajajo navedeni sklep, ne da bi pri tem člen 10(b) izgubil vsak učinek. Poleg tega Komisija zaradi postopkovne učinkovitosti meni, da lahko uporabo sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 za pomoč, dodeljeno pred 31. januarjem 2012, prouči, ne da bi najprej proučila združljivost te pomoči z Odločbo 2005/842/ES. Namen člena 10(b) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je razširiti področje uporabe sklepa na nezdružljivo pomoč, dodeljeno pred njegovim začetkom veljavnosti, ne da bi se pri tem izključila pomoč, ki bi lahko bila združljiva v skladu z Odločbo 2005/842/ES.

8.2.1.1 Pogoj glede področja uporabe

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

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

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

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

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

(a) Obdobji 2002–2006 in 2007–2011

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

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

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

(b) Obdobje od 1. januarja 2012

(285) V povabilu k oddaji ponudb je bilo jasno navedeno, da mora ponudnik določiti višino nadomestila za zagotavljanje storitve za nekomercialne dejavnosti (osnovni scenarij) in komercialne dejavnosti (proaktivni scenarij). Ponudnik je moral v obeh scenarijih določiti tudi najvišje jamstvo, kar je zaradi uravnoteženja svojega izkaza poslovnega izida zahteval sindikat SMAC. Sindikat SMAC je v povabilu k oddaji ponudb vključil tudi določbo o spodbudi za učinkovitost (50 %/50 %), če bi bil prispevek sindikata SMAC nižji od zgornje meje, določene v ponudbi; ta določba je vključena v specifikacijo. Poleg tega je bil, kot je navedeno v uvodni izjavi 262, osnovni scenarij, ki ga je predložila skupina SNC-Lavalin, ugodnejši od osnovnega scenarija, ki ga je predložila družba APCO, zagotavljal pa je dostopnost in ohranjanje operativnih pogojev na letališču Angoulême.

(286) Nadomestilo se izračuna zlasti ob upoštevanju primanjkljaja, do katerega je dejansko prišlo v okviru ločenega računovodskega izkaza za letališče ([166]). Upravljavec mora ta ločen računovodski izkaz potrditi pri revizorju in svoje letne računovodske izkaze predložiti sindikatu SMAC.

([165]) Glej uvodno izjavo 225 tega sklepa.
([166]) Člen 14-1 specifikacije in tehničnih določb.

(287) Velja tudi določba o znižanju javnega izravnalnega prispevka, ki se plača skupini SNC-Lavalin, če je znesek, potreben za uravnoteženje računovodskih izkazov letališča, nižji od zgornje meje, določene v sprejeti ponudbi. S tem dogovorom o vračanju se naknadno zmanjša tveganje glede izplačila prekomernega nadomestila.

(288) Glede rednih preverjanj zaradi izogibanja prekomernim nadomestilom so v določbah naslova III specifikacij razpisa določene ureditve glede spremljanja, ki ga izvaja sindikat SMAC, da se zagotovi, da prispevek sindikata SMAC ne vključuje prekomernega nadomestila glede na stroške opravljanja nalog splošnega gospodarskega interesa, za katere je pooblaščena skupina SNC-Lavalin.

(289) Glede zneska nadomestila Komisija kljub temu poudarja, da pogodbeno uravnoteženje pogodbe, sklenjene med sindikatom SMAC in skupino SNC-Lavalin, ne temelji na predhodni določitvi razumnega dobička, ampak na pavšalnem nadomestilu. Komisija upošteva tudi zelo majhen promet letališča do danes, mehanizme, vzpostavljene za izračun in spremljanje nadomestila, vključitev določbe o spodbudi za učinkovitost, navedene zgoraj, in dejstvo, da je bila s finančnega vidika ponudba skupine SNC-Lavalin najnižja. Komisija ob upoštevanju teh dejavnikov ugotavlja, da se nadomestilo, dodeljeno na podlagi pogodbe med sindikatom SMAC in skupino SNC-Lavalin, lahko razglasi za združljivo z notranjim trgom pod pogojem, da francoski organi zagotovijo, da skupni znesek nadomestila, izplačanega skupini SNC-Lavalin v času trajanja pogodbe, ne preseže nujno potrebnega zneska za kritje neto stroškov, nastalih le pri izpolnjevanju obveznosti javnih storitev, kar ne vključuje stroškov komercialnega razvoja letališča, vključuje pa razumno stopnjo donosa na vloženi kapital.

(290) V zvezi s tem morajo francoski organi Komisiji v štirih mesecih od prenehanja pogodbe med sindikatom SMAC in skupino SNC-Lavalin predložiti poročilo, ki dokazuje, da je bil znesek nadomestila, ki se je skupini dodelilo, vključno z razumno stopnjo donosa na vloženi kapital, ves čas trajanja pogodbe v skladu s členom 5 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

8.2.2 *Sklepna ugotovitev o združljivosti pomoči med letoma 2002 in 2017*

(291) Komisija ob upoštevanju navedenega ugotavlja, da je pomoč, ki se je od leta 2002 že dodelila za upravljanje letališča Angoulême, ne glede na to, kdo so bili njegovi upravljavci, združljiva z notranjim trgom v skladu s členom 106(2) PDEU in sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ([167]).

(292) Vendar Komisija v zvezi s skupino SNC-Lavalin ugotavlja, da se nadomestilo, dodeljeno na podlagi pogodbe med sindikatom SMAC in skupino SNC-Lavalin, lahko razglasi za združljivo z notranjim trgom pod pogojem, da francoski organi Komisiji dokažejo, da skupni znesek nadomestila, izplačanega skupini SNC-Lavalin v celotnem času trajanja pogodbe, ni presegel nujno potrebnega zneska za kritje neto stroškov, nastalih le pri izpolnjevanju obveznosti javnih storitev, kar ne vključuje stroškov komercialnega razvoja letališča, vključuje pa razumno stopnjo donosa na vloženi kapital.

(293) V zvezi s tem morajo francoski organi Komisiji v štirih mesecih od prenehanja pogodbe med sindikatom SMAC in skupino SNC-Lavalin predložiti poročilo, ki dokazuje, da je bil znesek nadomestila, ki se je skupini dodelilo, vključno z razumno stopnjo donosa na vloženi kapital, ves čas trajanja pogodbe v skladu s členom 5 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

9. **OCENA UKREPOV POMOČI V KORIST DRUŽB RYANAIR IN AMS**

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

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

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

9.1.1 *Pojem podjetja in gospodarske dejavnosti*

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

9.1.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

9.1.2.1 Prisotnost državnih sredstev

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

9.1.2.2 Pripis ukrepov državi

(297) Odločitev sindikata SMAC o odobritvi podpisa sporazumov iz leta 2008 so soglasno podprli javni organi, ki so člani sindikata SMAC, ki ga neposredno ali posredno sestavljajo javni organi in gospodarske zbornice. Komisija meni, da iz značilnosti navedenih organov sledi, da je odločitve sindikata SMAC v zvezi z letališkimi dejavnostmi mogoče pripisati državi ([168]).

(298) Komisija zato meni, da se je s sklenitvijo sporazumov zagotovila uporaba državnih sredstev v smislu člena 107(1) PDEU in da je odločitve o sklenitvi sporazumov mogoče pripisati državi.

9.1.3 *Selektivna prednost*

(299) Da bi se ugotovilo, ali državni ukrep pomeni pomoč, je treba ugotoviti, ali upravičeno podjetje pridobi selektivno gospodarsko prednost, ki je v običajnih tržnih pogojih ne bi prejelo ([169]).

(300) Komisija v zvezi s tem najprej ugotavlja, da so zadevni ukrepi selektivni, saj se nanašajo izključno na družbo Ryanair. Sporazuma iz leta 2008 sta bila sklenjena pred objavo odločitev o javni tarifi, v katerih je bil naveden podoben ukrep in ki so veljale od 1. marca 2009 za vse družbe, ki so želele z letališča Angoulême opravljati lete. Poleg tega je iz odločbe sodišča London Court of International Arbitration z dne 18. junija 2012 o odpovedi sporazumov iz leta 2008 s strani družbe Ryanair razvidno, da so med predstavniki družbe Ryanair in zbornico potekala dvostranska pogajanja o pogojih glede dejavnostih družbe Ryanair na letališču Angoulême. Pogajanja so potekala septembra 2009, ko so predstavniki družbe Ryanair predstavnike letališke službe zbornice obvestili o finančnih težavah, ki jih je imel letalski prevoznik na ruti London Stansted–Angoulême. Iz razprav je razvidno, da sta upravljavec letališča in družba Ryanair njun odnos obravnavala kot ekskluziven, saj je upravljavec letališča izključil možnost podpisa pogodbe z drugim letalskim prevoznikom.

(301) Da bi se ugotovilo, ali se je s sklenitvijo sporazumov družbi Ryanair dodelila gospodarska prednost, mora Komisija ceniti, ali bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi deloval namesto sindikata SMAC in letališke službe zbornice ter se ravna po možnostih donosa, sklenil podobna sporazuma.

(302) Da bi se lahko to načelo uporabilo ob upoštevanju dejstev v tem primeru, Komisija meni, da je treba najprej odgovoriti na naslednja vprašanja:

— Ali bi bilo treba sporazum o tržnih storitvah in sporazum o letaliških storitvah, ki sta bila podpisana hkrati, proučiti ločeno ali skupaj?

— Kakšne koristi bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi deloval namesto letališke službe zbornice, pričakoval na podlagi sporazuma o tržnih storitvah?

([168]) Glej oddelek 8.1.2.2 tega sklepa.
([169]) Glej zlasti sodbo Sodišča v zadevi C-342/96, Španija proti Komisiji, Recueil 1999, str. I-2459, točka 41.

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

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

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

(304) Komisija je v svojem sklepu o začetku postopka predhodno menila, da bi bilo treba sporazum o letaliških storitvah in sporazum o tržnih storitvah, sklenjena med sindikatom SMAC ter družbama Ryanair in AMS, za namene uporabe preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu proučiti skupaj. V zvezi s tem je treba spomniti, da je treba v skladu s Splošnim sodiščem ([170]) gospodarski posel presojati kot celoto, da bi preverili, ali je javni subjekt ravnal kot razumen udeleženec v tržnem gospodarstvu. Komisija mora zato pri oceni zadevnih ukrepov proučiti vse zadevne značilnosti ukrepov in njihov okvir.

(305) Francija je v svojih pripombah podprla pristop Komisije v sklepu o začetku postopka, ki je obsegal skupno analizo sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah, ki sta bila sklenjena hkrati. Vendar so nekatere zainteresirane strani, kot je družba Ryanair, nasprotovale temu pristopu in trdile, da je treba sporazum o tržnih storitvah analizirati ločeno.

(306) Vendar Komisija meni, da analiza vseh elementov primera potrjuje pravilnost pristopa, sprejetega v sklepu o začetku postopka (glej uvodne izjave 215 do 220 sklepa o začetku postopka). V zvezi s tem je treba opozoriti, da se zaradi nobene informacije, predložene med formalnim postopkom preiskave, niso pojavili pomisleki glede predhodne analize, ki jo je izvedla Komisija.

(307) Prvič, sporazum o tržnih storitvah je bil sklenjen istega dne kot sporazum o letaliških storitvah, oba sporazuma pa sta sklenili isti stranki. Družba AMS je odvisna družba v 100-odstotni lasti družbe Ryanair, njeni direktorji pa so vodstveni delavci družbe Ryanair. Družbi Ryanair in AMS sta torej en sam gospodarski subjekt, saj družba AMS ravna v skladu z interesi družbe Ryanair in pod njenim nadzorom, dobiček, ki ga ustvari, pa je namenjen družbi Ryanair v obliki dividend ali povečanja vrednosti družbe. Poleg tega, kot bo podrobneje pojasnjeno v nadaljevanju, je sporazum o tržnih storitvah povezan z opravljanjem letov družbe Ryanair na ruti z letališča Angoulême. V sporazumu o tržnih storitvah je navedeno, da temelji na zavezi družbe Ryanair o obratovanju te rute, sklenjen pa je bil hkrati s sporazumom o letaliških storitvah, ki sta ga sindikat SMAC in družba Ryanair sklenila glede rute. Zato na podlagi dejstva, da je sindikat SMAC sporazum o tržnih storitvah sklenil z družbo AMS in ne z družbo Ryanair, za sporazum o tržnih storitvah in sporazum o letaliških storitvah, ki sta bila sklenjena hkrati, ni mogoče šteti, da nista en sam posel.

(308) Poleg tega Komisija poudarja, da je sporazum o tržnih storitvah povezan z uvedbo zračne povezave družbe Ryanair z letališča Angoulême. Komisija meni, da se lahko poslovni odnos med sindikatom SMAC in družbo Ryanair ter med sindikatom SMAC in družbo AMS presodi le v edinstvenem kontekstu uvedbe rute Angoulême–London Stansted, ki jo je uvedla družba Ryanair. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je v reviziji, izvedeni v imenu lokalnih organov departmaja Charente ([171]), družba Ryanair predstavljena kot neposredni prejemnik „pomoči za trženje“, ki jo letalski prevoznik zahteva za uvedbo morebitne nizkocenovne storitve. Francoski organi zato poudarjajo, da sta sporazuma iz leta 2008 skladen in celovit pogodbeni dogovor, ki ga ni mogoče ločiti. Zdi se, da so z vidika sindikata SMAC sporazum za tržne storitve in zračne povezave, ki jih je družba Ryanair uvedla na letališču Angoulême, neločljivo povezani.

(309) Ta ocena je podkrepljena z določbami sporazuma o tržnih storitvah, iz katerih je razvidno, da sporazum temelji na zavezi družbe Ryanair o opravljanju navedene storitve, ki je obenem tudi predmet sporazuma o letaliških storitvah. V členu 1 sporazuma o tržnih storitvah, ki je povezan s ciljem sporazuma, je navedeno, da „ta sporazum temelji na zavezi družbe Ryanair o opravljanju zračnega prevoza med letališčem Angoulême in Londonom. Redni leti se bodo najprej v spomladanskem/poletnem obdobju izvajali trikrat tedensko, razen če to zaradi višje sile ne bo mogoče“. Komisija ugotavlja tudi, da je v nekaterih določbah sporazuma o tržnih storitvah neposredno navedena družba Ryanair, zato bi se lahko štela tudi za pogodbenico sporazuma, čeprav sta dogovor sklenila sindikat SMAC in družba AMS. V členu 7 sporazuma o tržnih storitvah je na primer določeno, da „družba Ryanair, če prekine sporazum kadar koli pred koncem tretjega leta sporazuma, sindikatu SMAC plača kazen v višini 50 000 EUR za četrto leto in 25 000

([170]) Sodba Splošnega sodišča v zadevi T-196/04, Ryanair proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-3643.
([171]) Študija z dne 14. junija 2006, ki jo je zavezništvo ELSA izvedlo glede obetov za letališči Angoulême Brie-Champnier in Cognac-Chanteaubernard po 1. januarju 2007.

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

(310) Trditev družbe Ryanair, ki jo je navedla med tem postopkom, da namen sporazuma o tržnih storitvah, sklenjenega med letališčem in družbo AMS, ni bil povečati zasedenost letov družbe Ryanair na ruti Angoulême–London, ne more vplivati na navedeno ugotovitev. Namen sporazuma o tržnih storitvah je bil zagotoviti oglaševalski prostor na spletnem mestu družbe Ryanair za promocijo Angoulêma kot namembnega kraja pri obiskovalcih spletnega mesta družbe Ryanair in s tem pri strankah letalskega prevoznika. Ob predpostavki, da trditev družbe Ryanair drži ter da sporazum o trženju verjetno ne bi povečal števila potnikov družbe Ryanair v Angoulême in iz njega, ni jasno, kaj naj bi letališče pridobilo s sklenitvijo takšnega sporazuma o trženju.

(311) V skladu s tem je bilo po mnenju sindikata SMAC stroške, povezane s sporazumom o tržnih storitvah, mogoče pripisati uvedbi rute med letališčema Angoulême in London Stansted. Z vidika sindikata SMAC bi lahko koristi iz sporazuma izhajale le iz dodatnih prihodkov, povezanih s potniškim prometom na ruti Angoulême–London Stansted, ki je bila edina ruta družbe Ryanair do letališča Angoulême.

(312) Sporazuma o tržnih storitvah zato ni mogoče ločiti od sporazuma o letaliških storitvah, ki sta bila sklenjena hkrati, in storitev zračnega prevoza, ki so predmet sporazuma. Iz navedenih dejstev je poleg tega razvidno, da sklenitev sporazuma o tržnih storitvah, če zadevne rute ne bi bile uvedene (in sporazum o letaliških storitvah, ki je z njimi povezan, ne bi bil sklenjen), za letališče Angoulême z gospodarskega vidika ne bi bila upravičena in zato sporazum ne bi bil sklenjen. Družba Ryanair je bila v tistem času edini veliki letalski prevoznik, ki je letel na zadevno letališče in bi lahko povečal promet. Če bi letališče želelo spodbujati promet na drugih rutah, ki so jih uporabljali konkurenti družbe Ryanair, se lahko razumno predvideva, da ne bi oglaševalo na spletnem mestu družbe Ryanair. Kot je bilo pojasnjeno, je v sporazumu o tržnih storitvah izrecno navedeno, da temelji na zavezi družbe Ryanair o opravljanju zračnega prevoza med letališčema Angoulême in London Stansted, poleg tega pa zagotavlja izvajanje storitev trženja, ki so v bistvu namenjene promociji navedene rute.

(313) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da bi bilo treba sporazum o tržnih storitvah in sporazum o letaliških storitvah (v nadaljnjem besedilu: sporazuma iz leta 2008), ki sta del enega samega posla, analizirati skupaj, da se ugotovi, ali pomenita državno pomoč.

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

(314) Da bi se v tem primeru lahko uporabilo načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, je treba ravnanje zbornice in sindikata SMAC kot podpisnika sporazumov iz leta 2008 primerjati z ravnanjem hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Angoulême.

(315) Pri analizi zadevnega posla bi bilo treba oceniti koristi, ki bi jih lahko ta hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga spodbuja možnost dobička, pridobil na podlagi tržnih storitev. Pri tej analizi se ne bi smela upoštevati splošni učinek takšnih storitev na turizem in gospodarska dejavnost regije. Šteje le učinek teh storitev na donosnost letališča, saj je to edino, kar bi zanimalo hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(316) S tržnimi storitvami se verjetno poveča potniški promet na zračnih rutah, zajetih v sporazumih o tržnih storitvah in v ustreznih sporazumih o letaliških storitvah, saj so namenjeni promociji teh zračnih rut. Čeprav bo ta učinek v glavnem koristil le zadevnemu letalskemu prevozniku, lahko ima od njega korist tudi upravljavec letališča. Povečanje potniškega prometa lahko pripomore k povečanju prihodkov od nekaterih letaliških pristojbin upravljavca letališča, pa tudi k povečanju prihodkov od neletalskih storitev, zlasti parkirišč, restavracij in drugih poslov.

(317) Zato ni nobenega dvoma, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi namesto letališke službe zbornice in sindikata SMAC upravljal letališče Angoulême, ta pozitiven učinek upošteval pri odločanju o sklenitvi sporazuma o tržnih storitvah in ustreznega sporazuma o letaliških storitvah. Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi upošteval učinek zadevne zračne rute na prihodnje prihodke in stroške, in sicer bi v tem primeru ocenil število potnikov, ki uporabljajo te rute, kar bi pokazalo pozitiven učinek tržnih storitev. Poleg tega bi ta učinek ovrednotil za ves čas izvajanja zadevnih zračnih rut, kot je določen v sporazumu o letaliških storitvah in sporazumu o tržnih storitvah.

(318) Ko upravljavci letališča sklenejo sporazum za promocijo nekaterih zračnih rut, lahko napovejo delež zasedenosti (ali koeficient zasedenosti) ([172]) na zadevnih zračnih rutah in to upoštevajo pri ocenjevanju prihodnjih prihodkov. V zvezi s tem Komisija upošteva mnenje družbe Ryanair, da upravljavec letališča na podlagi sporazumov o tržnih storitvah nima le stroškov, ampak ima od njih lahko tudi koristi.

(319) Ugotoviti je treba tudi, ali bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi letališče upravljal namesto letališke službe zbornice in sindikata SMAC, razumno pričakoval in količinsko opredelil druge koristi, tj. koristi razen tistih, ki so povezane s pozitivnim učinkom na potniški promet na zračnih rutah, zajetih v sporazumu o tržnih storitvah v času izvajanja letov na teh rutah, kot je določeno v sporazumu o tržnih storitvah ali sporazumu o letaliških storitvah.

(320) Nekatere zainteresirane strani podpirajo to trditev, tudi družba Ryanair v svoji študiji z dne 17. januarja 2014. Ta študija z dne 17. januarja 2014 temelji na predpostavki, da bodo tržne storitve, ki jih zagotovi upravljavec letališča, kot sta letališka služba zbornice in sindikat SMAC, pripomogle k izboljšanju podobe znamke letališča in ne bodo znatno povečale le števila potnikov na zračnih rutah, zajetih v sporazumu o tržnih storitvah in sporazumu o letaliških storitvah v času izvajanja letov, kot je določeno v teh sporazumih, temveč število potnikov, ki uporabljajo to letališče. Družba Ryanair je v svoji študiji zlasti menila, da bodo imele te tržne storitve trajen pozitiven učinek na potniški promet na letališču tudi po prenehanju sporazuma o tržnih storitvah.

(321) Najprej je treba opozoriti, da nič ne kaže na to, da je upravljavec letališča pri sklenitvi sporazuma o tržnih storitvah, zajetega v formalnem postopku preiskave, razmišljal o dodatnih morebitnih pozitivnih učinkih sporazuma o tržnih storitvah na zračnih rutah, ki niso bile zajete v zadevnem sporazumu, ali o možnosti, da se bodo takšni učinki nadaljevali po prenehanju sporazuma, oziroma jih celo količinsko opredelil. Poleg tega Francija ni predlagala nobene metode za oceno morebitne vrednosti, ki bi jo lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Angoulême namesto letališke službe zbornice in sindikata SMAC, določil za takšne učinke pri odločanju, ali naj sklene sporazuma iz leta 2008. Zato upravljavci letališča teh učinkov, tudi če so bili dokazani, pri podpisu sporazumov z družbama Ryanair in AMS v nobenem primeru niso upoštevali.

(322) Poleg tega se na podlagi razpoložljivih informacij zdi, da je tudi trajnostna narava teh učinkov zelo negotova. Mogoče je, da je oglaševanje Angoulêma in regije na spletnem mestu družbe Ryanair ljudi, ki so to mesto obiskali, spodbudilo k nakupu letalske karte družbe Ryanair do Angoulêma, ko je bil oglas prvič objavljen ali kmalu zatem. Vendar ni verjetno, da je bil učinek tega oglasa na obiskovalce dolgotrajen ali je vplival na nakup letalskih kart več kot nekaj tednov po njegovi objavi na spletnem mestu družbe Ryanair. Oglaševanje bo bolj verjetno imelo trajnostni učinek, če promocijske dejavnosti obsegajo en oglaševalski medij ali več, ki so mu potrošniki redno izpostavljeni v določenem obdobju. Oglaševanje na komercialnih televizijskih in radijskih postajah, priljubljenih spletnih mestih in/ali različnih oglaševalskih plakatih na javnih mestih bi lahko na primer imelo trajnostni učinek, če so potrošniki tem medijem redno izpostavljeni. Vendar promocijske dejavnosti, omejene le na spletno mesto družbe Ryanair, zelo verjetno nimajo učinka, ki bi trajal precej dlje od same promocije. Poleg tega tudi imetniki znanih blagovnih znamk nenehno promovirajo svoje blagovne znamke s tržnimi akcijami, ki ne bi bile gospodarsko smiselne, če bi trditev družbe Ryanair držala.

(323) Zelo verjetno je, da večina ljudi spletnega mesta družbe Ryanair ne obiskuje dovolj pogosto le zaradi oglasov, da bi se jim vtisnila v spomin promocija regije na navedenem mestu. To ugotovitev podpirata dva dejavnika. Prvič, v skladu s sporazumom o tržnih storitvah je promocija regije Angoulême na domači strani spletnega mesta družbe Ryanair obsegala pet odstavkov s skupno 150 besedami v delu „Top Five Things To Do“ (Pet stvari, ki jih morate narediti) za namembni kraj Angoulême-Cognac in prisotnost preproste povezave na domači strani www.ryanair.com na mesto, ki ga je določil sindikat SMAC, v omejenih ali celo zelo kratkih obdobjih (24, 17 in 12 dni letno v prvih treh letih).

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

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

(324) Tudi če bi tržne storitve v obdobju njihovega izvajanja spodbudile potniški promet na zračnih rutah, zajetih v sporazumu o tržnih storitvah, je zelo verjetno, da tega učinka po tem obdobju ni bilo ali pa je bil zanemarljiv in da je bil učinek na druge zračne rute podobno nepomemben.

(325) Poleg tega je bilo v študijah družbe Ryanair z dne 17. in 31. januarja 2014 ugotovljeno, da je verjetnost, da se bodo te koristi razširile na zračne rute, ki niso zajete v teh sporazumih, ali da bodo trajale po prenehanju obratovanja teh rut, kot je določeno v sporazumih o tržnih in o letaliških storitvah, izredno majhna in je ni mogoče zanesljivo količinsko opredeliti v tolikšni meri, da bi to zadoščalo preudarnemu udeležencu v tržnem gospodarstvu.

(326) V skladu s študijo z dne 17. januarja 2014 je na primer „[…] prihodnji dodatni dobiček po načrtovanem prenehanju sporazuma o letaliških storitvah po naravi negotov“. Poleg tega sta v študiji predlagani dve metodi predhodnega ocenjevanja pozitivnih učinkov sporazumov o tržnih storitvah: pristop na podlagi denarnega toka in pristop na podlagi kapitalizacije.

(327) Pristop na podlagi denarnega toka obsega vrednotenje koristi sporazumov o tržnih in o letaliških storitvah z ocenjevanjem prihodnjih prihodkov, ki bi jih upravljavec letališča lahko ustvaril prek sporazumov o tržnih in o letaliških storitvah, brez ustreznih stroškov. Pristop na podlagi kapitalizacije obsega obravnavanje izboljšanja podobe znamke letališča prek tržnih storitev kot neopredmeteno dolgoročno sredstvo, pridobljeno za ceno, določeno v sporazumu o tržnih storitvah.

(328) Vendar je v študiji poudarjen obseg težav, ki nastanejo pri pristopu na podlagi kapitalizacije, kar dokazuje nezanesljivost rezultatov, dobljenih s takšno metodo, v študiji sami pa se prednost daje pristopu na podlagi denarnega toka. Iz študije je razvidno zlasti: „Pri pristopu na podlagi kapitalizacije bi bilo treba upoštevati le delež stroškov trženja, ki ga je mogoče pripisati neopredmetenemu dolgoročnemu sredstvu letališča. Vendar morda ne bo mogoče zlahka opredeliti deleža izdatkov za trženje, ki naj bi ustvaril prihodnji prihodek za letališče (tj. naložbo v osnovna neopredmetena dolgoročna sredstva letališča), v nasprotju s tistim, ki ustvarja tekoč prihodek za letališče. V njej je poudarjeno tudi, da „je treba za izvajanje pristopa na podlagi kapitalizacije oceniti povprečno obdobje, v katerem lahko letališče zadrži stranke zaradi tržne akcije družbe AMS. Zaradi pomanjkanja ustreznih podatkov bi bilo v praksi zelo težko oceniti povprečno trajanje obdobja po tržni akciji družbe AMS, v katerem se zadržijo stranke“.

(329) V študiji z dne 31. januarja 2014 je bila predlagana praktična uporaba pristopa na podlagi denarnega toka. V okviru tega pristopa so koristi na podlagi sporazumov o tržnih in o letaliških storitvah, ki trajajo celo po prenehanju sporazuma o tržnih storitvah, izražene kot „končna vrednost“, izračunana na datum prenehanja sporazuma. Ta končna vrednost temelji na dodatnih prihodkih, ki naj bi se ustvarili na podlagi sporazumov o letaliških in o tržnih storitvah v zadnjem letu veljavnosti sporazuma o letaliških storitvah. Ti prihodki se prenesejo v naslednje obdobje, ki traja toliko kot sporazum o letaliških storitvah, ter se prilagodijo za stopnjo rasti trga zračnih prevozov v Evropi in koeficient verjetnosti, ki je oblikovan tako, da izraža zmogljivost sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah, da po svojem prenehanju prispevata k dobičku letališča. V skladu s študijo z dne 31. januarja 2014 je zmogljivost ustvarjanja trajnih koristi odvisna od številnih dejavnikov, „vključno z boljšim ugledom in močnejšo znamko, skupaj z zunanjimi učinki omrežja in potniki, ki se vračajo“, čeprav ti niso podrobneje pojasnjeni. Poleg tega se pri tej metodi upošteva diskontna stopnja, ki izraža kapitalske stroške.

(330) V študiji je predlagan 30-odstotni koeficient verjetnosti, ki naj bi bil preudaren. Vendar v tej zelo teoretični študiji niso predloženi nobeni resni kvalitativni ali kvantitativni dokazi za ta koeficient. Študija ne temelji na nobenem dejstvu, povezanim z dejavnostmi družbe Ryanair, trgom zračnih prevozov ali letališkimi storitvami, ki bi utemeljilo to 30-odstotno stopnjo. Vzpostavljena ni nobena povezava med to stopnjo in dejavniki, ki jih le mimogrede omeni (ugled, močna znamka, zunanji učinki omrežja in potniki, ki se vračajo) ter ki naj bi koristi sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah razširili na obdobje po njunem prenehanju. Pri analizi obsega, v katerem bi lahko tržne storitve vplivale na navedene dejavnike, na noben način ne temelji na posebni vsebini teh storitev iz več sporazumov z družbo AMS.

(331) Poleg tega ne dokaže, da obstaja kakšna verjetnost, da se bodo prihodki, ki jih bo upravljavec letališča na podlagi sporazuma o tržnih storitvah in sporazuma o letaliških storitvah prejel v zadnjem letu veljavnosti, ob prenehanju obeh sporazumov še najprej ustvarjali. Podobno ne zagotavlja nobenih dokazov, da je stopnja rasti trga zračnih prevozov v Evropi uporaben kazalnik za merjenje učinka sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah za zadevno letališče.

(332) „Končne vrednosti“, izračunane z metodo, ki jo je predlagala družba Ryanair, zato preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu zelo verjetno ne bi upošteval pri odločanju, ali naj sklene sporazum.

(333) Iz študije z dne 31. januarja 2014 je torej razvidno, da bi bili rezultati pri metodi na podlagi denarnega toka tako kot pri metodi na podlagi kapitalizacije zelo nenatančni in nezanesljivi.

(334) Poleg tega Francija ali katera od zainteresiranih strani ni predložila nobenih dokazov, da so upravljavci regionalnih letališč, primerljivih z letališčem Angoulême, uspešno izvedli metodo, ki jo je predlagala družba Ryanair v tej študiji, ali katero drugo metodo, s katero naj bi se količinsko opredelile koristi po prenehanju sporazumov o letaliških storitvah in sporazumov o tržnih storitvah. Francija ni predložila pripomb o študijah z dne 17. in 31. januarja 2014, torej med sedanjim postopkom ni odobrila ugotovitev iz študij.

(335) Poleg tega, kot je bilo navedeno, so tržne storitve, proučene v formalnem postopku preiskave, očitno usmerjene v osebe, za katere je verjetno, da bodo uporabljale ruto, zajeto v sporazumu o tržnih storitvah. Če se ta ruta ob prenehanju sporazuma o letaliških storitvah ne obnovi, je zelo malo verjetno, da bodo imele tržne storitve po datumu prenehanja sporazuma še naprej pozitiven učinek na potniški promet na letališču. Upravljavec letališča zelo težko oceni, kakšna je verjetnost, da bo letalski prevoznik še naprej zagotavljal obratovanje na ruti po koncu obdobja, k čemur se je zavezal v sporazumu o letaliških storitvah. Zlasti nizkocenovni letalski prevozniki so pokazali, da uvajanje in ukinjanje rut upravljajo zelo dinamično. Zato se preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ob sklenitvi posla, kot je ta, ki se proučuje v tem formalnem postopku preiskave, ne bi zanašal na to, da bo letalski prevoznik po prenehanju sporazuma podaljšal obratovanje na zadevni ruti.

(336) Poleg tega in zaradi celovitosti je treba opozoriti, da je končna vrednost, izračunana v skladu z metodologijo, ki jo je predlagala družba Ryanair v študiji z dne 31. januarja 2014, pozitivna (torej ima pozitiven učinek na pričakovano donosnost sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah) le, če je dodatni dobiček, ki naj bi se ustvaril na podlagi takih sporazumov v zadnjem letu veljavnosti sporazuma o letaliških storitvah, pozitiven. Metodologija temelji na pričakovanem dodatnem dobičku za zadnje leto veljavnosti sporazuma o letaliških storitvah in prenosu tega dobička v prihodnost z uporabo dveh dejavnikov. Prvi dejavnik je skupna rast evropskega letalskega trga in izraža pričakovano rast prometa. Drugi je 30-odstotni dejavnik, ki predstavlja približno verjetnost, da se bodo zaradi izvedbe sporazumov, ki sta nedavno prenehala, v prihodnje sklenili podobni sporazumi, na podlagi katerih se bodo verjetno ustvarili podobni finančni tokovi. Če je torej pričakovani prihodnji dodatni dobiček za zadnje leto veljavnosti sporazuma o letaliških storitvah negativen, bo negativna tudi končna vrednost, kar kaže na dejstvo, da bi sporazumi, podobni sporazumoma, ki sta nedavno prenehala, kot ta sporazuma vsako leto negativno vplivali na donosnost letališča.

(337) V študiji z dne 31. januarja 2014 je ta primer proučen zelo na kratko, pri čemer je omejen na navedbo v opombi ter ne vsebuje pripomb ali pojasnil: „[…] končne vrednosti ni mogoče izračunati, če je v zadnjem letu zadevnega obdobja dodatni dobiček minus plačila družbi AMS negativen“ ([173]). Vendar, kot bo prikazano v nadaljevanju, napovedani dodatni denarni tokovi glede neto diskontirane vrednosti pri vseh zadevnih sporazumih v tem primeru niso negativni le na splošno, ampak vsako leto. Zato bi bila „končna vrednost“ pri teh sporazumih, izračunana v skladu z metodologijo, ki jo je predlagala družba Ryanair, nič ali celo negativna. Upoštevanje takšne končne vrednosti zato ne bi vplivalo na ugotovitev, da različni sporazumi vključujejo gospodarsko prednost.

(338) Iz navedenega je jasno, da je edina korist, ki bi jo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval na podlagi sporazuma o tržnih storitvah in bi jo pri odločanju, ali naj sklene tak sporazum, skupaj s sporazumom o letaliških storitvah, količinsko opredelil, ta, da bi tržne storitve v času obratovanja rut, kot je določeno v sporazumih, pozitivno vplivale na število potnikov, ki bi uporabljali rute, zajete v zadevnih sporazumih. Komisija meni, da bi bile druge koristi preveč negotove, da bi se lahko štele za količinsko opredeljene, in dejansko takih teoretičnih koristi upravljavci letališča Angoulême v času sklenitve zadevnih sporazumov niso upoštevali.

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

9.1.3.3 Primerljivost letališča Angoulême z drugimi evropskimi letališči

(339) V skladu z novimi smernicami se glede uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu obstoj pomoči letalskemu prevozniku, ki uporablja določeno letališče, načeloma lahko izključi, če cena letaliških storitev ustreza tržni ceni ali če je s predhodno analizo, ki temelji na informacijah, na voljo v času, ko je pomoč dodeljena, in na predvidljivih razvojnih trendih, mogoče dokazati, da bo dogovor med letališčem in letalskim prevoznikom privedel do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku za letališče ([174]).

(340) Poleg tega bo Komisija v skladu z novimi smernicami „[p]ri ocenjevanju dogovorov letališča/letalskih prevoznikov […] upoštevala tudi, v kakšnem obsegu se lahko ocenjevani dogovori štejejo za del izvajanja splošne strategije letališča, ki pričakovano vodi k donosnosti, vsaj z dolgoročnega vidika“ ([175]). Vendar na podlagi prvega pristopa (primerjava s „tržno ceno“) Komisija dvomi, da se lahko v sedanjosti opredeli ustrezno referenčno merilo za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča, in meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih sklenejo letališča s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne dobičkonosnosti ([176]).

(341) Opozoriti je treba, da se lahko uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu na podlagi povprečne cene za druge podobne trge izkaže za koristno, če se lahko takšna cena razumno določi ali odbije od drugih tržnih kazalnikov. Vendar ta metoda ne more biti enako pomembna v primeru letaliških storitev. Razlog za to je, da se struktura stroškov in prihodkov med letališči zelo razlikuje. Stroški in prihodki so namreč odvisni od stopnje razvoja letališča, števila letalskih prevoznikov, ki uporabljajo letališče, njegove zmogljivosti glede potniškega prometa, stanja infrastrukture in povezanih naložb, regulativnega okvira, ki se lahko med državami članicami razlikuje, ter morebitnih dolgov in obveznosti, ki jih je letališče prevzelo v preteklosti ([177]).

(342) Poleg tega liberalizacija trga zračnih prevozov oteži vsako analizo, ki je le primerjalna. Kot je razvidno v zadevnem primeru, poslovne prakse med letališči in letalskimi prevozniki ne temeljijo na seznamu javnih cen za posamezne storitve. Ti poslovni odnosi so zelo različni. Vključujejo delitev tveganja glede potniškega prometa in morebitne povezane komercialne in finančne odgovornosti, običajne sheme spodbud in spreminjanje razpršenosti tveganj v času trajanja sporazuma. Zato enega posla ni mogoče dejansko primerjati z drugim na podlagi cene za obračanje ali cene na potnika.

(343) Družba Ryanair meni, da se lahko uporabi načelo poučenega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, pri katerem se za referenčno merilo uporabijo nekatera evropska letališča. V zvezi s tem meni, da so nekatera evropska letališča zaradi podobnosti zamenljiva z letališčem Angoulême ([178]). V študiji, ki je bila v zvezi s tem predložena Komisiji, so se pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačevala letališču Angoulême, primerjale s pristojbinami, ki jih ta letalski prevoznik plačuje na letališčih, za katera meni, da so primerljiva. Družba Ryanair trdi, da so pristojbine, ki jih zaračunajo druga letališča, nižja od pristojbin na letališču Angoulême.

(344) Vendar Komisija meni, da metodologija, ki se je uporabila pri navedeni študiji, ni učinkovita, saj je omejena na koristi in plačila na podlagi sporazuma o letaliških storitvah, ne da bi pri tem upoštevala sporazum o tržnih storitvah. Kot pa je že navedeno, Komisija meni, da je treba načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabiti po skupni analizi obeh povezanih pogodbenih instrumentov. V skladu s tem meni, da ugotovitev iz primerjalne analize, ki jo je predložila družba Ryanair, ne more sprejeti.

(345) Zato pristojbin, ki jih družba Ryanair plačuje za letališke storitve na drugih letališčih, ni mogoče uporabiti kot referenčno merilo za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu.

([174]) Točka 53 novih smernic.
([175]) Točka 66 novih smernic.
([176]) Glej točki 59 in 61 novih smernic.
([177]) Glej uvodni izjavi 88 in 89 sklepa Komisije iz opombe 76.
([178]) Analiza, ki jo je izvedla družba Ryanair, temelji na študiji družbe Oxera z dne 25. junija 2012.

(346) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je bila cena, ki jo je družba Ryanair dejansko plačala za uporabo letaliških storitev na letališču Angoulême, v letih 2008 in 2009 negativna. Sicer je lahko negativna cena, ki jo upravljavec letališča dodeli letalskemu prevozniku, kot letališka pristojbina, ki ne krije stroškov zadevnih storitev, skladna z razumnim izračunom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Vendar je to mogoče le, če se navedena negativna cena v določenem času izravna s pričakovanim zvišanjem prihodkov od dejavnosti letalskega prevoznika, ne glede na to, ali so ti prihodki iz letalskih ali neletalskih dejavnosti. V tem primeru prihodki iz neletalskih dejavnosti niso mogli zadostovati in ni bilo verjetno, da bi se v petletnem trajanju sporazuma o letaliških storitvah povečali v potrebnem in zadostnem obsegu.

(347) Letališča, pri katerih bi lahko bila negativna cena upravičena, so redka in niso zajeta v izbranem vzorcu. Komisija v zvezi s tem meni, da so si letališča, ki sestavljajo vzorec, po značilnostih preveč različna, da bi lahko oblikovala ustrezno osnovo za analizo ([179]).

(348) Poleg tega družba Ryanair ni pokazala, kako so letališča iz študije ustrezno primerljiva glede obsega prometa in vrste pometa, vrste in ravni letaliških storitev, prisotnosti velikega mesta v bližini letališča, števila prebivalcev v zaledju letališča, blaginje okoliških območij in obstoja različnih geografskih območij, ki bi lahko privabila potnike ([180]). Francija ali katera od zainteresiranih strani ni navedla letališč, ki bi bila glede teh meril ustrezno primerljiva z letališčem Angoulême.

(349) Komisija zato meni, da v tem okviru in ob upoštevanju vseh informacij, ki so ji na voljo, ni razloga za odstopanje od pristopa, priporočenega v novih letaliških smernicah glede uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za odnose med letališči in letalskimi prevozniki, tj. predhodne analize dodatne donosnosti. Ta pristop upravičuje dejstvo, da je sklenitev posla z letalskim prevoznikom v objektivnem interesu upravljavca letališča, če lahko v primerjavi s hipotetično situacijo, v kateri posel ni bil sklenjen, ne glede na morebitno primerjavo, razumno pričakuje, da bo ta posel povečal njegov dobiček (ali zmanjšal njegove izgube).

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

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

— prihodnjega dodatnega prometa, ki naj bi se ustvaril na podlagi izvajanja sporazumov iz leta 2008, ob upoštevanju učinkov tržnih storitev na koeficient zasedenosti rut, zajetih v sporazumu,

— prihodnjih dodatnih prihodkov, ki naj bi se ustvarili na podlagi izvajanja sporazumov iz leta 2008, vključno s prihodki od pristojbin za letalske dejavnosti in storitev zemeljske oskrbe, ustvarjenih na rutah, zajetih v navedenih sporazumih, in prihodki iz neletalskih dejavnosti od dodatnega prometa na podlagi izvajanja teh sporazumov,

— pričakovanih prihodnjih dodatnih stroškov zaradi izvajanja sporazumov iz leta 2008, vključno s stroški poslovanja in vseh dodatnih stroškov naložb, ustvarjenih na rutah, zajetih v navedenih sporazumih, ter s stroški tržnih storitev.

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

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

([180]) Glej točko 60 novih smernic.

(352) Opozoriti bi bilo treba, da trditve družbe Ryanair, da je cena tržnih storitev, ki jih je pridobil sindikat SMAC, enaka ali nižja od cene, ki se lahko šteje za „tržno ceno“ za take storitve, pri takšni oceni niso pomembne. Dejansko upravljavec v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, ne bi bil pripravljen pridobiti takšnih storitev tudi po ceni, nižji ali enaki „tržni ceni“, če bi predvidel, da bodo dodatni stroški, nastali na podlagi sporazumov, kljub pozitivnemu učinku navedenih storitev na zadevnih rutah presegli dodatne prihodke v smislu diskontirane vrednosti. V takem primeru „tržne cene“ ne bi bil pripravljen plačati in bi se zato logično odločil, da se bo odrekel zadevnim koristim.

(353) Iz enakih razlogov dejstvo, da so cene iz sporazuma o letaliških storitev boljše od cen, ki jih zaračunavajo upravljavci delno primerljivih letališč, ali v skladu z njimi, v okviru te analize ni pomembno, saj se od njih ne more pričakovati, da bodo prinesle dodatne prihodke, ki zadoščajo za kritje dodatnih stroškov.

9.1.3.5 Uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu

(354) Za oceno sporazumov iz leta 2008 in ob upoštevanju navedenih premislekov bi bilo treba spomniti, da je treba obstoj in znesek pomoči oceniti ob upoštevanju razmer ob njeni dodelitvi ([181]) ter, natančneje, ob upoštevanju informacij, na voljo v času, ko je pomoč dodeljena, in predvidljivih razvojnih trendov.

(355) V informacijah, ki so jih predložili francoski organi, je poudarjeno, da je sindikat naročil študijo možnosti, ki jo je predložil 14. junija 2006 ([182]). Ta študija se osredotoča na možnosti letališča Angoulême po 1. januarju 2007. Ne da bi se bilo treba poglobiti, so iz tega dokumenta razvidni glavni agregati, povezani z uvedbo rute, na kateri je družba Ryanair opravljala lete med Angoulêmom in Londonom. Pri ocenjenem morebitnem prometu 100 000 potnikov letno so ugotovitve iz študije naslednje:

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

(356) Ta dokument ni enak poslovnemu načrtu, ob upoštevanju katerega bi lahko Komisija ocenila skladnost z merilom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Referenčni podatki, uporabljeni v teh napovedih, niso natančno navedeni in predpostavke niso dovolj podrobne. Poleg tega je ocena opravljena za triletno obdobje, pred sklenitvijo sporazumov iz leta 2008 pa je bilo ugotovljeno, da bi jo bilo treba izvesti za petletno obdobje. Ta študija je bila izvedena precej pred sklenitvijo sporazumov iz leta 2008. Ni bila namenjena ugotavljanju, ali sta ta sporazuma z družbama Ryanair in AMS, kot je bilo ugotovljeno pred njuno sklenitvijo, za upravljavca letališča dovolj donosna.

(357) Komisija ugotavlja, da je iz teh ocen razvidno, da sindikat SMAC kot upravljavec letališča Angoulême ni ravnal v skladu z ravnanjem preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu. Iz navedene študije možnosti iz leta 2006 je razvidno, da sindikat SMAC takrat ni mogel vedeti, da bo uvedba rute med Angoulêmom in Londonom, na kateri bo lete opravljal nizkocenovni letalski prevoznik, prinesla precejšnje izgube pri poslovanju in s tem visoke potrebe po financiranju.

(358) Kljub informacijam, ki jih je imel sindikat SMAC na voljo ob sklenitvi sporazumov iz leta 2008, se mu ni zdelo potrebno, da naroči pripravo poslovnega načrta ali enakovredne predhodne gospodarske analize sporazumov, ki jih je nato sklenil z družbama Ryanair in AMS, da bi z gospodarskega vidika podprl svojo odločitev o sklenitvi navedenih zavez.

([181]) Glej na primer sodbo Splošnega sodišča v zadevi T-318/00, Freistaat Thüringen proti Komisiji, ZOdl. 2005, str. II-4179, točka 125.
([182]) To študijo je pripravilo zavezništvo ELSA.

(359) Po trditvah družbe Ryanair odsotnosti poslovnega načrta v času sklenitve sporazumov, kot sta sporazuma, zajeta v formalnem postopku preiskave, ni mogoče uporabiti za dokaz neskladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(360) Odsotnost poslovnega načrta ali, splošneje, kakršne koli kvalitativne analize stroškov in koristi, izvedene pred sklenitvijo sporazuma, je resen pokazatelj neskladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. To še toliko bolj velja v tem primeru, saj je bil upravljavec letališča Angoulême pred sklenitvijo sporazumov iz leta 2008 seznanjen z informacijami, na podlagi katerih bi lahko podvomil v svojo ekonomsko sposobnost v primeru sklenitve sporazuma za uvedbo nizkocenovne storitve do Londona.

(361) Po mnenju Komisije je v tem okviru treba poudariti, da Francija ni predložila nobenih dokazov o tem, da je upravljavec letališča izvedel analizo tveganja, sprejetega glede dobička, ki bi se lahko pričakoval na podlagi sporazumov iz leta 2008 v času njune sklenitve. Namesto tega Francija trdi, da je odločitev sindikata SMAC temeljila na želji, da se zagotovi nadaljnji obstoj letališča Angoulême in da je ta ravnal v skladu s ciljem regionalnega razvoja. Vendar ta trditev prav tako kaže na to, da sporazuma iz leta 2008 z družbama Ryanair in AMS v bistvu nista bila sprejeta zaradi možnosti donosa.

(362) Komisija meni, da to ugotovitev potrjuje njena ocena, ki predstavlja analizo stroškov in koristi, ki bi jo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu izvedel v zvezi s sklenitvijo sporazumov iz leta 2008.

(363) Komisija je zato izvedla lastno analizo, ki je v skladu z novimi smernicami temeljila le na dodatnih stroških in prihodkih na podlagi sporazumov iz leta 2008, kot bi jih predhodno ocenil udeleženec v tržnem gospodarstvu. Predpostavke in rezultati analize so predstavljeni v nadaljevanju.

(364) Po mnenju Komisije je v okviru te analize treba poudariti, da je po sprejetju novih smernic pozvala Francijo in zainteresirane strani k predložitvi pripomb o uporabi določb teh smernic v zadevnem primeru (glej uvodni izjavi 8 in 9). V tem primeru Francija ali zainteresirane strani niso nasprotovale obliki pristopa Komisije, v skladu s katerim je, ker ni mogoče določiti ustreznega referenčnega merila za določanje dejanske tržne cene za storitve, ki jih letališča zagotavljajo letalskim prevoznikom, najpomembnejše merilo za oceno dogovorov med dvema strankama predhodna analiza njihove dodatne donosnosti.

(a) Časovni okvir

(365) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi pri odločanju, ali naj sklene sporazum o letaliških storitvah in/ali sporazum o tržnih storitvah, za časovni okvir svoje ocene izbral trajanje zadevnih sporazumov ali trajanje, ki je posebej navedeno v vsakem sporazumu. Ocenil bi torej dodatne stroške in prihodke v času veljavnosti sporazumov.

(366) Nič ne kaže na to, da bi bila izbira daljšega obdobja upravičena. Preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu se na datum sklenitve sporazumov ne bi zanašal na to, da se bosta sporazuma ob prenehanju obnovila pod enakimi ali novimi pogoji. To drži še toliko bolj, ker bi se običajno preudaren upravljavec dobro zavedal, da se nizkocenovni letalski prevozniki, kot je družba Ryanair, pri sklepanju poslov močno odzivajo na razmere na trgu, kar velja za uvajanje in ukinitve rut ter za povečanje in zmanjšanje števila letov.

(367) Opozoriti bi bilo treba tudi, da se pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu dejstvo, da družba Ryanair na nekaterih rutah ni obratovala v celotnem obdobju, določenem v sporazumih iz leta 2008, ni upoštevalo, saj ta dejavnik v času sklenitve sporazumov ni bil znan in ga takrat ni bilo mogoče predvideti.

(368) Komisija bo v nadaljevanju, preden predloži rezultate analize zadevnih sporazumov, proučila predpostavke, na podlagi katerih se je izvedla analiza sporazumov iz leta 2008, sklenjenih z družbama Ryanair in AMS, glede dodatnih prihodkov in stroškov ter prometa.

(b) Dodatni promet in predvideno število obračanj

(369) Analiza, ki jo je izvedla Komisija, temelji na dodatnem prometu (tj. številu dodatnih potnikov), kot bi ga udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi upravljal letališče Angoulême namesto sindikata SMAC, lahko ocenil ob sklenitvi sporazumov iz leta 2008. Namen je torej oceniti, kakšno število potnikov bi lahko upravljavec letališča Angoulême leta 2008 pričakoval na povezavi Angoulême–London, na kateri je v času trajanja sporazuma lete opravljala družba Ryanair.

(370) Predviden dodatni promet se je izračunal na podlagi pogostosti letov na ruti Angoulême–London, kot je bila določena v sporazumih o letaliških in o tržnih storitvah ter s tem povezanih letnih obračanj.

(371) Poleg tega je Komisija upoštevala zmogljivost zrakoplovov, ki jih uporablja družba Ryanair, tj. Boeing 737-800s, prilagojen s 189 sedeži.

(372) Komisija predvideva 85-odstotni koeficient zasedenosti na let. Ta hipoteza je ugodna za družbo Ryanair, saj je 85-odstotna stopnja visoka. Poleg tega je ta stopnja nekoliko višja od povprečja za lete, ki jih družba Ryanair opravlja v svojem omrežju ([183]), in enaka oziroma višja od koeficienta zasedenosti, ki ga je Francija predlagala za več sporazumov v svoji obnovi analiz stroškov in koristi. Vendar Komisija meni, da se ta visoki koeficient zasedenosti, čeprav gre za ugodno predpostavko, lahko uporabi za izražanje morebitnega ugodnega učinka tržnih storitev na rute, zajete v različnih sporazumih, in ob odsotnosti drugih elementov, ki količinsko opredeljujejo predvidljiv učinek teh storitev na koeficient zasedenosti.

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

(c) Dodatni prihodki

(373) Komisija si je glede sporazumov iz leta 2008, za katera se izvaja analiza, prizadevala, da bi ugotovila dodatne prihodke, tj. prihodke, ustvarjene na podlagi posla, kot bi jih predvidel udeleženec v tržnem gospodarstvu.

(374) Komisija meni, da bi bilo treba pri uporabi načela enojnega obračunavanja upoštevati prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti.

(375) Prihodki iz letalskih dejavnosti obsegajo prihodek od pristojbin, ki jih letalski prevoznik plača upravljavcu letališča, ki so:

— „pristojbina za pristajanje“, tj. znesek na obračanje,

— „potniška pristojbina“, tj. znesek na potnika, in

— pristojbina, ki se plača za storitve zemeljske oskrbe, ki je v obliki zneska na obračanje, določenega v sporazumu o letaliških storitvah.

(376) Višina potniške pristojbine in pristojbine za pristajanje je v sporazumih iz leta 2008 določena neposredno. V skladu s členom 7.1 sporazuma o letaliških storitvah se je višina pristojbine na potnika izračunala na podlagi sprejetih stopenj na letališču Angoulême. Vendar so v členu 7.3 sporazuma o letaliških storitvah zagotovljeni promocijski popusti za prva tri leta. Popust za prvo leto znaša 57,25 %, kar je enako 1,18 EUR, za drugo leto znaša 48 %, kar je enako 1,44 EUR, za tretje leto pa 24 %, kar je enako 2,10 EUR. Poleg tega je v členu 7.2 istega sporazuma določena pristojbina za pristajanje v višini 252,29 EUR na pristajanje. Zneski iz sporazuma so se zato upoštevali pri analizi.

(377) Poleg tega je v skladu s členom 7.4 sporazuma o letaliških storitvah pristojbina za zemeljsko oskrbo prvo leto znašala 195 EUR. Določeno je bilo tudi, da višina pristojbine od drugega leta naprej znaša 245 EUR. Komisija je ta znesek zato uporabila v svoji analizi.

(378) Da bi Komisija izračunala prihodek od treh navedenih pristojbin za letalske dejavnosti, ki bi jih pričakoval udeleženec v tržnem gospodarstvu, je uporabila napovedi glede števila obračanj (za pristojbino za pristajanje in pristojbino za zemeljsko oskrbo) in dodatnega prometa (za potniško pristojbino), kot je bilo določeno v sporazumu, pomnožene z zneski na enoto pristojbin, kot so bili določeni.

(379) Prihodki iz neletalskih dejavnosti so v bistvu okvirno sorazmerni s številom potnikov. Dejavnost parkirišč, restavracij in drugih trgovin na letališču se spreminja v skladu s številom potnikov. To velja tudi za prihodek, ki ga upravljavec letališča pobere v zvezi z navedenimi dejavnostmi. Vendar v tem primeru velik del prihodkov iz neletalskih dejavnosti izhaja iz potrošnje zaposlenih pri upravljavcu in pri drugih podjetjih, ko potniški promet na letališču Angoulême ni velik.

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

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

(d) Dodatni stroški

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

— stroške nakupa tržnih storitev,

— dodatne stroške naložb zaradi naložb na podlagi posla,

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

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

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

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

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

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

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

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

Preglednica 12

Pričakovani dodatni tokovi na podlagi sporazumov iz leta 2008

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

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

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

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

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

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

(388) Komisija ugotavlja, da so kljub njenim predpostavkam, ki so ugodnejše za družbo Ryanair, zlasti glede dodatnega prometa in dodatnih stroškov, v sporazumih iz leta 2008 vsi letni dodatni tokovi negativni, kot je prikazano v preglednici 12. Komisija poleg tega ugotavlja, da bi ta ugotovitev držala tudi, če se dodatni stroški poslovanja v celoti izključijo in če so edini dodatni stroški, ki se uporabijo, stroški nakupa tržnih storitev.

(389) Komisija zato meni, da sporazuma iz leta 2008, ki ju je sindikat SMAC sklenil z družbama Ryanair in AMS, tema družbama dodeljujeta gospodarsko prednost. Ker ta prednost izhaja iz posebnih pogodbenih določb z zadevnim letalskim prevoznikom, je selektivna.

9.1.4 *Vpliv na trgovino in konkurenco*

(390) Če finančna pomoč države članice okrepi položaj podjetij v razmerju do drugih podjetij, ki mu konkurirajo v okviru trgovine znotraj Skupnosti, se mora za navedeno pomoč šteti, da vpliva na navedeno trgovino. V skladu z ustaljeno sodno prakso ([184]), da bi ukrep izkrivljal konkurenco, zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.

(391) Od začetka veljavnosti tretjega svežnja liberalizacije zračnega prometa dne 1. januarja 1993 ([185]) lahko letalski prevozniki prosto opravljajo lete na rutah znotraj Skupnosti in imajo korist od neomejenega opravljanja kabotaže. Sodišče navaja, da „kadar podjetje opravlja dejavnost v sektorju, v katerem je prisotna učinkovita konkurenca proizvajalcev iz različnih držav članic, lahko vsaka pomoč, ki jo dodelijo javni organi, vpliva na trgovino med državami članicami in ovira konkurenco, če zaradi njegovega nadaljnjega delovanja na trgu konkurenti ne morejo povečati svojega tržnega deleža in imajo manjše možnosti za povečanje svojega izvoza“ ([186]).

(392) V tem primeru je treba upoštevati, da bi zadevni ukrepi verjetno znižali stroške poslovanja letalskega prevoznika in spodbudili upravljavce k prenašanju rut z enega letalskega prevoznika k drugemu. Komisija zato meni, da zadevni ukrepi izkrivljajo konkurenco in vplivajo na trgovino v Evropski uniji.

9.1.5 *Sklepna ugotovitev o obstoju pomoči*

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

9.2 **Združljivost z notranjim trgom**

(394) Zadevna pomoč pomeni pomoč za tekoče poslovanje. Takšna pomoč se lahko za združljivo razglasi le v izjemnih in ustrezno utemeljenih okoliščinah.

(395) Iz sodne prakse Sodišča ([187]) je razvidno, da je morala Francija določiti pravno podlago, na kateri bi se lahko zadevna pomoč štela za združljivo z notranjim trgom, in dokazati, da so bili pogoji za takšno združljivost izpolnjeni. Komisija je zato v svojem sklepu o začetku postopka od Francije zahtevala, naj navede morebitne pravne podlage za združljivost in dokaže, da so bili ustrezni pogoji za združljivost izpolnjeni, zlasti če bi se zadevna pomoč morala šteti za zagonsko pomoč za uvedbo novih rut. Vendar Francija ni nikdar trdila, da so ukrepi, ki se ocenjujejo, zagonska pomoč, ki je združljiva z notranjim trgom, in ni predložila drugih razlogov za združljivost ali utemeljitve, na podlagi katerih bi lahko bila pomoč razglašena za združljivo. Poleg tega nobena zainteresirana stran ni predložila zadostnih dokazov o združljivosti teh ukrepov z notranjim trgom.

(396) Komisija kljub temu meni, da bi bilo primerno proučiti, ali bi se lahko takšna pomoč razglasila za združljivo na podlagi prispevka teh ukrepov k uvedbi novih rut.

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

([185]) Uredba Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov (UL L 240, 24.8.1992, str. 1), Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti (UL L 240, 24.8.1992, str. 8) in Uredba Sveta (EGS) št. 2409/92 z dne 23. julija 1992 o prevozninah in tarifah za zračni prevoz (UL L 240, 24.8.1992, str. 15).

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

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

(397) V zvezi s tem je v novih smernicah navedeno: „Komisija bo v zvezi z zagonsko pomočjo letalskim prevoznikom uporabila načela iz teh smernic za vse priglašene ukrepe zagonske pomoči, v zvezi s katerimi je pozvana k sprejetju sklepa od 4. aprila 2014, tudi kadar so bili ukrepi priglašeni pred tem datumom. V skladu z obvestilom Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči bo Komisija za nezakonito zagonsko pomoč letalskim prevoznikom uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči. V skladu s tem teh smernic ne bo uporabila v primeru nezakonite zagonske pomoči letalskim prevoznikom, dodeljene pred 4. aprilom 2014“ ([188]).

(398) V smernicah iz leta 2005 je določeno, da bo „Komisija […] združljivost vsake pomoči financiranja letaliških infrastruktur ali zagonske pomoči, ki je bila dodeljena brez njene odobritve in ki torej krši člen 88(3) Pogodbe, preverila na podlagi teh smernic, če je bila pomoč dodeljena po njihovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. Sicer bo preverjanje izvedla na podlagi pravil, veljavnih ob dodelitvi pomoči“ ([189]).

(399) Ker sta bila sporazuma iz leta 2008 sklenjena po začetku veljavnosti smernic iz leta 2005, so te smernice veljavna pravna podlaga.

(400) V zvezi s tem je v točki 27 smernic iz leta 2005 navedeno, da se pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene letališčem ali letalskim družbam (kot zagonske pomoči), štejejo za združljive samo izjemoma in pod strogimi pogoji, tj. v najbolj prikrajšanih regijah Evrope, kot so regije, upravičene do odstopanja iz člena 107(3)(a) PDEU, najbolj oddaljene regije in regije z nizko gostoto prebivalstva.

(401) Letališče Angoulême se ne nahaja v takšni regiji, zato to odstopanje zanj ne velja.

(402) Komisija ugotavlja, da Francija ali katera od zainteresiranih strani ni dokazala združljivosti teh ukrepov z notranjim trgom na podlagi smernic iz leta 2005 ali kateri drugi podlagi.

(403) Merila iz točke 79 smernic iz leta 2005 za zagonsko pomoč so kumulativna, zato Komisija meni, da bi bilo treba proučiti merila iz točke 5.2 (i) in (k) smernic.

(404) Glede merila (i) (poslovni načrt, iz katerega je razvidna donosnost in analiza vpliva nove rute na konkurenčne rute) je Komisija Francijo pozvala, naj pojasni, ali so bili takšni poslovni načrti pripravljeni, in naj v tem primeru predloži njihove izvode. Francija ali katera od zainteresiranih strani ni poročala o obstoju takšnih poslovnih načrtov. Poleg tega je iz trditev družb Ryanair in AMS razvidno, da ni bil pripravljen poslovni načrt, iz katerega bi bila v daljšem obdobju razvidna donosnost rute po dodelitvi pomoči. Na podlagi informacij, ki jih je imel letalski prevoznik v času sklenitve sporazumov iz leta 2008, ni bila opravljena nobena predhodna analiza, s katero bi se ugotovila donosnost zračne povezave med letališčema Angoulême in London-Stansted. Zato merilo iz točke (i) ni izpolnjeno.

(405) V merilu (k) (Pritožbe) je določeno, da je treba na ravni držav članic predvideti postopke za pritožbe, da bi odpravili vsakršno morebitno diskriminacijo pri dodeljevanju pomoči. Komisija ugotavlja, da v času sklenitve sporazumov iz leta 2008 ni bil zagotovljen noben postopek za pritožbe, da bi se odpravila diskriminacija pri dodeljevanju zagonske pomoči. Merilo iz točke (k) torej prav tako ni izpolnjeno.

9.3 **Sklepna ugotovitev**

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

10. **SPLOŠNA SKLEPNA UGOTOVITEV**

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

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

(408) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da nadomestilo, izplačano letališču Angoulême, pomeni nezakonito državno pomoč, ki je kljub temu združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 106(2) PDEU.

(409) Vendar zneski, izplačani na podlagi sporazumov iz leta 2008 v zvezi z dejavnostjo družb Ryanair in AMS, pomenijo nezakonito državno pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgom.

11. **VRAČILO**

(410) V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je Komisija, če ugotovi, da je pomoč nezdružljiva z notranjim trgom, pristojna za odločanje, da mora zadevna država članica pomoč ukiniti ali spremeniti ([190]). V členu 14 Uredbe (ES) št. 659/1999 ([191]) je navedeno: „[č]e se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativne odločbe, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč (v nadaljnjem besedilu ‚odločba o vračilu'). Komisija ne zahteva vračila pomoči, če bi bilo to v nasprotju s splošnim načelom prava Skupnosti".

(411) Cilj Komisije pri zahtevi, da zadevna država članica vrne pomoč, nezdružljivo z notranjim trgom, je ponovno vzpostaviti predhodno stanje ([192]). Sodišče je zato odločilo, da je ta cilj dosežen, če prejemnik vrne zneske, ki so bili dodeljeni z nezakonito pomočjo, in se tako odpove ugodnostim, ki jih je užival v primerjavi s konkurenti na trgu. Tako se vzpostavi stanje pred plačilom pomoči ([193]).

(412) V tem primeru se zdi, da nobeno splošno pravilo prava EU ne nasprotuje vračilu pomoči, za katero se ugotovi, da je nezakonita. Francija in zainteresirane strani niso predložile nobenih trditev v zvezi s tem.

(413) Francija mora zato sprejeti vse potrebne ukrepe, da družbi Ryanair in AMS vrneta pomoč, ki je bila nezakonito dodeljena s sporazumoma iz leta 2008.

(414) Zneski pomoči, ki jih je treba vrniti, se izračunajo, kot sledi. Za sporazuma iz leta 2008 je treba šteti, da je bil na njuni podlagi dodeljen znesek pomoči za vsako leto veljavnosti sporazumov. Vsak od teh zneskov se izračuna iz negativnega dela pričakovanih dodatnih tokov (prihodki minus stroški) v času sklenitve sporazumov iz leta 2008, kot je prikazano v preglednici 12. Ti zneski so enaki vsotam, ki bi jih bilo treba vsako leto odbiti od zneska za tržne storitve (ali prišteti letališkim pristojbinam in pristojbinam za zemeljsko oskrbo, ki jih plačajo letalski prevozniki), da se zagotovi pozitivna neto diskontirana vrednost sporazuma, tj. da je ta vrednost v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(415) Da bi se upoštevala dejanska prednost, ki sta jo družbi Ryanair in AMS prejeli na podlagi sporazumov iz leta 2008, se lahko zneski iz prejšnje uvodne izjave prilagodijo v skladu z dokazili, ki jih je predložila Francija, glede na (i) naknadno določeno razliko med dejanskimi plačili, ki jih je prejela družba Ryanair v zvezi s pristojbino za pristajanje, potniško pristojbino in storitvami zemeljske oskrbe na podlagi sporazuma o letaliških storitvah, in (predhodno) predvidenimi tokovi, ki so enaki tem prihodkovnim postavkam in navedeni v preglednici 12, ter (ii) naknadno določeno razliko med dejanskimi plačili za trženje, ki sta jih družbi Ryanair in AMS prejeli na podlagi sporazuma o tržnih storitvah, in ustreznimi (predhodno) predvidenimi stroški trženja, kot so navedeni v preglednici 12.

(416) Komisija meni tudi, da je dejanska prednost, ki sta jo prejeli družbi Ryanair in AMS, omejena na dejansko trajanje izvajanja sporazumov iz leta 2008. Družbi Ryanair in AMS po prekinitvi teh sporazumov nista prejeli nobenih plačil v obliki plačil za trženje. Zato so zneski pomoči, izračunani, kot je navedeno v nadaljevanju, in povezani s sporazumoma iz leta 2008, zmanjšani na nič za leta, v katerih se sporazum ni več uporabljal (zlasti zaradi predčasne prekinitve, za katero sta se soglasno dogovorili obe pogodbenici).

([190]) Glej sodbo Sodišča v zadevi C-70/72, Komisija proti Španiji, Recueil 1973, str. 813, točka 13.
([191]) Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).
([192]) Glej sodbo Sodišča v združenih zadevah C-278/92, C-279/92 in C-280/92, Španija proti Komisiji, Recueil 1994, str. I-4103, točka 75.
([193]) Sodba Sodišča v zadevi C-75/97, Belgija proti Komisiji, Recueil 1999, str. I-3671, točki 64 in 65.

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

Preglednica 13

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

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

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

(418) Kot je bilo pojasnjeno, Komisija meni, da za namene uporabe pravil o državni pomoči družbi Ryanair in AMS sestavljata en sam gospodarski subjekt ter da je treba sporazum o tržnih storitvah in sporazum o letaliških storitvah, ki sta bila oba sklenjena 8. februarja 2008, šteti za en sam posel. Komisija zato meni, da sta družbi Ryanair in AMS skupaj odgovorni za vračilo celotne pomoči, ki sta jo prejeli na podlagi sporazumov iz leta 2008.

(419) Znesek, ki je bil v letih 2008 in 2009 dejansko izplačan na podlagi sporazumov iz leta 2008, skupaj znaša približno 868 695 EUR.

(420) Francoski organi morajo navedeni znesek izterjati v štirih mesecih od datuma priglasitve tega sklepa.

(421) Francoski organi morajo znesku pomoči prišteti tudi obresti za vračilo, ki se izračunajo od datuma, od katerega je bila zadevna pomoč na voljo podjetjem, tj. dejanskega datuma vsakega plačila pomoči, dokler ni bilo dejansko vrnjeno ([194]), v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ([195]). Ker so v tem primeru tokovi, ki sestavljajo pomoč, zapleteni in se pojavljajo na več datumov med letom, pri nekaterih kategorijah prihodkov celo neprekinjeno, Komisija meni, da je za namene izračuna obresti za vračilo sprejemljivo, da se za čas plačila zadevne pomoči šteje konec leta, tj. 31. december vsakega leta.

(422) Država članica, ki naleti na nepredvidljive težave ali okoliščine, ki jih je Komisija spregledala, lahko te težave predloži Komisiji v premislek skupaj s predlogi za primerne spremembe. V takem primeru morata Komisija in zadevna država članica sodelovati v dobri veri, da se težave premostijo ob polnem upoštevanju določb ([196]) PDEU.

(423) Komisija zato poziva Francijo, naj ji nemudoma predloži morebitne težave, ki jih je imela pri izvajanju tega sklepa –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

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

([194]) Glej člen 14(2) Uredbe (ES) št. 659/1999 (navedena zgoraj).
([195]) Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).
([196]) Glej sodbo Sodišča v zadevi C-94/87, Komisija proti Nemčiji, Recueil 1989, str. 175, točka 9, in zadevi C-348/93, Komisija proti Italiji, Recueil 1995, str. 673, točka 17.

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

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

Člen 2

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

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

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

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

Člen 3

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

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

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

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

Člen 4

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

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

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

Člen 5

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

(a) zneske pomoči, ki jih je treba vrniti v skladu s členom 3;

(b) podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;

(c) dokumente, iz katerih je razvidno, da so bili upravičenci pozvani k vračilu pomoči.

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

Člen 6

1. Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 23. julija 2014

Za Komisijo

Joaquín ALMUNIA

Podpredsednik