ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1227

od 23. srpnja 2014.

o državnoj potpori SA.22614 (C 53/07) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Pau-Béarn te društava Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 5085)

(Vjerodostojan je samo tekst na francuskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

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

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

nakon poziva zainteresiranim stranama da dostave svoje primjedbe, u skladu s navedenim člancima ([2]) i uvida u te primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Dopisom od 25. siječnja 2007. francuska su tijela Komisiji prijavila u skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (dalje u tekstu: „UFEU") mjeru u korist društva Airport Marketing Services Limited (dalje u tekstu: „AMS") – društva kćeri u stopostotnom vlasništvu zračnog prijevoznika Ryanair Limited (dalje u tekstu: „Ryanair") – u obliku Ugovora o marketinškim uslugama koji je sklopljen s potonjim. Tu su mjeru francuska tijela prijavila kao državnu potporu. Budući da su francuska tijela mjeru već poduzela, Komisija ju je upisala u registar nezakonitih potpora pod brojem NN 12/07.

(2) Na zahtjev francuskih tijela 20. veljače i 16. srpnja 2007. organizirani su radni sastanci sa službama Komisije.

(3) Dopisom od 26. veljače 2007. Komisija je od francuskih tijela zatražila dodatne informacije. U nedostatku odgovora u propisanom roku, francuskim je tijelima 15. lipnja 2007. upućen podsjetnik. Dopisom od 12. srpnja 2007. francuska su tijela dostavila tražene informacije.

(4) Dopisom od 28. studenoga 2007. Komisija je obavijestila francuska tijela o odluci o pokretanju formalnog istražnog postupka u skladu s člankom 108. stavkom 2. UFEU-a.

(5) Odluka Komisije o pokretanju postupka objavljena je 15. veljače 2008. u *Službenom listu Europske unije* ([3]). Komisija je pozvala treće zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe na dotičnu mjeru.

(6) Francuska su tijela 18. prosinca 2007. i 29. siječnja 2008. zatražila da propisani rok bude produljen kako bi mogla podnijeti primjedbe na odluku u pokretanju postupka. Dopisima od 4. siječnja 2008. i 1. veljače 2008. Komisija je odobrila da se rok produlji do 28. veljače 2008.

(7) Primjedbe francuskih tijela Komisiji su dostavljena 2. lipnja 2008.

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

([2]) SL C 41, 15.2.2008., str. 11. i SL C 96, 31.3.2012., str. 22.

([3]) SL C 41, 15.2.2008., str. 11.

(8) Komisija je 25. veljače 2008. ([4]) primila primjedbe Trgovačke i industrijske komore Pau-Béarn (*Chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn*, dalje u tekstu: „CCIPB"), dopisima od 14. ožujka 2008. primjedbe društva AMS ([5]), zračnog prijevoznika Ryanair, Udruge europskih zračnih prijevoznika (Association of European Airlines, dalje u tekstu: „AEA") te zračnog prijevoznika Air France 19. ožujka 2008. ([6]). Komisija je te primjedbe proslijedila Francuskoj dopisom od 11. lipnja 2008. dajući joj mogućnost da ih komentira.

(9) Dopisom od 7. srpnja 2008. francuska su tijela obavijestila Komisiju da nemaju opaske na primjedbe trećih strana.

(10) Na zahtjev francuskih tijela 4. studenoga 2008. sazvan je sastanak između službi Komisije i predstavnika komore CCIPB. Komisija je na sastanku obavijestila francuska tijela da je zaposlila neovisnog savjetnika da joj pomogne analizirati dotične ugovore (dalje u tekstu: „savjetnik"). Savjetnik je svoj izvještaj podnio 30. ožujka 2011.

(11) Dopisom od 17. ožujka 2011. Komisija je od francuskih tijela zatražila dodatne informacije. Dopisom od 13. travnja 2011. francuska su tijela zatražila produljenje roka do 1. lipnja 2011. što su službe Komisije prihvatile dopisom od 6. svibnja 2011. Francuska su tijela dostavila svoje odgovore u dopisu od 30. svibnja 2011.

(12) Dopisom od 11. travnja 2011. Komisija je od društva Ryanair zatražila dodatne informacije. Ryanair je odgovorio dopisom od 31. kolovoza 2011. Komisija je dopisom od 11. listopada 2011. te primjedbe proslijedila Francuskoj radi dostave opaski. Dopisom od 21. studenoga 2011. francuska su tijela obavijestila Komisiju da ne žele dostaviti opaske na te primjedbe.

(13) Dopisom od 25. siječnja 2012. Komisija je obavijestila Francusku o svojoj odluci da formalni istražni postupak pokrenut 2007. proširi na razne mjere dodijeljene zračnim prijevoznicima koji posluju u Zračnoj luci Pau i upravitelju te Zračne luke. Odluka Komisije objavljena je 31. ožujka 2012. u *Službenom listu Europske unije* ([7]). Komisija je pozvala zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe na predmetne mjere.

(14) Dopisom od 22. veljače 2012. Komisija je od francuskih tijela zatražila dodatne informacije. Francuska su tijela 28. veljače 2012. zatražila produljenje roka koji im je bio propisan kako bi mogla dostaviti svoje primjedbe na odluku od 25. siječnja 2012. te produljenje roka koji im je bio propisan dopisom Komisije od 22. veljače 2012. Komisija je te rokove produljila do 27. ožujka 2012. Dopisom od 29. ožujka 2012. francuska su tijela dostavila odgovore na dopis Komisije od 22. veljače 2012. i svoje primjedbe na odluku o proširenju postupka.

(15) U okviru proširenja postupka Komisija je 30. travnja 2012. ([8]) primila primjedbe od komore CCIPB, 30. travnja 2012. od društva AMS ([9]) i 30. travnja 2012. ([10]) od zračnog prijevoznika Ryanair. Komisija je dopisom od 31. svibnja 2012. te primjedbe proslijedila Francuskoj radi dostave opaski. Dopisom od 13. lipnja 2012. Francuska je navela da nema opaski.

(16) Dopisom od 26. travnja 2012. Komisija je od francuskih tijela zatražila dodatne informacije. Francuska nadležna tijela dostavila su svoje odgovore u dopisu od 10. svibnja 2012.

(17) Dopisom od 10. travnja 2013. Ryanair je Komisiji proslijedio dva dokumenta koja je sastavilo društvo Oxera i analizu koju je proveo profesor Damien P. McLoughlin. Komisija je dopisom od 3. svibnja 2013. te dokumente dostavila francuskim tijelima radi dostave opaski. Dopisom od 7. lipnja 2013. Francuska je navela da nema opaski.

([4]) Komisija je 14. travnja 2008. od komore CCIPB zatražila verziju njezinih primjedaba koja nije povjerljiva. Komora CCIPB je 16. travnja 2008. potvrdila da njezine primjedbe ne sadržavaju povjerljive elemente koji ne bi mogli biti dostavljeni francuskim tijelima.

([5]) Komisija je 10. travnja 2008. od društva AMS zatražila verziju njegovih primjedaba koja nije povjerljiva. Društvo AMS je 19. svibnja 2008. Komisiji dostavilo verziju svojih primjedaba koja nije povjerljiva.

([6]) Dopisom od 13. ožujka 2008. Air France je zatražio produljenje roka za dostavu primjedaba na odluku od 28. studenoga 2007., koji je Komisija produljila do 17. ožujka 2008.

([7]) SL C 96, 31.3.2012., str. 22.

([8]) CCIPB je 14. svibnja 2012. potvrdio da te primjedbe ne sadržavaju povjerljive elemente koji ne bi mogli biti dostavljeni francuskim tijelima.

([9]) Društvo AMS je 1. svibnja 2012. Komisiji dostavilo verziju svojih primjedaba koja nije povjerljiva.

([10]) Ryanair je potvrdio da te primjedbe ne sadržavaju povjerljive informacije.

(18) Dopisom od 14. studenoga 2013. Komisija je od Francuske zatražila dodatne informacije.

(19) Dopisom od 16. prosinca 2013. Komisija je francuskim tijelima dostavila izvještaj savjetnika radi dostave opaski. Francuska nije u propisanom roku dostavila svoje primjedbe.

(20) Francuska je 19. prosinca 2013. zatražila produljenje roka koji joj je propisan kako bi odgovorila na zahtjev za informacije od 14. studenoga 2013. Komisija je taj rok produljila do 23. siječnja 2014. U nedostatku odgovora u tom roku, Komisija je Francuskoj dopisom od 24. siječnja 2014. uputila podsjetnik u kojem je utvrđen dodatni rok od deset radnih dana. Francuska je svoje odgovore dostavila dopisom od 6. veljače 2014.

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

(22) Komisija je nakon što je donijela smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (dalje u tekstu: „nove smjernice") ([11]), 24. veljače, 13. ožujka i 19. ožujka 2014. pozvala Francusku i zainteresirane strane da iznesu svoje primjedbe na primjenu novih smjernica na dotični predmet. Francuska je 19. ožujka 2014. iznijela svoje primjedbe.

(23) Osim toga, u *Službenom listu Europske unije* ([12]) 15. travnja 2014. objavljeno je mišljenje kojim se države članice i zainteresirane strane poziva da iznesu svoje opaske, pa tako i u ovom predmetu, u pogledu stupanja na snagu novih smjernica. Društvo Air France, nevladina organizacija Transport & Environment te CCIPB svoje su primjedbe iznijeli u propisanom roku. Dopisom od 28. svibnja 2014. Komisija je te primjedbe proslijedila francuskim tijelima. Francuska je u svojem dopisu od 6. lipnja 2014. obavijestila Komisiju da u tom pogledu neće sastavljati primjedbe.

(24) Dopisom od 27. veljače 2014. Komisija je od Francuske zatražila dodatne informacije. Francuska je 17. ožujka 2014. zatražila produljenje roka koji joj je propisan kako bi odgovorila na zahtjev za informacije od 27. veljače 2014. Komisija je taj rok produljila do 27. travnja 2014. Francuska je svoje odgovore dostavila dopisom od 25. travnja 2014. ([13]).

(25) Dopisom od 16. svibnja 2014. Komisija je od Francuske zatražila dodatne informacije. Francuska je svoje odgovore dostavila dopisom od 6. lipnja 2014.

2. OPĆE INFORMACIJE O ZRAČNOJ LUCI

(26) Kao što je navedeno u odluci o pokretanju formalnog istražnog postupka, Zračna luka Pau-Pyrénées (dalje u tekstu: „Zračna luka Pau") nalazi se u departmanu Atlantskih Pireneja, u središtu regije Akvitanije.

(27) Ta je Zračna luka prvotno bila u vlasništvu države koja je Međuministarskom odlukom od 12. ožujka 1965. (dalje u tekstu: „Odluka iz 1965.") upravljanje povjerila komori CCIPB putem koncesije za uporabu javne opreme do 31. prosinca 2015., a toj je odluci bila priložena specifikacija u kojoj su posebno utvrđene obveze države i komore CCIPB. Međuministarska odluka i specifikacije koncesije bile su predmet četiriju uzastopnih izmjena.

(28) CCIPB je dio mreže trgovačkih i industrijskih komora. U Francuskoj su trgovačke i industrijske komore javne ustanove upravnog karaktera. Općenito, trgovačka i industrijska komora zastupa opći interes svojeg okruga u pogledu trgovine, industrije i usluga. Zadatci i ovlasti trgovačke i industrijske komore propisani su zakonom te se nalaze pod upravnim i financijskim nadzorom države posredstvom ministra financija i infrastruktura te ministra planske gradnje i teritorijalne uprave, od kojih svaki djeluje u svojem području nadležnosti. U skladu s člankom R 712-2 Trgovačkog zakonika „*službeni nadzor regionalnih trgovačkih i industrijskih komora te lokalnih trgovačkih i industrijskih komora osigurava regionalni prefekt uz asistenciju regionalnog dužnosnika za javne financije*". Nadzorno tijelo u tom pogledu treba biti obaviješteno o određenim kategorijama važnih odluka koje su utvrđene propisima (u pogledu, na primjer, proračuna, zajma, dodjele jamstava trećim osobama, prijenosa, stjecanja ili povećanja financijskih udjela u civilnim ili trgovačkim društvima itd.). Ti se akti mogu izvršiti samo ako su upućeni nadzornom tijelu koje ih može osporiti. Trgovačkim i industrijskim komorama predsjeda skupština čiji se članovi biraju među zastupnicima poduzetnika iz okruga dotične komore.

([11]) SL C 99, 4.4.2014., str. 3.
([12]) SL C 113, 15.4.2014., str. 30.
([13]) Francuska je u tom dopisu dostavila i dokument komore CCIPB u kojem je navedeno da se francuska tijela ne slažu s ocjenom koju sadržava potonji dopis. U svakom slučaju, u tom je dokumentu preuzet ključan dio primjedaba koje je CCIPB dostavio izravno Komisiji.

(29) Računi upravljanja Zračnom lukom Pau vodili su se posebno, odnosno odvojeno od općih računa komore CCIPB.

(30) U okviru provedbe članka 28. Zakona 2004-809 od 13. kolovoza 2004. o slobodama i odgovornostima lokalnih vlasti (*Loi relative aux libertés et responsabilités locales*), država je 1. siječnja 2007. prenijela vlasništvo nad Zračnom lukom na skupinu lokalnih vlasti, Mješoviti sindikat Zračne luke Pau-Pyrénées (*Syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées*, dalje u tekstu: „Mješoviti sindikat") čiji su članovi Regionalno vijeće Akvitanije (*Conseil régional d'Aquitaine*), Opće vijeće Atlantskih Pireneja (*Conseil général des Pyrénées-Atlantiques*), Zajednica naselja Pau Porte des Pyrénées (*Communauté d'agglomération de Pau Porte des Pyrénées*) i 14 zajednica općina (*communautés de communes*). U tom je pogledu sklopljen Ugovor između države i Mješovitog sindikata koji je stupio na snagu 1. ožujka 2007. Taj je Ugovor izmijenjen 12. kolovoza 2009.

(31) Budući da je postao vlasnik Zračne luke, Mješoviti je sindikat zamijenio državu u svojstvu koncedenta. Na sebe je preuzeo, u skladu s odredbama članka 28-VI-2° prethodno navedenog Zakona od 13. kolovoza 2004., prethodno sklopljene Ugovore, a posebno Ugovor o koncesiji sklopljen s komorom CCIPB. CCIPB je tako ostao upravitelj Zračne luke prije i nakon prijenosa vlasništva na Mješoviti sindikat.

(32) Zračna luka istodobno prima civilne i vojne zrakoplove. U tablici u nastavku naveden je ukupan broj putnika koji je od 2000. do 2013. letio u Zračnu luku i iz nje.

Tablica 1.

Promet Zračne luke Pau (broj putnika) u razdoblju od 2000. do 2013.

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

Izvor: podatke je dostavila Francuska, a preuzeti su s *web*-mjesta komore CCIPB

(33) Ryanair je u Zračnoj luci Pau počeo poslovati u travnju 2003. Ryanair je u razdoblju koje se ispituje (od 2003 do 2011.) upravljao linijama prema Londonu, Charleroiu, Bristolu i Beauvaisu.

(34) Letovi društva Ryanair u 2010. obuhvaćali su oko 16 % putnika u Zračnoj luci. Ryanair je svoje letove u Zračnoj luci Pau obustavio nakon isteka njegovih ugovornih obveza sa Zračnom lukom 1. travnja 2011.

(35) Osim društva Ryanair, glavni komercijalni prijevoznik koji je poslovao u Zračnoj luci Pau bio je Air France. On upravlja većinom letova iz Zračne luke Pau te ostvaruje najveći dio prometa te Zračne luke (oko 80 % putnika).

(36) U razdoblju koje se ispituje i drugi su zračni prijevoznici poslovali u Zračnoj luci, posebno Transavia CV (dalje u tekstu: „Transavia"), društvo kći grupe Air France KLM.

3. MJERE KOJE SU BILE PREDMET ODLUKE O POKRETANJU FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA I IZVJEŠTAJ SAVJETNIKA

(37) Mjere koje su bile predmet odluke o pokretanju formalnog istražnog postupka odnosile su se posebno na upravljanje linijom kojom su povezane Zračne luke Pau i London Stansted. S jedne je strane bila riječ o Ugovoru o marketinškim uslugama koji je CCIPB 2005. sklopio s društvom AMS, a s druge strane o Ugovoru o uslugama zračne luke koji je CCIPB isti dan sklopio s društvom Ryanair. Oba prethodno navedena Ugovora (dalje u tekstu: „ugovori iz 2005.") potpisana su 30. lipnja 2005. te su sklopljena na pet godina, s mogućim produljenjem od dodatnih pet godina.

3.1 *UGOVORI IZ 2005. SKLOPLJENI S DRUŠTVIMA AMS I RYANAIR*

3.1.1 UGOVOR O MARKETINŠKIM USLUGAMA SKLOPLJEN S DRUŠTVOM AMS U POGLEDU LINIJE PAU – LONDON STANSTED

(38) AMS je društvo kći društva Ryanair koje raspolaže ekskluzivnom licencom za pružanje marketinških usluga na *web*-mjestu društva Ryanair (www.ryanair.com). U Ugovoru o internetskim marketinškim uslugama sklopljenim s društvom AMS (dalje u tekstu: „Ugovor o marketinškim uslugama iz 2005."), koji je priopćila Francuska, navedeno je sljedeće: „*ovaj se Ugovor temelji na obvezi društva Ryanair da svakodnevno posluje na liniji između Paua i Londona (Stansted)*" (članak 1.). Predmet je Ugovora o marketinškim uslugama „*utvrditi uvjete na temelju kojih će Airport Marketing Services komori CCIPB pružati posebne marketinške usluge namijenjene promicanju različitih turističkih i poslovnih atrakcija u regiji Pau i Béarn*" te je u njemu navedeno da je „*glavno sredstvo za pružanje marketinških usluga na temelju ovog Ugovora* web*-mjesto http://www.ryanair.com kojim je moguće izravno ciljati potencijalne putnike niskotarifnog zračnog prijevoznika Ryanair*" (članak 1.1.).

(39) Ugovorom o marketinškim uslugama iz 2005. uspostavljena su detaljna pravila na temelju kojih AMS provodi određene promidžbene usluge na *web*-mjestu društva Ryanair ([14]). Sve se usluge temelje na sljedećim elementima:

— „*prikladan prostor na stranici namijenjenoj odredištu Pau na* web*-mjestu http://www.ryanair.com od pet (5) odlomaka od 150 riječi u odjeljku ‚Airport marketing Services Top Five Things To Do' (Pet stvari koje ne smijete propustiti u Pauu) (godišnja cijena po odlomku utvrđuje se na temelju cjenovnog raspona: 20 000 EUR)*",

— „*prikladan prostor na desnoj traci na stranici namijenjenoj odredištu Pau na* web*-mjestu http://www.ryanair.com za isticanje jedne (1) poveznice koja vodi prema* web*-mjestu koje odredi CCIPB (godišnja cijena po poveznici utvrđuje se na temelju cjenovnog raspona: 15 000 EUR)*",

— „*prikladan prostor u odjeljku ‚Top Five Things To Do' na stranici namijenjenoj odredištu Pau na* web*-mjestu http://www.ryanair.com za isticanje sedam (7) poveznica koje vode prema* web*-mjestima koje odredi CCIPB (godišnja cijena po poveznici utvrđuje se na temelju cjenovnog raspona: 10 000 EUR)*",

— „*45 (četrdeset i pet) dana godišnje ističe se poveznica prema* web*-mjestu koje odredi CCIPB na početnoj stranici na engleskom jeziku* web*-mjesta http://www.ryanair.com (dnevna cijena utvrđuje se na temelju cjenovnog raspona: 6 000 EUR) (članak 3.)*".

(40) CCIPB se na temelju tog Ugovora obvezao društvu AMS godišnje platiti 437 000 EUR za svaku godinu trajanja Ugovora.

3.1.2 UGOVOR O USLUGAMA ZRAČNE LUKE SKLOPLJEN S DRUŠTVOM RYANAIR U POGLEDU LINIJE PAU – LONDON STANSTED

(41) Ugovorom o uslugama zračne luke (dalje u tekstu: „Ugovor o uslugama zračne luke iz 2005.") sklopljenim s društvom Ryanair utvrđena su detaljna pravila stavljanja na raspolaganje infrastrukture Zračne luke Pau u korist zračnog prijevoznika, posebno kada je riječ o zemaljskim uslugama i stavljanju na raspolaganje privatnih prostorija. Taj se Ugovor odnosi na liniju London Stansted – Pau koja je otvorena u travnju 2003. Tim je Ugovorom zamijenjen prvotni Ugovor sklopljen 28. siječnja 2003. koji je 3. svibnja 2005. poništio Upravni sud u Pauu.

(42) Predmet tog Ugovora je „*utvrđivanje operativnih i financijskih uvjeta na temelju kojih se Ryanair obvezuje uvesti i osigurati međunarodne komercijalne letove iz te Zračne luke i u nju. Usto, […] Ugovorom su utvrđeni uvjeti slijetanja, zemaljskih usluga i ostalih usluga koje Zračna luka nudi društvu Ryanair*" (članci 1.1. i 1.2.).

([14]) http://www.ryanair.com

(43) U skladu s člankom 4. Ugovora o uslugama zračne luke iz 2005., Ryanair treba osigurati redovne i svakodnevne usluge zračne luke na liniji London – Pau te Zračnoj luci platiti naknade iz članaka 7.1. (regulirane zrakoplovne naknade) i 7.2. (neregulirane zrakoplovne naknade).

3.2 *IZVJEŠTAJ SAVJETNIKA*

(44) Savjetnik je u svojem izvještaju posebno ispitao prirodu marketinških usluga i pojedinosti o uslugama zračne luke koje su predmet ugovora koje je CCIPB sklopio sa zračnim prijevoznicima, a posebno Ugovora iz 2005. koje je sklopio s društvima Ryanair i AMS ([15]).

3.2.1 UGOVORI O MARKETINŠKIM USLUGAMA SKLOPLJENI S DRUŠTVIMA RYANAIR I AMS

(45) Savjetnik je sažeo sve ugovore o marketinškim uslugama Zračne luke Pau koje je CCIPB potpisao s društvima Ryanair i AMS od 2003. do 2008., od kojih su samo ugovori iz 2005. predmet odluke o pokretanju postupka.

(46) Savjetnik je posebno:

— provjerio koliko cijene utvrđene ugovorima o marketinškim uslugama odgovaraju cijenama koje su istaknute na *web*-mjestu društva AMS (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). Prema mišljenju savjetnika, cijene utvrđene na *web*-mjestu društva AMS odgovaraju cijenama utvrđenima u Ugovoru o marketinškim uslugama iz 2005.,

— analizirao povezanost iznosa koje je obračunavao AMS sa stupnjem djelatnosti društva Ryanair u Zračnoj luci Pau. Prema mišljenju savjetnika, čini se da su cijene utvrđene za marketinške usluge u skladu s porastom broja ostvarenih letova,

— usporedio usluge koje je AMS pružao komori CCIPB s ostalim internetskim marketinškim uslugama koje je zajedno nudio te na temelju sličnih detaljnih pravila.

(47) Savjetnik je doveo u pitanje interes komore CCIPB za potpisivanje ugovora za nabavu takvih marketinških usluga i to iz sljedećih razloga. Kao prvo, *web*-mjesto društva Ryanair prvenstveno je *web*-mjesto za prodaju karata, a ne opće *web*-mjesto za prodaju putovanja. Prema mišljenju savjetnika, čini se stoga da je *web*-mjesto društva Ryanair ponajprije usporedivo s *web*-mjestima ostalih zračnih prijevoznika na kojima se općenito nalazi vrlo malo plaćenih oglasa te na kojima se zračne luke ne oglašavaju. Kao drugo, savjetnik primjećuje da zračne luke nisu usporedive s ostalim potencijalnim oglašivačima na *web*-mjestima zračnih prijevoznika, poput društva Ryanair, jer su usluge koje zračna luka pruža putnicima društva Ryanair po svojoj prirodi neodvojive od usluga samog društva Ryanair, za razliku od usluga povezanih sa smještajem i najmom automobila. Naposljetku, savjetnik općenito dovodi u pitanje razumno ponašanje zračnih luka koje vlastiti novac troše pri zračnim prijevoznicima kako bi privukle klijente na njihove letove, dok ti dodatni putnici izravno pridonose koristi dotičnih zračnih prijevoznika.

(48) Zato savjetnik zaključuje da zračne luke mogu imati tek slab interes za oglašavanje na *web*-mjestu društva Ryanair.

(49) S druge strane, prema mišljenju savjetnika, čak i da takav interes postoji, nisu ga izmjerili ni Zračna luka ni Ryanair. Savjetnik primjećuje i da su marketinške informacije na *web*-mjestu društva Ryanair dosta sažete i slabo razrađene te da su (Zračna luka ili Ryanair) oglas smatrali učinkovitim, već bi bili uložili u poboljšanje njegove kvalitete i izgleda. Savjetnik iz toga zaključuje da komercijalna vrijednost marketinških usluga strankama Ugovora nije bila od presudne važnosti.

(50) Naprotiv, prema mišljenju savjetnika, regija odredišta mogla je stvarno imati koristi od promidžbenih usluga kojima se klijente društva Ryanair potiče da ondje provedu više vremena ili da potroše više novaca. Međutim, savjetnik smatra da se, s obzirom na to da je Ugovor potpisan između komore CCIPB i društva Ryanair ili njegova društva kćeri, eventualne prednosti koje je ostvarila regija moraju isključiti iz analize Ugovora.

(51) Prema mišljenju savjetnika, neusklađenost između iznimno volatilnog karaktera tržišta internetskog marketinga i utvrđenog cjenovnog raspona društva AMS dovodi, nadalje, u pitanje stvarni cilj tog poduzetnika. Prema mišljenju društva Ryanair, ugovor s društvom AMS je fakultativan, a upravitelji zračnih luka ne bi ga potpisivali da nema komercijalnu vrijednost. Savjetnik se svejedno pita je li Ryanair izvršio pritisak tijekom pregovora sa Zračnom lukom u pogledu poslovanja zračnih linija, pogotovo s obzirom na to da se više obližnjih zračnih luka (primjerice Tarbes i Biarritz u slučaju Zračne luke Pau) natjecalo za prihvat društva Ryanair.

([15]) Savjetnik je u svojem izvještaju ispitao različite ugovore o marketinškim uslugama koje je CCIPB sklopio s društvima Ryanair i AMS te Ugovor koji je sklopio s društvom Transavia u razdoblju od 2002. do 2008., Ugovore o uslugama zračne luke sklopljene između 2002. i 2005., financijske rezultate Zračne luke od 2002. do 2007. i utjecaj linije Pau – London Stansted, kojom je upravljao Ryanair, na novčano stanje Zračne luke od 2003. do 2008. Stoga je tim izvještajem obuhvaćeno veće područje nego odlukom o pokretanju postupka.

(52) Prema mišljenju savjetnika, iz svih tih elemenata proizlazi da je strategija društva Ryanair pri sklapanju Ugovora o marketinškim uslugama bila dobiti subvenciju od zračne luke kako bi moglo održati niske cijene.

3.2.2 UGOVOR O MARKETINŠKIM USLUGAMA SKLOPLJEN S DRUŠTVOM TRANSAVIA

(53) Savjetnik je ispitao i Ugovor o marketinškim uslugama koji su 2006. sklopili CCIPB i zračni prijevoznik Transavia. Taj Ugovor nije predmet ove odluke o pokretanju postupka.

3.2.3 UGOVORI O USLUGAMA ZRAČNE LUKE

(54) Savjetnik je analizirao i razne ugovore o uslugama zračne luke koje je CCIPB od 2003. do 2005. potpisao s različitim zračnim prijevoznicima (tj. s društvima Ryanair, Air France i Transavia).

(55) Prema mišljenju savjetnika, cijene usluga zračne luke uređene su na sljedeći način: cijene reguliranih naknada (naknada za rasvjetu, naknada za slijetanje, naknada za parkiranje i naknada po putniku) utvrđuju se na temelju cjenovnog raspona koji se primjenjuje na sve zračne prijevoznike. Cijena primjenjiva na svaku naknadu ažurira se svake godine prema stopi koja ovisi o pregovorima unutar savjetodavnog gospodarskog povjerenstva Zračne luke. Prema mišljenju savjetnika, cijene reguliranih usluga ne mogu se razlikovati među zračnim prijevoznicima.

(56) Prema mišljenju savjetnika, cijena nereguliranih pristojbi (usluge podrške zračne luke) razlikuje se među zračnim prijevoznicima te proizlazi iz bilateralnih komercijalnih pregovora.

(57) Savjetnik je usporedio neregulirane usluge koje plaća Ryanair s istim uslugama koje plaćaju drugi zračni prijevoznici (Air France i Transavia). Ta se usporedba istodobno temelji na vrsti usluga i primijenjenoj cijeni.

(58) Savjetnik je utvrdio da se čini da su usluge podrške zračne luke predviđene ugovorima tih dvaju prijevoznika ispunjene te da postoji stvarna razlika u vrsti usluga koje se pružaju različitim prijevoznicima. Prijevoznik Air France, naime, koristi se cjelovitijim skupom usluga. Nadalje, Ryanair plaća manju paušalnu cijenu (no u zamjenu za veću djelatnost) od društva Transavia.

(59) Međutim, prema mišljenju savjetnika koji je usporedio cijene koje se paušalno primjenjuju na društva Ryanair i Transavia s cijenama koje se primjenjuju na društvo Air France za slične usluge, Ryanair za slične uobičajene usluge plaća manju cijenu ([…] (*) EUR) od one koja se primjenjuje na društvo Air France ([…] EUR) ili društvo Transavia ([…] EUR). Ta cijena predstavlja oko […] % cijene koju plaćaju ostali prijevoznici.

(60) Prema mišljenju Francuske, u usporedbi usluga zračnih luka (nereguliranih usluga), koju je proveo savjetnik, nisu točno sažeti rezultati različitih pregovora koje je vodio CCIPB. Francuska navodi neke primjere kojima se obrazlažu takve utvrđene cijene, posebno s obzirom na to da se Ryanair ne služi nekim uslugama koje se nude društvu Air France.

4. MJERE KOJE SU BILE PREDMET ODLUKE O PROŠIRENJU POSTUPKA

(61) Komisija je smatrala potrebnim proširiti formalni istražni postupak i ispitati sve Ugovore koje je CCIPB sklopio s društvima AMS i Ryanair tijekom cijelog razdoblja u kojem je Ryanair obavljao svoju djelatnost u Zračnoj luci Pau (od 2003. do 2011.) kako bi utvrdila predstavljaju li ugovori koje je CCIPB sklopio s društvima Ryanair AMS državne potpore.

(62) Komisija je odlučila i proširiti formalni istražni postupak na Ugovor koji je CCIPB 23. siječnja 2006. sklopio sa zračnim prijevoznikom Transavia te na razne financijske doprinose koje su javni subjekti uplatili Zračnoj luci tijekom razdoblja koje se ispituje te čiji je popis Francuska dostavila Komisiji dopisom od 30. svibnja 2011.

(63) Te su mjere detaljno navedene u nastavku, u odjeljcima od 4.1. do 4.3.

(*) Poslovna tajna

4.1 *UGOVORI SKLOPLJENI IZMEĐU KOMORE CCIPB TE DRUŠTAVA RYANAIR I AMS*

(64) Odlukom o proširenju postupka obuhvaćeni su ugovori koje je CCIPB sklopio od 2003. do 2011. s prijevoznicima Ryanair i AMS.

4.1.1 UGOVOR OD 28. SIJEČNJA 2003.

(65) Ugovor potpisan 28. siječnja 2003. CCIPB je sklopio izravno s društvom Ryanair (a ne s društvom AMS). Taj Ugovor sadržava odredbe o uslugama zračne luke i marketinškim uslugama.

(66) U članku 2. Ugovora navedene su obveze društva Ryanair u pogledu komore CCIPB te iznos naknada zračne luke. U članku 3. Ugovora navedene su obveze komore CCIPB te je posebno navedeno da mora, u potpunosti o svojem trošku, postupati kako slijedi:

(a) „pružati ili osigurati pružanje terminalnih/infrastrukturnih usluga Zračne luke u zamjenu za usluge koje su pobliže opisane u Prilogu A u nastavku;

(b) obavljati sve djelatnosti odnosa s javnošću i marketinga, pobliže opisane u Prilogu B u nastavku;

(c) platiti društvu Ryanair paušalni iznos od osamdeset tisuća eura (80 000 EUR) za otvaranje te nove linije nakon potpisivanja Ugovora;

(d) plaćati društvu Ryanair, uzevši u obzir promidžbu Zračne luke Pau putem internetskih poveznica komore CCIPB na web-*mjestu društva Ryanair, putem oglasa u tisku o niskotarifnim letovima iz Zračne luke Pau i u nju te putem ostalih sredstava, poput radijskih i televizijskih oglasa te vanjskog oglašavanja koje odabere Ryanair, iznos od jedanaest eura (11 EUR) po putniku u odlasku iz Zračne luke Pau i to mjesečno po dospijeću i/ili odbijanjem od iznosa koji je Ryanair dužan platiti komori CCIPB u skladu s prethodno navedenim odredbama članka 2. točke (b), pri čemu je gornja granica utvrđena na četiristo tisuća eura (400 000 EUR) godišnje i ako se usluge povratnih letova pružaju svakodnevno;*

(e) ovaj se Ugovor primjenjuje samo na liniju Pau – London na temelju najmanje jednog leta dnevno, 364 dana u godini. Ako se linija Pau – London toliko razvije da može ponuditi više letova dnevno, CCIPB neće plaćati dodatne iznose. Ako se, uz obostranu suglasnost, otvore nove linije prema Njemačkoj, Belgiji, Irskoj ili Italiji, primjenjivat će se isti Ugovor te će za njihovo otvaranje biti plaćen isti iznos od osamdeset tisuća eura (80 000 EUR), s gornjom granicom od četiristo tisuća eura (400 000 EUR) godišnje koji su izračunani na osnovi od jedanaest eura (11 EUR) po putniku u odlasku iz Zračne luke. Svaka nova linija bit će predmet novog ugovora ili izmjene ovog Ugovora…”.

(67) U Prilogu A Ugovoru naveden je popis zemaljskih usluga i povezanih usluga primjenjivih na letove koje pruža Ryanair. Prilog B sadržava odredbe o djelatnostima odnosa s javnošću, prodaje i marketinga Zračne luke. U dijelu koji se odnosi na prodaju i marketing posebno je navedeno sljedeće:

„Zračna luka društvu Ryanair pruža podršku i pomoć pri njegovim zadatcima periodične prodaje u prihvatnom području Zračne luke, posebno besplatnim stavljanjem na raspolaganje ureda, telefonske linije i telefaksa osoblju društva Ryanair. Zračna luka razmatra sve mogućnosti oglašavanja u regiji (vanjsko oglašavanje, novinski, televizijski, radijski oglasi itd.) koje smatra da bi mogle zanimati društvo Ryanair…”.

(68) Taj je Ugovor 3. svibnja 2005. poništio ([16]) Upravni sud u Pauu iz sljedećih razloga:

„neravnoteža […] koja se pokazala između uzajamnih obveza stranaka Ugovora, uzevši u obzir nejasne obveze društva Ryanair Limited u pogledu djelatnosti turističke promidžbe grada Paua u inozemstvu te jer u slučaju neostvarivanja iznesenih ciljeva nije predviđen povrat barem dijela plaćenog iznosa, dovela je do toga da se pobijana odluka smatra financijskom potporom u korist društva Ryanair Limited”.

„sporna odluka, kojom je odobren Ugovor na temelju kojeg je društvu Ryanair Limited dodijeljena financijska potpora, u nedostatku prethodnog priopćenja ove odluke Komisiji Europskih zajednica jest nezakonita i potrebno ju je poništiti”.

([16]) Upravni sud u Pauu, 3. svibnja 2005., *Air Méditerranée*. Presuda Upravnog suda u Pauu proizlazi iz tužbe koju je u rujnu 2003. podnio Air Méditerranée, čarter zračni prijevoznik koji je poslovao u Zračnoj luci Tarbes koja se nalazi u blizini Zračne luke Pau. Air Méditerranée tvrdio je da je oštećen jer je smatrao da su njegove linije od Londona do jugozapada Francuske stavljene u položaj nepoštenog tržišnog natjecanja.

(69) Upravni sud u Pauu podsjetio je u svojoj presudi od 3. svibnja 2005. da se CCIPB, koji upravlja Zračnom lukom Pau, obvezao „bez naknade" društvu Ryanair platiti 80 000 EUR za otvaranje linije London Stansted – Pau u 2003. CCIPB obvezao se i platiti 11 EUR po putniku društvu Ryanair do godišnje gornje granice od 400 000 EUR „u zamjenu za djelatnosti namijenjene isticanju grada Paua". Sud je iz toga zaključio da je Ugovor predstavljao *„financijsku potporu u korist društva Ryanair*".

(70) Taj je Ugovor iz 2003. zamijenjen dvama Ugovorima iz 2005. koji su predmet odluke o pokretanju formalnog istražnog postupka.

4.1.2 UGOVORI IZ 2005. ([17])

(71) Ugovori iz 2005. bili su predmet istrage koju je provela Regionalna revizorska komora Aquitaine (dalje u tekstu: „CRC").

(72) Izvješće o konačnim zapažanjima komore CRC o komori CCIPB izneseno je 19. listopada 2006. i odnosi se na poslovnu godinu 2001. i sljedeće godine. Dio izvješća odnosi se na *„potporu dodijeljenu niskotarifnom zračnom prijevozniku*" (poglavlje 3. izvješća). Prije sastavljanja izvješća CRC je ispitao Ugovor o marketinškim uslugama. U svojem izvješću o konačnim zapažanjima CRC je posebno iznio sljedeća zapažanja:

„CCI je […] primijenio, kako bi izbjegao učinke odluke Upravnog suda (koji je zaključio da je iz Ugovora iz 2003. sklopljenog s društvom Ryanair proizašla nezakonita državna potpora), nove pravne uvjete".

„društvo AMS samo je ogranak društva Ryanair, kojim upravljaju dva visoka rukovoditelja prijevoznika Ryanair".

„razmišljajući na isti način kao i upravni sudac (Upravni sud u Strasbourgu, 24. srpnja 2003. društvo Brit Air protiv CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, CAA de Strasbourg, 18. prosinca 2003., CCI de Strasbourg et du bas-Rhin protiv društva Brit Air), očita je neravnoteža između obveza stranaka Ugovora. Oglašavanje na njegovu web-*mjestu donosi korist i prijevozniku Ryanair te ne može predstavljati izravnu naknadu financijskih obveza koje je preuzela Trgovačka i industrijska komora [CCIPB]*".

(73) U izvješću o zapažanjima pokazalo se da postoji *„neravnoteža […] između uzajamnih obveza stranaka Ugovora*".

(74) U izvješću je navedeno da je CRC, unatoč argumentima koje su iznijela društva AMS i Ryanair *„ostao pri svojem mišljenju*". CRC je zaključio sljedeće:

„u skladu s ocjenom nadležnog suda, CRC smatra da je taj Ugovor o pružanju usluga zapravo financijska potpora društvu Ryanair te da je nezakonita jer nije bila prethodno prijavljena Komisiji".

(75) U izvješću je navedena i djelotvornost potpore (poglavlje 3.2.) te njezina učinkovitost (poglavlje 3.3.). U njemu je navedeno i da su gospodarski učinci zračne linije Pau – London Stansted na regiju Béarn neosporni:

„Cilj od 50 000 putnika u odlasku iz Londona, koji je postavljen 2003., gotovo je ostvaren od druge poslovne godine. Na temelju studije koju je 2005. proveo CCI, gospodarski učinci zračne linije godišnje bi rasli do gotovo 8 milijuna EUR. Pri mjerenju tih učinaka u obzir je uzet reprezentativni uzorak gospodarskih djelatnosti povezanih s turizmom. Oko 700 stručnjaka iz regije Béarn bilo je ispitano o udjelu britanske klijentele u njihovim prihodima. Udjel zračne linije u ukupnoj posjećenosti britanskih turista koji posjećuju Béarn procijenjen je na temelju ankete o putnicima i podacima Turističkog odbora departmana".

(76) Kada je riječ o učinkovitosti potpore, u izvješću je navedeno da *„ukupni trošak zračne linije koji je 2004. snosio CCI, u kojem su uzeti u obzir prihodi nastali tom djelatnošću, procijenjen je na 360 000 EUR*".

(77) CRC se pita je li CCIPB mogao postići iste rezultate gospodarskog razvoja regije Béarn da je zračnom prijevozniku Ryanair dodijelio manju financijsku potporu. U tom kontekstu, u izvješću se poziva na uvjete usklađenosti utvrđene u smjernicama Zajednice za financiranje zračnih luka i potpora za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji lete iz regionalnih zračnih luka ([18]) iz 2005. (dalje u tekstu: „smjernice iz 2005."). U izvješću je u tom pogledu zaključeno da ti uvjeti nisu bili ispunjeni.

([17]) Ti su ugovori već bili obuhvaćeni odlukom o pokretanju postupka (vidjeti odjeljak 3.1.).
([18]) SL C 312, 9.12.2005., str. 1.

4.1.3 UGOVORI SKLOPLJENI IZMEĐU ZRAČNE LUKE TE DRUŠTAVA RYANAIR I AMS NAKON 2005.

(78) Prema mišljenju francuskih tijela, različiti ugovori ili izmjene Ugovora iz 2005. sklopljeni između komore CCIPB te društava Ryanair i AMS nakon 2005. su sljedeći:

— U Ugovoru o marketinškim uslugama sklopljenom 25. rujna 2007. na početno trajanje od pet godina od dana potpisivanja dvije su se stranke sporazumjele da *„će se sastati kako bi raspravile nastavak suradnje između komore CCIPB i društva AMS*" „najkasnije šest mjeseci prije isteka početnog trajanja Ugovora". Ta je promidžba povezana s upravljanjem linijom Pau – Charleroi koja se temelji na tri leta tjedno tijekom cijele poslovne godine. Kao naknadu za internetsku poveznicu koja vodi na *web*-mjesto koje je odredio CCIPB istaknutoj na belgijskoj i nizozemskoj početnoj stranici *web*-mjesta društva Ryanair (www.ryanair.com), CCIPB je društvu AMS plaćao godišnji iznos od […] EUR. Linija je otvorena 30. listopada 2007. Taj je Ugovor izmijenjen dopisima od 16. lipnja 2009. nakon čega je naknada za promidžbu od 1. siječnja 2009. iznosila […] EUR bez izmjene usluga.

— Izmjenu Ugovora o uslugama zračne luke iz 2005. potpisao je CCIPB dopisom od 25. rujna 2007. kojim se prihvaća primjena uvjeta utvrđenih u Ugovoru o uslugama zračne luke iz 2005. na liniju Pau – Charleroi u trajanju od pet godina.

— Izmjenu Ugovora o uslugama zračne luke iz 2005. potpisao je CCIPB dopisom od 17. ožujka 2008. kojim se prihvaća primjena uvjeta utvrđenih u Ugovoru o uslugama zračne luke iz 2005. na liniju Pau – Bristol u trajanju od jedne godine.

— U Ugovoru o marketinškim uslugama sklopljenom 31. ožujka 2008. na razdoblje od 16. svibnja do 13. rujna 2008. dvije su se stranke sporazumjele da *„će se sastati kako bi raspravile nastavak suradnje između komore CCIPB i društva AMS najkasnije tri mjeseca prije isteka početnog trajanja Ugovora*". Promidžbene radnje predviđene tim Ugovorom povezane su s obvezom društva Ryanair da u istom razdoblju posluje s tri leta tjedno na liniji Pau – Bristol. Kao naknadu za internetsku poveznicu koja vodi na *web*-mjesto koje je odredio CCIPB istaknutoj osam dana na engleskoj početnoj stranici *web*-mjesta www.ryanair.com, CCIPB je društvu AMS platio iznos od […] EUR.

— Odlukom od 15. lipnja 2009. CCIPB je ovlastio svojeg predsjednika da izmijeni iznos iz Ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. ograničujući ga na […] EUR u 2009. zbog smanjenja broja letova koje je Ryanair planirao za liniju Pau – London na 211.

— Izmjenu Ugovora o uslugama zračne luke iz 2005. potpisao je CCIPB dopisom od 16. lipnja 2009. kojim se prihvaća primjena uvjeta utvrđenih u Ugovoru o uslugama zračne luke iz 2005. na liniju Pau – Bristol za ljetnu sezonu 2009.

— Ugovor o marketinškim uslugama sklopljen je 16. lipnja 2009. na razdoblje od 1. travnja do 24. listopada 2009. s mogućnošću produljivanja, uz obostranu suglasnost, tri mjeseca prije njegova isteka. Promidžbene radnje predviđene tim Ugovorom povezane su s poslovanjem na liniji Pau – Bristol s dva leta tjedno na temelju programa kojima je u istom razdoblju predviđeno 60 letova. Kao naknadu za internetsku poveznicu koja vodi na *web*-mjesto koje je odredio CCIPB istaknutoj devet dana na engleskoj početnoj stranici *web*-mjesta www.ryanair.com, CCIPB je društvu AMS platio iznos od […] EUR. Linija je zatvorena u listopadu 2009.;

— Ugovor o marketinškim uslugama sklopljen je 28. siječnja 2010. *„na početno trajanje od dana potpisivanja do isteka jedne godine nakon otvaranja linija*" te se može *„produljiti na dodatno razdoblje od jedne godine*". Promidžbene radnje predviđene tim Ugovorom povezane su s linijom Pau – London Stansted od 30. ožujka 2010. na temelju tri leta tjedno i najmanje 220 letova, linijom Pau – Charleroi od istog dana na temelju tri leta tjedno i najmanje 100 letova te linijom Pau – Beauvais od travnja 2010. na temelju tri leta tjedno i najmanje 100 letova. Kao naknadu za internetsku poveznicu koja vodi na *web*-mjesto koje je odredio CCIPB istaknutoj 25 ili 45 dana na engleskoj, belgijskoj, nizozemskoj i francuskoj početnoj stranici *web*-mjesta www.ryanair.com, CCIPB je društvu AMS platio iznos od […] EUR.

(79) Usluge koje nudi AMS i njihovi financijski uvjeti navedeni su u članku 3. različitih ugovora o marketinškim uslugama. Prema mišljenju francuskih tijela, kretanje iznosa plaćenih društvu AMS ovisi o potpisivanju novih ugovora povezanih s novim linijama (Charleroi, Bristol) te o preinakama programa kojima su predviđeni letovi, posebno na liniji Pau – London Stansted. Nakon isteka produljenih Ugovora od 30. lipnja 2005. i 25. rujna 2007., sklopljen je novi Ugovor kojim se uzimaju u obzir sve linije koje su osigurane od 30. ožujka 2010.

(80) Prema mišljenju francuskih tijela, nijedan novi ugovor o uslugama zračne luke nije sklopljen nakon što je Ugovor o uslugama zračne luke iz 2005. istekao u travnju 2010. Stoga cijene koje su se od travnja 2010. do travnja 2011. primjenjivale na Ryanair usvojilo je savjetodavno gospodarsko povjerenstvo za regulirane naknade, a cijene naknade za zemaljske usluge predviđene su Ugovorom iz 2005. jer pregovori o novom ugovoru nisu urodili plodom. Francuska su tijela navela da su novim Ugovorom obuhvaćene samo marketinške usluge.

(81) Prema mišljenju Francuske, linije Pau – London i Pau – Charleroi iz Ugovora o uslugama zračne luke otvorene su 30. ožujka 2010., a linija Pau – Beauvais iz istog Ugovora otvorena je u travnju 2010. Stoga je početno razdoblje završilo sa zimskim programom 2010./2011. Dopisom od 14. veljače 2011. CCIPB je *„s obzirom na to da Ugovor nije u propisanom roku bio produljen za dodatnu godinu"* od društva AMS zatražio da *„uzme u obzir automatski istek Ugovora od 1. travnja 2011."*.

(82) Francuska je u svojim dopisima od 30. svibnja 2011. i 10. svibnja 2012. podnijela procjenu iznosa koje su CCIPB i drugi javni subjekti platili od 2003. do 2011. društvu AMS (ili društvu Ryanair na temelju Ugovora od 28. siječnja 2003.). Ukupni je iznos tih plaćanja od 2003. do 2011. bio [4 – 6] milijuna EUR na temelju Ugovora iz uvodnih izjava od 64. do 81. Točni iznosi koje su CCIPB i drugi javni subjekti platili društvu AMS (ili društvu Ryanair) navedeni su u tablici 2. u nastavku.

Tablica 2.

Subvencije društvu AMS ili Ryanair po zračnoj liniji (u tisućama EUR)

(u tisućama EUR)

Subvencija plaćena društvu AMS ili Ryanair po zračnoj liniji	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	Ukupno
Pau – London	[…]	[…]	[…]	437	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau – Charleroi					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau – Bristol						[…]	[…]			[…]
Pau – Beauvais								[…]	[…]	[…]
Ukupni iznosi plaćeni društvu Ryanair ili AMS	[…]	[…]	[…]	**437**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	**[4 000 – 6 000]**

Izvor: Dopisi Francuske od 30. svibnja 2011. i 10. svibnja 2012. ([1])

([1]) U nedostatku precizne podjele između različitih linija, Komisija je za 2011. ukupni iznos raspodijelila između različitih linija u istim omjerima koji su ostvareni u 2010.

4.2 *UGOVOR SKLOPLJEN IZMEĐU KOMORE CCIPB I DRUŠTVA TRANSAVIA*

(83) CCIPB je 23. siječnja 2006. potpisao Ugovor sa zračnim prijevoznikom Transavia. Taj je Ugovor sklopljen na tri godine od 26. travnja 2006. kada je otvorena linija Pau – Amsterdam s mogućnošću produljivanja na dodatno razdoblje od dvije godine. U travnju 2009. prešutno je produljen, ali je u listopadu 2009. raskinut nakon što je Transavia odlučila ukinuti svoje usluge.

(84) Tim su Ugovorom predviđena plaćanja za marketinške usluge od 250 000 EUR za prve dvije godine, za 156 odlaznih letova godišnje. U slučaju da je broj godišnjih letova manji od 156, plaćanje se mora razmjerno uskladiti. Tijekom treće godine predviđeno je plaćanje od […] EUR po putniku u odlasku (s godišnjom gornjom granicom od […] EUR).

(85) Tim je Ugovorom predviđena i mogućnost produljenja od dvije dodatne godine, pri čemu je za četvrtu godinu predviđeno plaćanje od […] EUR po putniku u odlasku te za petu godinu plaćanje od […] EUR po putniku u odlasku.

(86) CCIPB je tako na temelju Ugovora društvu Transavia platio ukupan iznos od [700 000 – 900 000] EUR za marketinške usluge koje je društvo Transavia pružalo od 26. travnja 2006. do 29. listopada 2009.

4.3 *FINANCIJSKI DOPRINOSI RAZLIČITIH JAVNIH SUBJEKATA ZRAČNOJ LUCI PAU*

(87) U svojem dopisu od 30. svibnja 2011. Francuska je Komisiji podnijela procjenu svih subvencija koje su Zračnoj luci dodijeljene putem javnih sredstava. Mjere koje su bile obuhvaćene proširenjem postupka opisane su u uvodnim izjavama od 88. do 107. Prema mišljenju Francuske, Zračnoj luci nisu dodijeljena nikakva državna financiranja ni javne potpore koje bi bile namijenjene uravnoteženju upravljanja Zračnom lukom.

(88) Za potrebe njihove ocjene u skladu s odredbama koje se primjenjuju na državne potpore, potrebno je razlikovati subvencije za „opremu" koje su platili različiti javni subjekti od državnih subvencija namijenjenih za pokrivanje troškova koje, prema mišljenju francuskih tijela, proizlaze iz državnih zadataka.

Tablica 3.

Zračna luka Pau Pyrénées – Financijski doprinosi koje je Zračna luka od 2000. do 2010. primila od raznih javnih subjekata

(u tisućama EUR)

Vrsta subvencije	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	Ukupno
Državna subvencija fonda FIATA (državni zadatci)			396		11		400	300				1 107
Državna subvencija za opremu (državna ulaganja)	166 (prostorije SSLIA-e ([1]))		1 782 (dva tomografa + vozilo) SSLIA	466 (vozilo SSLIA-e)								2 414
Ukupna subvencija za opremu u pogledu državnih zadataka	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Opće vijeće Atlantskih Pireneja (sredstva za opremu)	1 326 (teretni terminal)		91 (oprema uzletno-sletne staze)			478 (radovi na stazi za vožnju)						1 895
Opće vijeće Akvitanije	1 413 (teretni terminal)	2 164 (putnički terminal)	232 (terminali)			479 (radovi na stazi za vožnju)						4 288
Sindikat općina i naselje Pau	1 479 (teretni i putnički terminali)	1 683 (putnički terminal)	643 (putnički terminal)	5 (terminali)								3 810
FEDER (Europski fond za regionalni razvoj)		1 559 (putnički terminal)	1 184 (terminali)	291 (putnički terminal)		653 (radovi na stazi za vožnju)						3 687

(u tisućama EUR)

Vrsta subvencije	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	Ukupno
Gaz de France				38 (kogeneracijsko postrojenje)								38
Mješoviti sindikat Zračne luke Pau Pyrénées										4 030 (obnova uzletno-sletne staze i rasvjete)	100 (obnova uzletno-sletne staze i rasvjete)	4 130
Ukupna subvencija za opremu (ne uključujući državne zadatke)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Opće vijeće Atlantskih Pireneja (povrat glavnice zajma)	97	272	113	122	98	77						779
Ostvarena ulaganja	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Sigurnosna i vatrogasna služba za zrakoplove (*Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs*, SSLIA).

4.3.1 SUBVENCIJE ZA „OPREMU"

(89) Zračna je luka od 2000. do 2010. primila iznose (dalje u tekstu: „subvencije za opremu") koje su platili Mješoviti sindikat, država, razne lokalne vlasti, Europski fond za regionalni razvoj („FEDER") i društvo Gaz de France za financiranje raznih ulaganja (terminal, obnova uzletno-sletne staze, obnova rasvjete, teretni terminal, kogeneracijsko postrojenje itd.) u ukupnom iznosu od oko 17,8 milijuna EUR (vidjeti prethodno navedenu tablicu 3.).

(90) Opće vijeće Atlantskih Pireneja dodijelilo je Zračnoj luci „sredstva za opremu" u iznosu od 1,895 milijuna EUR za financiranje teretnog terminala, opreme uzletno-sletne staze i radove na stazi za vožnju. Francuska je navela i da je Opće vijeće Atlantskih Pireneja od 2000. do 2005. platilo iznos od 779 000 EUR povrata glavnice zajma. Francuska je istaknula da ta mjera proizlazi iz protokola o financijskom planu Zračne luke Pau koji su 5. studenoga 1990. sklopile lokalne vlasti i CCIPB. Tim su planom, najvećeg ukupnog iznosa od 5,680 milijuna EUR, bili obuhvaćeni radovi usklađivanja područja i rasvjete s normama te proširenje terminala. Protokolom je utvrđeno da su lokalne vlasti mogle financiranje provesti putem sredstava za opremu, povrata zajmova koje je uzeo upravitelj za financiranje ulaganja ili kombinacijom tih dvaju financijskih sredstava. Prethodno naveden iznos od 779 000 EUR odgovara povratu glavnice zajma za koji se Opće vijeće Atlantskih Pireneja obvezalo pokriti u skladu s protokolom iz 1990. koji je istekao 2005.

(91) Zračna je luka od Regionalnog vijeća Akvitanije primila četiri subvencije ukupnog iznosa od 4,288 milijuna EUR za financiranje teretnog i putničkog terminala te radova na stazi za vožnju.

(92) Sindikat općina i Zajednica naselja Pau Pyrénées dodijelili su Zračnoj luci 3,810 milijuna EUR za financiranje teretnog i putničkog terminala.

(93) FEDER je subvencionirao razvoj putničkog terminala i radove na stazi za vožnju u visini od 3,687 milijuna EUR.

(94) Gaz de France je 2003. Zračnoj luci Pau dodijelio 38 000 EUR za financiranje kogeneracijske opreme. U trenutku dodjele financiranja Gaz de France bio je javna ustanova industrijskog i trgovačkog karaktera.

(95) Naposljetku, Mješoviti je sindikat financirao program ulaganja kojim su bili obuhvaćeni obnova uzletno-sletne staze i rasvjete te proširenje parkirališta za automobile u visini od 4,130 milijuna EUR.

(96) U tablici 4. u nastavku navedene su sve mjere, odnosno različiti pravni akti kojima su dodijeljene prethodno opisane subvencije za opremu. Za svaku od tih mjera navedeni su datumi dodjele subvencije za opremu, priroda financiranih ulaganja i ukupni troškovi tih ulaganja, ukupni iznosi subvencija za opremu koje su primljene u skladu s različitim mjerama te razdoblja u kojima su ti iznosi plaćeni.

Tablica 4.

Pregled svih mjera kojima su dodijeljene subvencije za opremu

Datum dodjele subvencije	Javni subjekti koji su dodijelili subvenciju	Vrsta ulaganja	Ukupni troškovi ulaganja (u milijunima EUR)	Ukupni iznosi subvencija (u milijunima EUR)	Razdoblje plaćanja
1999. – 2000.	Opće vijeće Regionalno vijeće Sindikat općina i naselje Pau Gaz de France	Teretni i putnički terminali, oprema uzletno-sletne staze, kogeneracijsko postrojenje	15,3	11,9	2000. – 2003.

Datum dodjele subvencije	Javni subjekti koji su dodijelili subvenciju	Vrsta ulaganja	Ukupni troškovi ulaganja (u milijunima EUR)	Ukupni iznosi subvencija (u milijunima EUR)	Razdoblje plaćanja
2004.	Opće vijeće Regionalno vijeće Europska unija (FEDER)	Radovi na stazi za vožnju	2,6	1,6	2005.
2009.	Mješoviti sindikat	Obnova uzletno-sletne staze i rasvjete, proširenje parkirališta za automobile	5,1 ([1])	4,1	2009. – 2010.

Izvor: dokumenti koje je dostavila Francuska
([1]) Od čega 450 000 EUR za proširenje parkirališta za automobile.

4.3.2 DRŽAVNE SUBVENCIJE KOJE SU, PREMA MIŠLJENJU FRANCUSKE, NAMIJENJENE FINANCIRANJU DRŽAVNIH ZADATAKA – SUSTAV FINANCIRANJA DRŽAVNIH ZADATAKA U FRANCUSKIM ZRAČNIM LUKAMA

(97) U tablici 3. navedene su i državne subvencije namijenjene, prema mišljenju Francuske, financiranju državnih zadataka. Riječ je (vidjeti prvi i drugi red tablice, razdoblje od 2000. do 2010.) o:

— subvencije Interventnog fonda za zračne luke i zračni prijevoz („FIATA") u visini od 1,107 milijuna EUR,

— subvencije za opremu u visini od 2,414 milijuna EUR.

(98) Zračna luka Pau je od 2000. do 2010. u subvencijama primila ukupan iznos od 3,521 milijuna EUR.

(99) Prema mišljenju Francuske, tim su subvencijama, u skladu s francuskim zakonodavstvom, pokriveni troškovi državnih zadataka za čiju su provedbu bili zaduženi upravitelji zračnih luka, a država za financiranje. Dotični su se zadatci financirali prihodom od pristojbe zračne luke te dodatnom mjerom. Povijest i vrste tih mjera te vrste zadataka koje se njima financiraju opisane su u uvodnim izjavama od 100. do 108.

(100) Državno je vijeće u presudi *SCARA* ([19]) 1998. presudilo da je za zadatke sigurnosti i zaštite u zračnim lukama odgovorna država te da troškove tih zadataka zato ne mogu snositi korisnici zračnih luka putem naknada. Nakon te presude, Zakonom br. 98-1171 od 18. prosinca 1998. o organizaciji određenih usluga zračnog prometa i člankom 136. Zakona br. 98-1266 od 30. prosinca 1998. (Zakon o financijama iz 1999.) ([20]) uvedene su 1. srpnja 1999. pristojbe zračne luke. Riječ je o pristojbi čiji se prihod može upotrijebiti samo za financiranje određenih financijskih troškova, u ovom slučaju, za troškove zadataka u zračnim lukama za koje Francuska smatra da ih treba snositi država. Prethodno navedenim odredbama uspostavljena je i dodatna mjera o financiranju tih zadataka opisanih u uvodnim izjavama od 105. do 107.

(101) Zakonodavstvom su, kao što je navedeno u propisima, pobliže utvrđeni zadatci koji se mogu financirati pristojbom zračne luke. Riječ je o spasilačkim i vatrogasnim uslugama u pogledu zrakoplova, o suzbijanju opasnosti od naleta životinja ([21]), o pregledu predane prtljage te pregledu putnika i ručne prtljage, o kontroli zajedničkog pristupa zoni ograničenog kretanja ([22]), mjerama kontrole okoliša ([23]) te o automatiziranoj graničnoj kontroli biometrijskom identifikacijom. Upućivanje na automatiziranu graničnu kontrolu biometrijskom identifikacijom uvedeno je u

([19]) Presuda Državnog vijeća od 20. svibnja 1998. „*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*" („*SCARA*").
([20]) Potom kodificirana u članku 1609.w Općeg poreznog zakonika.
([21]) Opasnost od naleta životinja odnosi se posebno na opasnost od naleta ptica koja se očituje sudaranjem zrakoplova i ptica što narušava sigurnost osoba i robe u zrakoplovu.
([22]) Provedba tog zadatka može, na primjer, obuhvatiti postavljanje i održavanje ograda koje dijele javnu zonu od zone ograničenog kretanja ili uvođenje sustava videonadzora prostora na prilazu zoni ograničenog kretanja.
([23]) Taj zadatak posebno obuhvaća mjerenja buke koja su povezana s putanjama zrakoplova te kontrole kvalitete zraka i vode u okolici zračne luke.

propise 2008. Osim toga, opseg zadataka koji se mogu financirati pristojbama zračne luke ostao je nepromijenjen od uvođenja te mjere i odgovara zadatcima predviđenima u presudi SCARA. U raznim nacionalnim i europskim propisima predviđene su obveze upravitelja zračnih luka u pogledu provedbe tih zadataka. Na primjer, kada je riječ o spasilačkim i vatrogasnim uslugama u pogledu zrakoplova, tim su propisima utvrđeni potrebni ljudski potencijali i oprema ovisno o obilježjima zračne luke.

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

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

(104) Ako se izračuni cijene pristojbe temelje na podacima o predviđenim troškovima i prometu, *a posteriori* se provodi mehanizam usklađivanja kako bi se osiguralo da dohodak od pristojbe zračne luke, koji je, ovisno o slučaju, uvećan za financiranja dodijeljena dodatnom mjerom opisanom u uvodnim izjavama od 105. do 107., nije veći od stvarnih troškova nastalih provedbom dotičnih zadataka. Budući da sredstva za amortizaciju odgovaraju ulaganjima ostvarenima na temelju tih zadataka, dotični troškovi obuhvaćaju operativne troškove i troškove osoblja nastale provedbom tih zadataka te dio općih troškova povezanih s tim zadatcima ([24]). Upravitelji moraju voditi višegodišnja izvješća o prihodima nastalima od pristojbe zračne luke i o dodatnoj mjeri te troškovima dotičnih zadataka. Kad se utvrdi pozitivan preostali iznos, on se unosi u kumulativna izvješća prethodnih godina iz kojih može proizaći pozitivan ili negativan preostali iznos koji se uzima u obzir pri utvrđivanju cijene pristojbe za sljedeću godinu. Nadalje, na sve preostale pozitivne iznose utječu financijski troškovi koje snosi upravitelj.

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

(106) Različite dodatne mjere slijedile su jedna drugu. Francuska su se tijela isprva poslužila uzajamnim fondom pod nazivom Interventni fond za zračne luke i zračni prijevoz („FIATA”) koji je uveden zajedno s pristojbom zračne luke prethodno navedenim Zakonom br. 98-1266 od 30. prosinca 1998. Taj je fond, djelomično financiran pristojbom civilnog zrakoplovstva, zamijenio Fond za poravnanje u zračnom prometu („FPTA”) koji je bio prvotno namijenjen financiranju zračnih linija u svrhu regionalnog razvoja i regionalnog planiranja. Financijska sredstva fonda FIATA pokrivala su iste zadatke koje su pokrivala sredstva fonda FPTA te su proširena na zadatke pokrivene pristojbom zračne luke kao dodatak toj pristojbi u malim zračnim lukama. Konkretno, zadatci fonda FIATA bili su uglavnom podijeljeni u dva različita „odjela”: odjel „zračnih luka” za dodatno pokrivanje zadataka sigurnosti i zaštite u malim zračnim lukama te odjel „zračnog prometa” za subvencije zračnih linija čija je svrha regionalan razvoj i prostorno planiranje. Odluke o plaćanju subvencija iz fonda FIATA za dodatno financiranje zadataka sigurnosti i zaštite donesene su na temelju mišljenja upravnog odbora odjela „zračnih luka” fonda FIATA.

(107) FIATA je 2005. ukinut te se dotično financiranje dvije godine provodilo izravno iz državnog proračuna na temelju istih operativnih načela, što je uključivalo mišljenje upravnog odbora. Država je 2008. tu mjeru zamijenila uvođenjem uvećanih pristojba zračne luke što je kod određenih zračnih luka za učinak imalo utvrđivanje veće razine

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

pristojbe od one koja je bila potrebna za pokrivanje troškova zadataka sigurnosti i zaštite. Ostvareni se višak raspoređivao najmanjim zračnim lukama kako bi dopunio dohodak od pristojbe zračne luke.

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

5. RAZLOZI ZA POKRETANJE I PROŠIRENJE FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA

5.1 *ODLUKA O POKRETANJU FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA*

(109) U odluci o pokretanju formalnog istražnog postupka Komisija je utvrdila, u skladu s priopćenjem Francuske, da plaćanje na temelju Ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. predstavlja subvenciju koju je komora CCIPB platila društvu AMS. S obzirom na javnu narav komore CCIPB Komisija je smatrala da je Ugovorom bila obuhvaćena uporaba državnih sredstava.

(110) Kada je riječ o postojanju gospodarske prednosti u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a, Komisija je iznijela svoje sumnje u činjenicu da se komora CCIPB, sklapanjem dotičnih Ugovora s društvima AMS i Ryanair, ponijela kao razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu koji slijedi strukturnu, globalnu ili sektorsku politiku vođenu izgledima za dugoročnu profitabilnost.

(111) U tom kontekstu, Komisija je posebno prethodno ocijenila, na temelju informacija kojima je raspolagala, da je Ugovor o marketinškim uslugama iz 2005., neovisno o stvarno pruženim uslugama, sklopljen radi subvencioniranja linije Pau – London Stansted te je društvu Ryanair, putem njegova društva kćeri, dodijelio gospodarsku prednost koju ono u uobičajenim tržišnim uvjetima ne bi ostvarilo. Komisija je smatrala da dotična mjera, koju je komora CCIPB platila društvu AMS, može predstavljati državnu potporu koja podliježe načelnoj zabrani iz članka 107. stavka 1. UFEU-a. Ta se ocjena temelji na analizi informacija koje je dostavila Francuska i na okolnostima sklapanja tog Ugovora.

(112) U pogledu Ugovora o uslugama zračne luke iz 2005. Komisija je izrazila sumnje u pogledu postojanja gospodarske prednosti koju je Ryanair ostvario putem sniženih naknada zračne luke.

(113) Naposljetku, Komisija je izrazila sumnje u pogledu spojivosti tih mjera s unutarnjim tržištem u skladu sa smjernicama iz 2005.

5.2 *ODLUKA O PROŠIRENJU FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA*

(114) U pogledu ugovora koje su sklopili CCIPB te Ryanair i AMS (koji podrazumijevaju ugovore o uslugama zračne luke i ugovore o marketinškim uslugama) Komisija je u odluci o proširenju postupka procijenila da se istodobno sklopljeni ugovori o uslugama zračne luke i ugovori o marketinškim uslugama trebaju zajedno ocjenjivati, s obzirom na to da su Ryanair i AMS bili jedinstveni korisnik dotičnih mjera. Stoga je Komisija smatrala da je za potrebe utvrđivanja jesu li ti različiti ugovori predstavljali državne potpore trebalo kriterij privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu primijeniti na različite datume kad su ugovori bili sklopljeni ([25]), odnosno:

— 28. siječnja 2003. (linija Pau – London Stansted),

— 30. lipnja 2005. (linija Pau – London Stansted) i 16. lipnja 2009. za izmjenu ugovora,

— 25. rujna 2007. (linija Pau – Charleroi) i 16. lipnja 2009. za izmjenu ugovora,

— ožujak 2008. (Ugovor o uslugama zračne luke od 17. ožujka 2008., Ugovor o marketinškim uslugama od 31. ožujka 2008.) (linija Pau – Bristol),

([25]) Osim u slučaju određenih ugovora, datum stvarnog početka djelatnosti iz ugovora nije datum sklapanja ugovora. Vidjeti uvodnu izjavu 395.

— 16. lipnja 2009. (linija Pau – Bristol),

— 28. siječnja 2010. (linije Pau – London, Pau – Charleroi i Pau – Beauvais).

(115) Komisija je zaključila da na temelju informacija kojima je raspolagala ne može isključiti da su Ryanair i AMS u okviru ispitivanih ugovora primili državnu potporu, nego je, međutim, smatrala da ne raspolaže dostatnim elementima koji bi joj omogućili da o tome konačno odluči. Kako bi donijela tu ocjenu, Komisija je smatrala da se, na temelju dokaza kojima raspolaže, ponašanje odjela komore CCIPB koji je upravljao Zračnom lukom te ponašanje same komore CCIPB i ponašanje ostalih javnih subjekata trebaju zajedno ocijeniti na temelju njihova odnosa s društvima Ryanair i AMS.

(116) Na sličan način, Komisija je izrazila sumnje u pogledu usklađenosti Ugovora potpisanog s društvom Transavia s kriterijem privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(117) Kada je riječ o spojivosti tih eventualnih potpora dodijeljenih zračnim prijevoznicima ([26]), Komisija je razlikovala mjere poduzete prije stupanja na snagu smjernica iz 2005. i mjere koje su kasnije poduzete.

(118) U pogledu prve kategorije, Komisija je smatrala da su kriteriji koji se trebaju primijeniti na ocjenu spojivosti eventualnih dotičnih potpora s unutarnjim tržištem sljedeći:

— mjerom se pridonosi ostvarenju cilja od zajedničkog interesa, odnosno otvorenju novih dugoročno održivih linija prema nekoj drugoj zračnoj luci Unije,

— iznos potpore potreban je i razmjeran dodatnim troškovima nastalima otvaranjem novih linija te mjera ima učinak poticaja,

— mjera se dodjeljuje na transparentan i nediskriminirajući način,

— njome su predviđene kazne u slučaju da zračni prijevoznik ne ispuni svoje obveze,

— njome se ne utječe na tržišno natjecanje na način koji je suprotan općem interesu.

(119) Komisija je izrazila sumnje u pogledu ispunjenja tih kriterija i u pogledu spojivosti eventualnih operativnih potpora s unutarnjim tržištem.

(120) Kada je riječ o sukladnosti mjera poduzetih nakon stupanja na snagu smjernica iz 2005., Komisija se uglavnom pozvala na kriterije potpora za započinjanje poslovanja u korist zračnih prijevoznika koji su utvrđeni u tim smjernicama. Komisija je izrazila sumnje u ispunjenje tih kriterija.

(121) Kada je riječ o subvencijama za opremu u korist komore CCIPB, Komisija je iznijela sumnje u činjenicu da su javna tijela pri dodjeli tih subvencija djelovala kao razuman ulagač. Komisija je navela da stoga nije mogla isključiti da potonje subvencije predstavljaju državne potpore.

(122) U pogledu spojivosti tih eventualnih potpora s unutarnjim tržištem, Komisija se u pogledu potpora za ulaganje u korist zračnih luka pozvala na kriterije utvrđene u smjernicama iz 2005. Komisija je izrazila sumnje u pogledu spojivosti tih eventualnih potpora s unutarnjim tržištem.

6. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH OSOBA**

6.1 *PRIMJEDBE KOJE SU IZNIJELE TREĆE ZAINTERESIRANE OSOBE NAKON POKRETANJA FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA*

(123) Komisija je primila opaske od pet trećih zainteresiranih osoba:

6.1.1 TRGOVAČKA I INDUSTRIJSKA KOMORA PAU-BÉARN (CCIPB)

6.1.1.1 ***Ugovor o uslugama zračne luke sklopljen s društvom Ryanair***

(124) Prema mišljenju komore CCIPB, uzevši u obzir objektivne i nediskriminirajuće uvjete u kojima su se naknade zračne luke primjenjivale na društvo Ryanair i na sve zračne prijevoznike koji su poslovali u Zračnoj luci Pau, Ugovor o uslugama zračne luke ne sadržava elemente državne potpore.

([26]) U nastavku ove Odluke pojam „zračni prijevoznici” označuje zračne prijevoznike i njihova društva kćeri te posebno uključuje društvo AMS.

(125) CCIPB primjećuje da je Zračna luka Pau samofinancirala svoje upravljanje vlastitim prihodima te smatra da nije primila nikakvu državnu potporu ili financiranje kako bi uravnotežila svoje upravljanje.

(126) Kada je riječ o naknadama zračne luke koje su se primjenjivale na društvo Ryanair, CCIPB potvrđuje da su one proizašle iz primjene cijena primjenjivih na društvo Ryanair kao i na sve druge zračne prijevoznike.

(127) CCIPB napominje da postoje tri kategorije naknada zračne luke:

— regulirane zrakoplovne naknade,

— neregulirane naknade za zemaljske usluge,

— državne pristojbe.

(128) Kao prvo, CCIPB potvrđuje da na zračne prijevoznike na objektivan i nediskriminirajući način primjenjuje regulirane zrakoplovne naknade (ima ih četiri: naknada za slijetanje, naknada za parkiranje, naknada za rasvjetu i naknada po putniku). Njihov iznos utvrđuje zajednički odbor koji obuhvaća upravitelje i zračne prijevoznike, ali i nadzorno tijelo.

(129) Komora CCIPB navodi da nije izuzela društvo Ryanair od plaćanja naknada za parkiranje i rasvjetu, nego da je u Ugovoru jednostavno utvrđeno da „*Ryanair uobičajeno ne treba platiti*" dotične naknade. CCIPB napominje, kada je riječ o naknadi za parkiranje, da ju je Ryanair dužan platiti tek od trenutka kada je njegov zrakoplov u Zračnoj luci parkiran dulje od dva sata, dok njegovi zrakoplovi uobičajeno na tlu ostaju najviše 25 minuta. CCIPB napominje, kada je riječ o naknadi za rasvjetu, da se letovi društva Ryanair nude samo tijekom dana, čime je smanjena vjerojatnost da će društvo Ryanair morati plaćati naknadu za rasvjetu.

(130) Kao drugo, u pogledu nereguliranih naknada za zemaljske usluge (na primjer, usluge podrške zračne luke ili pristajanje zrakoplova), CCIPB napominje da se o cijenama komercijalno pregovaralo sa svakim zračnim prijevoznikom uzimajući u obzir njegovu posebnu situaciju. U praksi, svaka sasvim aritmetička usporedba između prijevoznika nije nužno relevantna jer, neovisno o istoj veličini zrakoplova, postoje brojni drugi kriteriji koje je potrebno uzeti u obzir, poput godišnje količine letova koju ostvaruje prijevoznik, učestalosti letova, dijela dana (s izvanvršnim ili vršnim opterećenjem) u kojem zrakoplovi lete, uvećanja cijene za noćne letove, kašnjenja, odleđivanja, čišćenja zrakoplova itd.

(131) Kao treće, CCIPB naglašava da se državne pristojbe (kojih je dvije: pristojba zračne luke i pristojba civilnog zrakoplovstva) primjenjuju strogo jednako na sve zračne prijevoznike. Komora CCIPB ne bi ulazila u utvrđivanje njihova iznosa koji određuje regulatorno tijelo.

6.1.1.2 ***Ugovor o marketinškim uslugama sklopljen s društvom AMS***

(132) Prema mišljenju komore CCIPB, iznosi koje je komora CCIPB platila društvu AMS ne predstavljaju državnu potporu. CCIPB napominje da je kao koncesionar Zračne luke Pau odlučio, u skladu sa smjernicama iz 2005., objaviti u časopisu Air & Cosmos izdanom u prosincu 2007. natječaj za projekt kako bi našao jednog zračnog prijevoznika ili više njih koji bi mogli, s pomoću financijske potpore, ponuditi nova odredišta u Europi s polaskom iz Zračne luke Pau (bilo je predviđeno osam skupina). Međutim, komora CCIPB izjavila je da do 31. siječnja 2008., zadnjeg dana za primanje projekata, nijedan zračni prijevoznik nije podnio ponudu.

(133) CCIPB je, nadalje, smatrala da njezina odluka da s društvom Ryanair sklopi ugovor o marketinškim uslugama nije pripisiva državi. Prema mišljenju komore CCIPB, ni javna tijela ni upravna tijela nisu bila ni u kojem trenutku uključena u razvoj pregovora s društvom Ryanair ni u sklapanje komercijalnog partnerstva s tim prijevoznikom.

(134) CCIPB smatra da trgovačke i industrijske komore („CCI") upravljaju objektima zračne luke „*u uvjetima privatnog prava*".

(135) Prema mišljenju komore CCIPB, trgovačke i industrijske komore „*iznimno su posebna kategorija javnih ustanova […] čiji je cilj slobodno zastupati trgovačke i industrijske interese njihova okruga pred javnim tijelima*". CCIPB dodaje da „*činjenica što su one povezane s državom […] ne podrazumijeva da su podređene državi*". Budući da je CCIPB upravljao Zračnom lukom kada je sklopio partnerstvo s društvom Ryanair, CCIPB je stoga djelovao neovisno o svojem nadležnom tijelu i bez ikakve izravne ili neizravne državne intervencije.

6.1.1.3 ***Kriterij privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu***

(136) CCIPB navodi da joj je prijevoznik Ryanair podnio ponudu za upravljanje linijom Pau – London Stansted nakon što je Upravni sud u Pauu 3. svibnja 2005. poništio Ugovor od 28. siječnja 2003.

(137) CCIPB je s društvom Ryanair sklopio, u pogledu operativnog aspekta linije, Ugovor o uslugama zračne luke iz kojeg, prema mišljenju komore CCIPB, nisu proizašle znatne razlike u postupanju s društvom Ryanair i postupanju s ostalim zračnim prijevoznicima koji su poslovali u Zračnoj luci Pau. CCIPB je dodao da je radi komercijalnog razvoja Zračne luke sklopio Ugovor o internetskim marketinškim uslugama s društvom AMS, stopostotnim društvom kćeri prijevoznika Ryanair. U pogledu tog Ugovora, CCIPB smatra da se ponio kao privatni ulagač u tržišnom gospodarstvu iz pet razloga koji su navedeni u uvodnim izjavama od 138. do 142.

(138) Kao prvo, u zamjenu za iznos koji je CCIPB platio, AMS je pružao stvarne komercijalne usluge, posebno brojne internetske poveznice na *web*-mjestu ryanair.com koje su izravno preusmjeravale korisnike interneta prema *web*-mjestima komore CCIPB, Zračne luke, regionalnih infrastruktura (autobus, vlak, taksi), Turističkog ureda regije Béarn itd.

(139) Kao drugo, *web*-mjesto ryanair.com danas je neosporno prvo *web*-mjesto za rezervaciju putovanja u Europi te je prema pretraživaču Google jedno od najpretraživanijih *web*-mjesta. Postaviti na *web*-mjesto ryanair.com oglas o Zračnoj luci Pau bila je stvarna prilika za Zračnu luku Pau ili lokalne vlasti koje ta Zračna luka opslužuje. Zračne luke i ostale treće osobe (iznajmljivači automobila, hoteli, regije itd.) bile su spremne platiti cijenu iz cjenika utvrđenog u cjenovnom rasponu objavljenom na *web*-mjestu društva AMS. Neke potpuno privatne Zračne luke pristale su platiti te iznose. CCIPB naglašava dodanu vrijednost oglasa na *web*-mjestu ryanair.com, pozivajući se na studiju društva Planet-Work kojom je utvrđeno da su oglasi kupljeni na *web*-mjestu ryanair.com nudili Zračnoj luci Pau i njezinoj regiji veću vidljivost, u pogledu klikova korisnika interneta, od oglasa na *web*-mjestu voyages-sncf.com. CCIPB iz toga zaključuje da su cijene, koje je AMS primjenjivao na pružene usluge te koje je CCIPB platio, odgovarale „*tržišnim cijenama*".

(140) Kao treće, sa stajališta komore CCIPB, paušalni karakter cijene plaćene za pružene usluge ne mora nužno biti odlučujući kriterij za postojanje državne potpore.

(141) Kao četvrto, iznosima plaćenima na temelju Ugovora Pau – Charleroi omogućeno je dobivanje usluga koje se razlikuju od onih koje je CCIPB ostvario Ugovorom Pau – London. Tako CCIPB nije dvaput platio istu uslugu što pridonosi dokazivanju da plaćeni iznosi nisu bili subvencije za otvaranje linije. CCIPB tvrdi, osim toga, da, ako je cilj tog iznosa bilo smanjiti strukturni manjak od upravljanja linijom, očito je da je iznos bio nedovoljan.

(142) Kao peto, CCIPB smatra da je izrazito teško „*javnoj vlasti čiji cilj nije ostvariti dobit*" dokazati da je iznos od […] EUR koji je dodijelilo društvu AMS omogućio komori CCIPB da „ostvari" iznos od […] EUR. Međutim, CCIPB tvrdi da se, u pogledu ugleda i/ili atraktivnosti, isplatilo uložiti u poveznicu na *web*-mjestu www.ryanair.com (čemu je pridonio izostanak drugih obližnjih odredišta na *web*-mjestu).

6.1.1.4 ***Narušavanje tržišnog natjecanja***

(143) CCIPB smatra da iznosi koje je uplatio za marketinške usluge koje je pružilo društvo AMS nisu utjecali na tržišno natjecanje.

(144) Za odredište Pau ne bi se spontano zanimao nijedan zračni prijevoznik, osim društva Air France, te unatoč trudu Zračne luke, jedino su Ryanair i Transavia izrazili zanimanje za liniju s Londonom odnosno Amsterdamom.

(145) CCIPB napominje da dolazak niskotarifnih linija nije utjecao na linije društva Air France koje je od 2003. povećalo svoj promet iz Zračne luke Pau.

6.1.2 UDRUGA EUROPSKIH ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES, „AEA")

(146) AEA se u ovom predmetu smatra zainteresiranom stranom. Naime, AEA u svoje članove ubraja zračne prijevoznike koji posluju u Zračnoj luci Pau (Air France). Općenito, AEA, koja zastupa interese „umreženih" europskih prijevoznika, smatra da ima prirodan interes pratiti provedbu smjernica iz 2005. Prema mišljenju udruge AEA, prijevoznici kojima se nezakonito snižuju naknade pridonose narušavanju tržišnog natjecanja na zajedničkom tržištu, na štetu ostalih prijevoznika koji moraju snositi troškove svojih djelatnosti.

(147) AEA smatra da postoji dobar razlog za zabrinutost u pogledu oba Ugovora koja je CCIPB potpisao s društvima Ryanair i AMS, njegovim društvom kćeri u stopostotnom vlasništvu, odnosno u pogledu (1.) Ugovora o uslugama zračne luke koji se odnosi na liniju London Stansted – Pau i (2.) Ugovora o internetskim marketinškim uslugama na temelju kojeg je AMS godišnje primao paušalni iznos od 437 000 EUR.

(148) Prema mišljenju udruge AEA, činjenica da je Ryanair jedini korisnik Zračne luke koji je sklopio poseban ugovor za usluge zračne luke predstavlja više nego spornu praksu. Osim toga, AEA smatra da se društvo Ryanair nije smjelo izuzeti od plaćanja naknada za parkiranje i rasvjetu te da, kad zrakoplovi prijevoznika provode više od dva sata u zračnoj luci, prijevoznik bi trebao snositi jednake naknade kao i ostali zračni prijevoznici.

(149) AEA tvrdi da su različiti francuski sudovi uvelike priznali da su Ugovorom o marketinškim uslugama potpisanim s društvom AMS stvoreni uvjeti koji suviše pogoduju društvu Ryanair ([27]). AEA tvrdi da se Upravni sud u Pauu u presudi donesenoj u svibnju 2005. služio izrazima poput „neravnoteža" te da je mogao samo zaključiti da je ta vrsta ugovora predstavljala financijsku potporu u korist društva Ryanair. AEA ne dovodi u pitanje uporabu samih marketinških usluga, ali sumnja da su uobičajeni tržišni uvjeti bili ispunjeni u dotičnim ugovornim odredbama.

6.1.3 RYANAIR

(150) Ryanair tvrdi da su pravila i uvjeti iz Ugovora o uslugama zračne luke iz 2005. u skladu s tržišnim uvjetima i da Ugovorom prijevozniku nije dodijeljena nikakva selektivna prednost te se stoga njime nije narušilo tržišno natjecanje niti se utjecalo na trgovinu među državama članicama.

(151) Prijevoznik naglašava da je plaćao standardne zrakoplovne naknade i pristojbe na snazi u Zračnoj luci Pau uz proviziju od prodaje karata i dodatne prtljage. Navodi da su naknade slične naknadama koje se primjenjuju u ostalim usporedivim zračnim lukama ili na ostale zračne prijevoznike koji obavljaju djelatnosti u Zračnoj luci Pau. Prema njegovu saznanju, komora CCIPB prema njemu nije postupala na način koji bi mu pogodovao u odnosu na ono na što zračni prijevoznici inače imaju pravo.

(152) Prema mišljenju društva Ryanair, uvjetna sniženja naknada za parkiranje i rasvjetu te troškova održavanja predviđenih u člancima 7.1.3. i 7.2. Ugovora o uslugama zračne luke iz 2005. temelje se na objektivnim kriterijima navedenima u Ugovoru, odnosno na nepostojanju potrebe za rasvjetom danju te potrebe za parkiranjem ili intenzivnim održavanjem uzevši u obzir 25 minuta koje zrakoplovi društva Ryanair provode u zračnoj luci te mali obujam usluga koje nudi svojim putnicima. Ryanair ukazuje na to da se ta izuzeća jednako primjenjuju na sve slične zračne prijevoznike te da je u članku 3. Ugovora o uslugama zračne luke iz 2005. izričito navedena obveza komore CCIPB da uvjete koje primjenjuje na društvo Ryanair primjenjuje i na druge slične zračne prijevoznike ([28]).

(153) Ryanair ističe da načini i uvjeti koji su mu ponuđeni nisu tajni i da je, suprotno čestim praksama u sektoru, Ugovorom o uslugama zračne luke iz 2005. komora CCIPB izričito ovlaštena za otkrivanje njegova sadržaja drugim zračnim prijevoznicima.

(154) Ryanair smatra da na temelju Ugovora o uslugama zračne luke iz 2005. nije primio nikakvu nezakonitu prednost od komore CCIPB te da se transparentan odnos utvrđen u Ugovoru odlikuje nepostojanjem selektivnosti, što je ključan kriterij (iako nedovoljan) da bi se neka mjera mogla smatrati državnom potporom. Ističe, osim toga, da ostali uvjeti koji su potrebni da bi državna potpora postojala (na primjer, učinak na trgovinu među državama članicama i narušavanje tržišnog natjecanja) nisu ispunjeni dotičnom mjerom.

6.1.4 AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) AMS napominje da nudi oglasne prostore na *web*-mjestu društva Ryanair po uobičajenim tržišnim uvjetima i po cijenama objavljenima na vlastitom *web*-mjestu.

(156) Društvo smatra da Ugovor o marketinškim uslugama na internetu (WMS) sklopljen s komorom CCIPB nije obuhvaćen područjem primjene pravila Unije u području prijevoza jer je riječ o klasičnom ugovoru o komercijalnom oglašavanju, nalik ugovorima koji se sklapaju s novinama, televizijskim kućama, radijskim postajama, pružateljima vanjskih oglasnih prostora itd.

([27]) AEA se poziva na presudu Državnog vijeća od 27. veljače 2006., *Compagnie Ryanair Limited* (br.° 264406).

([28]) Članak 3. Ugovora o uslugama zračne luke iz 2005. glasi kako slijedi: „Neisključivo pravo. Ovaj je Ugovor sklopljen na neisključivoj osnovi. Uvjeti koji se na temelju ovog Ugovora primjenjuju na društvo Ryanair primjenjivat će se i na sve druge zračne prijevoznike s kojima Zračna luka Pau-Pyrénées odluči otvoriti novu međunarodnu niskotarifnu liniju. Dotični će uvjeti biti usklađeni ovisno o karakteristikama novootvorenih međunarodnih linija, a posebno o: učestalosti letova, broju prevezenih putnika, cjenovnim uvjetima letova".

(157) Prema mišljenju društva AMS, uvjeti u kojima je CCIPB zakupio oglasne prostore na *web*-mjestu društva Ryanair odražavaju tržišne uvjete te su s njima usklađeni. Kada je riječ o vrijednosti oglasnih prostora na *web*-mjestu društva Ryanair, AMS naglašava da cijene utvrđene za te prostore odražavaju rastući komercijalni uspjeh tog *web*-mjesta te njegovu nemjerljivu sposobnost za isticanje oglasnih poruka koje se obraćaju iznimno ciljanoj javnosti.

(158) AMS ističe da je oglasni prostor *web*-mjesta društva Ryanair mnogo cjenjeniji od oglasnih prostora drugih *web*-mjesta o putovanjima bilo kojeg općeg portala koje je Komisija uzela za usporedbu. Navodi da društvo Ryanair svaki mjesec na svojem *web*-mjestu zabilježi više od 300 milijuna ispisanih stranica.

(159) AMS tvrdi da je komora CCIPB zakupila oglasni prostor pod istim uvjetima kao i privatni klijenti Prema mišljenju društva AMS, cijene utvrđene u Ugovoru o marketinškim uslugama odgovaraju ustaljenim cijenama koje je AMS primjenjivao za vrijeme Ugovora te su te cijene iste za sve klijente, javne ili privatne. Društvo navodi da su privatni upravitelji zračnih luka (na primjer, […] i […]) s društvom AMS potpisali ugovore koji su slični Ugovoru sklopljenim s komorom CCIPB.

(160) AMS osporava relevantnost kriterija potrebe dotičnog Ugovora, kao što je to Komisija iznijela u odluci o pokretanju postupka: „*[…] Komisija se pita jesu li ugovorene marketinške usluge potrebne komori CCIPB te nije li Ugovor o marketinškim uslugama sklopljen samo radi subvencioniranja linije Pau – London Stansted*” ([29]).

(161) Naime, prema mišljenju društva AMS, tom se vrstom radnje provedene u tržišnim uvjetima isključuje postojanje potpore te ne postoji pravni presedan u pogledu procjene kriterija „potrebe”. Međutim, AMS podsjeća da, s obzirom na to da je Komisija ustrajala u dovođenju u pitanje karaktera potrebe, komora CCIPB ujedno je nadležna i za promidžbu regije Pau-Béarn i za upravljanje Zračnom lukom Pau. AMS smatra da je, s obzirom na ta dva cilja, s komercijalnog stajališta oglašavanje na *web*-mjestu društva Ryanair logičan korak.

(162) Kada je riječ o zakupu oglasnog prostora radi promicanja regije, AMS naglašava da se francuske trgovačke i industrijske komore međusobno tržišno natječu te moraju pribjeći „regionalnom marketingu” kako bi njihova regija nadjačala svoje konkurente.

(163) AMS smatra da je zakupom oglasnog prostora na *web*-mjestu društva Ryanair omogućen porast vidljivosti Zračne luke Pau. Prema mišljenju društva AMS, komora CCIPB ima izravan komercijalni interes djelovati na navedeni način jer će porastom broja putnika koji iz tog djelovanja proizlazi privući dodatne poduzetnike u Zračnu luku i povećati njezine prihode.

(164) AMS ističe da komora CCIPB nije postavila oglas na *web*-mjesto društva Ryanair kako bi subvencionirala liniju Pau – London, nego je taj prostor na *web*-mjestu društva Ryanair, koji AMS stavlja na raspolaganje komori CCIPB, traženo sredstvo za koji se zanimaju i ostali oglašivači, uključujući i oglašivače iz privatnog sektora. Stoga je netočno prodaju tog prostora opisati kao jednostavnu izliku za plaćanje subvencija.

(165) Prema mišljenju društva AMS, Ugovor o internetskim marketinškim uslugama ne predstavlja potporu jer su njegovi uvjeti u skladu s uvjetima klasičnog komercijalnog ugovora te se njime ne dodjeljuje nikakva prednost društvu AMS (ni društvu Ryanair). Društvo smatra da se tim Ugovorom ne narušava tržišno natjecanje te se ne utječe na trgovinu među državama članicama.

6.1.5 AIR FRANCE

(166) Air France iz Zračne luke Pau nudi oko pet dnevnih letova prema Zračnoj luci Pariz Orly, tri dnevna leta prema Zračnoj luci Pariz Roissy Charles de Gaulle i četiri dnevna leta prema Zračnoj luci Lyon (putem društva kćeri).

(167) Air France tvrdi da je posljedica prednosti danih prijevozniku Ryanair te njegovu društvu kćeri AMS, koju Air France nije ostvario, znatno smanjenje troškova upravljanja društva Ryanair. Prema mišljenju društva Air France, to stoga izravno utječe na tržišno natjecanje između društava Ryanair i Air France u pogledu letova ponuđenih iz Zračne luke Pau i u nju, ali i na tržišno natjecanje svih linija unutar Zajednice. Time se izravno utjecalo na trgovinu među državama članicama.

([29]) Odluka o pokretanju postupka, točka 43.

6.1.5.1 ***Zrakoplovne naknade***

(168) Air France napominje da je, na temelju cjenovne brošure koju je 2007. objavila komora CCIPB, javna cijena naknada za parkiranje utvrđena na 0,16 EUR po toni i po satu. Ta se naknada primjenjuje na zrakoplov koji je najmanje dva sata parkiran na stajanki. Air France ne smatra neobičnim da Ryanair ne plaća tu naknadu za boravak u zračnoj luci od 25 minuta, nego da, svaki puta kad boravi više od dva sata, Ryanair mora platiti naknadu.

(169) Air France napominje da je, na temelju cjenovne brošure koju je 2007. objavila komora CCIPB, javna cijena naknada za rasvjetu utvrđena na 35,18 EUR po kretanju zrakoplova. Ta je naknada obvezna kad je oprema za rasvjetu korištena za „kretanje zrakoplova", odnosno slijetanje ili polijetanje, kako danju, tako i noću. Stoga neprimjena te naknade na prijevoznika Ryanair pod izlikom da on posluje samo na dnevnim letovima nije u skladu s općim uvjetima primjenjivima na tu naknadu.

(170) Air France naglašava da se te javne cijene uobičajeno provjeravaju s vremena na vrijeme te smatra da bi se na društvo Ryanair, kao i na ostale prijevoznike koji lete u Zračnu luku Pau i iz nje, trebale primjenjivati eventualne izmjene iznosa naknada.

6.1.5.2 ***Usluge podrške zračne luke***

(171) Air France navodi da su zemaljske usluge kojima se koristio u Pauu predmet službenog ugovora. Air France napominje da u skladu sa smjernicama iz 2005. „*operator zračne luke koji djeluje kao davatelj usluga opsluživanja zrakoplova na zemlji može naplatiti različite cijene opsluživanja zrakoplova na zemlji fakturirane zračnim prijevoznicima ako te različite cijene odražavaju razlike u troškovima povezane s prirodom ili paletom pruženih usluga*". Air France naglašava da je Upravni sud u Pauu u svojoj presudi od 3. svibnja 2005. smatrao da neopravdan popust na cijene zemaljskih usluga koji je dodijeljen društvu Ryanair predstavlja državnu potporu koju je, s obzirom na to da nije prijavljena, potrebno smatrati nezakonitom.

(172) Društvo Air France napominje da ono nudi znatno više usluga iz Zračne luke Pau i u nju od prijevoznika Ryanair. U tim uvjetima, društvu Air France čini se da cijene koje je komora CCIPB odobrila prijevozniku Ryanair za usluge podrške zračne luke ne bi trebale biti povoljnije od onih koje plaća Air France.

6.1.5.3 ***Ugovor o marketinškim uslugama sklopljen s društvom AMS***

(173) Air France tvrdi da se čini da je ta vrsta ugovora između upravitelja zračne luke i društva AMS, društva kćeri prijevoznika Ryanair, ustaljena praksa društva Ryanair u zračnim lukama u kojima odluči otvoriti zračne linije. Air France napominje da su francuski upravni sudovi već sankcionirali taj tip mjere jer te navodne promidžbene usluge nisu bile pružene ili su bile pružene u uvjetima koji su suviše pogodovali društvu Ryanair.

(174) Air France navodi „neravnotežu" koju je Upravni sud u Pauu istaknuo u svojoj presudi od 3. svibnja 2005. između uzajamnih obveza stranaka Ugovora sklopljenog 2003. između komore CCIPB i društva Ryanair. Air France smatra da je dopušteno ispitati postojanje ravnoteže između obveza stranaka Ugovora iz 2005. sklopljenog s društvom AMS. Prema mišljenju društva Air France, ništa ne upućuje na to da bi Ryanair u slučaju zatvaranja dotične zračne linije ili u slučaju neostvarivanja eventualno utvrđenih promidžbenih ciljeva vratio cijeli iznos ili njegov dio.

(175) Air France ne osporava činjenicu da bi određene „marketinške" potpore mogle biti prihvatljive u odnosu na pravila Zajednice. Međutim, Air France smatra da je malo vjerojatno da bi dotični Ugovor o „marketinškim uslugama" mogao ispuniti uvjete spojivosti s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

6.1.5.4 ***Zaključak***

(176) Air France želi da se prekinu plaćanja koja je Ryanair, prema njegovu mišljenju, neopravdano primao od Zračne luke Pau od 2005. te da se društvu Ryanair naredi povrat nezakonite potpore.

6.2 *PRIMJEDBE KOJE SU IZNIJELE TREĆE ZAINTERESIRANE OSOBE NAKON PROŠIRENJA FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA*

6.2.1 TRGOVAČKA I INDUSTRIJSKA KOMORA PAU-BÉARN (CCIPB)

(177) Komora CCIPB smatra da ugovori o marketinškim uslugama i ugovori o uslugama zračne luke koje je sklopila sa zračnim prijevoznicima i/ili njihovim društvima kćeri ne sadržavaju nikakve elemente državne potpore.

(178) CCIPB tvrdi da su cilj i predmet tih ugovora izrazito različiti te da se moraju analizirati odvojeno. Od male je važnosti što su ti ugovori sklopljeni istog dana ako su njihovi ciljevi različiti. Predmet je ugovora o uslugama zračne luke utvrđivanje uvjeta u kojima Zračna luka Pau stavlja zračnim prijevoznicima na raspolaganje svoje objekte zračne luke te im, u zamjenu za naknadu, pruža razne usluge zračne luke. Naprotiv, predmet je Ugovora o marketinškim uslugama utvrđivanje uvjeta u kojima zračni prijevoznik mora, u zamjenu za naknadu, promicati na svojem *web*-mjestu Zračnu luku Pau te turističke i poslovne atrakcije regije Pau i Béarn. Stoga te dvije vrste ugovora nisu neodvojivo povezane. Jednako tako, ako su uvjeti i okolnosti u kojima je Zračna luka pružala usluge zračne luke te u kojima je zračni prijevoznik ili jedno od njihovih društava kćeri pružio marketinške usluge navedeni samo u jednom ugovoru ne bi, međutim, značilo da pravnom analizom postojanja državne potpore moraju biti obuhvaćene te dvije vrste usluga koje se međusobno ne „nadopunjuju".

(179) Kada je riječ o ponašanju komore CCIPB i ostalih javnih subjekata, CCIPB smatra da ih nema potrebe procjenjivati zajedno, tim manje kada je riječ o ugovorima o marketinškim uslugama (što opravdava zasebnu ocjenu ugovora), jer se o tim ugovorima pregovaralo te su se oni sklapali strogo samostalno, bez uplitanja javnih subjekata.

6.2.1.1 ***Ugovori o marketinškim uslugama koje je sklopila komora CCIPB***

Pripisivost

(180) Prema mišljenju komore CCIPB, plaćanja izvršena na temelju ugovora o marketinškim uslugama nisu pripisiva državi jer CCIPB Zračnom lukom upravlja sasvim neovisno o svojim nadzornim tijelima. Komora CCIPB donijela je odluke o plaćanju iznosa, s jedne strane, društvu Ryanair, a zatim i društvu AMS te, s druge strane, društvu Transavia za marketinške usluge autonomno i samostalno bez izravnog ili neizravnog uplitanja države.

Gospodarska prednost dodijeljena zračnim prijevoznicima

(181) Komora CCIPB smatra da je očito djelovala kao razuman privatan ulagač u tržišnom gospodarstvu. Posebno, društva AMS i Transavia pružala su stvarne komercijalne usluge, posebno poveznice na svojim *web*-mjestima kojima je omogućeno da se korisnici interneta izravno preusmjere prema *web*-mjestima komore CCIPB te je naknada za te usluge odgovarala tržišnoj cijeni. CCIPB naglašava u tom pogledu iznimnu posjećenost *web*-mjesta društava Ryanair i Transavia.

(182) CCIPB napominje, nadalje, da su cijene koje je primjenjivalo društvo AMS bile utvrđene prema cjeniku iz cjenovnog raspona koji je javno dostupan na njegovu *web*-mjestu. Taj se cjenik bez razlike primjenjivao na sve zračne luke koje su bile klijenti društva AMS, uključujući određene britanske zračne luke koje su posve privatizirane. Transavia je marketinške usluge pružala privatnoj zračnoj luci u Italiji.

(183) Osim toga, prema mišljenju komore CCIPB, čini se su određene francuske zračne luke, kojima su upravljali privatni poduzetnici (u svojstvu tijela kojima su delegirane javne usluge), sklopile ugovor o marketinškim uslugama s društvom ASM, posebno Zračna luka Tarbes-Lourdes-Pyrénées kojom upravlja kanadsko društvo SNC-Lavalin. Komora CCIPB to vidjeti kao dokaz usklađenosti njezina ponašanja s ponašanjem privatnog subjekta.

(184) CCIPB napominje, nadalje, da se paušalni karakter cijene plaćene za pružene usluge ne čini odlučujućim kriterijem da bi se mjera kvalificirala kao državna potpora te da je iznosima plaćenima na temelju Ugovora Pau – Charleroi omogućeno dobivanje usluga različitih od onih koje je komora CCIPB ostvarila na temelju Ugovora Pau – London, tako da komora CCIPB nije dvaput platila istu uslugu. CCIPB smatra, nadalje, da su plaćeni iznosi nedovoljni za otvaranje zračne linije.

(185) Komora CCIPB smatra da je nabavom marketinških usluga po cijenama navedenima u ugovorima zauzvrat dobila neosporne gospodarske učinke, i to u dva pogleda. Najprije, marketinške su usluge povoljno utjecale na prihode upravljanja Zračnom lukom posebno pridonoseći većem priljevu putnika u Zračnu luku. Osim toga, ti su učinci usto pogodovali cijelom gradu Pauu i njegovoj regiji.

(186) CCIPB ne dijeli mišljenje savjetnika prema kojem je „*strategija društva Ryanair pri sklapanju Ugovora o marketinškim uslugama bila dobiti subvenciju od zračne luke kako bi moglo održati niske cijene*". Za razliku od savjetnika, komora CCIPB smatra da je imala veliku gospodarsku korist nabaviti takve usluge jer je Zračna luka Pau regionalna zračna luka koja nema prirodan priljev putnika u obujmu koji bi bio dovoljan za uravnoteženje dohotka. CCIPB navodi da se od dolaska društva Ryanair u Zračnu luku te nakon promidžbenih kampanja provedenih na njegovu *web*-mjestu znatno povećao promet Zračne luke Pau.

(187) Naposljetku, komora CCIPB navodi da je odbila obnoviti Ugovor o marketinškim uslugama s društvom AMS jer su nove cijene o kojima se pregovaralo bile previsoke. Tom je odlukom dokazano da komora CCIPB nije bila spremna poslovati s društvom Ryanair po svaku cijenu.

Narušavanje tržišnog natjecanja

(188) Prema mišljenju komore CCIPB, iznosi plaćeni za marketinške usluge nisu ni na koji način utjecali na tržišno natjecanje među zračnim prijevoznicima ni među zračnim lukama. Komora CCIPB naglašava da je morala provesti promidžbenu kampanju s obzirom na to da je imala velikih teškoća u privlačenju zračnih prijevoznika jer su oni radije odlazili u obližnje zračne luke koje su atraktivnije zbog rekreativnog turizma. Komora CCIPB navodi Zračnu luku Biarritz-Anglet-Bayonne koja posluje u regiji koja je poznata po svojim plažama te Zračnu luku Tarbes-Lourdes u čijoj se blizini nalazi vjersko odredište Lourdes.

(189) CCIPB navodi da u Zračnoj luci Pau tržišno natjecanje zbog prisutnosti niskotarifnih prijevoznika nije ni na koji način utjecalo na djelatnost društva Air France, koja nije prestala rasti do 2008. kad je izbila gospodarska kriza. CCIPB, nadalje, ističe da prije dolaska društva Ryanair 2003. nijedan zračni prijevoznik nije poslovao na međunarodnoj liniji iz Zračne luke Pau te da taj dolazak nije utjecao na tržišno natjecanje u pogledu postojećih linija.

6.2.1.2 ***Ugovori o uslugama zračne luke***

(190) CCIPB podsjeća da se sve naknade zračne luke primjenjuju strogo jednako na sve korisnike te na sve zračne prijevoznike glavnog čvorišta Zračne luke Pau. CCIPB odbacuje u tom pogledu postojanje bilo kakvih diskriminirajućih praksa.

(191) S druge strane, CCIPB ne dijeli mišljenje savjetnika prema kojem se neregulirane naknade neopravdano razlikuju od jednog do drugog zračnog prijevoznika. Prema mišljenju komore CCIPB, cijene nereguliranih naknada predmet su pregovora sa svakim od zračnih prijevoznika ovisno o posebnosti njihove situacije. CCIPB iz tih argumenata zaključuje da nijedan ugovor o uslugama zračne luke koji Komisija ispituje ne sadržava nijedan element državne potpore.

6.2.1.3 ***Subvencije Zračnoj luci***

(192) CCIPB smatra da nijedna od „subvencija" koje je Zračna luka Pau primila od 2000. do 2010. te koje su obuhvaćene formalnim istražnim postupkom ne sadržava element državne potpore.

Državne subvencije

(193) Prema mišljenju komore CCIPB, subvencije u iznosu od 3,521 milijuna EUR navedene u odjeljku 4.3.1. bile su namijenjene financiranju zadataka povjerenih upraviteljima zračne luke, za koje je inače odgovorna država kao tijelo javne vlasti. Tako ti zadatci nisu gospodarske naravi i, prema tome, dotične subvencije nisu obuhvaćene područjem primjene pravila o državnim potporama.

Subvencije za opremu

(194) CCIPB smatra da subvencije za opremu koje su dodijelili Mješoviti sindikat i lokalne vlasti ne sadržavaju element državne potpore. Ti su iznosi poslužili za financiranje ulaganja koje su proveli vlasnici infrastrukture Zračne luke za njezino održavanje i unaprjeđenje, odnosno radi povećanja vrijednosti vlastite imovine. Ta su ulaganja stoga provedena samo u korist njihovih vlasnika. Tim iznosima, naprotiv, komori CCIPB nije dodijeljena nikakva gospodarska prednost jer njima nisu pokriveni troškovi upravljanja koje uobičajeno snosi CCIPB kao upravitelj Zračne luke. Ti su iznosi tek „prešli" preko komore CCIPB kojoj su, u svojstvu upravitelja objekata na javnom dobru, povjereni zadatci provedbe radova održavanja, usklađivanja s normama i unaprjeđenja.

(195) Tako je, prema mišljenju komore CCIPB, sasvim prirodno da koncedent i lokalne vlasti koji, u svojstvu vlasnika infrastrukture zračne luke, plaćaju subvencije za opremu na temelju koncesije za uporabu objekata na javnom dobru, u svrhu izvedbe radova radi usklađivanja s normama, radova održavanja i unaprjeđenja javne usluge zračne luke u cilju povećanja vrijednosti njihove imovine. Stoga je bila riječ o ulaganjima za koja je prirodno bio zadužen vlasnik objekta na javnom dobru, a ne upravitelj.

(196) Komora CCIPB napominje, usto, da će nakon isteka koncesije (krajem 2015.) morati dotične infrastrukture zračne luke u koje je uložila vratiti njihovim vlasnicima.

(197) Nadalje, dotične subvencije nisu ni na koji način narušile tržišno natjecanje s drugim obližnjim Zračnim lukama (Tarbes-Lourdes-Pyrénées i Biarritz-Anglet-Bayonne) jer su i one od svojih koncedenata primile slične subvencije.

(198) U pogledu iznosa od 38 000 EUR koji je 2003. platilo društvo Gaz de France, CCIPB napominje da ta mjera nije pripisiva državi jer ju je samostalno poduzelo društvo Gaz de France. Tom odlukom, nadalje, Zračnoj luci Pau nije dodijeljena nikakva gospodarska prednost jer je društvo Gaz de France djelovalo kao razuman privatni ulagač u tržišnom gospodarstvu. Naime, društvo Gaz de France predložilo je komori CCIPB da postavi kogeneracijsko postrojenje koje bi Zračnoj luci omogućilo da ostvari uštede energije pri grijanju i klimatiziranju te bi društvu Gaz de France omogućilo da Zračnu luku opskrbljuje plinom potrebnim za rad postrojenja.

Spojivost na temelju Odluke Komisije 2005/842/EZ

(199) CCIPB napominje da se Odluka Komisije 2005/842/EZ ([30]) (dalje u tekstu: „Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.") primjenjuje na ispitivane mjere. CCIPB ističe da su područjem primjene te Odluke, naime, obuhvaćene „*naknade za javne usluge dodijeljene zračnim lukama […] čiji je prosječni godišnji promet manji od 1 000 000 putnika za zračne luke […] tijekom dvije poslovne godine koje prethode pružanju usluge od općeg gospodarskog interesa*" te čija „*godišnja naknada za dotičnu uslugu iznosi manje od 30 milijuna EUR*" (članak 2.). Tako u pogledu komore CCIPB, koja se smatra zaduženom za pružanje javne usluge zračne luke, napominje da, ako su subvencije u korist zračne luke predstavljale potpore, te su potpore bile spojive i bile su izuzete od obveze prethodne prijave na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

Spojivost na temelju smjernica iz 2005.

(200) CCIPB podredno ističe da subvencije koje su primile Zračna luka Pau i komora CCIPB ispunjavaju kriterije spojivosti predviđene smjernicama iz 2005.

6.2.2 RYANAIR

(201) Ryanair ističe da je Komisija krivo postupila kad je Ugovore koje je komora CCIPB sklopila s društvima Ryanair i AMS spojila u jedan predmet u pogledu pretpostavljene državne potpore. Zračni prijevoznik dodaje da je studija o odnosu između društva AMS i Zračne luke Pau suprotna komercijalnom uspjehu ponude društva Ryanair, brojnim klijentima koje AMS ima (ne samo u zračnim lukama) te činjenici da se njezin model sve češće preuzima na *web*-mjestima drugih zračnih prijevoznika.

6.2.2.1 ***Izvještaj savjetnika od 30. ožujka 2011.***

(202) Ryanair osporava određene zaključke izvješća savjetnika, posebno tri sljedeće tvrdnje ([31]):

(a) „*Čini se stoga da je* web*-mjesto društva Ryanair ponajprije usporedivo s* web*-mjestima ostalih zračnih prijevoznika na kojima se općenito nalazi vrlo malo plaćenih oglasa te na kojima se zračne luke ne oglašavaju*". Ryanair smatra da je netočno tvrditi da drugi zračni prijevoznici na svojim *web*-mjestima ne nude plaćene oglase. Ryanair ističe da je ta praksa sve raširenija i da regionalne zračne luke, koje imaju slabu potražnju, sve češće smatraju *web*-mjesta niskotarifnih zračnih prijevoznika, koji su njihovi klijenti, najboljim mjestom za oglašavanje. Ryanair je i sam primjer zračnog prijevoznika koji na svojem *web*-mjestu oglašava usluge parkiranja zračne luke kategorije I. čiji je klijent.

(b) Ryanair smatra da je netočno tvrditi da zračne luke nisu usporedive s ostalim oglašivačima na njegovu *web*-mjestu jer se usluge koje zračne luke pružaju svojim putnicima ne mogu odvojiti od usluga koje Ryanair pruža svojim putnicima. Prijevoznik tvrdi da će potencijalni putnici koji vide oglas za neku zračnu luku na njegovu *web*-mjestu pridonijeti prihodu zračne luke, bilo da lete s društvom Ryanair ili ne. Ryanair stoga smatra da je situacija zračnih luka koje se oglašavaju na njegovu *web*-mjestu, suprotno mišljenju Komisije, nalik situaciji ostalih oglašivača, poput hotela ili iznajmljivača automobila.

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

([31]) Odluka o proširenju postupka, uvodna izjava 38.

(c) Prema mišljenju društva Ryanair, pogrešno je da „*savjetnik općenito dovodi u pitanje razumno ponašanje zračnih luka koje vlastiti novac troše pri zračnim prijevoznicima kako bi privukle klijente na njihove letove, dok ti dodatni putnici izravno pridonese koristi tih zračnih prijevoznika*". Ryanair smatra da činjenica da pružanje marketinških usluga donosi korist pružatelju oglasnih prostora, odnosno društvu Ryanair, ne znači da ono ne donosi korist zračnoj luci koja kupuje te usluge. Činjenica da se neka zračna luka oglašava ili ne oglašava na *web*-mjestu društva Ryanair od male je važnosti za prijevoznika jer je njegova stopa popunjenosti slična na linijama prema zračnim lukama koje su sklopile ugovor o oglašavanju s društvom AMS i na linijama prema zračnim lukama koje to nisu učinile. Ryanair dodaje da s obzirom na to da regionalne zračne luke uobičajeno nemaju dobar položaj na tržištu, za njih je oglašavanje potreba. Ryanair tvrdi i da je Komisija pogriješila kada se usredotočila na prednosti za zračnog prijevoznika s obzirom na to da se kriterijem subjekta u tržišnom gospodarstvu ne zahtijeva da se određenom mjerom ne daje nikakva prednost trećim osobama, što uključuje i pružatelje oglasnog prostora. Ryanair naglašava da se marketinški ugovori koje je AMS sklopio sa zračnim lukama razlikuju od ugovora koje je Ryanair sklopio sa zračnim lukama te da oni ne ovise o navodnoj „prednosti" koju oglas zračne luke na *web*-mjestu ryanair.com daje prijevozniku.

6.2.2.2 ***Postupanje s društvima AMS i Ryanair kao jednim korisnikom***

(203) Ryanair smatra da su Ugovor o uslugama zračne luke koji je komora CCIPB sklopila s društvom Ryanair i marketinški ugovor koji je sklopila s društvom AMS različiti i zasebni te da se odnose na različite usluge te da nikakva poveznica među njima ne opravdava činjenicu da ih se smatra jednim izvorom „mjera". Prema njegovu mišljenju, komora CCIPB, u svojstvu kupca promidžbenih usluga, imala je koristi od ugovora s društvom AMS koji nisu bili namijenjeni povećanju stope popunjenosti ni prinosa prijevoznika na linijama kojima upravlja.

6.2.2.3 ***Državna sredstva i nepostojanje pripisivosti***

(204) Ryanair osporava da odluke koje je donio CCIPB mogu biti pripisive državi i tvrdi da ugovori koje je potonji sklopio s društvima Ryanair i AMS nisu doveli do prijenosa sredstava francuske države.

(205) Ryanair tvrdi da komora CCIPB nije ogranak francuske države te da bi se pripisivost mogla utvrditi samo da je CCIPB javni poduzetnik i da je pod kontrolom francuske države. Zračni prijevoznik smatra da Komisija treba ispitati ulogu javnih tijela u odlukama koje je komora CCIPB donijela u pogledu društava Ryanair i AMS.

(206) Nadalje, Ryanair se poziva na sudsku praksu francuskih sudova na temelju koje smatra da su trgovačke i industrijske komore izvorni subjekti koji se odlikuju njihovom dvostrukom prirodom te da ih je potrebno svrstati u kategoriju „javnih gospodarskih ustanova".

(207) Kada je riječ o sudjelovanju države u postupku odlučivanja, Ryanair smatra da je državu potrebno obavijestiti samo o određenim odlukama i isključivo *a posteriori*.

6.2.2.4 ***Poslovni plan***

(208) Ryanair smatra da nepostojanje poslovnog plana na dan sklapanja Ugovora iz 2005. ne može poslužiti kao dokaz da ugovori nisu bili u skladu s kriterijem subjekta u tržišnom gospodarstvu.

6.2.2.5 ***Primjedbe društva Ryanair od srijede 10. travnja 2013.***

(209) Ryanair je 10. travnja 2013. Komisiji proslijedio dva dokumenta koje je sastavilo društvo Oxera i analizu koju je proveo profesor Damien P. McLoughlin.

Prvi dokument društva Oxera – Definicija referentne tržišne vrijednosti u usporednoj analizi u svrhu testova ulagača u tržišnom gospodarstvu. Predmeti državne potpore povezani s društvom Ryanair, dokument za Ryanair 9. travnja 2013. sastavilo društvo Oxera

(210) Oxera smatra pogrešnom metodu Komisije na temelju koje je prihvaćala samo referentne zračne luke koje su se nalazile u prihvatnom području Zračne luke koja je bila predmet ispitivanja.

(211) Oxera ističe da državne potpore dodijeljene okolnim zračnim lukama nisu utjecale na referentne tržišne cijene dobivene od referentnih zračnih luka. Stoga je primjenom kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu moguće pouzdano procijeniti referentnu tržišnu vrijednost.

(212) Naime:

(a) referentne analize učestalo se rabe u pogledu kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu koje su se provodile i u drugim područjima, osim državne pomoći;

(b) poduzetnici jedni drugima utječu na odluke samo ako su njihovi proizvodi međusobno zamjenjivi ili ako se međusobno dopunjuju;

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

(d) čak i kad su zračne luke suočene s konkurencijom javnih zračnih luka u istom prihvatnom području, ima razloga vjerovati da je njihovo ponašanje u skladu s kriterijem subjekta u tržišnom gospodarstvu (na primjer, ako privatni sektor ima veliki tržišni udjel ili ako se zračnom lukom upravlja na privatnoj razini);

(e) zračne luke koje poštuju kriterij subjekta u tržišnom gospodarstvu neće utvrditi cijene niže od graničnog troška.

Drugi dokument društva Oxera – Načela analize profitabilnosti na testovima u pogledu kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu. Predmeti državne potpore povezani s društvom Ryanair, dokument za Ryanair 9. travnja 2013. sastavilo društvo Oxera

(213) Društvo Oxera tvrdi da su u analizi profitabilnosti koju je provelo u okviru svojih izvješća podnesenih Komisiji praćena načela koja bi primjenjivao razborit subjekt u privatnom sektoru te koja odražavaju pristup iz prethodnih odluka Komisije.

(214) Načela analize profitabilnosti jesu sljedeća:

(a) ocjena se provodi u etapama;

(b) poslovni plan ex ante nije nužan;

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

(d) potrebno je uzeti u obzir samo prihode povezane s gospodarskom djelatnošću aktivne zračne luke;

(e) potrebno je uzeti u obzir ukupno trajanje ugovora, uključujući eventualna produljenja;

(f) potrebno je ažurirati buduće financijske tokove radi procjene profitabilnosti ugovora.

(215) Potrebno je, na temelju procjena unutarnje stope profitabilnosti ili mjera temeljenih na neto sadašnjoj vrijednosti, procijeniti dodatnu profitabilnost ostvarenu na temelju ugovora koje je Ryanair sklopio sa zračnim lukama.

Analiza profesora Damiena P. McLoughlina – Konsolidacija marke: zašto i kako male marke moraju ulagati u marketing, dokument sastavljen 10. travnja 2013. za društvo Ryanair

(216) Cilj je dokumenta iznijeti komercijalnu logiku kojom je objašnjeno zašto se regionalne zračne luke odlučuju od društva AMS zakupiti oglasni prostor na *web*-mjestu ryanair.com.

(217) Postoje brojne zračne luke koje su vrlo solidne, dobro poznate i često posjećene. Slabiji konkurenti moraju prevladati statično ponašanje potrošača pri kupnji kako bi razvili svoju djelatnost. Manje regionalne zračne luke moraju naći način za trajno prenošenje poruke o njihovoj marci što široj javnosti. Tradicionalni oblici marketinške komunikacije zahtijevaju troškove koja se njihovim sredstvima ne mogu pokriti.

(218) Oglašavanje putem društva AMS:

(a) pruža mogućnost obraćanja velikom broju osoba koje već namjeravaju kupiti putovanje;

(b) stvara relativno malo troškova (cijena po komercijalnim stopama za internetsku komunikaciju);

(c) omogućuje komunikaciju na mjestu kupnje;

(d) omogućuje kreativno oglašavanje.

6.2.2.6 ***Primjedbe društva Ryanair od 20. prosinca 2013.***

(219) Ryanair je 20. prosinca 2013. iznio primjedbe na plaćanja izvršena u korist društva AMS. Ryanair osporava preliminarnu ocjenu Komisije prema kojoj isplate društvu AMS predstavljaju troškove zračne luke, s obzirom na to da tim pristupom nije uzeta u obzir vrijednost usluga koje je AMS pružio Zračnoj luci. Osim toga, Ryanair smatra da je za potrebe analize kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu potrebno razlikovati kupnju marketinških usluga po tržišnim cijenama i dotični Ugovor između Zračne luke i zračnog prijevoznika.

(220) Kako bi potkrijepio svoju argumentaciju, Ryanair je iznio analizu u kojoj su uspoređene cijene društva AMS i cijene sličnih usluga koje su ponuđene na drugim *web*-mjestima o putovanjima ([32]). Tom je analizom zaključeno da su cijene društva AMS manje od prosjeka, odnosno da su u sredini raspona cijena koje fakturiraju referentna *web*-mjesta.

(221) Prema mišljenju društva Ryanair, to pokazuje da su cijene društva AMS u skladu s tržišnim cijenama i da je odluka javne zračne luke da kupi usluge društva u skladu s kriterijem subjekta u tržišnom gospodarstvu. Osim toga, Ryanair navodi dokaze o uslugama pruženima zračnim lukama na temelju Ugovora s društvom AMS u svrhu dokazivanja vrijednost tih usluga u zračnim lukama.

(222) Prema mišljenju društva Ryanair, ako bi Komisija ustrajala na tome da se ti ugovori društva AMS i ugovori o uslugama zračne luke društva Ryanair podvrgnu samo jednom kriteriju subjekta u tržišnom natjecanju (pristup koji Ryanair osporava), ne bi trebalo podcijeniti vrijednosti usluga koje je AMS pružio zračnim lukama.

(223) Osim toga, Ryanair se poziva na zaključke raznih izvješća kojima se potvrđuje da on raspolaže jakom paneuropskom markom koja može pridonijeti vrijednosti tih promidžbenih usluga.

6.2.2.7 ***Primjedbe društva Ryanair od 17. siječnja 2014.***

(224) Ryanair je podnio izvješće svojeg gospodarskog savjetnika o načelima koja je, prema mišljenju zračnog prijevoznika, bilo potrebno primijeniti na kriterij profitabilnosti subjekta u tržišnom gospodarstvu kojim su istodobno pokriveni ugovori o uslugama zračne luke sklopljeni između društva Ryanair i zračnih luka te ugovori o marketinškim uslugama između društva AMS i tih istih zračnih luka ([33]). Ryanair naglašava da to nikako ne dovodi u pitanje njegovo stajalište prema kojem je na Ugovore društva AMS i Ugovore o uslugama zračne luke trebalo odvojeno primijeniti kriterij subjekta u tržišnom gospodarstvu.

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

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

([32]) Oxera, „*Are prices set by AMS in line with the market rate?*”, sastavljeno 20. prosinca 2013. za društvo Ryanair.
([33]) Oxera, „*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*”, sastavljeno 17. siječnja 2014. za društvo Ryanair.

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

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

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

6.2.3 AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) AMS izjavljuje da on nije primio državne potpore te da se komora CCIPB prema njemu odnosila u skladu s kriterijem subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(231) AMS ističe da su iznosi koje je komora CCIPB platila društvu AMS za marketinške usluge koje su odgovarale tržišnim cijenama za usluge koje su za zračnu luku imale stvarnu vrijednost.

(232) AMS tvrdi da su sve tri sljedeće tvrdnje navedene u izvješću savjetnika, kao što su iznesene u odluci o proširenju postupka, pogrešne iz sljedećih razloga:

(a) *„Čini se da je web-mjesto društva Ryanair usporedivo s* web*-mjestima drugih zračnih prijevoznika koji općenito ne nude plaćene oglase i na kojima se zračne luke ne oglašavaju”* – AMS smatra da nije točno tvrditi da drugi zračni prijevoznici na svojim *web*-mjestima ne nude plaćene oglase. Prema mišljenju društva, upravo je to slučaj, ali samo zato jer je *web*-mjesto ryanair.com predvodnik u tom području. AMS ističe da se *web*-mjesto društva Ryanair izdvaja interesom koji su mu oglašivači iskazali zbog njegove popularnosti. AMS napominje da su zračnim lukama oglasi na *web*-mjestu ryanair.com posebno zanimljivi jer su savršeno usmjereni na potencijalne putnike, jer omogućuju povećanje nezrakoplovnih prihoda te povećavaju međunarodni ugled zračne luke.

(b) *„Zračne se luke ne mogu usporediti s ostalim potencijalnim oglašivačima na web-mjestima zračnih prijevoznika, poput društva Ryanair, jer se usluge koje zračna luka pruža putnicima društva Ryanair ne mogu odvojiti od usluga koje pruža sam zračni prijevoznik, za razliku od ostalih usluga, posebno smještaja ili najma automobila”* – AMS tvrdi da su usluge koje zračne luke pružaju putnicima (poput maloprodaje, parkirališta, restorana itd.) lako odvojive od usluga koje Ryanair pruža putnicima. AMS dodaje da je činjenica da usluge koje zračna luka pruža putnicima jesu ili nisu „povezane” s uslugama koje pruža Ryanair ne otklanja zanimanje zračne luke za takvim oglašavanjem. Prema mišljenju društva AMS, isto se obrazloženje primjenjuje na privatne zračne luke koje plaćaju usluge društva te na hotele i društva za najam automobila koji su partneri društva Ryanair, a čije se usluge mogu jednako tako ocijeniti kao da jesu (ili nisu) povezane s uslugama društva Ryanair.

(c) *„Nije razumno da zračne luke troše vlastita sredstva pri zračnim prijevoznicima kako bi potaknule putnike da lete tim prijevoznicima do odredišta tih istih zračnih luka, uzevši u obzir činjenicu da ti dodatni putnici donose izravnu prednost dotičnim zračnim prijevoznicima”* – AMS ističe da se zračne luke oglašavaju na *web*-mjestu ryanair.com jer žele povećati broj putnika u dolasku koji stvaraju veće nezrakoplovne prihode zračne luke. AMS dodaje, nadalje, da zračne luke imaju potrebu oglašavati se kako bi utvrdile svoj ugled na međunarodnoj razini te kako bi taj oglas bio sličan oglasima velikih multinacionalnih poduzetnika, kao što su Coca-Cola, McDonald's, Nike itd. Prema njegovu mišljenju, činjenica da se zračna luka oglašava ili ne oglašava na *web*-mjestu društva Ryanair od male je važnosti za prijevoznika jer se time ne mijenja ukupan broj putnika i, u svakom slučaju, činjenica da Ryanair može ostvariti prednost od oglasa neke zračne luke na *web*-mjestu ryanair.com ili ne nema komercijalnu važnost za zračnu luku.

(233) AMS naglašava da nema razloga dovoditi u pitanje komercijalnu logiku odluke koju je donijela zračna luka o oglašavanju na *web*-mjestu ryanair.com jer se te usluge pružaju po tržišnim cijenama. Dodaje da regionalne zračne luke imaju potrebu za takvom vrstom oglašavanja kako bi se održale i napredovale.

(234) AMS smatra da se oglašavanjem na *web*-mjestu društva Ryanair može povećati broj putnika u dolasku koji mogu više pridonijeti stvaranju nezrakoplovnih prihoda zračne luke od putnika u odlasku koji lete u inozemstvo. Iz toga zaključuje da je primjerenije postaviti komercijalni oglas na *web*-mjestu društva Ryanair radi privlačenja putnika u dolasku nego staviti oglas u novine ili druge medije koji bi bili usmjereni na lokalne putnike.

(235) AMS navodi da se smjernice iz 2005. ne primjenjuju na odnos između zračne luke i pružatelja marketinških usluga te činjenica da je društvo majka društva AMS zračni prijevoznik nije dovoljna da bi smjernice postale primjenjive.

6.3 *PRIMJEDBE KOJE SU IZNIJELE TREĆE ZAINTERESIRANE OSOBE NAKON OBJAVE U* SLUŽBENOM LISTU EUROPSKE UNIJE *POZIVA DRŽAVAMA ČLANICAMA I TREĆIM ZAINTERESIRANIM OSOBAMA DA IZNESU SVOJE PRIMJEDBE NA PRIMJENU NOVIH SMJERNICA NA PREDMETE KOJI SU U POSTUPKU*

6.3.1 AIR FRANCE

(236) Air France osporava primjenu novih smjernica na predmete o operativnim potporama zračnim lukama, čak i kad su te potpore plaćene prije njihove objave, iz različitih razloga:

(a) Prema mišljenju društva Air France, riječ je o retroaktivnoj primjeni novih smjernica koje pogoduju nemoralnim dionicima, opravdavajući postupke koji nisu bili u skladu s pravilima koja su bila na snazi kad su se te potpore provele. U suprotnom slučaju, tim bi se pristupom kažnjavali dionici koji su se uskladili sa smjernicama iz 2005. tako što nisu primili javna sredstva.

(b) Air France ističe, usto, da je primjena novih smjernica na operativne potpore dodijeljene zračnim lukama prije njihova stupanja na snagu suprotna općim pravnim načelima i europskoj sudskoj praksi.

(237) Air France tvrdi da se novim smjernicama pogoduje novim upraviteljima na štetu prethodnih upravitelja. Naime, omogućivanjem novim zračnim prijevoznicima da plate samo inkrementalne troškove povezane s njihovom djelatnošću, smjernicama se diskriminiraju prethodni upravitelji zračne luke koji su snosili veće naknade.

(238) Naposljetku, Air France podsjeća da, ako se može činiti da je teoretski lako ispuniti uvjet nediskriminirajućeg pristupa infrastrukturi zračne luke, u praksi je sasvim drugačije jer su određeni poslovni modeli namjerno stavljeni u nepovoljan položaj.

6.3.2 CCIPB

(239) Komora CCIPB upućuje na svoje prethodne primjedbe te dostavlja analizu u kojoj je objašnjeno zašto su subvencije za „opremu”, ako ih se smatra operativnim potporama u njezinu korist, u skladu s odredbama odjeljka 5.1.2. novih smjernica koje dopuštaju retroaktivno odobravanje operativnih potpora plaćenih zračnim lukama nakon stupanja smjernica na snagu.

6.3.3 TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

(240) Ova nevladina organizacija iznijela je primjedbe u kojima kritizira nove smjernice te dotadašnje odluke Komisije u području zrakoplovstva zbog njihovih navodnih štetnih posljedica na okoliš.

7. **PRIMJEDBE FRANCUSKE**

7.1 *PRIMJEDBE KOJE JE IZNIJELA FRANCUSKA NAKON POKRETANJA FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA*

7.1.1 UGOVOR O USLUGAMA ZRAČNE LUKE IZ 2005.

(241) Francuska ističe da su Ugovoru o uslugama zračne luke iz 2005. navedeni cjenovni uvjeti zračne luke koji su javni i primjenjuju se jednako na sve prijevoznike koji posluju u Zračnoj luci.

(242) Kada je riječ o naknadama za parkiranje, cjenovnom uredbom Zračne luke predviđeno je da se ta naknada naplaćuje tek kad je zrakoplov u Zračnoj luci parkiran dulje od dva sata. Stoga, prema mišljenju Francuske, kako se zrakoplovi kojima upravlja društvo Ryanair zadržavaju na tlu uglavnom 25 minuta, uobičajeno je da se tom prijevozniku najčešće ne naplaćuje naknada za parkiranje.

(243) Usto, u pogledu naknade za rasvjetu, ona se naplaćuje samo kad se rasvjeta rabi (odnosno noću ili u slučaju loše vidljivosti). Prema mišljenju Francuske, s obzirom na to da se letovi društva Ryanair provode samo danju, oni ne zahtijevaju uslugu rasvjete pa se ni odgovarajuća naknada ne naplaćuje.

7.1.2 PRISTOJBA CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA

(244) Francuska pobliže objašnjava pristojbu zračne luke, opisanu u odjeljku 4.3.2., i pristojbu civilnog zrakoplovstva.

(245) Pristojbu civilnog zrakoplovstva, predviđenu člankom 302.a K Općeg poreznog zakonika, država naplaćuje zračnim prijevoznicima te je namijenjena financiranju zadataka opće uprave za civilno zrakoplovstvo koji se ne financiraju naknadama za pružene usluge. Ta se pristojba utvrđuje prema broju putnika te tonaži tereta i pošte koji se prevoze iz Francuske. Njezina cijena unutar Zajednice utvrđuje se na temelju prethodno navedenog članka te je jednaka na cijelom francuskom državnom području. Država utvrđuje iznos pristojbe te je naplaćuje, a upravitelji zračnih luka nisu uključeni u taj proces.

7.1.3 UGOVOR KOJI JE KOMORA CCIPB SKLOPILA S DRUŠTVOM AMS

(246) Kada je riječ o Ugovoru koji je komora CCIPB sklopila s društvom AMS, na kojem se temelji postupak prijave, francuska tijela napominju da je tim Ugovorom uređeno da AMS raspolaže ekskluzivnom licencom za pružanje marketinških usluga na *web*-mjestu za putovanja www.ryanair.com. Francuska napominje da se na tom *web*-mjestu nude i usluge zračne luke s polaskom iz brojnih europskih zračnih luka.

(247) Francuska zamjećuje da je komora CCIPB dostavila dokumentaciju koja je dio komercijalne ponude *web*-mjesta www.voyages-sncf.com na kojem se pružaju usluge koje su vrlo slične onima koje su predmet Ugovora s društvom AMS. Vrijednost tih usluga procijenjena je na iznos od […] EUR bez poreza odnosno […] EUR sa svim porezima, što je slično iznosu koji obračunava društvo kći društva Ryanair.

(248) Francuska smatra da su se i ostale karakteristike Ugovora trebale uzeti u obzir, posebno:

— ugovorni rok od pet godina,

— uvjete sklapanja Ugovora, posebno nepostojanje prethodnog natječajnog postupka u pogledu nabave usluga u trgovačkog sektoru,

— detaljna pravila utvrđivanja cijene marketinških usluga, koja su *a priori* utvrđena paušalno, a ne *a posteriori* ovisno o internetskim statistikama prometa na *web*-mjestu www.ryanair.com,

— odredbe o ekskluzivnosti u pogledu pružanja povezanih usluga (najam vozila, smještaj) kojima su pristup imali samo poduzetnici s kojima je Ryanair sklopio komercijalne ugovore.

7.2 *OPASKE FRANCUSKE NA PRIMJEDBE KOJE SU IZNIJELE TREĆE ZAINTERESIRANE OSOBE NAKON POKRETANJA FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA*

(249) Francuska nije željela komentirati primjedbe koje su iznijele treće zainteresirane osobe nakon pokretanja formalnog istražnog postupka.

7.3 *OPASKE KOJE JE IZNIJELA FRANCUSKA NAKON PROŠIRENJA FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA*

7.3.1 NAVODNE POTPORE DODIJELJENE ZRAČNIM PRIJEVOZNICIMA

(250) Francuska smatra da je Ugovore o uslugama zračne luke i Ugovore o marketinškim uslugama potrebno ocjenjivati zajedno u pogledu svakog promatranog razdoblja u svrhu utvrđivanja postojanja gospodarske prednosti.

(251) Francuska smatra, nadalje, da je potrebno zajedno ocijeniti ponašanje komore CCIPB u cjelini, ponašanje komore CCIPB kao upravitelja Zračne luke te ponašanje države ili drugih javnih tijela koja nadziru upravitelja Zračne luke ili sudjeluju u njezinu financiranju, u okviru njihova odnosa s društvima Ryanair i AMS u svrhu primjene kriterija privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(252) Francuska napominje, međutim, da se razmatranja na koja se javna tijela oslanjaju pri sudjelovanju u određenim financiranjima ne temelje samo na kriterijima profitabilnosti Zračne luke, nego i, šire, na gospodarskim i društvenim učincima djelatnosti zračne luke na regiju koji nisu uzeti u obzir u obrazloženju privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(253) Francuska se u tom pogledu poziva na dvije studije o utjecaju prometa prijevoznika Ryanair koje je 2005. i 2011. provela komora CCIPB. Tim su studijama dokazani značajni gospodarski učinci zračne linije na regiju.

(254) Kada je riječ o sumnjama koje je Komisija iznijela u odluci o proširenju postupka u pogledu spojivosti s unutarnji tržištem eventualnih mjera poduzetih u okviru Ugovora sklopljenog 2003. s društvom Ryanair i Ugovora iz 2005., Francuska podsjeća da je ona sama u siječnju 2007. prijavila taj predmet kako bi izrazila svoje sumnje i od Komisije dobila, u pogledu sustava državnih potpora Zajednice, odluku o regularnosti mjera potpora eventualno dodijeljenih Ugovorima iz 2005. U tom kontekstu, Francuska se ne smatra sposobnom dokazati spojivost.

(255) Francuska potvrđuje važan učinak djelatnosti zračnih prijevoznika koje je financirala komora CCIPB na regionalni gospodarski razvoj. Francuska iz toga, ipak, ne može zaključiti da su one spojive s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a ili u skladu s pravilima primjenjivima na usluge od općeg gospodarskog interesa.

7.3.2 FINANCIJSKI DOPRINOSI ZRAČNOJ LUCI

(256) Kada je riječ o postojanju državne potpore u obliku financijskih doprinosa Zračnoj luci Pau, Francuska smatra da se za tu Zračnu luku, kao i za većinu zračnih luka jednake veličine, odluke o ulaganjima javnih tijela ne temelje na izravnom doprinosu koji plaća koncesionar, nego na gospodarskim i društvenim učincima koje djelatnost zračne luke ima na regiju.

(257) Francuska se, nadalje, poziva na zakonsku odredbu o financiranju zadataka sigurnosti i zaštite koja je opisana u odjeljku 4.3.2. Francuska smatra da je tom odredbom isključena svaka prekomjerna naknada troškova koje snose upravitelji zračnih luka za izvršenje zadataka sigurnosti i zaštite koji su dio državnih zadataka. Tako se, prema mišljenju Francuske, iznosi koje je država platila za pokrivanje troškova zaštite (osoblje i oprema ili vatrogasna vozila, suzbijanje opasnosti od naleta životinja, ograde) i sigurnosti (osoblje i oprema namijenjeni nadzoru putnika i njihove prtljage) ne mogu izjednačiti s državnim potporama.

7.4 *OPASKE FRANCUSKE NA PRIMJEDBE KOJE SU IZNIJELE TREĆE ZAINTERESIRANE OSOBE NAKON PROŠIRENJA FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA*

(258) Francuska nije željela komentirati primjedbe koje su iznijele treće zainteresirane osobe nakon proširenja formalnog istražnog postupka.

7.5 *OPASKE FRANCUSKE NA PRIMJENU NOVIH SMJERNICA NA OVAJ PREDMET*

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

(260) Francuska tvrdi, međutim, da će se potpore za ulaganje ocjenjivati oštrije nego prije novih smjernica jer su potonjima predviđeni najveći dopušteni intenziteti potpora ovisno o veličini zračne luke.

7.6 *OPASKE FRANCUSKE NA PRIMJEDBE KOJE SU IZNIJELE TREĆE ZAINTERESIRANE STRANE NA PRIMJENU NOVIH SMJERNICA NA OVAJ PREDMET*

(261) Francuska nije željela komentirati primjedbe koje su iznijele treće zainteresirane osobe na primjenu novih smjernica na ovaj predmet.

8. **OCJENA**

(262) Za potrebe ocjene dotičnih mjera potrebno je razlikovati potencijalne potpore dodijeljene zračnim prijevoznicima (odjeljak 8.1. ove Odluke) i potencijalne potpore dodijeljene upravitelju Zračne luke Pau u obliku financijskih doprinosa (odjeljak8.2. ove Odluke).

8.1 *MJERE U KORIST ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA*

8.1.1 POSTOJANJE POTPORE U SMISLU ČLANKA 107. STAVKA 1. UFEU-A

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

(264) Da bi se neka mjera smatrala državnom potporom, potrebno je kumulativno ispunjavati sljedeće uvjete: (1.) dotična mjera je financirana državnim sredstvima te je pripisiva državi, (2.) donosi gospodarsku prednost, (3.) ta je prednost selektivna, (4.) dotična mjera narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje te može utjecati na trgovinu među državama članicama i (5.) korisnik je poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, čime se podrazumijeva da obavlja gospodarsku djelatnost.

8.1.1.1 ***Državna sredstva iz ugovora koje je CCIPB sklopio sa zračnim prijevoznicima u razdoblju koje se ispituje***

(265) Ugovori o marketinškim uslugama i ugovori o uslugama zračne luke sklopljeni su između zračnih prijevoznika, s jedne strane, i komore CCIPB, s druge strane.

(266) Trgovačke i industrijske komore javne su ustanove u smislu francuskog prava. U skladu s verzijom članka L710-1 Trgovačkog zakonika koja je trenutno na snazi, „*ustanove ili komore na razini departmana dio su mreže trgovačkih i industrijskih komora te svaka od njih, u svojstvu posredničkog tijela države, ima svoju ulogu u zastupanju interesa industrije, trgovine i usluga pred javnim ili stranim tijelima. Osiguravanjem posredništva između različitih dotičnih dionika, one svoju djelatnost izvršavaju ne dovodeći u pitanje zadatke zastupanja koji su povjereni strukovnim i međustrukovnim organizacijama na temelju zakonskih ili podzakonskih odredbi na snazi, a ni zadatke koje vode regionalne vlasti u okviru njihovog slobodnog upravljanja. Mreža komore na razini departmana i sve njezine ustanove pridonose gospodarskom razvoju, atraktivnosti i prostornom planiranju te podršci poduzetnicima i njihovim udruženjima ispunjavajući, u uvjetima predviđenima odlukom, sve zadatke od općeg interesa potrebne za ispunjenje tih zadataka*”.

(267) Istom je odredbom propisano sljedeće:

„U tom pogledu sve ustanove ili komore na razini departmana koje tvore mrežu mogu, poštujući eventualne sektorske sheme koje se na njih primjenjuju, osigurati sljedeće:

1. zadatke od općeg interesa koji su joj povjereni zakonom ili propisima;

2. zadatke potpore, pomoći, povezivanja i savjetovanja pri osnivačima i kupcima poduzetnika te pri poduzetnicima, u skladu sa zakonskim i podzakonskim odredbama koje su na snazi u području prava tržišnog natjecanja;

3. zadatke potpore i savjetovanja u svrhu međunarodnog razvoja poduzetnika i istraživanja njihove proizvodnje u partnerstvu s Francuskom agencijom za međunarodni razvoj poduzetnika;

4. zadatke u svrhu početnog i trajnog stručnog osposobljavanja putem, posebno, javnih i privatnih obrazovnih ustanova koje je on/ona osnovao/osnovala, kojom upravlja ili koju financira;

5. zadatak osnivanja i upravljanja opremom, posebno luka i zračnih luka;

6. zadatke trgovačke prirode koje im je povjerila javna osoba ili koji su se pokazali potrebnima za ispunjenje njezinih drugih zadataka;

7. sve zadatke davanja stručnog mišljenja, savjetovanja ili izrade svih studija koje zatraže javna tijela o pitanjima industrije, trgovine, usluga, gospodarskog razvoja, stručnog osposobljavanja ili prostornog planiranja, ne dovodeći u pitanje poslove koje bi on ili ona mogao/mogla pokrenuti”.

(268) U članku L710-1 Trgovačkog zakonika navedeno je sljedeće: „*Zajednica francuskih trgovačkih i industrijskih komora, regionalne trgovačke i industrijske komore, lokalne trgovačke i industrijske komore te međukonzularne skupine javne su ustanove*

pod državnim nadzorom kojima upravljaju izabrani voditelji poduzeća".

(269) Ta se zakonodavna odredba mijenjala tijekom ispitivanog razdoblja, odnosno od 2003. do 2010. Međutim, temeljna načela nisu se mijenjala. Naime, tijekom sveg tog razdoblja trgovačke i industrijske komore, poput komore CCIBP, ostale su javne zakonski utemeljene ustanove, kojima upravljaju izabrani voditelji poduzeća i koje su pod državnim nadzorom. S druge strane, s obzirom na to da su posrednička tijela države, njihov razlog postojanja i prvi cilj jesu (prema odredbama članka L710-1 Trgovačkog zakonika) ispunjenje svih zadataka od općeg interesa koje su im povjerene zakonom, odnosno uglavnom zastupanje interesa industrije, trgovine i usluga pred javnim tijelima, podrška lokalnim poduzetnicima te razvoj atraktivnosti i prostorno planiranje. Industrijske i trgovačke djelatnosti trgovačkih i industrijskih komora povezane su s izvršavanjem njihovih zadataka od općeg interesa te su osmišljene kako bi sudjelovale u njihovoj provedbi.

(270) Nadalje, potrebno je napomenuti da su nacionalnim zakonodavstvom predviđena posebna detaljna pravila za financiranje koja se odnose na trgovačke i industrijske komore, posebno u članku L710-1 Trgovačkog zakonika. Sredstva trgovačkih i industrijskih komora tako se uglavnom sastoje od poreznih prihoda (pristojba za troškove trgovačkih i industrijskih komora utvrđena člankom 1600. Općeg poreznog zakonika), subvencija ili sredstava iz djelatnosti osposobljavanja i upravljanja prijevoznim infrastrukturama. Tako se trgovačke i industrijske komore pri pokrivanju troškova ne trebaju oslanjati samo na svoje trgovačke prihode. Time je potkrijepljen zaključak prema kojemu su industrijske i trgovačke djelatnosti trgovačkih i industrijskih komora povezane s izvršavanjem njihovih zadataka od općeg interesa te da su osmišljene kako bi sudjelovale u njihovoj provedbi.

(271) Francuska je potvrdila taj zaključak u pogledu komore CCIPB. Tako je tvrdila sljedeće: „*Zakonski zastupnik interesa 13 000 lokalnih poduzetnika, komora CCI Pau Béarn njihov je glasnogovornik pred javnim tijelima i lokalnim vlastima. […] U okviru tih zadataka, sasvim je razumno smatrati upravljanje Zračnom lukom Pau Pyrénées sredstvom rasta i razvoja gospodarske djelatnosti njezina podneblja. […] Iz toga proizlazi da trgovačke i industrijske komore imaju zakonski zadatak od općeg interesa koji se odnosi na gospodarski razvoj i unaprjeđenje atraktivnosti tog podneblja. Iz prethodno navedenih odredaba vidljivo je i da je tim zadatkom obuhvaćeno upravljanjem opremom zračnih luka*".

(272) Francuska je dodala sljedeće: „*Trgovačke i industrijske komore redovno vode i financiraju lobiranja u korist atraktivnosti njihove regije te promidžbe nove opreme. Te komore vode i posebne turističke promidžbene radnje sudjelujući u raznim strukturama na razini regije i departmana u tom području, posebno putem turističkih odbora na razini regija i departmana koji su predviđeni člancima L131-4 i L132-3 Turističkog zakonika […]. Za potrebe razvoja atraktivnosti neke regije potrebno je istodobno poduzeti cijeli niz radnji kako bi se privukao kapital, tržišta, poduzetnici, talenti, studenti i turisti od kojih žive poduzetnici i regija. Atraktivnost se dobiva i otvaranjem prema inozemstvu. Niskotarifni zračni prijevoznici mogu svojim* web-*mjestima sudjelovati u tom razvoju. Naposljetku, sami stanovnici regije mogu zahtijevati nove linije, raznoliku ponudu i, konkretnije, 'niskotarifne' usluge kako bi bili jednostavnije i povoljnije povezani s Europom*".

(273) Tim je tvrdnjama nedvosmisleno dokazano da se ključni cilj i razlog postojanja komore CCIPB temelje na služenju interesima svih lokalnih poduzetnika i doprinosu gospodarskom razvoju i atraktivnosti podneblja, kao i kada je riječ o svim drugim trgovačkim i industrijskim komorama. U prethodno navedenim tvrdnjama Francuske navedeno je i da se trgovačka i industrijska komora, poput komore CCIPB, pri trgovačkoj djelatnosti, poput upravljanja Zračnom lukom Pau, ne vodi izgledima za profitabilnost, nego djeluje u svrhu potrebnog sudjelovanja u zadatcima od općeg interesa za koje je taj subjekt zakonom ovlašten. Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 142., komora CCIPB sebe smatra javnom vlašću čiji cilj nije ostvariti dobit.

(274) S obzirom na prethodno izneseno, trgovačke i industrijske komore, poput komore CCIPB, moraju se smatrati javnim tijelima čije se sve odluke, kao i odluke središnje državne uprave ili javnih vlasti, moraju smatrati „pripisivima državi" u smislu sudske prakse o državnim potporama ([34]), a čija sredstva predstavljaju državna sredstva ([35]). U tom je pogledu malo važno što trgovačkim i industrijskim komorama upravljaju osobe koje su izglasali trgovci, direktori poduzeća ili zastupnici poduzeća, a ne dužnosnici koje su imenovala druga javna tijela. Naime, čak i članove nacionalnog parlamenta izglasavaju svi građani koji imaju pravo glasa. Međutim, oni predstavljaju ustavnu vlast svake demokratske države čije su odluke nužno pripisive državi.

([34]) Vidjeti na primjer presudu od 21. ožujka 1991. u predmetu C-303/88, Italija protiv Komisije, Zb., str. I-1433., t. 11. i presudu od 12. prosinca 1996. u predmetu T-358/94, nacionalni prijevoznik Air France protiv Komisije, t. od 58. do 61.

([35]) Vidjeti u tom pogledu Odluku Komisije od 14. srpnja 2004. u predmetu C 25/2004 *Njemačka – DVB T in Berlin-Brandenburg*, uvodna izjava 20.

(275) Situacija trgovačkih i industrijskih komora razlikuje se od situacije javnih poduzetnika u pogledu kojih je Sud u presudi *Stardust Marine* ([36]) izjavio sljedeće: „*Naime, čak i ako je država u položaju nadzora javnog poduzetnika i izvršenja dominantnog utjecaja na njegove radnje, stvarno se izvršenje tog nadzora u određenom slučaju ne može automatski pretpostaviti. Javni poduzetnik može djelovati manje ili više neovisno s obzirom na stupanj autonomije koji mu je država ostavila. […] Stoga sama činjenica da je javni poduzetnik pod državnim nadzorom nije dovoljna da bi se mjere koje je taj poduzetnik poduzeo, poput dotičnih mjera financijske potpore, pripisale državi. Valja ispitati i je li potrebno javna tijela smatrati uključenima na bilo koji način u usvajanje tih mjera*".

(276) Naime, ako je mjeru poduzeo privatni poduzetnik, čiji je cilj provesti gospodarsku djelatnost, potrebno je utvrditi jesu li javna tijela koja nadziru tog poduzetnika, na primjer zbog udjela u kapitalu koji imaju u tom poduzetniku, uključena u dotičnu mjeru. Situacija trgovačke i industrijske komore razlikuje se jer je taj subjekt dio javne uprave ili „posredničko tijelo države" ili „javna vlast" i stoga je javno tijelo osnovano zakonom u svrhu ispunjenja općih interesa. Stoga, kako bi se utvrdilo je li odluka trgovačke i industrijske komore pripisiva državi, nije potrebno utvrditi je li javno tijelo (na primjer, država u strogom smislu riječi ili druge javne vlasti) bilo uključeno u dotičnu odluku. Zapravo, takvom je odlukom nužno ispunjen uvjet pripisivosti.

(277) Taj je pristup Komisija već usvojila u svojoj praksi donošenja odluka. Stoga je Komisija u pogledu Trgovačke i industrijske komore Var tvrdila sljedeće: „*u pogledu njezina statusa javne ustanove uređene francuskim pravom, ona svoju djelatnost obavlja na određenom zemljopisnom području, njome upravljaju izabrani članovi te ona raspolaže poreznim sredstvima koje prima od poduzetnika upisanih u registar trgovine i društava te tako pripada kategoriji ‚javnih tijela' u smislu Direktive Komisije 2000/52/EZ* ([37]). *Stoga nije potrebno utvrditi pripisivost mjere državi u smislu sudske prakse* Stardust Maritime" ([38]).

(278) Komora CCIPB osporava pripisivost državi Ugovora iz formalnog istražnog postupka poricanjem uključenosti države i javnih vlasti u njegove odluke. S obzirom na prethodno izneseno, ta se tvrdnja čini bespredmetnom jer je CCIPB javno tijelo čije su odluke nužno pripisive državi u smislu sudske prakse o državnim potporama, neovisno o ulozi drugih tijela u tim odlukama. Iz istih razloga, jednako tako nije relevantan ni argument komore CCIPB prema kojem nadzor koji provodi država ne podrazumijeva da su komore podređene državi. Kao što je već navedeno u uvodnoj izjavi 273., u svojim se opaskama na odluku o pokretanju postupka komora CCIBP predstavila kao „*javna vlast čiji cilj nije ostvariti dobit*" čime je potvrdila tezu Komisije prema kojoj je CCIPB javno tijelo čije su sve odluke pripisive državi, bez potrebe za provjerom jesu li druga javna tijela bila uključena u tu odluku.

(279) Opaske društva Ryanair u tom pogledu u bitnome su slične opaskama komore CCIPB. Ryanair je posebno smatrao da je Komisija trebala ispitati kriterij pripisivosti analizom uključenosti „javnih tijela" u odluke komore CCIPB u pogledu društava Ryanair i AMS. Ryanair je, nadalje, citirao mišljenje Državnog vijeća kojim je htio dokazati neovisnost trgovačkih i industrijskih komora u odnosu na državu u strogom smislu riječi. Prema tom mišljenju, činjenica da su trgovačke i industrijske komore „*povezane s državom, s obzirom na to da sve javne ustanove moraju biti tehnički povezane s pravnom osobom, ne podrazumijeva da su podređene državi*". Ryanair ističe u tom pogledu da je država (u strogom smislu riječi) uključena samo u određene odluke komore CCIPB te je o njima obaviještena tek *a posteriori*. Iz svih prethodno iznesenih razloga, taj argument nije relevantan jer nema potrebe preispitati jesu li u odluke komore CCIPB eventualno uključena druga javnih tijela, osim komore CCIPB.

(280) Usto, argument komore CCIPB prema kojem ona upravlja Zračnom lukom Pau „*u uvjetima privatnog prava*" nije relevantan jer su dotične mjere usvojile javne vlasti i stoga su nužno pripisive državi ([39]).

([36]) Vidjeti presudu od 16. svibnja 2002. u predmetu Francuska protiv Komisije, (C-482/99, Zb., str. I-4397.), t. 52.

([37]) Direktiva Komisije 2000/52/EZ od 26. srpnja 2000. o izmjeni Direktive 80/723/EEZ o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća (SL L 193, 29.7.2000., str. 75.).

([38]) Vidjeti Odluku Komisije od 22. lipnja 2006. u predmetu N 563/05 – *Francuska – Potpora društvu Ryanair za zračnu liniju Toulon – London*, uvodna izjava 16.

([39]) Komisija dodatno ističe da nije potrebno razlikovati CCIPB i poseban odjel komore CCIPB namijenjen upravljanju Zračnom lukom u svrhu primjene pravila o državnim potporama, s obzirom na to da taj odjel koji upravlja Zračnom lukom Pau nema vlastitu pravnu osobnost zasebnu od pravne osobnosti komore CCIPB te je on tek ogranak unutarnjeg odjela komore CCIPB bez samostalnosti odlučivanja, osim kada je riječ o svakodnevnom upravljanju Zračnom lukom. Stoga je različite ugovore o uslugama zračne luke i ugovore o marketinškim uslugama koji su predmet formalnog istražnog postupka potpisao predsjednik komore CCIPB nakon što je dobio odobrenje na glavnoj skupštini komore CCIPB. Nadalje, ni Francuska ni treće osobe nisu smatrale da su mjere koje su predmet formalnog istražnog postupka trebale biti pripisane samo tom odjelu.

(281) Zaključno, različiti ugovori koji su predmet ove istrage pripisivi su državi te podrazumijevaju uporabu državnih sredstava.

8.1.1.2 ***Selektivna prednost u korist društava Ryanair, AMS i Transavia iz Ugovora sklopljenih s komorom CCIPB u ispitivanom razdoblju***

(282) Kako bi se ocijenilo predstavlja li državna mjera potporu, potrebno je utvrditi je li poduzetnik korisnik ostvario gospodarsku prednost koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima ([40]).

(283) Pri provedbi ove analize potrebno je na dotične mjere primijeniti načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu. U okviru tog načela potrebno je utvrditi bi li pretpostavljeni subjekt u tržišnom gospodarstvu, koji bi djelovao umjesto komore CCIPB i vodio se izgledima za profitabilnost, sklopio slične ugovore.

(284) Najprije je potrebno, radi ispravne primjene načela, ispitati različita sljedeća općenita pitanja:

— Treba li istodobno sklopljene ugovore o marketinškim uslugama i ugovore o uslugama zračne luke analizirati zajedno ili odvojeno ([41])?

— Pri primjeni načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na ugovore o marketinškim uslugama, treba li smatrati da je komora CCIPB djelovala kao upravitelj Zračne luke Pau ili kao javno tijelo koje nabavlja marketinške usluge u okviru zadatka lokalnog gospodarskog razvoja, neovisno o svojoj funkciji upravitelja Zračne luke?

— Koje bi koristi pretpostavljeni subjekt u tržišnom gospodarstvu koji bi djelovao umjesto komore CCIPB mogao očekivati od ugovora o marketinškim uslugama?

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

(285) Nakon što ispita ta različita pitanja, Komisija će primijeniti načelo subjekta u tržišnom natjecanju na dotične različite mjere.

Zajednička analiza ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama

(286) U odluci o proširenju postupka, Komisija je smatrala da je dvije vrste ugovora iz formalnog istražnog postupka, odnosno ugovore o uslugama zračne luke i ugovore o marketinškim uslugama, potrebno zajedno ocijeniti u pogledu svakog promatranog razdoblja, u trenutku sklapanja svakog od dotičnih ugovora. Tim se pristupom posebno podrazumijeva da se prema svakoj skupini ugovora navedenih u nastavku, a koje je sklopio CCIPB, postupa kao prema jednoj i jedinstvenoj mjeri:

— Ugovor o uslugama zračne luke sklopljen 30. lipnja 2005. s društvom Ryanair i Ugovor o marketinškim uslugama potpisan istoga dana s društvom AMS u pogledu linije Pau – London Stansted,

— dopis komore CCIPB društvu Ryanair od 25. rujna 2007. u kojem su prošireni uvjeti Ugovora o uslugama zračne luke od 30. lipnja 2005. ([42]) u pogledu linije Pau – Charleroi i Ugovor o marketinškim uslugama sklopljen istog dana s društvom AMS,

— dopis komore CCIPB društvu Ryanair od 17. ožujka 2008. u kojem su uvjeti Ugovora o uslugama zračne luke od 30. lipnja 2005. prošireni na liniju Pau – Bristol i Ugovor o marketinškim uslugama sklopljen 31. ožujka 2008. s društvom AMS u pogledu iste linije,

([40]) Vidjeti posebno presudu od 29. travnja 1999. u predmetu C-342/96, Španjolska protiv Komisije, Zb. 1999, I-2459., t. 41.

([41]) To se pitanje ne primjenjuje na Ugovor koji su 23. siječnja 2006. sklopili CCIPB i Transavia u pogledu usluga zračne luke i marketinških usluga ni na Ugovor koji su 28. siječnja 2003. sklopili CCIPB i Ryanair koji sadržava odredbe o uslugama zračne luke i marketinškim uslugama.

([42]) Takvi se dopisi poistovjećuju s ugovorom o uslugama zračne luke jer se njima utvrđuju detaljna pravila za utvrđivanje naknade zračne luke i naknade za zemaljske usluge. U nastavku su navedeni akti poznati pod nazivom „ugovori o uslugama zračne luke".

— dopis komore CCIPB društvu Ryanair od 16. lipnja 2009. u kojem su uvjeti Ugovora o uslugama zračne luke od 30. lipnja 2005. prošireni na liniju Pau – Bristol i Ugovor o marketinškim uslugama sklopljen istoga dana s društvom AMS u pogledu iste linije,

— Ugovor o marketinškim uslugama sklopljen 28. siječnja 2010. s društvom AMS u pogledu linije Pau – London, Pau – Charleroi i Pau – Beauvais. Nijedan ugovor o uslugama zračne luke nije službeno potpisan istodobno kad i ovaj Ugovor o marketinškim uslugama. Međutim, može se prepoznati „implicitni" ugovor o uslugama zračne luke. Tim se implicitnim ugovorom i dalje primjenjuju na društvo Ryanair, u pogledu tri linije opisane u Ugovoru o marketinškim uslugama ([43]), opće naknade zračne luke koje su usvojene nakon rasprave savjetodavnog gospodarskog povjerenstva Zračne luke te cijene za zemaljske usluge predviđene Ugovorom o uslugama zračne luke od 30. lipnja 2005. Naime, Francuska je navela da 30. lipnja 2010. istekom Ugovora o uslugama zračne luke od 30. lipnja 2005. potonji nije bio obnovljen te da se otada na Ryanair nastavila primjenjivati cijena koju je savjetodavno gospodarsko povjerenstvo zračne luke usvojilo za regulirane naknade i cijena za zemaljske usluge predviđena Ugovorom od 30. lipnja 2005.

(287) Francuska je izjavila da se slaže s pristupom koji je primijenjen u odluci o proširenju postupka na temelju kojeg se ugovori o uslugama zračne luke i ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni istodobno analiziraju zajedno. Naprotiv, određene treće zainteresirane osobe, posebno CCIBP i Ryanair, osporavaju taj pristup jer smatraju da je potrebno zasebno analizirati ugovore o marketinškim uslugama.

(288) Međutim, elementi iz spisa potvrdili su osnovanost pristupa primijenjenog u odluci o proširenju postupka koji je odobrila Francuska. To je jasno u slučaju društva Transavia i Ugovora sklopljenog 2003. s društvom Ryanair jer su marketinške usluge i usluge zračne luke obuhvaćene samo jednim Ugovorom. Iz razloga navedenih u uvodnim izjavama od 289. do 313. to vrijedi i za ostale ugovore sklopljene s društvima Ryanair i AMS.

(289) Ponajprije, svaki ugovor o marketinškim uslugama sklopljen je gotovo istodobno kad i ugovor o uslugama zračne luke. Naime, ti su ugovori svaki puta sklopljeni istoga dana, osim u slučaju Ugovora o marketinškim uslugama od 31. ožujka 2008. koji je, međutim, potpisan ubrzo (14 dana) nakon Ugovora o uslugama zračne luke u pogledu linije Pau – Bristol koja je predviđena Ugovorom o marketinškim uslugama.

(290) Usto, obje vrste ugovora sklapale su iste stranke. Naime, AMS je društvo kći u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair i njezin se voditeljski kadar sastoji od visokih rukovoditelja društva Ryanair ([44]). Prema tome, Ryanair i AMS predstavljaju jedan gospodarski subjekt, u smislu da AMS djeluje u skladu s interesom društva Ryanair i pod njegovom kontrolom te da su koristi koje stvara namijenjene društvu Ryanair, u obliku dividendi ili povećanja vrijednosti društva. Usto, kao što će biti podrobnije objašnjeno u nastavku, različiti ugovori o marketinškim uslugama povezani su s upravljanjem društva Ryanair zračnim linijama s polaskom iz Zračne luke Pau. U ugovorima o marketinškim uslugama navedeno je, naime, da proizlaze iz obveze društva Ryanair da upravlja tim linijama te su istodobno sklopljeni s ugovorima o uslugama zračne luke između komore CCIPB i društva Ryanair u pogledu istih linija. Prema tome, činjenica da je ugovore o marketinškim uslugama CCIPB sklopio s društvom ASM, a ne s društvom Ryanair, ne bi smjela spriječiti da se istodobno sklopljeni ugovori o marketinškim uslugama i ugovori o uslugama zračne luke mogu smatrati jednom i jedinstvenom transakcijom, posebno za potrebe analize tih ugovora s obzirom na načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu i da se u kontekstu te analize Ryanair i AMS trebaju smatrati jednim gospodarskim subjektom.

(291) Naposljetku, određeni broj drugih elemenata, iznesenih u uvodnim izjavama od 292. do 313. u pogledu svakog ugovora, ukazuju na dodatne vrlo bliske veze između svih istodobno sklopljenih ugovora o marketinškim uslugama, s jedne strane, i ugovora o uslugama zračne luke, s druge strane.

(292) Tako je Ugovor o marketinškim uslugama od 30. lipnja 2005. potpisan na pet godina, kao i Ugovor o uslugama zračne luke sklopljen istog dana, kojim se Ryanair obvezao pružati svakodnevnu uslugu između Zračnih luka London i Pau. Usto, Ugovorom o marketinškim uslugama uspostavljena je izričita veza između tog Ugovora i usluga zračnog prijevoza iz Ugovora o uslugama zračne luke: „*ovaj se Ugovor temelji na obvezi društva Ryanair da svakodnevno posluje na liniji između Paua i Londona (Stansted)*". Ta rečenica nedvosmisleno ukazuje na to da Ugovor o marketinškim uslugama vrlo vjerojatno ne bi postojao da Ryanair ne posluje na liniji predviđenoj Ugovorom o uslugama zračne luke.

([43]) U skladu s Ugovorom o marketinškim uslugama, Ryanair se obvezao poslovati na trima linijama u uvjetima utvrđenima u istom Ugovoru.

([44]) Vidjeti izvješće Regionalne revizorske komore Akvitanije (*Chambre régionale des Comptes d'Aquitaine*) o komori CCIPB navedeno u uvodnoj izjavi 72. u kojem je posebno zaključeno da je „*društvo AMS samo ogranak društva Ryanair, kojim upravljaju dva visoka rukovoditelja prijevoznika Ryanair*".

(293) U preambuli Ugovora o marketinškim uslugama od 30. lipnja 2005. nadalje je navedeno sljedeće: „*[…] Airport Marketing Services Limited iz tehničkih je razloga jedino društvo koje može provoditi promidžbu regije Pau i Béarn putem izvornog i ekskluzivnog* web*-mjesta www.ryanair.com u svrhu ostvarivanja rezervacija karata društva Ryanair u smjeru odredišta Pau*”. Svrha je te rečenice potvrditi da ključan cilj Ugovora o marketinškim uslugama nije općenita promidžba regije Pau i Béarn, nego, znatno određenije, što više povećati prodaju karata društva Ryanair u smjeru odredišta Pau promidžbom te regije.

(294) S druge strane, u skladu s Ugovorom o marketinškim uslugama, usluge koje AMS treba pružiti obuhvaćaju postavljanje poruka i poveznica na stranicu namijenjenu odredištu Pau na *web*-mjestu društva Ryanair i postavljanje poveznice koja vodi na *web*-mjesto koje je odredila komora CCIPB na engleskoj početnoj stranici istog *web*-mjesta. Međutim, stranica namijenjena odredištu Pau na *web*-mjestu društva Ryanair namijenjena je uglavnom osobama koje su se već odlučile poslužiti ili koje bi se mogle poslužiti uslugama društva Ryanair u smjeru odredišta Pau. Kada je riječ o početnoj stranici *web*-mjesta, ona je namijenjena znatno široj javnosti, ali je Ugovorom o marketinškim uslugama obuhvaćena samo njezina engleska verzija. To je dodatni pokazatelj da su marketinške usluge osmišljene uglavnom kako bi se osigurala promidžba usluga društva Ryanair između Paua i Londona, a ne, neselektivno, promidžba posjeta Pauu i njegovoj regiji. Naime, ako je svrha tih usluga promicati Pau i njegovu regiju pred svim turistima i poslovnim osobama koje bi mogle iskazati interes za tu regiju, vjerojatno je da bi komora CCIPB zatražila da poveznica na *web*-mjesto po njezinu izboru bude postavljena na svim verzijama ili barem na više verzija početnih stranica *web*-mjesta društva Ryanair, a ne samo na engleskoj verziji.

(295) Naposljetku, Ugovorom o marketinškim uslugama od 30. lipnja 2005. propisano je sljedeće: „*u slučaju znatne izmjene ključnih komercijalnih uvjeta nakon potpisivanja ovog Ugovora, posebno razine putnika u dolasku ostvarene na temelju ovog Ugovora, Stranke se u dobroj vjeri obvezuju izmijeniti ovaj Ugovor kako bi se u obzir uzela dotična izmjena*”. Razina putnika u dolasku stoga je predstavljena kao „*ključni komercijalni uvjet*” Ugovora o marketinškim uslugama, čime je dodatno potvrđeno da glavni cilj marketinških usluga nije općenita posjećenost Paua i njegove regije, nego, znatno određenije, što više povećati broj putnika na letovima društva Ryanair u smjeru Paua.

(296) Slični su elementi navedeni u ostalim ugovorima o marketinškim uslugama. Kada je riječ o Ugovoru o marketinškim uslugama od 25. rujna 2007., on je sklopljen na pet godina, što odgovara razdoblju za koje su istoga dana dopisom komore CCIPB društvu Ryanair proširenu uvjeti Ugovora o uslugama zračne luke od 30. lipnja 2005. na liniju Pau – Charleroi. Usto, Ugovorom o marketinškim uslugama utvrđeno je sljedeće: „*ovaj Ugovor proizlazi iz obveze društva Ryanair da u poslovnoj godini posluje na liniji između PAUA i CHARLEROIA s tri leta tjedno, osim u slučaju više sile. Komora CCIPB u tom pogledu može oglašavati komercijalne i turističke atrakcije PAU BEARNA i njegove regije ciljajući veliki broj turista i poslovnih putnika koji posjećuju* web*-mjesto www.ryanair.com te u PAU BEARN privući veći broj putnika velike kupovne moći iz Belgije*”.

(297) U njegovoj je preambuli nadalje navedeno sljedeće: „*[…] [Airport Marketing Services] jedini je u mogućnosti ciljati veliki broj potencijalnih putnika društva Ryanair radi promidžbe komercijalnih i turističkih atrakcija regije*”. Svrha je tih tvrdnji potvrditi da ključan cilj Ugovora nije općenita promidžba posjećenosti Paua i njegove regije, nego, znatno određenije, što više povećati prodaju karata društva Ryanair na njegovoj liniji Charleroi – Pau.

(298) S druge strane, u skladu s Ugovorom o marketinškim uslugama, usluge koje AMS treba pružiti obuhvaćaju postavljanje poveznice na stranicu koju odredi komora CCIPB na belgijsku i nizozemsku početnu stranicu *web*-mjesta društva Ryanair. Marketinške usluge stoga nisu namijenjene osobama koje bi se moglo potaknuti na boravak u Pauu ili njegovoj regiji, nego su usmjerene izričito na osobe koje bi se najvjerojatnije služile uslugama društva Ryanair između Charleroia i Paua, odnosno na stanovnike Belgije i Nizozemske.

(299) Kada je riječ o Ugovoru o marketinškim uslugama od 31. ožujka 2008., on je sklopljen na razdoblje od 16. svibnja do 13. rujna 2008. koje odgovara razdoblju u kojem se Ryanair obvezao poslovati na liniji prema Bristolu, kao što je navedeno u sljedećoj rečenici istog Ugovora: „*ovaj Ugovor proizlazi iz obveze društva Ryanair da od 16. svibnja 2008. do 13. rujna 2008., tijekom jedne poslovne godine, tjedno posluje na liniji između PAUA i BRISTOLA s tri leta tjedno, osim u slučaju više sile. U tom pogledu CCIPB može promicati turističke i komercijalne atrakcije PAU BEARNA i njegove regije pred velikim brojem turista i poslovnih putnika koji posjećuju* web*-mjesto www.ryanair.com te u PAU BEARN privući sve veći broj putnika engleskog podrijetla velike kupovne moći*” ([45]).

([45]) Slobodan prijevod izvornika na engleskom jeziku: „*This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB, therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN*”.

(300) U njegovoj je preambuli nadalje navedeno sljedeće: „*[Airport Marketing Services] jedini je poduzetnik koji može privući veliki broj potencijalnih putnika društva Ryanair u svrhu promidžbe turističkih i komercijalnih atrakcija regije*" ([46]). S druge strane, u skladu s Ugovorom o marketinškim uslugama, usluge koje AMS treba pružiti obuhvaćaju postavljanje poveznice na stranicu koju odredi komora CCIPB na englesku početnu stranicu *web*-mjesta društva Ryanair.

(301) Ugovor o marketinškim uslugama od 16. lipnja 2009. sklopljen je na razdoblje od 1. travnja do 24. listopada 2009. koje odgovara razdoblju u kojem se Ryanair obvezao poslovati na liniji Pau – Bristol, kao što je navedeno u sljedećoj rečenici istog Ugovora: „*ovaj Ugovor proizlazi iz obveze društva Ryanair da od 1. travnja 2009. do 24. listopada 2009., tijekom jedne poslovne godine, tjedno posluje na liniji između PAUA i BRISTOLA s dva leta tjedno, odnosno 60 predviđenih letova za cijeli program 2009., osim u slučaju više sile. Komora CCIPB u tom pogledu može oglašavati komercijalne i turističke atrakcije PAU BEARNA i njegove regije ciljajući veliki broj turista i poslovnih putnika koji posjećuju* web*-mjesto www.ryanair.com te u PAU BEARN privući veći broj putnika velike kupovne moći iz Engleske*".

(302) U njegovoj je preambuli nadalje navedeno sljedeće: „*[…] [Airport Marketing Services] jedini je u mogućnosti ciljati veliki broj potencijalnih putnika društva Ryanair radi promidžbe turističkih i komercijalnih atrakcija regije*". S druge strane, u skladu s Ugovorom o marketinškim uslugama, usluge koje AMS treba pružiti obuhvaćaju postavljanje poveznice na stranicu koju odredi komora CCIPB na englesku početnu stranicu *web*-mjesta društva Ryanair.

(303) U pogledu Ugovora o marketinškim uslugama od 28. siječnja 2010., njime je predviđeno da se primjenjuje tijekom jedne godine nakon početka pružanja usluga zračnog prijevoza koje se Ryanair obvezao pružati iz Paua prema Londonu, Charleroiu i Beauvaisu u skladu s člankom 1. istog Ugovora. Ta odredba predstavlja jasnu i očitu vezu između Ugovora o marketinškim uslugama i tih usluga zračnog prijevoza. Usto, člankom 1. Ugovora o marketinškim uslugama utvrđeno je sljedeće:

„Ovaj Ugovor proizlazi iz obveze društva Ryanair da uspostavi linije i posluje na sljedećim linijama:

— PAU i LONDON-Stansted od 30. ožujka 2010. s tri leta tjedno cijele godine,

— PAU i CHARLEROI od 30. ožujka 2010. s tri leta tjedno u ljetnom razdoblju,

— PAU i BEAUVAIS od travnja 2010. s tri leta tjedno u ljetnom razdoblju.

U tom pogledu komora CCIPB može promicati poduzetnike te komercijalne i turističke atrakcije PAU BEARNA i njegove regije pred velikim brojem turista i poslovnih putnika koji posjećuju web-mjesto www.ryanair.com te u PAU BEARN privući sve veći broj putnika velike kupovne moći ([47])".

(304) U preambuli Ugovora nadalje je navedeno sljedeće: „*[…] [Airport Marketing Services] jedini je poduzetnik koji može privući veliki broj potencijalnih putnika društva Ryanair u svrhu promidžbe poduzetnika te turističkih i komercijalnih atrakcija regije* ([48])". S druge strane, kao i Ugovorom o marketinškim uslugama iz 2005., Ugovorom iz 2010. predviđene su usluge koje AMS mora pružiti, a koje obuhvaćaju postavljanje poruka i poveznica na stranicu namijenjenu odredištu Pau na *web*-mjestu društva Ryanair te postavljanje poveznice koja vodi na *web*-mjesto koje je odredila komora CCIPB na (i.) engleskoj početnoj stranici *web*-mjesta društva Ryanair u pogledu linije prema Londonu, (ii.) belgijskoj i nizozemskoj početnoj stranici *web*-mjesta društva Ryanair u pogledu linije prema Charleroiu te (iii.) francuskoj početnoj stranici *web*-mjesta društva Ryanair u pogledu linije prema Beauvaisu. Naposljetku, Ugovorom je utvrđeno da ako usluge zračnog prijevoza društva Ryanair prema Londonu, Charleroiu i Beauvaisu navedene u njegovu članku 1. ne budu najavljene ili otvorene do veljače 2010., Ugovor će isteći bez odgovornosti prema ijednoj od stranaka. Tom je odredbom stoga utvrđena dodatna veza između Ugovora o marketinškim uslugama i uslugama društva Ryanair prema Londonu, Charleroiu i Beauvaisu.

([46]) Slobodan prijevod izvornika na engleskom jeziku: „*[…] [Airport Marketing Services] is the only company that has the potential to attract large numbers of potential Ryanair passengers in order to promote the tourist and business attractions in the region*".

([47]) Slobodan prijevod izvornika na engleskom jeziku: „*This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to establish and to operate routes between:*

— *PAU and LONDON Stansted from 30th March 2010 with three flights per week during the whole year […];*

— *PAU and CHARLEROI from 30th March 2010 with three flights per week for summer schedule […];*

— *PAU and BEAUVAIS from April 2010 with three flights per week for summer schedule […].*

CCIPB therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of PAU and its region to large numbers of tourists and business travelers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of inbound passengers with high spending ability".

([48]) Vidjeti bilješku 46.

(305) Ti elementi povezani s različitim ugovorima o marketinškim uslugama ukazuju na to da su marketinške usluge iz tih ugovora usko povezane, u pogledu njihova trajanja i prirode, s uslugama zračnog prijevoza koje nudi Ryanair i koje su navedene u ugovorima o marketinškim uslugama te su predmet odgovarajućih ugovora o uslugama zračne luke. U ugovorima o marketinškim uslugama navedeno je i da proizlaze iz obveze društva Ryanair da upravlja dotičnim uslugama prijevoza. Iako nisu osmišljene da bi turisti i poslovni ljudi općenito i nedvojbeno više posjećivali Pau i njegovu regiju, marketinške su usluge usmjerene posebno na osobe koje bi se mogle služiti prijevoznim uslugama društva Ryanair koje su predviđene ugovorima o marketinškim uslugama te je njihov glavni cilj promicati te usluge.

(306) Ugovori o marketinškim uslugama stoga su neodvojivi od ugovora o uslugama zračne luke na koje se odražavaju te od usluga zračnog prijevoza koje su predmet tog Ugovora. Iz činjenica iznesenih u uvodnim izjavama od 286. do 305. tim više proizlazi da kada ne bi bilo dotičnih zračnih linija (a time ni ugovora o uslugama zračne luke koji se na njih odnose), ugovori o marketinškim uslugama ne bi bili sklopljeni. Naime, kao što je navedeno u uvodnim izjavama od 286. do 305., u ugovorima o marketinškim uslugama navedeno je i da proizlaze iz obveze društva Ryanair da upravlja određenim zračnim linijama te su tim ugovorima predviđene marketinške usluge čija je svrha osigurati promidžbu tih linija.

(307) U tom je pogledu bespredmetan argument komore CCIBP prema kojem je potrebno te dvije vrste ugovora analizirati zasebno jer „*su njihovi ciljevi različiti*". Naime, iz prethodno iznesenoga jasno slijedi da su ugovori o marketinškim uslugama sastavni dio, zajedno s ugovorima o uslugama zračne luke, komercijalnog odnosa između društva Ryanair i komore CCIPB kojima je uređeno upravljanje zračnim linijama iz tih dvaju ugovora.

(308) Nadalje, čini se da prije potpisivanja dotičnih ugovora o marketinškim uslugama komora CCIPB nije objavila javni natječaj otvoren za sve prijevoznike koji pružaju usluge te vrste ([49]), a nije čak ni razmotrila različite potencijalne pružatelje usluga kako bi usporedila njihove ponude. Općenito, komora CCIPB je kao pružatelje usluga uzela u obzir samo dotične zračne prijevoznike ili njihova društva kćeri za pružanje dotičnih marketinških usluga. Time je potkrijepljena uska povezanost ugovora o marketinškim uslugama sa zračnim linijama s polaskom iz Paua kojima upravlja Ryanair. Naime, da su ugovori o marketinškim uslugama bili doista neovisni o ugovorima o uslugama zračne luke, komora CCIPB bi vjerojatno, uz društvo AMS, tražila ponude od različitih pružatelja usluga tim više što je riječ o javnom tijelu koje često objavljuje javne natječaje za potrebe svoje nabave.

(309) Usto, čini se i da je sklapanje svih ugovora o uslugama zračne luke bilo uvjetovano sklapanjem ugovora o marketinškim uslugama.

(310) Naime, kao prvo, prema mišljenju Francuske, oba su Ugovora iz 2005. (Ugovor o uslugama zračne luke i Ugovor o marketinškim uslugama od 30. lipnja 2005.), „*iako pravno neovisna, svejedno usko povezana*" ([50]) te se „*ne može poreći bliska veza između Ugovora o uslugama zračne luke sklopljenog s društvom Ryanair i Ugovora o marketinškim uslugama sklopljenog s društvom AMS, društvom kćeri u stopostotnom vlasništvu prijevoznika Ryanair*" ([51]). Uzevši u obzir izrazite sličnosti između Ugovora iz 2005. i kasnije sklopljenih ugovora s društvima Ryanair i AMS, prethodno navedene primjedbe Francuske mogu se lako primijeniti na te kasnije ugovore.

(311) Francuska navodi, nadalje, u svojem dopisu od 30. svibnja 2011. da je „*komora CCIPB navedena na sklapanje*" Ugovora od 30. lipnja 2005. Podsjeća i da je u tom dopisu navedeno da „*nakon što nije produljen Ugovor s društvom AMS, Ryanair je odlučio, a da o tome nije pisano obavijestio komoru CCIPB, da od prometne sezone ljeto 2011. kako ju je utvrdila Međunarodna udruga zračnih prijevoznika (IATA). (od travnja 2011.) neće nastaviti letjeti u Zračnu luku Pau-Pyrénées*". To bi moglo ukazivati na to da, barem u nekim slučajevima, Ryanair nije htio upravljati zračnom linijom za koju mu se obračunavaju opće naknade zračne luke bez ugovora o marketinškim uslugama sklopljenog između upravitelja zračne luke i društva AMS.

(312) Takvo je mišljenje izrazio i CRC u svojem izvješću od 5. siječnja 2007. ([52]).

([49]) Osim bezuspješne reklame u časopisu Air & Cosmos, vidjeti uvodnu izjavu 132.
([50]) Dopis francuskih tijela od 13. srpnja 2007.
([51]) Dopis francuskih tijela od 30. svibnja 2011.
([52]) U izvješću je navedeno sljedeće: „…taj je Ugovor o pružanju usluga zapravo financijska potpora društvu Ryanair te je nezakonita jer nije bila prethodno prijavljena Komisiji" i da je „CCI […] primijenio, kako bi izbjegao učinke odluke Upravnog suda (koji je zaključio da je iz Ugovora iz 2003. sklopljenog s društvom Ryanair proizašla nezakonita državna potpora), nove pravne uvjete".

(313) Iz prethodno navedenoga slijedi da je svaki ugovor o marketinškim uslugama neodvojiv od ugovora o uslugama zračne luke na kojem se temelji, da s njim predstavlja jednu transakciju i da vrlo vjerojatno ne bi bio sklopljen bez odgovarajućeg ugovora o uslugama zračne luke i zračnih linija koje su predviđene tim dvama ugovorima. Stoga, u pogledu utvrđivanja predstavlja li taj ugovor o marketinškim uslugama državnu potporu, potrebno je svaki ugovor o marketinškim uslugama i ugovor o uslugama zračne luke, koji su istodobno sklopljeni, analizirati kao jednu i jedinstvenu mjeru.

Primjena kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu na komoru CCIPB u pogledu ugovora o marketinškim uslugama

(314) Radi primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu u pogledu ugovora o marketinškim uslugama, potrebno je utvrditi na koji se pretpostavljeni tržišni subjekt treba pozvati za potrebe analize ponašanja komore CCIPB.

(315) Prvi pristup polazi od toga da je komora CCIPB sklopila ugovore o marketinškim uslugama u svojstvu upravitelja zračne luke ([53]), te se, prema tome, njezino ponašanje uspoređuje s onim pretpostavljenog upravitelja zračne luke koji se vodi izgledima za profitabilnost.

(316) Drugi pristup polazi od toga da je komora CCIPB djelovala u svojstvu javnog subjekta zaduženog za zadatak od općeg interesa, u ovom slučaju za gospodarski razvoj Paua i njegove regije te da je marketinške usluge kupila radi provedbe tog zadatka, neovisno o svojem svojstvu upravitelja Zračne luke Pau. U okviru tog drugog pristupa, potrebno je u skladu sa sudskom praksom provjeriti, s jedne strane, odgovaraju li dotične usluge „*stvarnim potrebama*" javnog kupca i, s druge strane, jesu li one kupljene po cijeni koja je niža ili jednaka „tržišnoj cijeni" ([54]) ili, drugim riječima, bi li subjekt u tržišnom gospodarstvu koji se vodi izgledima za profitabilnost i koji treba jednakovrijedne usluge (a da nije nužno upravitelj zračne luke) bio spreman prihvatiti uvjete slične onima koje je prihvatila komora CCIPB.

(317) Opaske određenih trećih zainteresiranih osoba sklonije su, barem implicitno, drugom pristupu. Osobito, Ryanair je, posebno u svojoj prethodno navedenoj studiji od 20. prosinca 2013., iznio elemente čija je svrha dokazati da cijene marketinških usluga društva AMS nisu veće od cijena koje se mogu smatrati tržišnim cijenama za takve usluge, dodajući tom argumentu da se upravitelji zračnih luka ne razlikuju od ostalih vrsta klijenata društva AMS.

(318) Komora CCIPB dostavila je elemente u kojima je u istom smislu navedeno sljedeće: „*podsjećamo da je komora CCIPB zadužena za razvoj gospodarske atraktivnosti područja koje je u njezinoj nadležnosti. Tako su iznosi plaćeni za te marketinške usluge omogućili promidžbu prednosti Paua i njegove regije, a godišnji iznos od 56 milijuna EUR koji su putnici društva Ryanair potrošili 2010. […] tijekom njihova boravka izravno su pogodovali sektorima smještaja, ugostiteljstva, trgovine i nekretnina (taj je iznos 2005. iznosio 8 milijuna EUR, što je vrlo niska pretpostavka u odnosu na studije o utjecaju koje su provele druge zračne luke)*". Tom se rečenicom upućuje na to da je, prema mišljenju komore CCIPB, njezino ponašanje potrebno analizirati kao ponašanje privatnog kupca koji nabavlja usluge potrebne za provedbu zadataka od općeg interesa.

(319) Komisija u tom pogledu zamjećuje, s jedne strane, da je taj argument suprotan pretpostavci prema kojoj odluke komore CCIPB o dotičnim mjerama nisu pripisive državi. Ako komora CCIPB smatra da je ugovore potpisala kako bi ispunila svoj zadatak razvoja lokalnog gospodarstva, svakako treba priznati da je njezino ponašanje svojstveno ponašanju lokalnog javnog tijela.

(320) S druge strane, Komisija smatra da je, između dva prethodno navedena rješenja, potrebno odbaciti drugo jer se njime zanemaruje da su ugovori o uslugama zračne luke i odgovarajući ugovori o marketinškim uslugama neodvojivi, kao što je to prethodno utvrđeno. Tim bi se pristupom ponovno polazilo od toga da je komora CCIPB ugovore o marketinškim uslugama potpisala neovisno o zračnim linijama društva Ryanair s polaskom iz Zračne luke kojom ona upravlja te da bi te ugovore potpisala čak i bez dotičnih zračnih linija i odgovarajućih ugovora o uslugama zračne luke. Iz razloga navedenih u uvodnim izjavama od 286. do 313., takva je pretpostavka vrlo malo vjerojatna.

(321) Usto, čak i da je odabran taj drugi pristup, on ne bi doveo do zaključka da ugovori o marketinškim uslugama ne predstavljaju gospodarsku prednost u korist društava Ryanair i AMS.

([53]) Ne dovodeći u pitanje eventualne ciljeve javne politike lokalnog gospodarskog razvoja koje je komora CCIPB mogla ostvariti sklapanjem dotičnih ugovora.

([54]) Vidjeti na primjer presudu od 28. siječnja 1999. u predmetu T-14/96 *BAI protiv Komisije*, Zb. 1999, str. II-139., t. 75. i 76., i od 5. kolovoza 2003. u spojenim predmetima T-116/01 i T-118/01 *P & O European Ferries (Vizcaya), SA i Diputación Foral de Vizcaya protiv Komisije*, Zb. 2003, str. II-2957., t. 117.

(322) Naime, kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 316., da nabave koje je proveo javni subjekt ne bi predstavljale gospodarsku prednost u korist prodavatelja, nije dovoljno da su provedene po cijeni koja je niža ili jednaka „tržišnoj cijeni". Te bi nabave javnom kupcu trebale biti „stvarna potreba".

(323) Nije moguće izričito isključiti da pri provedbi zadatka gospodarskog razvoja Paua i njegove regije komora CCIPB ima potrebu obratiti se pružateljima komercijalnih usluga u svrhu promidžbe tog podneblja. Međutim, u ovom je slučaju riječ o promotivnoj djelatnosti kojom se cilja komercijalna djelatnost dvaju jasno utvrđenih poduzetnika, odnosno društva Ryanair i komore CCIPB u svojstvu upravitelja Zračne luke Pau. Javni subjekt ne bi mogao smatrati da su marketinške usluge kojima se osigurava promidžba djelatnosti jednog ili više jasno utvrđenih poduzetnika dio zadatka koji je svojstven tom subjektu i sastoji se u poticanju lokalnog gospodarskog razvoja. Naime, logično je da bi se takav javni subjekt vodio načelom da lokalni poduzetnici trebaju sami osigurati ili financirati svoje marketinške djelatnosti te da bi svoje djelatnosti ograničio na opću promidžbu podneblja i lokalnog gospodarstva, ne ciljajući određene poduzetnike.

(324) Svaki drugi pristup polazio bi od toga da javni subjekt zadužen za lokalni gospodarski razvoj može, a da te mjere ne predstavljaju državne potpore, nabaviti marketinške usluge čiji je glavni cilj promidžba proizvoda ili usluga određenih lokalnih poduzetnika jer se tim uslugama pogoduje lokalnom gospodarskom razvoju te da su te usluge nabavljene po „tržišnoj cijeni". Takvim bi se pristupom zaobišao članak 107. stavak 1. UFEU-a.

(325) Stoga se čini da se marketinške usluge koje je komora CCIPB nabavila od društva AMS ne mogu smatrati „stvarnom potrebom" komore CCIPB u svojstvu javnog subjekta zaduženog za zadatak lokalnog gospodarskog razvoja. Taj je zaključak obrazložen određenim elementima koje je dostavila Francuska, prema kojem, osobito, „*nesumnjivo nije uobičajeno da trgovačke i industrijske komore koje ne upravljaju zračnom lukom nabavljaju marketinške usluge od zračnih prijevoznika*" ([55]).

(326) Prema tome, primjena drugog pristupa iz uvodnih izjava od 316. do 321. dovela bi do zaključka da ugovori o marketinškim uslugama donose gospodarsku prednost u korist poduzetnika koji je pružio te usluge i u korist zračnih prijevoznika koji imaju izravne koristi od marketinških usluga. Tako bi, prema tom pristupu, ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni s društvom AMS predstavljali potporu društvu AMS u svojstvu pružatelja marketinških usluga i potporu društvu Ryanair u svojstvu izravnog i glavnog korisnika tih usluga.

(327) Nadalje, kad javni subjekt pri izvršavanju svojih zadataka od općeg interesa provodi nabavu, općenito se podrazumijeva da smanjuje svoje troškove provedbom javnih natječaja ili barem razmatranjem više pružatelja usluga i usporedbom njihovih ponuda. To se odnosi na robu i na usluge vrlo različite prirode za koje ne postoje očite referentne tržišne cijene, što je izrazito slučaj s marketinškim uslugama. Naprotiv, u ovom slučaju ugovori o marketinškim uslugama nisu proizašli iz javnog natječaja. Na poziv na podnošenje projektnih prijedloga koji je objavila komora CCIPB nije se prijavio nijedan zračni prijevoznik koji bi u predviđenim uvjetima bio spreman poslovati u Zračnoj luci Pau ([56]). Tom se tvrdnjom potvrđuje neprilagođenost drugog pristupa.

(328) Ta je neprilagođenost potvrđena i primjedbama koje je komora CCIPB iznijela na odluku o proširenju postupka. Zapravo je neobično da se komora CCIPB, uspoređujući svoje ponašanje s ponašanjem raznih privatnih poduzetnika radi utvrđivanja poštovanja načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, najprije usporedila s upraviteljima zračnih luka. Tako je navela različite velike privatne britanske zračne luke, jednu talijansku zračnu luku i šest francuskih zračnih luka. Takvim se pristupom potkrjepljuje zaključak prema kojem je komora CCIPB sklopila ugovore o marketinškim uslugama najprije u svojstvu upravitelja zračne luke, a ne javnog tijela koje djeluje u okviru svojeg zadatka lokalnog gospodarskog razvoja.

(329) Nadalje, Francuska je navela da je turistička promidžba regije Béarn proizašla iz vještina turističkog odbora departmana Béarn Pays Basque te da su, općenito, trgovačke i industrijske komore vodile „*posebne turističke promidžbene radnje sudjelujući u raznim strukturama na razini regije i departmana u tom području, posebno putem turističkih odbora na razini regija i departmana*". Ugovore o marketinškim uslugama, čiji je cilj, prema mišljenju komore CCIPB, posebno bio promicati turističke i komercijalne atrakcije Paua i njegove regije, sklopila je izravno komora CCIPB, bez sudjelovanja lokalnih struktura zaduženih za turističku promidžbu. To je dodatan element kojim se potvrđuje da je komora CCIPB ugovore o marketinškim uslugama sklopila prvenstveno u svojstvu upravitelja zračne luke.

([55]) Tom se tvrdnjom pokušava potvrditi da je dotične marketinške usluge zapravo nabavila komora CCIPB prvenstveno u svojstvu upravitelja zračne luke, a ne u svojstvu javnog tijela zaduženog za regionalni gospodarski razvoj.

([56]) Vidjeti uvodnu izjavu 132.

(330) Za potrebe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, potrebno je primijeniti prvi pristup, naveden u uvodnoj izjavi 315., kojim se uspoređuje ponašanje komore CCIPB s ponašanjem pretpostavljenog subjekta u tržišnom gospodarstvu vođenim izgledima za profitabilnost koji bi, umjesto nje, upravljao Zračnom lukom Pau.

(331) Taj zaključak, donesen u pogledu Ugovora sklopljenih s društvima Ryanair i AMS, iz istih razloga vrijedi i za Ugovor sklopljen s društvom Transavia, i to tim više u slučaju društva Transavia jer su samo u jednom ugovoru obuhvaćene usluge zračne luke i marketinške usluge.

Koristi koje je subjekt u tržišnom gospodarstvu mogao očekivati od ugovora o marketinškim uslugama i cijena koju bi bio spreman platiti za te usluge

(332) Iz prethodno navedenoga proizlazi da, radi primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na dotične ugovore o marketinškim uslugama, potrebno ih je analizirati zajedno s odgovarajućim ugovorima o uslugama zračne luke, kao da s njima čini jedinstvenu transakciju ([57]), te da je ponašanje komore CCIPB potrebno analizirati u odnosu na ponašanje pretpostavljenog subjekta u tržišnom gospodarstvu koji bi umjesto nje upravljao Zračnom lukom Pau.

(333) Analizirajući svaku od tako utvrđenih transakcija, potrebno je utvrditi koristi koje bi taj pretpostavljeni subjekt u tržišnom gospodarstvu vođen izgledima za profitabilnost mogao očekivati od marketinških usluga. U tom pogledu opći učinci takvih usluga na turizam i gospodarsku djelatnost regije ne smiju se kao takvi uzeti u obzir. Važni su samo učinci takvih usluga na profitabilnost zračne luke jer su to jedini učinci koje bi uzeo u obzir pretpostavljeni subjekt u tržišnom gospodarstvu iz te analize.

(334) Cilj je marketinških usluga da potiču posjećenost zračnih linija iz ugovora o marketinškim uslugama i odgovarajućih ugovora o uslugama zračne luke jer su osmišljene kako bi promicale takve zračne linije. Čak i ako takav učinak prvenstveno koristi zračnom prijevozniku, koristi i upravitelju zračne luke. Naime, veći broj putnika mogao bi se kod upravitelja zračne luke očitovati u porastu prihoda od određenih naknada zračne luke, pružanja zemaljskih usluga i u porastu nezrakoplovnih prihoda koji proizlaze iz djelatnosti parkiranja, restorana i drugih trgovina itd.

(335) Stoga je neporecivo da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu koji bi Zračnom lukom Pau upravljao umjesto komore CCIPB uzeo u obzir taj pozitivni učinak u trenutku razmatranja sklapanja ugovora o marketinškim uslugama i odgovarajućeg ugovora o uslugama zračne luke. On bi to učinio procjenjujući utjecaj dotičnih zračnih linija na svoje buduće prihode i troškove te bi, u tom kontekstu, broj putnika koji bi letjeli na tim linijama bio odraz pozitivnog učinka marketinških usluga. Taj bi učinak razmotrio za vrijeme ukupnog upravljanja dotičnim zračnim linijama, kao što je predviđeno ugovorom o uslugama zračne luke i ugovorom o marketinškim uslugama.

(336) Komisija je tijekom postupka došla do tog zaključka tako što je, kad je pozvala Francusku da sastavi predviđanja prihoda i rashoda koja bi i subjekt u tržišnom gospodarstvu sastavio prije sklapanja ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračne luke, predložila joj da uzme u obzir učinke ugovora o marketinškim uslugama na očekivani promet. Kada upravitelj zračne luke sklapa ugovor kojim se predviđaju stvarne promidžbene radnje određenih zračnih linija, moguće je i da predvidi relativno visoku stopu popunjenosti (ili faktor iskorištenosti) ([58]) na dotičnim zračnim linijama i uzme ih u obzir pri procjeni svojih budućih prihoda. U tom pogledu Komisija navodi mišljenje društva Ryanair prema kojem ugovori o marketinškim uslugama nisu odražavali samo trošak upravitelja zračne luke, nego i moguću korist.

(337) Potrebno je utvrditi jesu li se u pogledu pretpostavljenog subjekta u tržišnom gospodarstvu koji upravlja Zračnom lukom Pau umjesto komore CCIPB, mogle razumno očekivati te kvantificirati i druge koristi osim onih koje proizlaze iz pozitivnog učinka posjećenosti zračnih linija koje su predmet ugovora o marketinškim uslugama za vrijeme upravljanja tim zračnim linijama, kao što je predviđeno ugovorom o marketinškim uslugama ili ugovorom o uslugama zračne luke.

([57]) Dotični je ugovor o marketinškim uslugama potrebno analizirati zajedno s odgovarajućim ugovorom o uslugama zračne luke kao da s njim čini jednu transakciju. Naprotiv, toliko je različitih transakcija koliko i „parova" ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračne luke.

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

(338) Neke treće zainteresirane osobe podupiru tu tezu, a posebno Ryanair u svojoj studiji od 17. siječnja 2014. Ta studija temelji se na ideji prema kojoj marketinške usluge koje kupuje upravitelj zračne luke, poput komore CCIPB, jačaju imidž Zračne luke te, posljedično, trajno potiču rast broja putnika koji se ovom Zračnom lukom služe i na drugim zračnim linijama osim onih koje su navedene u ugovoru o marketinškim uslugama i ugovoru o uslugama zračne luke tijekom ugovorom predviđenog trajanja poslovanja na tim linijama. Posebice, iz te studije proizlazi da, prema mišljenju društva Ryanair, marketinške usluge djeluju tako da proizvode trajne pozitivne učinke na posjećenost zračne luke i nakon isteka ugovora o marketinškim uslugama.

(339) Najprije je potrebno primijetiti u tom pogledu da se nijednim elementom iz spisa ne sugerira da je tijekom sklapanja ugovora o marketinškim uslugama koji su predmet formalnog istražnog postupka komora CCIPB predvidjela i *a fortiori* kvantificirala eventualne pozitivne učinke ugovora o marketinškim uslugama zračnih linija koji nisu predmet tog Ugovora, ili s vremenskog stajališta, nakon predviđenog trajanja poslovanja dotičnim linijama. Usto, ni Francuska ni komora CCIPB nisu predložile metodu kojom bi se omogućila procjena eventualne vrijednosti koju bi pretpostavljeni tržišni subjekt koji upravlja Zračnom lukom Pau umjesto komore CCIPB pripisao tim učincima u trenutku procjene mogućnosti sklapanja ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračne luke.

(340) Kao što je prethodno navedeno, marketinške usluge kupljene od društva AMS usmjerene su na osobe koje posjećuju *web*-mjesto društva Ryanair i, osobito, stranicu na tom *web*-mjestu namijenjenu Pauu, odnosno englesku stranicu *web*-mjesta (za ugovore o marketinškim uslugama koji se odnose na linije Pau – London i Pau – Bristol), belgijsku i nizozemsku stranicu (za ugovore o liniji Pau – Charleroi) tj. francusku stranicu (za ugovor o liniji Pau – Bristol). Za društvo Transavia bilo je predviđeno da se sve marketinške usluge na *web*-mjestu www.transavia.com odnose na stranicu namijenjenu odredištu Pau. Dotične su marketinške usluge uglavnom bile ciljale osobe koje bi mogle letjeti zračnim linijama iz ugovora o marketinškim uslugama. Pokazalo se da je njihov pozitivan utjecaj na posjećenost ostalih linija prema Pauu izrazito hipotetski i, u svakom slučaju, preneizvjestan da bi ga razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu mogao kvantificirano uzeti u obzir pri svojoj procjeni interesa za sklapanje ugovora o marketinškim uslugama.

(341) Nadalje, i trajni se karakter tih učinaka čini nesigurnim. Moguće je da je promidžba Paua i njegove regije na *web*-mjestu društva Ryanair mogla potaknuti osobe koje posjećuju to *web*-mjesto da kupe karte društva Ryanair do Paua u trenutku u kojem su imale pristup tom oglasu ili nešto kasnije. Međutim, malo je vjerojatno da bi sjećanje na taj oglas viđen pri posjećivanju *web*-mjesta društva Ryanair moglo potrajati i utjecati na njihovu kupnju zrakoplovnih karata i nakon nekoliko tjedana. Promidžbena kampanja može imati trajnih učinaka kada se promidžbene radnje provode s pomoću jednog ili više medija oglašavanja kojima su potrošači u dotičnom razdoblju često izloženi. Primjerice, promidžbena kampanja na televizijskim ili radijskim postajama namijenjenima široj publici, na skupini *web*-mjesta i/ili na skupini oglasnih ploča postavljenih na otvorenom ili na javnim mjestima mogla bi imati takav trajan učinak ako potrošači imaju pasivan i opetovan pristup tim medijima. Naprotiv, malo je izgledno da promidžbena radnja ograničena samo na određene stranice *web*-mjesta društva Ryanair može imati učinak znatno veći od trajanja promidžbene radnje.

(342) Naime, vrlo je vjerojatno da većina osoba ne posjećuje dovoljno često *web*-mjesto društva Ryanair da bi sam posjet ostavio trajno sjećanje na promidžbu regije, koja se provodi na tom *web*-mjestu. Dva elementa znatno potkrjepljuju ovu primjedbu. Kao prvo, u skladu s različitim ugovorima o marketinškim uslugama, promidžba regije Pau na početnoj stranici *web*-mjesta društva Ryanair svodila se na jednostavnu poveznicu prema *web*-mjestu koje je odredila komora CCIPB tijekom ograničenih, čak vrlo kratkih razdoblja (42 dana godišnje tijekom pet godina na temelju Ugovora iz 2005., jedne cijele godine na temelju Ugovora iz 2007., 8 dana na temelju Ugovora iz 2008., 9 dana na temelju Ugovora iz 2009., 45 dana na engleskoj stranici, 25 dana na belgijskoj i nizozemskoj stranici te 25 dana na francuskoj stranici na temelju Ugovora iz 2010.). Priroda tih promidžbenih radnji (postojanje obične poveznice ograničene promidžbene vrijednosti) te njihovo kratko trajanje mogu imati vrlo ograničen učinak u vremenu nakon njihova završetka, tim više što su te radnje bile ograničene samo na *web*-mjesto društva Ryanair i nisu prenesene u druge medije. Kao drugo, ostale marketinške radnje predviđene ugovorima sklopljenima s društvom AMS odnosile su se samo na stranice njegova *web*-mjesta koje se odnose na odredište Pau. Vrlo je vjerojatno da većina ljudi tu stranicu ne posjećuju često i to čini samo kada je potencijalno zainteresirana za to odredište.

(343) Prethodna se razmatranja primjenjuju i na Ugovor iz 2006. sklopljen s društvom Transavia. Naime, marketinške usluge predviđene u tom Ugovoru obuhvaćale su samo postavljanje poruka i poveznica na stranicu o odredištu Pau na *web*-mjestu društva Transavia te slanje e-poštom ponuda o atrakcijama odredišta Pau koje su se redovno slale pretplatnicima na elektronički časopis transavia.com.

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

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

(346) Tako su, primjerice, na temelju studije od 17. siječnja 2014. ([59]), *„[…] buduće inkrementalne dobiti koje bi se nastavile nakon predviđenog isteka ugovora o uslugama zračne luke po svojoj prirodi nesigurne*" ([60]). Nadalje, ovom su studijom predložene dvije metode *ex ante* procjene pozitivnih učinaka ugovora o marketinškim uslugama, tj. pristup „temeljen na toku novca" i pristup „kapitalizacije".

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

(348) U studiji su, međutim, istaknute brojne teškoće koje proizlaze iz pristupa „kapitalizacije", kojim se ukazuje na nepouzdanost rezultata koji mogu proizaći iz takve metode te se prednost daje pristupu „cash-flow". U studiji je osobito navedeno sljedeće: *„Pristupom ‚kapitalizacije' u obzir bi se smio uzimati samo razmjer marketinških troškova koji je pripisiv nematerijalnoj imovini neke zračne luke. Međutim, moguće su teškoće u utvrđivanju razmjera marketinških troškova čiji je cilj stvoriti buduće prihode zračne luke (tj. ulaganje u nematerijalnu imovinu zračne luke), za razliku od troškova koji stvaraju sadašnje prihode zračne luke* ([61])". U studiji je istaknuto i *„da bi se pristup ‚kapitalizacije' uspostavio, potrebno je procijeniti prosječno vrijeme tijekom kojega bi zračna luka mogla zadržati klijenta zahvaljujući marketinškoj kampanji društva AMS. U praksi bi, u nedostatku potrebnih podataka, bilo vrlo teško procijeniti prosječno vrijeme zadržavanje klijenata nakon kampanje društva AMS*" ([62]).

(349) U studiji od 31. siječnja 2014. navedena je i praktična primjena pristupa „temeljenog na toku novca". Na temelju tog pristupa, koristi od ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračne luke i nakon isteka Ugovora o marketinškim uslugama poprimaju oblik „konačne vrijednosti" izračunane na dan isteka Ugovora. Ova je konačna vrijednost izračunana na temelju inkrementalne dobiti koja se očekuje od ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama u posljednjoj godini primjene ugovora o uslugama zračne luke. Naime, ta se metoda temelji na očekivanoj inkrementalnoj dobiti tijekom posljednje godine primjene Ugovora o uslugama zračne luke i ubuduće se projicira u trajanju jednakom trajanju Ugovora o uslugama zračne luke i usklađuje se prema stopi rasta tržišta zračnog prijevoza u Europi i faktoru vjerojatnosti koji bi se trebao očitovati u mogućnosti ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama da pridonesu dobiti Zračne luke i nakon što ti ugovori isteknu ([63]). Ta mogućnost stvaranja trajne dobiti proizlazi, na temelju studije od 31. siječnja 2014., iz niza faktora *„[…] koji uključuju veći ugled i snažniju marku te vanjske učinke mreže te putnika koji se vraćaju*" ([64]) bez točnijih navoda o tome. Osim toga, ovom se metoda uzima u obzir diskontirana stopa koja odražava kapitalne troškove.

([59]) Vidjeti odjeljak 6.2.2.7.

([60]) Slobodan prijevod izvornika na engleskom jeziku: *„…future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain*".

([61]) Slobodan prijevod izvornika na engleskom jeziku: *„The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport*".

([62]) Slobodan prijevod izvornika na engleskom jeziku: *„In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data*".

([63]) Vidjeti uvodne izjave 356. i 357.

([64]) Slobodan prijevod izvornika na engleskom jeziku: *„…including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger*".

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

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

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

(353) Studijom od 31. siječnja 2014. pokazano je da je metoda temeljena na „toku novca" mogla dati samo vrlo nesigurne i nepouzdane rezultate, baš kao i metoda „kapitalizacije".

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

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

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

(357) Studijom od 31. siječnja 2014. vrlo je šturo predviđen takav slučaj i ograničen je na bilješku, bez komentara i obrazloženja: „*[…] nije moguće izračunati nijednu konačnu vrijednost ako je neto inkrementalna dobit plaćanja društva AMS negativna u posljednjoj godini dotičnog razdoblja*" ([65]). Kako će biti pokazano u nastavku, svim se dotičnim ugovorima u ovom predmetu dovodi do rasta predvidljivih inkrementalnih tokova koji su svake godine negativni, a ne samo globalno, u neto diskontiranoj vrijednosti. Tako bi za ove Ugovore „konačna vrijednost" izračunana po metodi koju

([65]) Studija od 31. siječnja 2014., bilješka 17., slobodan prijevod teksta s engleskog jezika: „*[…] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration*".

predlaže Ryanair bila ništavna, odnosno negativna. Uvažavanje takve konačne vrijednosti ne bi dovelo u pitanje zaključak prema kojem različiti ugovori podrazumijevaju gospodarsku prednost.

(358) Zaključno, iz prethodno iznesenoga proizlazi da bi jedina materijalna korist koju bi razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao od ugovora o marketinškim uslugama i kvantificirano uzeo u obzir pri procjeni interesa za sklapanje takvog ugovora, koji prati ugovor o uslugama zračne luke, bila mogući pozitivan učinak marketinških usluga na broj putnika koji putuju na linijama koje su predmet dotičnih ugovora za vrijeme upravljanja tim linijama kao što je predviđeno ugovorima. Druge bi eventualne koristi bile ocijenjene suviše nesigurnima da bi bile kvantificirano uzete u obzir i, naime, nijedan element ne upućuje na to da ih komora CCIPB nije uzela u obzir.

Relevantnost usporedbe uvjeta ugovora o uslugama zračne luke iz formalnog istražnog postupka s naknadama zračne luke koje se obračunavaju u drugim zračnim lukama

(359) U skladu s novim smjernicama, na temelju načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, postojanje potpore u korist zračnog prijevoznika koji posluje u nekoj zračnoj luci može se, načelno, isključiti ako:

(a) cijena koja se zaračunava za usluge zračne luke odgovara tržišnoj cijeni; ili

(b) se *ex ante* analizom, odnosno analizom temeljenom na podacima koji su raspoloživi u trenutku dodjele mjere te na razvoju predvidivom u tom trenutku, može dokazati da će ugovor između zračne luke i zračnog prijevoznika dovesti do pozitivnog dodatnog doprinosa dobiti za zračnu luku ([66]).

(360) Nadalje, u skladu s novim smjernicama, „*pri procjeni dogovora između zračne luke i zračnog prijevoznika Komisija će uzeti u obzir i opseg u kojem se procjenjivani dogovor može smatrati dijelom provedbe cjelokupne strategije zračne luke za koju se očekuje da bi barem dugoročno trebala dovesti do profitabilnosti*" ([67]).

(361) Međutim, kada je riječ o prvom pristupu (usporedba s „tržišnom cijenom") Komisija ozbiljno dvoji u to da se trenutačno može odrediti odgovarajuća referentna točka radi definiranja pravih tržišnih cijena usluga koje pružaju zračne luke. Izglede *ex ante* analize dodatne profitabilnosti Komisija smatra najrelevantnijim kriterijem za procjenu dogovora koje zračne luke zaključuju s pojedinim zračnim prijevoznicima ([68]).

(362) U tom je smislu potrebno primijetiti da se, općenito, primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu pozivanjem na prosječnu cijenu iz drugih sličnih ugovora može pokazati presudnom kada se tržišna cijena može razumno utvrditi ili se može zaključiti iz drugih tržišnih pokazatelja. Ipak, ta metoda ne može biti jednako relevantna u slučaju usluga zračne luke. Naime, struktura troškova i prihoda može se uvelike razlikovati od jedne zračne luke do druge. Ti troškovi i prihodi ovise o stanju razvoja zračne luke, broju zračnih prijevoznika koji u njoj posluju, o kapacitetu putničkog prometa, stanju infrastrukture, zakonskom okviru koji se može razlikovati od jedne države članice do druge te o manjkovima i obvezama koje je zračna luka preuzela u prošlosti ([69]).

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

(364) U svojoj studiji od 9. travnja 2013. Ryanair zapravo podržava tezu prema kojoj je moguće primijeniti načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu na temelju usporedbe komercijalnih praksa drugih europskih zračnih luka.

([66]) Nove smjernice, točka 53.
([67]) Nove smjernice, točka 66.
([68]) Nove smjernice, točke 59. i 61.
([69]) Vidjeti Odluku Komisije od 27. siječnja 2010. o državnoj potpori C 12/08 – Slovačka – Sporazum između Zračne luke Bratislava i društva Ryanair, SL L 27, 1.2.2011., str. 24., uvodne izjave 88. i 89.

(365) Potrebno je najprije napomenuti da tijekom postupka ni Francuska ni ijedna treća zainteresirana osoba nisu Komisiji ponudile uzorak zračnih luka koje služe za usporedbu koji bi se mogao rabiti u ovom predmetu i koji bi bio dovoljno usporediv sa Zračnom lukom Pau u pogledu intenziteta prometa, vrste prometa, vrste i razine zrakoplovnih usluga, blizine zračne luke velikom gradu, broja stanovnika u prihvatnom području, prosperiteta okolnog područja i različitih geografskih područja iz kojih bi se mogli privući putnici ([70]).

(366) Čak i kad bi taj uzorak zračnih luka bio dostupan, usporedna bi metoda u ovom slučaju ionako bila neprovediva. Naime, kao što je prethodno dokazano, transakcije koje je potrebno analizirati složeni su skupovi koji se sastoje od ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama (koji su katkad objedinjeni u istu pravnu podlogu). Tim je transakcijama obuhvaćeno više „cijena", odnosno razne naknade zračne luke, cijena zemaljskih usluga i cijena marketinških usluga, od kojih neke ovise o broju putnika, neke o broju letova zrakoplova, a neke su fiksni iznosi. Iz svake od tih transakcija tako proizlazi složen skup financijskih tokova između upravitelja zračne luke te zračnog prijevoznika i njegovih društava kćeri, koji se sastoje od prihoda od naknada zračne luke, prihoda povezanih sa zemaljskim uslugama i prihoda povezanih s marketinškim uslugama.

(367) Tako usporedba samih naknada zračne luke koje komora CCIPB obračunava dotičnim zračnim prijevoznicima s naknadama zračne luke koje se obračunavaju u drugim zračnim lukama koje služe za usporedbu nije nikakav koristan pokazatelj poštovanja načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Za primjenu usporedne metode primjenjive na transakcije koje su predmet ove ocjene, trebalo bi u zračnim lukama iz uzorka za usporedbu naći *a minima* skup sličnih transakcija kojima su posebno obuhvaćene jednakovrijedne marketinške usluge i jednakovrijedne zemaljske usluge. Transakcije koje su predmet ove ocjene toliko su složene i specifične da bi se potraga za takvim uzorkom sličnih transakcija pokazala nemogućom, tim više jer su cijene zemaljskih usluga i marketinških usluga rijetko javno objavljene te bi do njih bilo teško doći za potrebe ove usporedbe.

(368) Naposljetku, kad bi, na temelju primjenjive usporedne analize, moglo biti utvrđeno da su „cijene" iz različitih transakcija koje su predmet ove istrage jednakovrijedne ili više od „tržišnih cijena" utvrđenih na temelju uzorka transakcija koje služe za usporedbu, Komisija iz toga svejedno ne bi mogla zaključiti da su te transakcije u skladu s tržišnom cijenom ako se pokaže da je u trenutku njihova utvrđivanja upravitelj zračne luke mogao očekivati da će iz tih cijena nastati inkrementalni troškovi veći od inkrementalnih prihoda. Naime, subjekt u tržišnom gospodarstvu nema nikakav interes ponuditi robu ili usluge po „tržišnoj cijeni" ako će takvo ponašanje dovesti do inkrementalnog gubitka.

(369) Komisija smatra prikladnim podsjetiti na kontekst ove analize u kojem su, nakon donošenja novih smjernica, Francuska i zainteresirane strane bile pozvane iznijeti primjedbe na primjenu odredaba tih smjernica na ovaj predmet (vidjeti uvodne izjave 22. i 23.). U ovom slučaju, ni Francuska ni zainteresirane strane nisu u bîti osporile pristup Komisije prema kojem ako nije moguće utvrditi neki element usporedbe radi određivanja vjerne tržišne cijene usluga koje zračne luke pružaju zračnim prijevoznicima, najrelevantniji kriterij za procjenu dogovora koje te dvije strane zaključuju jest *ex ante* analiza dodatne profitabilnosti.

(370) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija smatra da na ovaj slučaj nije potrebno primijeniti pristup koji se općenito preporučuje u novim smjernicama u pogledu primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na odnose između zračnih luka i zračnih prijevoznika, odnosno *ex ante* analizu dodatne (ili inkrementalne) profitabilnosti.

(371) Ovaj je pristup opravdan činjenicom da upravitelj zračne luke može imati objektivan interes za zaključivanje transakcije sa zračnim prijevoznikom ako može razumno očekivati da će taj posao povećati njegovu dobit (ili smanjiti njegove gubitke) u odnosu na protučinjeničnu situaciju u kojoj takva transakcija ne bi bila zaključena ([71]), i to neovisno o bilo kakvoj usporedbi s uvjetima koje drugi upravitelji zračnih luka nude zračnim prijevoznicima ili usporedbi s uvjetima koje isti upravitelj nudi drugim zračnim prijevoznicima.

(372) U tom pogledu kao što je Komisija istaknula u novim smjernicama, *„diferencijacija cijena standardna je poslovna praksa pod uvjetom da je sukladna sa svim relevantnim zakonima u vezi s tržišnim natjecanjem i poslovnim sektorima. Usprkos tome, politike takvih diferenciranih cijena trebale bi biti komercijalno opravdane kako bi bile sukladne s STG testom"* ([72]) (bilješke ispuštene). U tom pogledu potrebno je napomenuti da opaske određenih trećih osoba, koje zapravo komori CCIPB

([70]) Nove smjernice, točka 60.
([71]) Drugim riječima, ako se od te transakcije očekuje pozitivna inkrementalna dobit.
([72]) Nove smjernice, točka 62.

zamjeraju što svoj sustav općeg utvrđivanja cijena nije primjenjivala jednoliko na sve zračne prijevoznike, nisu relevantne kada je riječ o primjeni načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Na primjer, nije relevantna opaska društva Air France, sažeta u uvodnoj izjavi 169., prema kojoj je komora CCIPB trebala društvu Ryanair obračunavati „naknadu za rasvjetu" u određenim uvjetima. Naime, ne dodjeljuje se nužno gospodarska prednost nekom zračnom prijevozniku tako što upravitelj zračne luke ugovori sa zračnim prijevoznikom uvjete koji se razlikuju od njegova općeg sustava utvrđivanja cijena, odnosno zato što je ugovorio cjenovnu strukturu koja se razlikuje od tog općeg sustava.

Zajednička ocjena ponašanja upravitelja Zračne luke i komore CCIPB

(373) Komisija je u odluci o pokretanju postupka prethodno procijenila da je ponašanje komore CCIBP potrebno ocijeniti zajedno s ponašanjem upravitelja zračne luke i, prema potrebi, s ponašanjem države ili drugih javnih tijela koja nadziru upravitelja zračne luke ili koja su uključena u njezino financiranje.

(374) Francuska je izrazila da je suglasna da se zajedno ocijene ponašanja upravljačkog odjela zračne luke, komore CCIPB i drugih javnih tijela.

(375) Pri primjeni načela subjekta u tržišnom natjecanju potrebno je naime uzeti u obzir cjelokupno ponašanje komore CCIBP, a ne samo ponašanje upravljačkog odjela zračne luke. Naime, upravljački odjel zračne luke unutar komore CCIPB nema pravnu osobnost koja bi bila zasebna od komore CCIPB. S druge strane, ako su ugovori o uslugama zračne luke sklopljeni sa zračnom lukom koja ubire naknade zračne luke koje plaćaju Ryanair i drugi zračni prijevoznici, naprotiv, troškovi ugovora o marketinškim uslugama većinom su pripisani općem proračunu komore CCIPB te se ne odražavaju nužno na novčano stanje zračne luke. Nadalje, Francuska u tom pogledu navodi da CCIPB izravno pokriva te troškove ([73]).

(376) Komisija stoga smatra da se ponašanja upravitelja zračne luke i komore CCIPB trebaju zajedno ocijeniti uzevši u obzir njihov odnos sa zračnim prijevoznicima i njihovim društvima kćerima za potrebe primjene kriterija privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu.

Zaključak o detaljnim pravilima primjene kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu

(377) Iz svega što prethodi proizlazi da za primjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na dotične ugovore Komisija treba svaki ugovor o marketinškim uslugama analizirati zajedno s odgovarajućim ugovorom o uslugama zračne luke koji su istodobno sklopljeni te treba utvrditi bi li pretpostavljeni subjekt u tržišnom gospodarstvu, koji je vođen izgledima za profitabilnost te koji Zračnom lukom Pau upravlja umjesto komore CCIPB, zaključio te transakcije. U tu svrhu, potrebno je odrediti inkrementalnu profitabilnost ugovora, kao što bi je procijenio subjekt u tržišnom gospodarstvu u trenutku sklapanja ugovora, procjenjujući sljedeće za cijelo trajanje njihove primjene:

— očekivani budući inkrementalni promet od provedbe tih ugovora, eventualno uzevši u obzir učinke marketinških usluga na stope popunjenosti iz ugovora,

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

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

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

([73]) Francuska je u tom pogledu navela sljedeće: „Komora CCIPB, čiji je jedan od zadataka gospodarski razvoj njegova podneblja, izravno je iz svojeg proračuna, a ne iz proračuna zračne luke, pokrivala financijska sredstva predviđena Ugovorom potpisanim 30. lipnja 2005. s društvom AMS u pogledu linije Pau – London".

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

(380) Iz istih razloga činjenica da cijene predviđene ugovorom o uslugama zračne luke za usluge zračne luke mogu biti veće ili jednake cijenama koje utvrđuju upravitelji zračnih luka, ma koliko su malo usporedive kada je riječ o usporedivim uslugama, neće biti relevantna u ovoj analizi ako nije moguće očekivati da te cijene dovedu do inkrementalnih prihoda koji su dostatni za pokrivanje inkrementalnih troškova po diskontiranoj vrijednosti.

Primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu

(381) U svrhu procjene dotičnih ugovora i uzevši u obzir prethodna razmatranja, valja podsjetiti da je potrebno ocijeniti postojanje i važnost elemenata potpore u ugovorima uzevši u obzir prevladavajuću situaciju u trenutku njihova sklapanja ([74]) te, još preciznije, raspoložive podatke i razvoj koji je tada bilo moguće predvidjeti.

(382) U svojem dopisu od 30. svibnja 2011. Francuska je iznijela da u trenutku sklapanja Ugovora iz 2005. s društvima Ryanair i AMS nije postojala nijedna tržišna studija ni poslovni plan kojim bi se procijenile i gospodarski potkrijepile obveze koje je Zračna luka preuzela u pogledu društva Ryanair.

(383) U skladu s elementima koje je dostavila Francuska, čini se i da komora CCIPB prije sklapanja ostalih ugovora iz formalnog istražnog postupka nije provela nijednu tržišnu studiju, nijedan poslovni plan ni brojčanu provjeru profitabilnosti, osim u pogledu Ugovora iz 2006. sklopljenog s društvom Transavia s kojim je u prosincu 2005. zaključen poslovni plan („*poslovni plan društva Transavia*").

(384) Osim poslovnog plana društva Transavia, jedina brojčana gospodarska studija koju je dostavila Francuska jest studija utjecaja provedena za razdoblje od 2003. do 2004. u kojoj je gospodarski utjecaj putnika društva Ryanair na regiju procijenjen na 8 do 10 milijuna EUR. U studiji provedenoj na putnicima Zračne luke u siječnju 2011. koju je dostavila Francuska ti su rezultati potvrđeni i prosječan trošak po putniku jednog leta društva Ryanair u odredište Pau procijenjen je na 339 EUR. Međutim, te studije nisu relevantne za potrebe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Naime, te se studije odnose općenito na utjecaj djelatnosti društva Ryanair na regionalno gospodarstvo, a ne samo na profitabilnost Zračne luke. U skladu s ustaljenom sudskom praksom, razmatranja o regionalnom razvoju ne mogu se uzeti u obzir pri primjeni načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ([75]).

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

(386) Komisija smatra da nepostojanje poslovnog plana predstavlja ozbiljan pokazatelj u korist zaključka da ugovorima sklopljenima s društvima Ryanair i AMS nije poštovano načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu, tim više što u pogledu tih ugovora ni Francuska ni komora CIPB nisu bile u mogućnosti dostaviti ni osnovnu brojčanu analizu profitabilnosti, čak ni nedovršenu, provedenu prije sklapanja ugovora.

(387) Općenito, Francuska nije dostavila nijedan element koji bi ukazivao na to da je upravitelj zračne luke u trenutku sklapanja ugovora s društvima Ryanair i AMS analizirao rizik koji preuzima u odnosu na koristi koje su mogle proizići iz tih ugovora. Naprotiv, prema mišljenju Francuske, komora CCIPB vodila se ciljem regionalnog razvoja. Taj je element dodatni pokazatelj koji upućuje da ugovori sklopljeni s društvima Ryanair i AMS nisu u skladu s načelom subjekta u tržišnom natjecanju.

([74]) Vidjeti, na primjer, presudu od 19. listopada 2005. u predmetu T-318/00 Freistaat Thüringen protiv Komisije, Zb. 2005, str. II-4179., t. 125. i presudu u predmetu C-124/10 P, EDF protiv Komisije, ECLI:EU:C:2012:318, t. 85., 104. i 105.

([75]) Vidjeti presudu Općeg suda od 21. siječnja 1999., Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke protiv Komisije (T-129/95, T-2/96 i T-97/96, Zb. 1999, str. II-17.), t. 120.

(388) Kao što će biti objašnjeno u nastavku, te pokazatelje potvrđuje procjena Komisije onoga što bi bila analiza profitabilnosti koju bi proveo pretpostavljeni subjekt u tržišnom gospodarstvu.

(389) Komisija je tijekom tog postupka pozvala Francusku da sastavi kvantificiranu rekonstrukciju analize profitabilnosti koju bi subjekt u tržišnom natjecanju proveo prije sklapanja ugovora s društvima Ryanair i AMS, na temelju objektivnih informacija o kojima je komora CCIPB znala u trenutku sklapanja ugovora i na temelju predvidivih razvoja.

(390) U odgovoru na taj poziv Francuska je dostavila rekonstrukciju predviđenih inkrementalnih troškova i prihoda povezanih sa svakim ugovorom sklopljenim s društvima Ryanair i AMS. Ta se rekonstrukcija većinom temelji na podacima promatranima *a posteriori*, odnosno nakon sklapanja ugovora. Tako se metoda koju je Francuska odabrala temelji na računanju prosječnih jediničnih troškova i prihoda po putniku na temelju operativnih troškova, prihoda i prometa zračne luke promatranih u razdoblju od 2003. do 2011. U svojoj analizi svakog ugovora Francuska se služila tim podacima množeći ih s inkrementalnim prometom predviđenim za svaki ugovor, odnosno s prometom koji bi se mogao od tog ugovora očekivati u vrijeme njegova sklapanja. Ako se ta analiza većinom temelji na podacima o troškovima i prihodima zračne luke ostvarenima nakon sklapanja različitih ugovora, a ne nužno na predvidivim elementima u trenutku sklapanja ugovora, ta metoda ne može odražavati procjenu profitabilnosti koju bi subjekt u tržišnom gospodarstvu proveo prije nego što je odlučio sklopiti te ugovore.

(391) Usto, kada je riječ o inkrementalnim operativnim troškovima, metodom koju je primijenila Francuska uzimaju se u obzir cjeloviti jedinični troškovi, odnosno ukupni operativni troškovi zračne luke po putniku umjesto inkrementalnih troškova, odnosno troškovi po putniku koji su nastali svakim pojedinim ugovorom. Inkrementalni troškovi mogu biti različiti od cjelovitih jediničnih troškova i, općenito, znatno niži, uzevši u obzir velik dio fiksnih troškova u zračnoj luci. Uzimanje cjelovitih jediničnih troškova stoga je drugi nedostatak metode koju je predložila Francuska. Njome se znatno smanjuje profitabilnost određenih ugovora kažnjavanjem dotičnih zračnih prijevoznika koji su sklopili predmetne ugovore.

(392) Prema tome, Komisija je provela svoju analizu rekonstrukcijom inkrementalnih troškova i prihoda različitih ugovora onako kako bi ih subjekt u tržišnom gospodarstvu procijenio *ex ante* u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Usvojene pretpostavke i rezultati analize izneseni su u uvodnim izjavama od 393. do 440. U pogledu Ugovora s društvom Transavia, Komisija se za potrebe svoje procjene služila izravno poslovnim planom društva Transavia.

Vremenski okvir

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

(394) Ne čini se opravdanim uzeti u obzir dulje razdoblje. Naime, na dane sklapanja ugovora, oprezan subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi računao na produljenje ugovora nakon njihova isteka, pod istim ili različitim uvjetima, tim više jer su niskotarifni prijevoznici, poput društava Ryanair i Transavia, bili i jesu poznati po vrlo dinamičnom razvoju svojih djelatnosti u pogledu otvaranja i zatvaranja zračnih linija ili povećavanja i smanjenja učestalosti letova. Stoga bi svako produljenje ugovora bilo daleka i neizvjesna buduća mogućnost da bi tržišni subjekt na njoj mogao temeljiti razumne gospodarske odluke.

(395) Nadalje, potrebno je napomenuti da, osim u pogledu određenih ugovora, datum stvarnog početka djelatnosti iz ugovora nije datum sklapanja ugovora. U tom se slučaju kao polazna točka uzima datum stvarnog početka, a ne datum sklapanja ugovora ([76]).

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

(397) Nakon donošenja odluke Komisija će ispitati ugovore sklopljene s društvima Ryanair i AMS u području inkrementalnih prometa, prihoda i troškova s obzirom na odabrane pretpostavke nakon čega će iznijeti rezultate analize ugovora sklopljenih s društvima Ryanair i AMS, a potom i rezultate analize ugovora sklopljenog s društvom Transavia.

([76]) Vidjeti tablicu 6.

Inkrementalni promet i broj predviđenih povratnih letova (ugovori sklopljeni s društvima Ryanair i AMS)

(398) Analiza koju je provela Komisija temelji se na inkrementalnom prometu (odnosno, broju dodatnih putnika) koji bi subjekt u tržišnom gospodarstvu koji upravlja Zračnom lukom Pau umjesto komore CCIPB mogao predvidjeti pri sklapanju ugovora. Na primjer, u pogledu Ugovora iz 2003. riječ je o utvrđivanju broja putnika koji bi upravitelj Zračne luke Pau mogao očekivati 2003. na liniji Pau – London kojom upravlja Ryanair tijekom provedbe Ugovora.

(399) Predviđeni inkrementalni promet utvrđen je na temelju broja linija i učestalosti letova predviđenih različitim ugovorima o uslugama zračne luke i ugovorima o marketinškim uslugama te na temelju broja godišnjih povratnih letova koji iz njih proizlaze.

(400) Nadalje, Komisija je uzela u obzir kapacitet zrakoplova kojima se služi Ryanair, tj. zrakoplova Boeing 737-800 sa 189 mjesta ([77]).

(401) Komisija tako pretpostavlja stopu popunjenosti od 85 % po letu. Ova pretpostavka pogoduje društvu Ryanair jer je stopa od 85 % visoka. Ta je stopa, uostalom, nešto veća od prosjeka na letovima društva Ryanair u njegovoj mreži ([78]) te je veća ili jednaka stopi popunjenosti koju Francuska predlaže za različite ugovore u svojoj rekonstrukciji analize profitabilnosti. Međutim, Komisija smatra da je moguće odabrati tu visoku stopu popunjenosti, iako je riječ o pogodnoj pretpostavci, kako bi se odrazio mogući koristan učinak marketinških usluga na posjećenost zračnih linija iz različitih ugovora i nepostojanje drugih elemenata koji kvantificiraju predvidivi utjecaj tih usluga na stopu popunjenosti.

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

(403) Određeni su ugovori sadržavali pokazatelje u pogledu broja očekivanih putnika na predviđenim linijama. Međutim, s obzirom na to da ti pokazatelji nisu pravno obvezujući, razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu ih ne bi nužno uzeo u obzir u svojoj analizi profitabilnosti. Komisija ih stoga nije uzela u obzir te se odlučila za pretpostavku da stopa popunjenosti za sve ugovore iznosi 85 % (što je više od tih pokazatelja).

(404) Nadalje, određeni su ugovori sadržavali obvezu zračnog prijevoznika u pogledu najmanjeg broja putnika koji trebaju biti prevezeni na tim linijama. Međutim, subjekt u tržišnom gospodarstvu vjerojatno bi računao na veći broj putnika od najmanjeg broja putnika koji je jamčio zračni prijevoznik. Naime, on bi vjerojatno došao do pretpostavke da je zračni prijevoznik predvidio granicu sigurnosti između najnižeg prometa na koji se obvezuje i prometa koji je razumno očekivati. Komisija je stoga odlučila da u svojoj procjeni neće uzeti u obzir te najmanje obveze.

(405) Dodatni promet koji je izračunala Komisija općenito je veći od najmanjih obveza i neobvezujućih pokazatelja sadržanih u različitim ugovorima.

(406) Naposljetku, potrebno je napomenuti da su komora CCIPB i Ryanair/AMS 2009. izmijenili uvjete Ugovora iz 2005. smanjivši učestalost letova na liniji Pau – London, utvrdivši broj predviđenih letova za 2009. na 211, i smanjivši godišnji iznos marketinških usluga na […] EUR. Primjenom načela subjekta u tržišnom gospodarstvu Komisija je razmišljala jednako kao i kod drugih ugovora, odnosno smatrala je da se inkrementalni promet povezan s tom izmjenom ugovora primjenjivao na sve linije, učestalosti letova i letove navedene u toj izmjeni ugovora.

Inkrementalni prihodi (ugovori sklopljeni s društvima Ryanair i AMS)

(407) Komisija je za svaku transakciju koja je predmet njezine analize željela utvrditi inkrementalne prihode, odnosno prihode koji su nastali tom transakcijom, kao što bi ih predvidio subjekt u tržišnom gospodarstvu.

(408) U skladu s načelom „jedne blagajne” Komisija smatra da je potrebno uzeti u obzir zrakoplovne i izvanzrakoplovne prihode.

([77]) U Ugovoru iz 2003. navedena su dva modela zrakoplova kojima se Ryanair mogao služiti: Boeing 737-200 i Boeing 737-800. U svojoj analizi Komisija se odlučila za pogodnu pretpostavku u pogledu prometa koji je donio Ryanair, a koja se temelji na zrakoplovu najvećeg kapaciteta (Boeing 737-800).

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

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

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

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

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

(410) Naknada za slijetanje i naknada po putniku koje obračunava komora CCIPB načelno su regulirane naknade kojima se plaća pristup infrastrukturi zračne luke, a utvrđuju se za sve zračne prijevoznike korisnike nakon savjetovanja te se objavljuju. U različitim je ugovorima o uslugama zračne luke sklopljenima s društvima Ryanair i Transavia omogućena primjena sustava javnih naknada zračne luke. Komisija je u pogledu tih različitih ugovora za predviđene jedinične iznose naknade za slijetanje i naknade po putniku preuzela javne naknade na snazi u trenutku sklapanja ugovora, koje je indeksirala za 2 % godišnje. Komisija smatra da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu mogao predvidjeti stopu inflacije od 2 % jer je tu stopu predvidjela Europska središnja banka („ESB”) za europodručje ([79]). Naime, bilo je razumno predvidjeti da će se regulirane naknade svake godine povećavati radi praćenja inflacije.

(411) Naknade za zemaljske usluge nisu regulirane nego se o njima bilateralno pregovara. U različitim ugovorima o uslugama zračne luke sklopljenima s društvom Ryanair i u Ugovoru sklopljenim s društvom Transavia, te su naknade izražene u obliku fiksnih iznosa po povratnom letu te nisu indeksirane. Komisija je te iznose uzela u obzir u svojoj analizi.

(412) Kako bi izračunala prihod od tri prethodno navedene zrakoplovne naknade koje bi subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao od svakog ugovora, Komisija se služila brojem predviđenih povratnih letova (u pogledu naknade za slijetanje i naknade za zemaljske usluge) i broja predviđenih dodatnih putnika (u pogledu naknade po putniku), koji su utvrđeni za svaki ugovor te ih je množila s jediničnim iznosima naknada.

(413) U pogledu izvanzrakoplovnih prihoda, oni su načelno gotovo razmjerni broju putnika. Naime, djelatnost parkirališta, restorana i drugih trgovina koji se nalaze u zračnoj luci ovisi o broju putnika. Isto vrijedi i za prihode koje upravitelj zračne luke naplaćuje u pogledu svojih djelatnosti. Najrazumniji pristup za utvrđivanje predviđenih inkrementalnih izvanzrakoplovnih prihoda bio bi utvrditi iznos izvanzrakoplovnih prihoda po putniku te ga zatim pomnožiti s predviđenim inkrementalnim prometom.

(414) U pogledu iznosa inkrementalnih izvanzrakoplovnih prihoda po putniku, Komisija smatra vjerojatnim da bi ga razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu utvrdio u trenutku sklapanja različitih ugovora na temelju ukupnih izvanzrakoplovnih prihoda zračne luke po putniku tijekom dovoljno dugog razdoblja da bude reprezentativno, a neposredno prije sklapanja dotičnog ugovora ([80]). Komisija smatra u tom pogledu da je razdoblje od tri godine razumno ([81]). Komisija smatra, nadalje, da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu predvidio indeksaciju tog iznosa s

([79]) Cilj je ESB-a zadržati stabilnost cijena i održati stopu godišnje inflacije „ispod, ali nedaleko 2 % u srednjoročnom razdoblju”. Slobodan prijevod izvornika na engleskom jeziku: „In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term”. Vidjeti: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html.

([80]) Komisija napominje da u prometu društva Air France u Zračnoj luci Pau prevladavaju poslovni putnici, dok je promet društava Ryanair i Transavia uglavnom turističke prirode. Izvanzrakoplovni prihodi nastali tim dvjema kategorijama putnika mogli bi, u pogledu samog broja putnika, biti različiti, na primjer zbog eventualnih razlika u kupovnoj moći. Međutim, teško je ocijeniti te razlike tim više što na njih, osim kupovne moći, mogu utjecati i drugi faktori. Na primjer, poslovni su putnici općenito osjetljivi na vremenski faktor i skloni su što više skratiti vrijeme koje provode u zračnoj luci, što može ograničiti njihove troškove. Nadalje, s obzirom na to da izvanzrakoplovni prihodi upravitelja zračne luke ne dolaze od zračnih prijevoznika, upravitelju zračne luke teško je procijeniti koliko se može prosječan iznos izvanzrakoplovnih prihoda po putniku razlikovati od jednog zračnog prijevoznika do drugog. S obzirom na te elemente, vjerojatno je da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu koji upravlja Zračnom lukom Pau umjesto komore CCIPB svoju procjenu inkrementalnih izvanzrakoplovnih troškova temeljio na izvanzrakoplovnim prihodima po putniku ostvarenima tijekom prethodnih godina u odnosu na sav promet zračne luke te da ne bi htio uzeti u obzir činjenicu da se taj iznos po putniku eventualno može razlikovati od jednog zračnog prijevoznika do drugog.

([81]) Subjekt u tržišnom gospodarstvu odabrao bi dotično razdoblje vodeći računa o više faktora: efekt zaglađivanja koji je moguć u relativno dugom razdoblju i nedostatci koji su mogući u vrlo dugom razdoblju, poput mogućih promjena sklonosti i vrsta troškova putnika tijekom dugog razdoblja. Tako bi zbog uporabe prosjeka izvanzrakoplovnih prihoda po putniku samo jedne godine dobiveni iznos previše ovisio o posebnim okolnostima te godine, što opravdava izbor duljeg razdoblja. Naprotiv, razdoblje od pet godina čini se predugim jer je moguće da se ponašanja putnika u pogledu izvanzrakoplovnih troškova znatno mijenjaju tijekom toliko dugog razdoblja. Prema tome, razdoblje od tri godine čini se razumnim izborom.

vremenom kako bi odražavao inflaciju. Komisija je u tom pogledu odredila stopu od 2 % ([82]) (koja se primjenjuje od godine na polovini trogodišnjeg razdoblja).

(415) U tablici u nastavku navedeni su ukupni izvanzrakoplovni prihodi zračne luke utvrđeni za svaku godinu u razdoblju od 2000. do 2011. te prosječni jedinični iznos izvanzrakoplovnih prihoda po putniku tijekom tri prethodne godine.

Tablica 5.

Izvanzrakoplovni prihodi

Godina	Izvanzrakoplovni prihodi	
	Ukupni iznosi (u tisućama EUR)	Prosječni jedinični iznos po putniku tijekom prethodne tri godine (u EUR)
2000.	726	
2001.	730	
2002.	953	
2003.	1 206	1,34
2004.	1 191	1,55
2005.	1 206	1,69
2006.	1 270	1,69
2007.	1 293	1,66
2008.	2 218	1,67
2009.	2 097	2,04
2010.	2 297	2,47
2011.	2 385	

Inkrementalni troškovi (ugovori sklopljeni s društvima Ryanair i AMS)

(416) Inkrementalni troškovi koje je *ex ante* mogao očekivati od svake transakcije (što u ovom slučaju obuhvaća Ugovor o uslugama zračne luke i Ugovor o marketinškim uslugama) subjekt u tržišnom gospodarstvu koji upravlja Zračnom lukom umjesto komore CCIPB ovise o sljedeće tri kategorije:

— troškovi nabave marketinških usluga,

— inkrementalni troškovi ulaganja nastali ulaganjem zbog transakcije,

— inkrementalni operativni troškovi, odnosno operativni troškovi (osoblje, razne nabave) koje mogu nastati provedbom transakcije.

(417) Kada je riječ o troškovima ugovora o marketinškim uslugama, Komisija je uzela u obzir iznose predviđene različitim ugovorima o marketinškim uslugama. Ugovorima o marketinškim uslugama općenito su predviđeni fiksni, godišnji ili ukupni iznosi. U Ugovoru sklopljenom 2003. s društvom Ryanair za liniju Pau – London bila su predviđena posebna detaljna pravila, odnosno početni iznos i godišnji iznosi plaćanja po putniku do najvećeg godišnjeg iznosa

([82]) Vidjeti uvodnu izjavu 410.

od 400 000 EUR. Uzevši u obzir predviđanja prometa povezana s Ugovorom iz 2003. po stopi popunjenosti od 85 %, čini se da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu predvidio ostvarivanje tog najvećeg iznosa od 400 000 EUR. Stoga je Komisija taj najveći iznos odabrala za trošak marketinških usluga, uz početno plaćanje utvrđeno u Ugovoru.

(418) Kao i kod procjena prometa, predviđena marketinška plaćanja ne predstavljaju nužno stvarno uplaćene iznose jer su određeni događaji koji su uslijedili nakon sklapanja Ugovora mogli dovesti do odstupanja od prvotno predviđenih iznosa. Upravo to je slučaj kod prijevremenog raskida ugovora. Međutim, pri primjeni načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ovi se događaji ne moraju uzeti u obzir jer su uslijedili nakon sklapanja ugovora.

(419) Kada je riječ o inkrementalnim troškovima ulaganja, potrebno je napomenuti da, prema mišljenju Francuske, na temelju različitih ugovora koji su predmet ove istrage nije trebalo biti provedeno nijedno ulaganje u Zračnoj luci Pau. Stoga, uzevši u obzir činjenicu da nijedan element iz spisa nije ukazao na to da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao da određena ulaganja treba provesti zbog jednog ili više ugovora koji su predmet formalnog istražnog postupka, nijedan inkrementalni trošak ulaganja u ovoj analizi nije uzet u obzir.

(420) Kada je riječ o predviđenim inkrementalnim operativnim troškovima pri sklapanju različitih ugovora, oni su, u nedostatku poslovnog plana za svaki ugovor, najosjetljivija kategorija koja se razmatra. Posebno, pristup koji je primijenjen na izvanzrakoplovne prihode, kojim se ukupnim izvanzrakoplovnim prihodima zračne luke dolazi do inkrementalnih izvanzrakoplovnih prihoda po putniku, ne bi se trebao primijeniti na operativne troškove. Naime, takvim bi se pristupom ukupni operativni troškovi zračne luke, svedeni na broj putnika, smatrali inkrementalnim troškovima. Veliki je dio operativnih troškova zračne luke fiksan, što znači da ukupni operativni troškovi po putniku mogu biti znatno viši, u većini slučajeva, od inkrementalnih troškova povezanih sa sklapanjem novog ugovora kojim se stvara dodatni promet.

(421) Kako bi procijenila inkrementalne operativne troškove, Komisija se mora osloniti na elemente iz analize upravitelja Zračne luke jer nije mogla sama procijeniti način na koji predmetni ugovor može utjecati na različite stavke troškova zračne luke.

(422) Sama procjena na koju se Komisija mogla osloniti dio je poslovnog plana društva Transavia u kojem je komora CCIPB procijenila da bi iz Ugovora sklopljenog s društvom Transavia trebao proizaći prosječni inkrementalni operativni trošak od […] EUR po dodatnom putniku tijekom razdoblja poslovnog plana društva Transavia od 2006. do 2012. ([83]). U nedostatku boljeg, Komisija smatra da je ta brojka prihvatljiv temelj za utvrđivanje utjecaja dodatnog prometa na operativne troškove zračne luke. Komisija ju je stoga uporabila u svojoj procjeni ugovora sklopljenih s društvima Ryanair i AMS, uz stopu indeksacije od 2 % godišnje ([84]), u odnosu na 2009. koja je godina na polovini referentnog razdoblja od 2006. do 2012. Usto, Komisija smatra da je ta stopa indeksacije u skladu s prethodno navedenim stopama indeksacije u pogledu prihoda.

(423) Komisija napominje da je tu procjenu provela komora CCIPB prije potpisivanja većine ugovora sklopljenih s društvima Ryanair i AMS koji su predmet formalnog istražnog postupka te je bila na raspolaganju u trenutku sklapanja tih Ugovora. Jedine su iznimke ugovori sklopljeni s društvima Ryanair i AMS 2003. i 2005. O njima je riječ u uvodnim izjavama 425. i 426.

(424) Komisija napominje da poslovni plan društva Transavia nije bio izrađen za društvo Ryanair. Međutim, Komisija smatra da Transavia ima gospodarski model „niskotarifnog prijevoznika" koji je usporediv s onim društva Ryanair i da bi, prema tome, inkrementalni operativni troškovi koje bi predvidio subjekt u tržišnom gospodarstvu bili, u pogledu broja putnika, za ta dva prijevoznika vjerojatno slični.

([83]) Elementi (inkrementalni za otvaranje nove linije Amsterdam – Pau) obuhvaćeni tom brojkom objašnjeni su u poslovnom planu kako slijedi: „*Utjecaj radne snage i troškovi: tom će novom linijom nastati dodatna marginalna radna mjesta u određenim službama: računovodstvo (obrada računa), poslovanje (utjecaj na sredstva zračne luke), infopult (rezervacija turističkih usluga i informacije) i sigurnost (pregled putnika i prtljage); u drugim se službama neće otvarati nova radna mjesta: upravljanje, okoliš, kvaliteta, održavanje, razvoj, zaštita. Mijenjat će se samo troškovi podrške zračne luke: troškovi osoblja i procijenjeni trošak po putniku u odlasku u prosjeku od sedam godina iznosi […] EUR*". Taj je iznos po putniku u odlasku podijeljen s dva kako bi se došlo do ukupnog iznosa od […] EUR po putniku.

([84]) Vidjeti uvodnu izjavu 410.

(425) Poslovni plan društva Transavia izrađen je 15. prosinca 2005. Stoga je sastavljen nakon sklapanja Ugovora iz 2003. i 2005. s društvima Ryanair i AMS, odnosno nakon 28. siječnja 2003. i 30. lipnja 2005. Međutim, Komisija smatra da subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi inkrementalne operativne troškove po putniku procijenio drugačije u lipnju 2005. i prosincu 2005., odnosno šest mjeseci kasnije. Naime, vrlo je malo vjerojatno da se struktura troškova upravitelja zračne luke u razdoblju od šest mjeseci znatno mijenja. Stoga je procjena iz prosinca 2005. prihvatljiva aproksimacija procjene koju bi subjekt u tržišnom gospodarstvu proveo u lipnju 2005. za potrebe procjene relevantnosti sklapanja ugovora s društvima Ryanair i AMS.

(426) Kada je riječ o Ugovoru iz 2003. on je sklopljen gotovo tri mjeseca prije izrade poslovnog plana društva Transavia. Međutim, struktura prometa i djelatnosti Zračne luke nisu se tijekom tog razdoblja od tri godine znatno mijenjale. Prema tome, u nedostatku bolje alternative, Komisija smatra da je prosječni inkrementalni operativni trošak od […] EUR po putniku, sa stopom indeksacije od 2 % u odnosu na 2009., primjeren i za analizu Ugovora iz 2003.

(427) Komisija napominje da je inkrementalni operativni trošak koji je predložila Francuska ([…] EUR po putniku), izračunan kao prosjek operativnih troškova po putniku ostvarenih u razdoblju od 2003. do 2011., znatno veći od inkrementalnog troška po putniku koji je odabrala Komisija i koji smatra relevantnijim u pogledu razmatranja iznesenih u nastavku.

(428) Za svaku se transakciju inkrementalni operativni trošak po putniku množi s predviđenim inkrementalnim prometom kako bi se za svaku pojedinu godinu utvrdio ukupan inkrementalni operativni trošak povezan s Ugovorom.

Predstavljanje rezultata u pogledu Ugovora sklopljenih s društvima Ryanair i AMS

(429) Utvrdivši sve inkrementalne prihode i sve inkrementalne troškove u pogledu svakog ugovora koje bi predvidio subjekt u tržišnom gospodarstvu, Komisija može za svaki ugovor i za svaku godinu predviđenog trajanja Ugovora utvrditi očekivane inkrementalne tokove (prihodi umanjeni za troškove). Ti su rezultati izneseni u tablicama od 6. do 11. u nastavku.

(430) Komisija napominje da su u pogledu svih ugovora i izmjene od 16. lipnja 2009. Ugovora iz 2005. u pogledu linije Pau – London svi inkrementalni godišnji tokovi negativni, kao što je navedeno u tablicama u nastavku, i to unatoč pretpostavkama koje pogoduju društvu Ryanair, a koje je odabrala Komisija, osobito u vezi s inkrementalnim prometom i inkrementalnim troškovima.

(431) Komisija usto napominje da će taj zaključak biti valjan za Ugovore iz 2007., 2008., 2009. i 2010. čak i ako se potpuno isključe inkrementalni operativni troškovi i zadrže samo troškovi marketinških usluga kao inkrementalni troškovi.

(432) Prema tome, jasno je da su ugovori i izmjena od 16. lipnja 2009. Ugovora iz 2005. u pogledu Londona koje je komora CCIPB sklopila s društvima Ryanair i AMS i koji su predmet ove istrage dodijelili gospodarsku prednost u korist društvima Ryanair i/ili AMS. Ta je prednost selektivna jer proizlazi iz posebnih odredaba Ugovora s društvom Ryanair ili AMS.

(433) Izmjena od 16. lipnja 2009. Ugovora iz 2007. u pogledu linije Pau – Charleroi, kojom je utvrđena cijena promidžbenih usluga u iznosu od […] do […] EUR godišnje od 1. siječnja 2009., a da se pritom usluge nisu izmijenile, dodijeljena je selektivna prednost društvima Ryanair te AMS, s obzirom na to da komora CCIPB ne dobiva ništa za dodatno plaćeni iznos od […] EUR godišnje, a, posebno, ne može očekivati ni dodatni promet.

Tablica 6.

Putnici („(s)” = sezonski)

Ugovor	Letovi/ tjedan	Letovi/ godina	Datum potpisivanja ugovora	Datum stvarnog početka	Prvotno predviđen datum stvarnog isteka
London 2003.	7	365	28.1.2003.	28.1.2003.	27.1.2008.

Ugovor	Letovi/ tjedan	Letovi/ godina	Datum potpisivanja ugovora	Datum stvarnog početka	Prvotno predviđen datum stvarnog isteka
London 2005.	7	365	30.6.2005.	30.6.2005.	29.6.2010.
Charleroi 2007.	3	156	25.9.2007.	30.10.2007.	24.9.2012.
Bristol 2008. (s)	3	50	31.3.2008.	16.5.2008.	13.9.2008.
Bristol 2009. (s)	2	58	16.6.2009.	1.4.2009.	24.10.2009.
Izmjena iz 2009. Ugovora iz 2005. za London		211	15.6.2009.	1.1.2009.	29.6.2010.
London, Charleroi (s) i Beauvais (s) 2010.	6	312	28.1.2010.	30.3.2010.	29.3.2011.

Tablica 7.

Ugovor iz 2003. o liniji Pau – London

(u EUR)

	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.
ukupan broj putnika u dolasku i odlasku	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
broj povratnih letova godišnje	338	365	365	365	365	27
naknada za slijetanje	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
naknada po putniku	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
prihodi od zemaljskih usluga	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*
ukupni zrakoplovni prihodi	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[0 – 99 999]
izvanzrakoplovni prihodi	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]
ukupni prihodi	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[0 – 99 999]**
operativni troškovi (osoblje, razne nabave…)	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]
marketinški troškovi	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(u EUR)

	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.
ukupni troškovi	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[0 – 99 999]**
inkrementalni tokovi (prihodi umanjeni za troškove)	**[od – 100 000 do – 299 999]**	**[od – 100 000 do – 299 999]**	**[od – 100 000 do – 299 999]**	**[od – 100 000 do – 299 999]**	**[od – 100 000 do – 299 999]**	**[od – 1 do – 99 999]**

Tablica 8.

Ugovor iz 2005. o liniji Pau – London

(u EUR)

	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
ukupan broj putnika u dolasku i odlasku	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
broj povratnih letova godišnje	184	365	365	365	365	181
naknada za slijetanje	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
naknada po putniku	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
prihodi od zemaljskih usluga	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*
ukupni zrakoplovni prihodi	[100 000 – 299 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[100 000 – 299 999]
izvanzrakoplovni prihodi	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]
ukupni prihodi	**[100 000 – 299 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[100 000 – 299 999]**
operativni troškovi (osoblje, razne nabave…)	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]
marketinški troškovi	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
ukupni troškovi	**[300 000 – 599 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[300 000 – 599 999]**
inkrementalni tokovi (prihodi umanjeni za troškove)	**[od – 1 do - 99 999]**	**[od – 100 000 do - 299 999]**	**[od – 100 000 do - 299 999]**	**[od – 1 do - 99 999]**	**[od – 1 do - 99 999]**	**[od – 1 do - 99 999]**

Tablica 9.

Izmjena od 16. lipnja 2009. Ugovora o marketinškim uslugama od 30. lipnja 2005.

(u EUR)

	2009.	2010.
ukupan broj putnika u dolasku i odlasku	67 794	33 709
broj povratnih letova godišnje	211	105
naknada za slijetanje	*29 173*	*14 795*
naknada po putniku	*162 706*	*82 519*
prihodi od zemaljskih usluga	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*
ukupni zrakoplovni prihodi	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]
izvanzrakoplovni prihodi	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]
ukupni prihodi	**[300 000 – 599 999]**	**[100 000 – 299 999]**
operativni troškovi (osoblje, razne nabave…)	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]
marketinški troškovi	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]
ukupni troškovi	**[300 000 – 599 999]**	**[100 000 – 299 999]**
inkrementalni tokovi (prihodi umanjeni za troškove)	**[od – 1 do - 99 999]**	**[od – 1 do - 99 999]**

Tablica 10.

Ugovor iz 2007. o liniji Pau – Charleroi

(u EUR)

	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
ukupan broj putnika u dolasku i odlasku	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
broj povratnih letova godišnje	42	156	156	156	156	114
naknada za slijetanje	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
naknada po putniku	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
prihodi od zemaljskih usluga	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*
ukupni zrakoplovni prihodi	[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]

(u EUR)

	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
izvanzrakoplovni prihodi	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]
ukupni prihodi	**[0 – 99 999]**	**[100 000 – 299 999]**	**[100 000 – 299 999]**	**[100 000 – 299 999]**	**[100 000 – 299 999]**	**[100 000 – 299 999]**
operativni troškovi (osoblje, razne nabave…)	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]
marketinški troškovi	[0 – 99 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[100 000 – 299 999]
ukupni troškovi	**[100 000 – 299 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**
inkrementalni tokovi (prihodi umanjeni za troškove)	**[od – 1 do - 99 999]**	**[od – 100 000 do - 299 999]**	**[od – 100 000 do - 299 999]**	**[od – 100 000 do - 299 999]**	**[od – 100 000 do - 299 999]**	**[od – 100 000 do - 299 999]**

Tablica 11.

Ugovori iz 2008. i 2009. o linijama Pau – Bristol i ugovori iz 2010. o linijama Pau – London, Pau – Charleroi i Pau – Beauvais

(u EUR)

	Ugovor o liniji s Bristolom iz 2008.	Ugovor o liniji s Bristolom iz 2009.	Ugovor o linijama s Londonom, Charleroiom i Beauvaisom iz 2010.	
	2008.	2009.	2010.	2011.
ukupan broj putnika u dolasku i odlasku	16 111	18 635	75 463	24 783
broj povratnih letova godišnje	50	58	235	77
naknada za slijetanje	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
naknada po putniku	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
prihodi od zemaljskih usluga	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*
ukupni zrakoplovni prihodi	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]
izvanzrakoplovni prihodi	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]
ukupni prihodi	**[0 – 99 999]**	**[100 000 – 299 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[100 000 – 299 999]**
operativni troškovi (osoblje, razne nabave…)	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]

(u EUR)

	Ugovor o liniji s Bristolom iz 2008.	Ugovor o liniji s Bristolom iz 2009.	Ugovor o linijama s Londonom, Charleroiom i Beauvaisom iz 2010.	
	2008.	2009.	2010.	2011.
marketinški troškovi	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[1 000 000 – 1 499 999]	[300 000 – 599 999]
ukupni troškovi	**[100 000 – 299 999]**	**[100 000 – 299 999]**	**[1 000 000 – 1 499 999]**	**[300 000 – 599 999]**
inkrementalni tokovi (prihodi umanjeni za troškove)	**[od – 1 do - 99 999]**	**[od – 1 do - 99 999]**	**[od – 600 000 do - 999 999]**	**[od – 100 000 do - 299 999]**

Primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na Ugovor sklopljen s društvom Transavia

(434) Komisija podsjeća da je CCIPB izradio poslovni plan prije sklapanja Ugovora s društvom Transavia u pogledu linije Pau – Amsterdam („poslovni plan društva Transavia"). Komisija smatra da je taj poslovni plan primjerena polazišna točka za primjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na Ugovor sklopljen s društvom Transavia i nema razloga dovesti u pitanje usvojene pretpostavke, osim u pogledu vremenskog okvira preuzetog u procjeni. O tom će se pitanju raspravljati u nastavku.

(435) Komisija napominje da je iz tog poslovnog plana proizašao „godišnji financijski rezultat" (analogan inkrementalnim tokovima (prihodi umanjeni za troškove) iz analize ugovora sklopljenih s društvima Ryanair/AMS) koji je negativan u razdoblju od 2006. do 2008., a zatim pozitivan u razdoblju od 2009. do 2012. (vidjeti tablicu 12. u nastavku).

(436) Prema poslovnom planu društva Transavia, *„ulaganje (povrat ulaganja) postaje profitabilno (kumulativno) tek tijekom sedme godine*". Drugim riječima, u planu se diskontna stopa ne primjenjuje na predviđene godišnje tokove radi izračuna njihove neto diskontirane vrijednosti i provjere nadoknađuju li, u pogledu profitabilnosti zračne luke, pozitivni tokovi s kraja promatranog razdoblja negativne tokove iz početnog razdoblja. U poslovnom je planu, naprotiv, uzet u obzir kumulativan ukupan iznos nediskontiranih tokova (vidjeti „kumulativan rezultat" u tablici 12. u nastavku) koji je negativan u razdoblju od 2006. do 2011., ali 2012. postaje pozitivan ([85]).

(437) Komisija je pozvala Francusku da sastavi analizu na temelju objektivnih informacija poznatih komori CCIPB u trenutku sklapanja Ugovora s društvom Transavia radi provjere bi li ga sklopio subjekt u tržišnom gospodarstvu vođen izgledima za profitabilnost.

(438) Francuska je za potrebe te analize uzela „godišnji financijski rezultat" iz poslovnog plana društva Transavia, od njega je odbila porez na dobit za godine u kojima su tokovi bili pozitivni, a zatim se pri izračunu neto diskontirane vrijednosti poslužila diskontnom stopom od 6,5 %. Rezultat te analize daje neto diskontiranu vrijednost od [od - 100 000 do - 200 000] EUR koja je izračunana na dan predviđen za otvaranje linije Pau – Amsterdam, odnosno 26. travnja 2006.

(439) Međutim, Komisija napominje da se poslovni plan društva Transavia i izračun Francuske temelje na procjeni profitabilnosti za razdoblje od 2006. do 2012., dok se sam Ugovor, u skladu sa svojim uvjetima, trebao primjenjivati do 2009., bez klauzule o automatskom produljenju ugovora. Iz razloga navedenih u uvodnim izjavama od 393. do 397., potrebno je provesti analizu predviđene profitabilnosti za razdoblje primjene Ugovora kako je prvotno utvrđeno, a ne dulje razdoblje. To se posebno temelji na činjenici da razborit i oprezan subjekt u tržišnom

([85]) Komisija prima na znanje opasku komore CCIPB u poslovnom planu: *„nekumulativno gledano, čim se marketinški troškovi 2009. (četvrta godina) znatno smanje godišnji je rezultat pozitivan*". To je objašnjeno činjenicom da su, u skladu s Ugovorom, marketinška plaćanja tijekom treće godine iznosila […] EUR po putniku (s najvećim godišnjim iznosom od […] EUR), a tijekom četvrte su se godine trebala smanjiti na […] EUR po putniku ([…] EUR za petu godinu te […] EUR za šestu i sedmu godinu). Vidjeti uvodnu izjavu 84.

gospodarstvu ne može pri sklapanju ugovora računati na njegovu obnovu, bilo pod istim ili pod različitim uvjetima ([86]). Komisija napominje da neto diskontirana vrijednost ponovno izračunana za razdoblje od 2006. do 2009. na temelju godišnjih tokova iz poslovnog plana samo za te godine i primjenom diskontne stope koju je predložila Francuska iznosi [od - 300 000 do - 400 000] EUR.

(440) Komisija napominje, međutim, da iz Ugovora proizlaze godišnji inkrementalni tokovi, koji su svi negativni tijekom razdoblja iz analize profitabilnosti (osim 2009. kad je inkrementalni tok gotovo jednak nuli), što nužno dovodi do negativne neto diskontirane vrijednosti neovisno o primijenjenoj diskontnoj stopi. Ugovor iz 2006. sklopljen s društvom Transavia upućuje na gospodarsku prednost u korist društva Transavia. Budući da je dodijeljena samo jednom poduzetniku, ta je prednost selektivna.

Tablica 12.

Prilagođen poslovni plan za liniju Amsterdam – Pau s društvom Transavia

(u tisućama EUR)

Pau – Amsterdam		2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Promet (osobe)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Prihodi	Ukupno (A)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Troškovi	od kojih marketinške usluge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ukupno (B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Godišnji financijski rezultat	(A-B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kumulativni rezultat		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Porez na dobit		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Inkrementalni financijski tokovi nakon poreza na dobit		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto diskontirana vrijednost od 2006. do 2009.	[od – 300 do – 400]							

8.1.1.3 ***Narušavanje tržišnog natjecanja***

(441) Kada financijska potpora koju je dodijelila neka država članica ojača položaj nekog poduzetnika u odnosu na ostale poduzetnike koji se natječu u trgovini unutar Unije, valja smatrati da ta potpora utječe na takvu trgovinu. Na temelju ustaljene sudske prakse ([87]), da bi neka mjera narušavala ili prijetila da će narušiti tržišno natjecanje, dovoljno je da se primatelj potpore natječe s drugim poduzetnicima na tržištima otvorenima za tržišno natjecanje.

(442) Od stupanja na snagu trećeg paketa liberalizacije zračnog prijevoza 1. siječnja 1993. ([88]), zračne prijevoznike ništa ne sprječava da upravljaju letovima na zračnim linijama unutar Unije i neograničeno rabe odobrenje za kabotažu.

([86]) Razborit i oprezan subjekt u tržišnom gospodarstvu mogao bi uzeti u obzir i vjerojatnost raskida ugovora prije njegova isteka. Vjerojatnost takvog scenarija ovisila bi o klauzuli o raskidu ugovora.

([87]) Presuda Općeg suda od 30. travnja 1998., *Het Vlaamse Gewest (flamanska regija) protiv Komisije*, T-214/95, Zb. 1998, str. II-717.

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

(443) Prednosti koje su Ryanair, AMS i Transavia primili putem različitih ugovora i izmjena ugovora koji su predmet ove istrage ojačali su njihov položaj u odnosu na sve ostale zračne prijevoznike Unije koji su u stvarnom ili potencijalnom tržišnom natjecanju s društvima Ryanair i Transavia u pogledu linija na kojima su ta društva prisutna. Tako su narušila ili prijetila da će narušiti tržišno natjecanje te su utjecala na trgovinu unutar Unije.

8.1.1.4 ***Zaključak***

(444) Različiti ugovori i izmjene ugovora koje je komora CCIPB sklopila s društvima Ryanair, AMS i Transavia, koji su predmet ovog formalnog istražnog postupka, ispunili su kriterije iz članka 107. stavka 1. UFEU-a i stoga svi predstavljaju državne potpore.

8.1.2 NEZAKONITOST POTPORA

(445) Budući da su te mjere poduzete bez odobrenja Komisije, one predstavljaju nezakonite potpore.

8.1.3 SPOJIVOST S UNUTARNJIM TRŽIŠTEM

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

(447) Usto, iz sudske prakse Suda ([89]) proizlazi da je Francuska trebala navesti na kojoj se pravnoj osnovi predmetne potpore mogu smatrati spojivima s unutarnjim tržištem i pokazati da su uvjeti spojivosti bili ispunjeni. Komisija je zato u odluci za pokretanje postupka i u zahtjevu za dodatne informacije pozvala Francusku da navede moguće pravne osnove spojivosti te da utvrdi jesu li primjenjivi uvjeti spojivosti bili ispunjeni, osobito u slučaju u kojem se predmetne potpore trebaju smatrati početnim potporama za otvaranje novih zračnih linija. Međutim, Francuska nije nikad smatrala da ispitane mjere predstavljaju početne potpore spojive s unutarnjim tržištem i nije nikad predložila druge moguće osnove za spojivost ni obrazloženje na kojem bi se mogla temeljiti izjava o spojivosti tih mjera s unutarnjim tržištem. Usto, nijedna treća zainteresirana osoba nije pokušala dokazati spojivost tih mjera s unutarnjim tržištem.

(448) Komisija, ipak, smatra korisnim ispitati u kojoj bi se mjeri te potpore mogle smatrati spojivima na temelju njihova eventualnog doprinosa otvaranju novih linija ili učestalosti letova. Treba, međutim, istaknuti da je ova istraga preopširna jer u nedostatku elemenata kojima bi država članica ili treća zainteresirana osoba dokazivala spojivost potpora, te se potpore moraju smatrati nespojivima.

(449) U novim je smjernicama, u pogledu tih potpora, navedeno sljedeće: „*Kad je riječ o početnim potporama zračnim prijevoznicima, Komisija će primjenjivati načela navedena u ovim smjernicama na sve prijavljene mjere početnih potpora povodom kojih je pozvana donijeti odluku od 4. travnja 2014., čak i ako su mjere prijavljene prije toga datuma. U skladu s obaviješću Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora Komisija će na nezakonite početne potpore zračnim prijevoznicima primjenjivati pravila koja su na snazi u trenutku dodjele potpora. U skladu s time Komisija neće ove smjernice primjenjivati u slučaju nezakonitih početnih potpora zračnim prijevoznicima koje su dodijeljene prije 4. travnja 2014. godine*" ([90]).

(450) Smjernicama iz 2005. propisuje se da će „*Komisija procijeniti usklađenost svih potpora za financiranje infrastrukture zračne luke ili potpora za započinjanje poslovanja odobrenih bez njezina ovlaštenja i koje stoga krše članak 88. stavak 3. Ugovora, na osnovi ovih smjernica ako je plaćanje potpore počelo nakon što su smjernice objavljene u Službenom listu Europske unije. U drugim slučajevima, Komisija će izvršiti ocjenu na osnovi pravila primjenjivih kad je počelo plaćanje potpore*" ([91]).

(451) Komisija podsjeća da su dotične potpore dodijeljene radi poticanja otvaranja novih zračnih linija ili povećanja učestalosti letova na već postojećim linijama ili za održavanje linija koje su u suprotnome mogle biti ukinute. Stoga je riječ o operativnim potporama čiji je cilj promidžba zračnog prijevoza s polaskom iz regionalne zračne luke. U tom je pogledu potrebno podsjetiti da se, u skladu s praksom Komisije pri donošenju odluka, operativne potpore rijetko mogu smatrati spojivima sa zajedničkim tržištem jer se njima uobičajeno narušavaju uvjeti tržišnog natjecanja u sektorima u kojima se dodjeljuju.

([89]) Vidjeti presudu Suda od 28. travnja 1993., Italija protiv Komisije, C-364/90, Zb. 1993, str. I-02097., t. 20.
([90]) Nove smjernice, točka 174.
([91]) Točka 85. smjernica iz 2005.

8.1.3.1 ***Mjere poduzete prije stupanja na snagu smjernica iz 2005.***

(452) Ugovor iz 2003. i ugovori iz 2005. sklopljeni su prije nego što smjernice iz 2005. objavljene 9. prosinca 2005. ([92]). Kada je riječ o spojivosti potpora dodijeljenih prije tog datuma, točka 85. smjernica iz 2005. i točka 174. novih smjernica upućuju na pravila koja su se primjenjivala u trenutku dodjele potpore.

(453) Prije donošenja smjernica iz 2005. Komisija je donijela smjernice iz 1994. ([93]). Međutim u tim smjernicama nije pridana posebna pozornost problematici operativnih potpora čiji je cilj promidžba zračnog prometa s polaskom iz regionalnih zračnih luka. Naime, ta se problematika počela postupno pojavljivati nakon rastućeg zagušenja određenih velikih europskih zračnih luka i razvoja djelatnosti niskotarifnih zračnih prijevoznika koji 1994. još nisu postojali. Komisija, prema tome, smatra da smjernice iz 1994. nisu primjenjive na ovaj slučaj. Komisija treba stoga procijeniti spojivost dotičnih potpora izravno na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

(454) U tom je pogledu potrebno primijetiti da se ocjena Komisije takve vrste državnih potpora s vremenom poboljšala dok su određene točke ostale nepromijenjene. Te točke proizlaze iz općih načela kojima je uređena spojivost potpora u skladu s odredbama prethodno navedenog Ugovora.

(455) Tako je u Odluci o Zračnoj luci Manchester iz lipnja 1999. ([94]) Komisija sniženja naknada zračne luke, koja su dodijeljena na nediskriminirajući način i s ograničenim trajanjem na temelju mjera čiji je cilj bio promidžba novih linija smatrala spojivima s pravilima o državnim potporama.

(456) Zatim, u Odluci iz veljače 2004. o Zračnoj luci Charleroi ([95]) Komisija je objasnila da *„operativne potpore namijenjene potpomaganju otvaranja novih zračnih linija ili pospješivanju određenih učestalosti letova mogu biti nužno sredstvo za razvoj malih regionalnih zračnih luka. One mogu učinkovito uvjeriti zainteresirane poduzetnike da preuzmu rizik ulaganja u nove linije. Međutim, kako bi se te potpore mogle smatrati spojivima na temelju članka 87. stavka 3. točke (c) Ugovora, potrebno je utvrditi jesu li te potpore potrebne i razmjerne traženom cilju te utječu li na trgovinu u mjeri suprotnoj zajedničkom interesu*". Komisija je zatim utvrdila određene uvjete koje je potrebno ispuniti kako bi se te operativne potpore mogle smatrati spojivima, odnosno:

— potpora mora pridonositi cilju koji je u interesu Zajednice da se regionalna zračna luka razvije putem znatnog povećanja prometa na novim linijama ([96]),

— potpora mora biti potrebna u smislu da nije namijenjena liniji na kojoj već posluje isti ili drugi prijevoznik ni sličnoj liniji ([97]),

— potpora mora imati poticajni učinak u smislu da mora pridonijeti razvoju djelatnosti koja, nakon određenog razdoblja, može postati profitabilna, što upućuje na to da je njezino trajanje ograničeno ([98]),

— potpora mora biti razmjerna, odnosno iznos mora biti povezan sa znatnim razvojem prometa ([99]),

— potpora se mora dodijeliti na transparentan i nediskriminirajući način te se ne smije kombinirati s drugim vrstama potpora.

([92]) Vidjeti bilješku br. 18.
([93]) Smjernice Zajednice o primjeni članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61. Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru na državne potpore u sektoru zrakoplovstva (SL C 350, 10.12.1994., str. 5.).
([94]) Vidjeti Odluku NN 109/98 od 14. lipnja 1999. pod naslovom „Ujedinjena Kraljevina, *Manchester Airport*".
([95]) Odluka Komisije 2004/393/EZ od 12. veljače 2004. o prednostima koje su regija Valonija i upravitelj zračne luke Brussels South Charleroi Airport dale zračnom prijevozniku Ryanair u vezi s njegovom uspostavom poslovnog nastana u Charleroiju (SL L 137, 30.4.2004., str. 1.). Ta Odluka, koja je poništena presudom od 17. prosinca 2008. u predmetu T-196/04, Ryanair Ltd protiv Komisije (presuda „Charleroi"), Zb., 2008., str. II-3643., svejedno svjedoči razvoju Komisijine ocjene dotičnih potpora.
([96]) Vidjeti točke od 283. do 297.
([97]) Vidjeti točke od 288. do 309.
([98]) Vidjeti točke od 311. do 317.
([99]) Vidjeti točke od 318. do 325.

(457) Ta su načela spojivosti jasno navedena u smjernicama iz 2005. i novim smjernicama, no i dalje je moguće da Komisija može operativne potpore dodijeljene zračnim prijevoznicima proglasiti spojivima ako se njima pridonosi razvoju zračnih luka male do srednje veličine znatnim povećanjem prometa na novim linijama, ako je potpora potrebna u smislu da se ne odnosi na liniju na kojoj već posluje isti ili drugi prijevoznik ni na sličnu liniju ([100]), da je vremenski ograničena i da linija za koju je potpora dodijeljena može postati profitabilna ([101]), da je iznos povezan sa znatnim razvojem prometa i da je potpora dodijeljena na transparentan i nediskriminirajući način te da se ne kombinira s drugim vrstama potpora ([102]).

(458) U tom pogledu Komisija je u točki 140. odluke o proširenju postupka spomenula da će ispitati spojivost tih mjera s obzirom na pet prethodno navedenih kumulativnih kriterija. Potrebno je napomenuti da ni Francuska ni ijedna druga zainteresirana strana nisu osporavale primjenu tih kriterija.

(459) Zaključno, Komisija smatra da je, u ovom slučaju, potrebno ispitati spojivost Ugovora iz 2003. i Ugovora iz 2005. s obzirom na prethodno navedena opća načela.

Doprinos razvoju zračnih luka male do srednje veličine znatnim povećanjem prometa na novim linijama

(460) Godišnji promet Zračne luke Pau od 2003. do 2005. iznosio je 700 000 putnika. Komisija smatra da je Zračna luka tada bila male veličine.

(461) Komisija smatra da se, u pogledu nove linije Pau – London Stansted, Ugovor iz 2003. odnosio na otvaranje nove linije koja je trebala dovesti do znatnog povećanja prometa. Naprotiv, ugovori iz 2005. odnosili su se na nastavak poslovanja na istoj liniji, dvije godine nakon njezina otvaranja, bez povećanja učestalosti letova. Prema tome, Komisija smatra da uvjet o znatnom povećanju prometa nije ispunjen ugovorima iz 2005.

Potpora nije namijenjena liniji na kojoj već posluje isti ili drugi prijevoznik ni sličnoj liniji

(462) Kad je Ryanair 2003. otvorio liniju Pau – London Stansted nijedan zračni prijevoznik nije poslovao na toj liniji.

(463) Naprotiv, ugovori iz 2005. odnosili su se na liniju Pau – London Stansted. Na toj je liniji Ryanair poslovao već gotovo dvije godine na temelju Ugovora iz 2003., s istom učestalošću letova poput one koja je bila predviđena u Ugovoru iz 2003. Prema tome, Komisija smatra da prethodno navedeni uvjet nije ispunjen ugovorima iz 2005.

Potpora mora biti vremenski ograničena i namijenjena liniji koja može postati profitabilna

(464) Komisija napominje da, unatoč pozivu koji je uputila u tom smislu, Francuska nije dostavila nijednu studiju održivosti linije Pau – London, koja je predmet Ugovora iz 2003. i 2005., a koju je Ryanair dostavio kako bi opravdao osnovanost dodjele potpora koje su proizašle iz dotičnih Ugovora. Tako se na temelju elemenata iz spisa, čini da, sa stajališta tijela koja su dodijelila dotične potpore, nije bilo jasnih izgleda da bi linija Pau – London mogla u skorije vrijeme postati održiva bez potpore. Komisija u tom pogledu naglašava da su u studijama koje su dostavila francuska tijela o gospodarskim učincima postojanja zračnih linija na kojima posluje Ryanair analizirani utjecaji koje te linije mogu imati na razvoj regije, ali u njima nisu navedena predviđanja buduće održivosti tih linija ni drugih linija kojima bi Ryanair ubuduće mogao upravljati. Naprotiv, analizom različitih ugovora sklopljenih s društvom Ryanair dokazano je da je bilo potrebno s vremenom povećavati potpore dodijeljene društvu Ryanair za te linije, čak i nakon raskida Ugovora iz 2003. i 2005., upravo da bi te linije bile dovoljno profitabilne društvu Ryanair kako bi ih održao.

(465) Usto, Komisija napominje da iako su te mjere bile vremenski ograničene, njihovo trajanje od pet godina, predviđeno svakim od ugovora, nije bilo potrebno ni razmjerno troškovima nastalima otvaranjem nove zračne linije, s obzirom na to da je u zrakoplovnom sektoru uobičajen ugovorni rok do tri godine ([103]).

([100]) Vidjeti točke od 71. do 75. i točku 79. podtočke (b) i (c) smjernica iz 2005. i točke 139., 140., 141. i 151. novih smjernica.
([101]) Vidjeti točku 79. podtočke (b), (d) i (i) smjernica iz 2005. i točku 147. novih smjernica.
([102]) Vidjeti točku 79. podtočke (g) i (h) te točku 80. smjernica iz 2005. i točke 150., 152. i 153. novih smjernica.
([103]) Nove smjernice, točka 147.

(466) Komisija stoga smatra da ni Ugovor iz 2003. ni ugovori iz 2005. ne ispunjavaju uvjet prema kojem mjere trebaju biti vremenski ograničene i odnositi se na linije koje mogu postati profitabilne.

Iznos mora biti povezan sa znatnim razvojem prometa

(467) Ugovor iz 2003. bio je povezan s uvođenjem nove svakodnevne zračne linije između Paua i Londona u pogledu koje Komisija smatra da je mogla ostvariti ukupan godišnji broj putnika od 117 275 (vidjeti tablicu 7.). Taj je Ugovor stoga bio povezan sa znatnim povećanjem broja putnika jer ta linija prije nije postojala.

(468) Naprotiv, ugovori iz 2005. nisu bili povezani s uvođenjem nove zračne linije, nego su se odnosili na nastavak upravljanja već postojećom linijom Pau – London bez povećanja učestalosti letova. Komisija stoga smatra da iznosi potpore koji su proizašli iz Ugovora iz 2005. nisu bili povezani sa znatnim razvojem prometa.

Potpora se mora dodijeliti na transparentan i nediskriminirajući način te se ne smije kombinirati s drugim vrstama potpora

(469) Kad joj je postavljeno pitanje o ispunjenju uvjeta transparentne i nediskriminirajuće dodjele, Francuska je istaknula samo objave koje je 2007. i 2009. provela komora CCIPB, nakon ugovora iz 2003. i 2005., koje stoga nisu relevantne za ovu analizu. Iz ukupnog spisa proizlazi da se o ugovorima iz 2003. i 2005. pregovaralo bilateralno, netransparentno i bez postupka kojim bi se jamčilo nepostojanje diskriminacije, poput javnog natječaja. Dotične potpore stoga ne ispunjavaju kriterij transparentnosti i nediskriminacije.

Zaključak

(470) Iz prethodno navedenoga proizlazi da Komisija smatra da Ugovor iz 2003. i ugovori iz 2005. predstavljaju nezakonite potpore nespojive s unutarnjim tržištem.

8.1.3.2 ***Mjere poduzete nakon stupanja na snagu smjernica iz 2005.***

(471) Komisija primjenjuje smjernice iz 2005. na ugovore sklopljene nakon njihovih stupanja na snagu.

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

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

(474) Kao u pogledu mjera poduzetih prije stupanja na snagu smjernica iz 2005., Komisija napominje da ni Francuska ni ijedna treća zainteresirana osoba nisu dokazale da su te mjere spojive s unutarnjim tržištem, kako na temelju smjernica iz 2005. tako ni na bilo kojoj drugoj osnovi.

(475) S obzirom na uvjete utvrđene u točki 79. podtočkama od (a) do (l) smjernica iz 2005., Komisija iznosi sljedeće u uvodnim izjavama od 476. do 480.

(476) Ispunjeni su određeni kriteriji, poput onih utvrđenih u točki 79. podtočkama (a) i (b) smjernica iz 2005., koji se odnose na posjedovanje licence zračnog prijevoznika i na kategoriju zračne luke.

(477) Kriterij utvrđen u točki 79. podtočki (h) smjernica iz 2005. (nediskriminirajuće dodjeljivanje) glasi kako slijedi: „*svako javno tijelo koje planira dodijeliti potporu za započinjanje poslovanja nekom zračnom prijevozniku za novu liniju, bilo da je to putem zračne luke ili ne, mora pravovremeno svoje planove učiniti javnim i uz odgovarajući publicitet omogućiti svim zainteresiranim zračnim prijevoznicima da ponude svoje usluge*”. Komisija napominje da se u ovom slučaju o ugovorima pregovaralo izravno sa zračnim prijevoznicima, bez objave natječaja. Stoga je riječ o dodjeli bez natječajnog postupka, iako su se drugi potencijalno zainteresirani zračni prijevoznici mogli prijaviti za upravljanje dotičnim linijama, pod jednakim uvjetima, kako bi primili potporu za započinjanje poslovanja.

(478) Međutim, Komisija napominje da je komora CCIPB 2007. i 2009. objavila poziv na nadmetanje u časopisu Air & Cosmos ([104]) u svrhu pozivanja za zračnih prijevoznika zainteresiranih za razvoj novih usluga u zamjenu za potporu za započinjanje poslovanja. Ipak, Francuska je navela da su ti postupci bili bezuspješni što je komoru CCIPB navelo da „*pregovara izravno s određenim prijevoznicima*". Prema tome, nezakonite potpore utvrđene u ovoj istrazi nisu proizašle iz objave prethodno navedenog poziva na nadmetanje, nego iz bilateralnih pregovora. Stoga ni kriterij iz podtočke (h) nije ispunjen.

(479) U pogledu kriterija iz točke 79. podtočke (i) smjernica iz 2005. (poslovni plan koji pokazuje održivost i analiza utjecaja nove linije na konkurentske linije), Komisija je od Francuske zatražila da navede jesu li takvi poslovni planovi sastavljeni, a ako jesu, da dostavi njihove preslike. Ni Francuska ni ijedna treća zainteresirana osoba nisu dokazale postojanje takvih poslovnih planova. Prema tome, kriterij iz podtočke (i) nije ispunjen.

(480) U pogledu kriterija iz točke 79. podtočke (j) smjernica iz 2005. (publicitet), predviđeno je da dotična javna tijela objavljuju popis subvencioniranih linija, s tim da se u svakom pojedinačnom slučaju naznači izvor javnog financiranja, poduzetnik primatelj, iznos plaćene potpore i broj putnika o kojima se radi. U ovom slučaju, Francuska je potvrdila da popis linija i poduzetnika primatelja financijskih poticaja ili marketinških plaćanja nije bio svake godine objavljen. Kriterij utvrđen u točki 79. podtočki (j) smjernica iz 2005. stoga nije ispunjen.

Zaključak

(481) Različiti ugovori i izmjene ugovora koje je komora CCIPB sklopila s društvima Ryanair, AMS i Transavia, koji su predmet formalnog istražnog postupka, predstavljaju nezakonite državne potpore nespojive s unutarnjim tržištem.

8.2 *MJERE U KORIST UPRAVITELJA ZRAČNE LUKE*

(482) Komora CCIPB je od 2000. do 2010. od različitih javnih tijela primila subvencije za opremu u ukupnom iznosu od oko 17,8 milijuna EUR. Osim toga primila je subvenciju od 3,521 milijuna EUR za pokrivanje troškova koji su, prema mišljenju francuskih tijela, proizašli iz državnih zadataka koje je izvršavala zračna luka (dalje u tekstu: „subvencije za državne zadatke") ([105]).

8.2.1 POSTOJANJE POTPORE U SMISLU ČLANKA 107. STAVKA 1. UFEU-A

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

(484) Da bi se neka mjera smatrala državnom potporom, potrebno je kumulativno ispunjavati sljedeće uvjete: (1.) dotična mjera financirana je državnim sredstvima te je pripisiva državi, (2.) donosi gospodarsku prednost, (3.) ta je prednost selektivna, (4.) dotična mjera narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje te može utjecati na trgovinu među državama članicama i (5.) korisnik je poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, čime se podrazumijeva da obavlja gospodarsku djelatnost.

(485) Kako bi se utvrdilo predstavljaju li subvencije navedene u uvodnim izjavama od 88. do 108. državne potpore, potrebno je prije svega provjeriti je li njihov korisnik, upravitelj Zračne luke Pau, obavljao gospodarsku djelatnost u trenutku kad su mu dodijeljene. Komisija će najprije ispitati to pitanje, prije nego što redom analizira subvencije za državne zadatke i subvencije za opremu kako bi utvrdila predstavljaju li te subvencije državne potpore.

8.2.1.1 ***Pojam poduzetnika i gospodarske djelatnosti***

(486) Kao što je Komisija objasnila u novim smjernicama ([106]), od datuma presude „Aéroports de Pariz" (12. prosinca 2000.) upravljanje i izgradnja infrastrukture zračne luke moraju se smatrati pripadajućima djelokrugu državnih potpora. Suprotno tome, prije te presude, zbog nesigurnosti koja je postojala, javne vlasti mogle su zakonito smatrati da financiranje infrastrukture zračne luke ne predstavlja državne potpore te da se u skladu s tim te mjere nisu trebale prijavljivati Komisiji. Slijedi da Komisija ne može na osnovi pravila o državnim potporama dovesti u pitanje financijske mjere dodijeljene prije 12. prosinca 2000.

([104]) Vidjeti uvodnu izjavu 132.
([105]) Vidjeti tablicu 3.
([106]) Točke 28. i 29.

(487) Nadalje, kao što je navedeno u novim smjernicama ([107]), nisu sve djelatnosti zračne luke nužno gospodarske naravi. Aktivnosti koje uobičajeno potpadaju pod državnu odgovornost pri provođenju njegovih službenih ovlasti kao javnog tijela nisu gospodarske prirode i, načelno, ne spadaju u opseg pravila o državnoj potpori.

(488) U skladu s tablicom 4., subvencije za opremu dodijeljene 2004. i 2009. poslužile su za financiranje ulaganja u stazu za vožnju, uzletno-sletnu stazu, rasvjetu i parkiralište. Tom je infrastrukturom i opremom komercijalno upravljala komora CCIPB koja je upravitelj zračne luke i koja obračunava troškove korisnicima svoje imovine. Ta su ulaganja stoga povezana s komercijalnom djelatnošću upravitelja zračne luke. Subvencije za opremu dodijeljene 2004. i 2009. bile su namijenjene gospodarskim djelatnostima. Nadalje, te su subvencije dodijeljene nakon 12. prosinca 2000. U pogledu pojmova poduzetnika i gospodarske djelatnosti, oni mogu pripadati području primjene pravila o državnim potporama.

(489) Naprotiv, subvencije za opremu dodijeljene 1999. i 2000., navedene u tablici 4., koje su poslužile za financiranje ulaganja u teretne i putničke terminale, opremu uzletno-sletne staze i kogeneracijsko postrojenje, dodijeljene su prije 12. prosinca 2000. Prema tome, Komisija ne treba ispitati te mjere u okviru ove Odluke.

(490) Kada je riječ o subvencijama koje je od 2000. do 2005. plaćalo Opće vijeće Atlantskih Pireneja za povrat glavnice zajma od strane komore CCIPB u iznosu od 779 000 EUR ([108]), one su proizašle iz protokola financijskog plana Zračne luke Pau sklopljenog 5. studenoga 1990. U tom je protokolu sadržana neopoziva obveza javnih tijela da vrate dotično dugovanje. Budući da taj protokol prethodi presudi „Aéroports de Pariz", Komisija ne treba ispitati jesu li plaćanja provedena u okviru tog protokola u skladu s pravilima o državnim potporama.

(491) Komisija ispituje u odjeljku 8.2.1.2. u kojoj su mjeri subvencije za državne zadatke stvarno poslužile za financiranje djelatnosti koje se načelno smatraju odgovornošću države u izvršavanju njezinih službenih ovlasti kao javnog tijela.

8.2.1.2 ***Subvencije za državne zadatke***

(492) Kao što je navedeno u tablici 3., predmet formalnog istražnog postupka uključuje subvencije fonda FIATA te subvencije koje su poslužile za financiranje različitih ulaganja, odnosno prostorija i vozila Sigurnosne i vatrogasne službe za zrakoplove (*Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs*, SSLIA) te tomografa ([109]). Ta različita financiranja dodijeljena su u skladu s općim sustavom financiranja državnih zadataka u francuskim zračnim lukama, koji je opisan u odjeljku 4.3.2.

(493) Kao što je prethodno navedeno, u skladu s novim smjernicama i sudskom praksom, djelatnosti koje obično spadaju u opseg odgovornosti države pri izvršenju službenih ovlasti kao javnog tijela nisu gospodarske naravi i općenito ne spadaju u okvir pravila dodjele državnih potpora. U skladu s novim smjernicama, djelatnosti u zračnoj luci poput kontrole zračnog prometa, djelatnosti policije, carine, vatrogasaca i djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja povezana s infrastrukturom i opremom potrebnom za provođenje tih djelatnosti općenito se smatraju negospodarskima ([110]).

(494) Nadalje, u novim se smjernicama navodi da javno financiranje takvih negospodarskih djelatnosti ne predstavlja državnu potporu ako je strogo ograničeno na naknadu troškova nastalih tim djelatnostima te ako ne dovodi do neopravdane diskriminacije među zračnim lukama. U smjernicama je u pogledu drugog uvjeta navedeno da ako je u predmetnom pravnom poretku normalno da civilne zračne luke moraju snositi određene troškove koji su svojstveni radu civilne zračne luke, dok druge civilne zračne luke ne moraju, moglo bi se smatrati da su druge u prednosti, neovisno o tome jesu li ti troškovi povezani s djelatnošću koja se općenito smatra djelatnošću negospodarske naravi ([111]).

([107]) Točke 34. i 35.
([108]) Vidjeti predzadnji red tablice 3.
([109]) Vidjeti prvi i drugi red tablice 3.
([110]) Točka 35.
([111]) Točke 36. i 37.

(495) Djelatnosti koje su financirane općim sustavom financiranja državnih zadataka u francuskim zračnim lukama, kao što je opisano u odjeljku 4.3.2., proizlaze iz zaštite civilnog zračnog prometa od djela nezakonitog ometanja ([112]), zadataka policije ([113]), spasilačkih i vatrogasnih usluga ([114]), sigurnosti zračnog prometa ([115]) te zaštiti ljudskog i prirodnog okoliša ([116]). Te se djelatnosti mogu zakonito smatrati odgovornošću države u izvršavanju njezinih službenih ovlasti kao javnog tijela. Prema tome, Francuska može legitimno smatrati da su ti zadatci „državnog", odnosno negospodarskog karaktera u pogledu prava o državnim potporama. Francuska stoga može predvidjeti i javno financiranje u svrhu nadoknade troškova koje snose upravitelji zračnih luka u pogledu provedbe tih zadataka, ako su joj ti zadatci propisani nacionalnim zakonodavstvom i pod uvjetom da to financiranje ne dovodi do prekomjerne naknade ni do diskriminacije među zračnim lukama.

(496) Iz opisa navedenog u odjeljku 4.3.2. proizlazi da se sustav predviđen francuskim zakonodavstvom temelji na strogim mehanizmima kontrole troškova koja se provodi *a priori* i *a posteriori* te kojima se osigurava da upravitelji zračnih luka putem pristojbe zračne luke i dodatne mjere ostvaruju samo strogo nužne iznose za pokrivanje troškova.

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

(498) Financiranja koja primaju upravitelji zračnih luka u skladu s tim sustavom ne predstavljaju državne potpore.

(499) Tako subvencije za državne zadatke, navedene u drugom i trećem redu tablice 3., koje su poslužile za financiranje ulaganja u zaštitu civilnog zračnog prometa od djela nezakonitog ometanja te u spasilačke i vatrogasne usluge u pogledu zrakoplova ne predstavljaju državne potpore.

8.2.1.3 ***Subvencije za opremu dodijeljene 2004. i 2009.***

(500) Još je potrebno ispitati predstavljaju li subvencije za opremu dodijeljene 2004. i 2009. državne potpore. Te su subvencije navedene u tablici 13. u nastavku.

Tablica 13.

Ulaganja i subvencije za opremu iz 2004. i 2009.

(u milijunima EUR)

Subjekti koji su dodijelili subvencije za opremu	Godine dodjele	Vrsta ulaganja	Ukupan plaćeni iznos	Ukupan iznos ulaganja
Opće vijeće Atlantskih Pireneja Opće vijeće Akvitanije Europska unija (FEDER)	2004.	Radovi na stazi za vožnju	1,6	2,6

([112]) Toj kategoriji pripadaju pregled predane prtljage, putnika i ručne prtljage te kontrola zajedničkog pristupa zoni ograničenog kretanja.
([113]) Tom je kategorijom obuhvaćena automatizirana granična kontrola biometrijskom identifikacijom.
([114]) Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 493., te su tri kategorije izričito navedene u novim smjernicama kao primjeri negospodarske djelatnosti.
([115]) Suzbijanje opasnosti od naleta životinja dio je te kategorije.
([116]) Mjere nadzora okoliša pripadaju toj kategoriji.

(u milijunima EUR)

Subjekti koji su dodijelili subvencije za opremu	Godine dodjele	Vrsta ulaganja	Ukupan plaćeni iznos	Ukupan iznos ulaganja
Mješoviti sindikat Zračne luke Pau Pyrénées	2009.	Obnova uzletno-sletne staze i rasvjete Proširenje parkirališta	4,1	5,1
Ukupno			5,8	7,7

Državna sredstva i pripisivanje državi

(501) Opće vijeće Atlantskih Pireneja dodijelilo je komori CCIPB subvencije financirane sredstvima departmana Atlantskih Pireneja, decentralizirane regionalne vlasti. Kao što je navedeno, dotična su sredstva državna sredstva. Naime, sredstva regionalnih vlasti smatraju se državnim sredstvima u skladu s člankom 107. UFEU-a ([117]). Nadalje, odluke koje donose te vlasti pripisive su državi, jednako kao i mjere koje poduzima središnja vlast ([118]).

(502) Isto vrijedi i za subvencije koje dodjeljuju Regionalno vijeće Akvitanije i Mješoviti sindikat koji okuplja lokalne vlasti te je pod njihovim potpunim nadzorom.

(503) Nadalje, radove na stazi za vožnju djelomično je financirao FEDER. Financiranje iz fonda FEDER smatra se državnim sredstvom i pripisivo je državi jer se dodjeljuje pod nadzorom dotične države članice ([119]).

(504) Subvencije za opremu iz 2004. i 2009. stoga su u potpunosti financirane državnim sredstvima i pripisive su državi u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Selektivna prednost u korist upravitelja Zračne luke

(505) Kako bi se ocijenilo predstavlja li državna mjera potporu, potrebno je utvrditi je li poduzetnik korisnik ostvario gospodarsku prednost zbog koje je izbjegao plaćanje troškova koje bi uobičajeno teretilo njegova financijska sredstva, je li ostvario prednost koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima ([120]) ili može li se dotična mjera smatrati naknadom za izvršavanje obveze pružanja javne usluge koja ispunjava uvjete iz presude *Altmark* ([121]).

(506) U pogledu ovog posljednjeg pitanja, potrebno je prije svega napomenuti da Francuska nije jasno navela je li, prema njezinu mišljenju, upravitelj Zračne luke Pau bio zadužen za pružanje autentične usluge od općeg interesa. U svojim opaskama na odluku o proširenju postupka, Francuska je u tom pogledu samo navela da *„u nedostatku jasno primjenjive pravne osnove u to doba (prije objave smjernica iz 2005.), francuska su tijela mogla zakonito smatrati da su financiranja infrastruktura o kojima se tada odlučivalo predstavljala mjeru politike prostornog planiranja, da je ta Zračna luka općenito ispunjavala zadatak od općeg gospodarskog interesa i da taj zadatak nije proizašao iz sustava državnih potpora"* ([122]).

([117]) Presuda od 12. svibnja 2011. u spojenim predmetima T-267/08 i T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, Zb., 2011, str. II-01999., t. 108.
([118]) Presuda Općeg suda od 6. ožujka 2002. u spojenim predmetima T-127/99, T-129/99 i T-140/99, Zb., 2002, str. II-1330., t. 142.
([119]) U pogledu kvalifikacije sredstava fonda FEDER kao državne potpore, vidjeti, na primjer, Odluku Komisije u predmetu N 514/06 *South Yorkshire digital region broadband project*, uvodnu izjavu 29. i Odluku Komisije u predmetu N 44/10, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, uvodne izjave od 69. do 70.
([120]) Presuda Suda od 14. veljače 1990., Francuska protiv Komisije,(C-301/87, Zb. 1990, str. I-307.), t. 41.
([121]) Presuda Suda od 24. srpnja 2003. *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg protiv Nahverkehrsgesellschaft Altmark („Altmark")* (C-280/00, Zb., 2003, str. I-7747.).
([122]) Točka 13. podtočka 1.

(507) Francuska je dodala sljedeće: *„francuska tijela smatraju da su se sve zračne luke s manje od 1 milijuna putnika godišnje trebale smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa s obzirom na njihovu važnu ulogu u prostornom planiranju, gospodarskom i društvenom razvoju svoje regije te isprepletenost njihovih djelatnosti. Ona smatraju i da su te zračne luke mogle imati samo ograničen utjecaj na zajedničko tržište. Stoga smatraju da se financiranja koja su im dodijeljena nisu trebala smatrati državnim potporama ili da su se trebale proglasiti spojivima sa zajedničkim tržištem i izuzetima od prijave u skladu s odredbama Odluke Komisije od 28. studenoga 2005. o primjeni članka 106. stavka 2. UFEU-a na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa, koja je bila na snazi do 20. prosinca 2011.”* ([123]).

(508) U svakom slučaju, Komisija smatra da ta obrazloženja nisu dovoljna da bi se moglo zaključiti da je upravitelj Zračne luke Pau zadužen za pružanje autentične usluge od općeg gospodarskog interesa. Kao što je navedeno u novim smjernicama ([124]), Komisija smatra da je moguće da se u opravdanim slučajevima cijelo upravljanje nekom zračnom lukom smatra uslugama od općega gospodarskog interesa. Međutim, Komisija smatra da bi to bilo moguće samo kad bi barem dio područja u kojem bi poslovala ta zračna luka bio, u nedostatku te zračne luke, toliko izoliran od ostatka Unije da bi to štetilo njegovu socijalnom i gospodarskom razvoju.

(509) Uzevši u obzir to načelo, ne bi bilo moguće pretpostaviti da upravljanje svim francuskim zračnim lukama koje ostvaruju manje od 1 milijuna putnika godišnje predstavlja autentičnu uslugu od općeg gospodarskog interesa. Francuska je dužna ocijeniti posebnu situaciju svake zračne luke iz te kategorije i dostaviti analizu Komisiji ako želi potkrijepiti tezu prema kojoj je upravljanje tom Zračnom lukom usluga od općeg gospodarskog interesa. Komisija bi samo u tim okolnostima mogla provjeriti, u svakom zasebnom slučaju, je li Francuska počinila očitu pogrešku u ocjeni kad je dotičnu Zračnu luku smatrala uslugom od općeg gospodarskog interesa.

(510) U ovom slučaju, nijedna posebna analiza te vrste nije dostavljena u pogledu Zračne luke Pau. Usto, s obzirom na blizinu Zračne luke Tarbes, koja je udaljena 50 km, tj. manje od 40 min putovanja automobilom, nije moguće tvrditi da bi, u nedostatku Zračne luke Pau, dio područja koji bi opsluživala ta zračna luka bio toliko izoliran od ostatka Unije da bi to štetilo njegovom društvenom i gospodarskom razvoju. Podržavati takvu tezu bila bi očita pogreška u ocjeni kvalifikacije.

(511) U skladu s Komunikacijom Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općega gospodarskog interesa ([125]), da bi prvi uvjet iz presude *Altmark* bio ispunjen, zadatak pružanja javne usluge treba biti povjeren aktom ili nizom akata koji, u skladu sa zakonodavstvom država članica, mogu biti sastavljeni u obliku zakona, propisa ili ugovora. Usto, u aktu ili nizu akata trebaju biti navedeni barem sadržaj i trajanje obveze pružanja javne usluge, poduzetnik i, kada je potrebno, dotično državno područje, vrsta svih isključivih ili posebnih prava koje je tom poduzetniku dodijelilo dotično tijelo, sustavi za izračunavanje, praćenje i preispitivanje naknade te detaljna pravila za povrat moguće prekomjerne naknade i za njezino izbjegavanje. Jedini akti koje je podnijela Francuska, a koji bi eventualno mogli ispuniti tu funkciju jesu Odluka iz 1965. ([126]) i njezine uzastopne izmjene, ako komori CCIPB nalažu razne obveze upravljanja (uključujući i pitanja poput radnog vremena ili jednakog postupanja s korisnicima), tekućeg održavanja, investicijskog održavanja i uređenja u određenom razdoblju. Međutim, nijednim od tih akata nisu utvrđena detaljna pravila za izračun i preispitivanje bilo kojeg mehanizma financijske naknade.

(512) Tako, Komisija smatra, na temelju elemenata iz spisa, da se upravljanje Zračnom lukom Pau ne može smatrati autentičnom uslugom od općeg gospodarskog interesa.

(513) Čak i kad bi to bio slučaj, subvencije za opremu koje su predmet ove istrage svejedno ne bi ispunile kumulativne uvjete iz presude *Altmark*. Naime, riječ je o raznim jednokratnim subvencijama koje su isplaćene u različitim razdobljima u svrhu pokrivanja troškova ulaganja koja su se u tim razdobljima pokazala potrebnima. Te subvencije ne proizlaze iz mehanizma naknada koji bi bio uspostavljen objektivno, transparentno i *ex ante*, odnosno kada javna tijela komori CCIPB povjeravaju upravljanje Zračnom lukom ili putem akata kojima se obnavljaju ili utvrđuju detaljna pravila tog upravljanja. Stoga te subvencije ne ispunjavaju drugi uvjet iz presude *Altmark* koji glasi kako slijedi: *„parametri izračuna naknade moraju biti unaprijed utvrđeni na objektivan i transparentan način kako bi se izbjeglo da ona donosi gospodarsku prednost koja može pogodovati poduzetniku korisniku u odnosu na konkurentne poduzetnike”* ([127]).

([123]) Točka 13. podtočka 3.
([124]) Točka 72.
([125]) SL C 8, 11.1.2012., str. 4., t. 52.
([126]) Vidjeti uvodnu izjavu 27.
([127]) Vidjeti presudu *Altmark* prethodno navedenu u bilješci 121., t. 90.

(514) Ako mjera ili dotične subvencije za opremu ne ispunjavaju uvjete iz presude *Altmark*, potrebno je još provjeriti, kao što je prethodno navedeno, jesu li dodijeljene u uobičajenim tržišnim uvjetima.

(515) U tom pogledu potrebno je podsjetiti da se „*kapital koji država izravno ili neizravno stavi poduzetniku na raspolaganje u okolnostima koje odgovaraju uobičajenim tržišnim uvjetima, ne može se smatrati državnom potporom*" ([128]).

(516) Kako bi se utvrdilo jesu li subvencije za opremu iz 2004. i 2009. dodijeljene u uobičajenim tržišnim uvjetima, na njih je potrebno primijeniti načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu. Trebalo bi ocijeniti jesu li javna tijela tijekom njihove dodjele mogla očekivati bilo kakav financijski povrat i iz te analize isključiti koristi očekivane u području lokalnog gospodarskog razvoja.

(517) U ovom slučaju, Komisija prije svega napominje da CCIPB Zračnom lukom upravlja u okviru koncesije koja istječe 2015. Vlasništvo nad tom Zračnom lukom, koje je prvotno bilo državno, preneseno je 1. siječnja 2007. na Mješoviti sindikat. CCIPB stoga nije vlasnik zemljišta ni infrastruktura.

(518) U svojim je opaskama komora CCIPB u pogledu subvencija za opremu potvrdila sljedeće: „*ti iznosi odgovaraju ulaganjima koja su proveli vlasnici infrastrukture zračne luke u svrhu njezina održavanja i unaprjeđenja; stoga su provedena samo u korist njihovih vlasnika. Naprotiv, tim iznosima komora CCIPB, u svojstvu upravitelja Zračne luke, nije primila nikakvu gospodarsku prednost*" (bilješke ispuštene). CCIPB dodaje sljedeće: „*Sasvim je prirodno da se koncedent i lokalne vlasti koji, u svojstvu vlasnika infrastrukture zračne luke, plaćaju subvencije za opremu na temelju koncesije za uporabu objekata na javnom dobru u svrhu izvedbe radova radi usklađivanja s normama, radova održavanja i unaprjeđenja javne usluge zračne luke u svrhu povećanja vrijednosti njihove imovine. Stoga je riječ o ulaganjima za koje je prirodno zadužen vlasnik objekta na javnom dobru, a ne upravitelj*".

(519) Međutim, iz tih elemenata iz spisa proizlazi da je u skladu s koncesijskim pravilima komora CCIPB dužna financirati potrebna ulaganja, a ne javni vlasnik. Tako je Odlukom iz 1965., kojom je utvrđena koncesija, koncesionaru ustanove jasno povjerena izgradnja, uređenje i održavanje objekata, zgrada, instalacija i opreme. Francuska je u potvrdila sljedeće: „*Za ulaganja potrebna za usklađivanje s normama, obnavljanje, održavanje, proširenje i modernizaciju zračne luke zadužen je koncesionar*".

(520) Francuska je u tom pogledu napomenula da izmjenom od 8. studenoga 2001. („treća izmjena") Odluke iz 1965. nisu dovedena u pitanje koncesijska pravila, posebno u pogledu preuzimanja ulaganja povezanih s održavanjem i obnavljanjem zračne luke. Usto, napomenula je da ni izmjenom od 3. ožujka 2010. („četvrta izmjena") između Mješovitog sindikata i komore CCIPB nakon prijenosa vlasništva iz 2007. nisu dovedena u pitanje koncesijska pravila te je njima, kao i prethodnih izmjenama, koncesionar zadužen za ulaganja potrebna za djelatnost zračne luke ([129]).

(521) Stoga, kao što je pokazalo ispitivanje Odluke iz 1965. i njezinih izmjena, kao što je potvrdila Francuska i suprotno onome što tvrdi komora CCIPB, upravo je komora CCIPB dužna provesti i financirati ulaganja poput onih koja su bila predmet dotičnih subvencija za opremu.

(522) S druge strane, čini se da dodjelom subvencija za opremu iz 2004. i 2009. različita dotična javna tijela nisu mogla očekivati povrat ulaganja koji bi zadovoljio subjekta u tržišnom gospodarstvu koji bi djelovao umjesto njih. Naime, zemljišta i infrastruktura su 2004. pripadali državi, a 2009. Mješovitom sindikatu. Jedini prihod koji su ta dva vlasnika ostvarila od Zračne luke Pau bila je najmanja državna naknada od 100 FRF godišnje do 2010., a nakon toga od 100 EUR godišnje. Subvencije za opremu iz 2004. i 2009. nisu dovele do rasta te državne naknade čiji je iznos uspostavljen Odlukom iz 1965. te je preinačen nekim od njezinih izmjena. Tako ni država ni Mješoviti sindikat nisu mogli, u svojstvu vlasnika, očekivati da bi subvencijama ulaganja dodijeljenih 2004. odnosno 2009. mogli ostvariti osjetan povrat ulaganja, barem do isteka koncesije koji je predviđen za 2015. Nadalje, nijedan element iz spisa ne upućuje da su država ili Mješoviti sindikat mogli očekivati 2004. odnosno 2009. da subvencije za opremu dovedu do

([128]) Presuda „Stardust Marine" od 16. svibnja 2002., prethodno navedena u bilješci 36., t. 69.

([129]) U četvrtoj je izmjeni naveden koncesijski sustav „povratne imovine" kojim je obuhvaćena sva pokretna i nepokretna imovina koju je koncedent stavio koncesionaru na raspolaganje. Povratnom su imovinom obuhvaćena zemljišta, objekti, zgrade, instalacije, mreže i intelektualna djela potrebna za upravljanje zračnom lukom koja je koncesionar tijekom trajanja ovlasti obnovio ili izgradio te pokretna imovina potrebna za upravljanje zračnom lukom, koju je koncesionar tijekom trajanja ovlasti obnovio ili izgradio. U skladu s četvrtom izmjenom, ta se imovina koncedentu mora obvezno i besplatno vratiti u savršeno održavanom stanju nakon isteka ugovora o koncesiji. U četvrtoj je izmjeni navedeno i da će koncedent po isteku koncesije preuzeti plaćanje anuiteta kamata i amortizacije zajmova koje je koncesionar redovno ugovarao radi opremanja koncesije te da će koncesionaru nadoknaditi predujme koje je on mogao dati iz vlastitih sredstava ili neamortiziranu vrijednost instalacija koje je izgradio istim sredstvima ako ta naknada nije mogla biti vraćena pripisivanjem radnog kapitala zračne luke. Tim se financijskim odredbama, koje se primjenjuju nakon isteka koncesije, ne dovodi u pitanje činjenica da teret ulaganja potrebnih za funkcioniranje zračne luke mora snositi koncesionar u trenutku kad se ta ulaganja provode.

rasta vrijednosti imovine zbog kojeg bi ta dva subjekta mogla ostvariti povrat ulaganja u okviru nove koncesije od 2016. Posebno, Francuska nije dostavila nijedan pokazatelj o predviđanjima države ili Mješovitog sindikata u pogledu ekonomičnosti buduće koncesije i eventualnih naknada koje je vlasnik Zračne luke mogao očekivati.

(523) Kada je riječ o javnim tijelima koja su sudjelovala u financiranju dotičnih subvencija i koja u trenutku njihove dodjele nisu bili vlasnici zemljišta ni infrastrukture, bilo izravno ili neizravno preko Mješovitog sindikata, ni ta javna tijela nisu mogla *a fortiori* očekivati povrat ulaganja zbog kojeg bi njihovi troškovi ulaganja bili profitabilni. Ta se primjedba odnosi na Opće vijeće Atlantskih Pireneja i Opće vijeće Akvitanije koja nisu bila vlasnici Zračne luke u trenutku kad su 2004. odlučili pridonijeti financiranju radova na stazi za vožnju.

(524) Treba, nadalje, napomenuti da se, prema mišljenju Francuske, „*odluka o ulaganju javnih tijela ne temelji samo na izgledima za profitabilnost i da CCIPB plaća samo simboličnu naknadu. Odluka o ulaganju tih tijela temelji se na koristi koju su očekivali da će regija ostvariti u pogledu gospodarskog i turističkog razvoja*". Tom je tvrdnjom potvrđeno da javna tijela nisu očekivala da će im njihovi troškovi ulaganja donijeti bilo kakvu profitabilnost. Jedine koristi koju ta tijela očekuju, poput gospodarskog i turističkog razvoja, subjekt u tržišnom gospodarstvu, koji bi djelovao umjesto tih tijela, ne bi uzeo u obzir. To upućuje na to da se načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu ne primjenjuje ni na dotične subvencije za opremu.

(525) S obzirom na prethodno navedeno, subvencije za opremu iz 2004. i 2009. ne ispunjavaju kriterij subjekta u tržišnom gospodarstvu. Tim su subvencijama, naime, smanjeni troškovi ulaganja koje bi trebala snositi komora CCIPB bez mogućnosti povrata ulaganja dostatnog za tijela koja su dodijelila te subvencije. Osim toga, te su prednosti selektivne ako ih je ostvario samo jedan poduzetnik.

8.2.1.4 *Utjecaj na trgovinu unutar Unije i na tržišno natjecanje*

(526) CCIPB se, u svojstvu upravitelja Zračne luke Pau, posebno natječe s drugim glavnim čvorištima, a posebno sa zračnim lukama koje opslužuju isto prihvatno područje. U tom pogledu Komisija primjećuje da je Zračna luka Tarbes–Lourdes–Pyrénées udaljena 50 km od Zračne luke Pau te je od 2009. jednako tako nudila letove prema Londonu. Zračna luka Biarritz-Anglet-Bayonne udaljena je manje od 100 km od Zračne luke Pau i nudi letove prema odredištima Charleroi, London Stansted, Manchester i drugim odredištima u Ujedinjenoj Kraljevini. Potpora dodijeljena komori CCIPB može narušiti tržišno natjecanje. Budući da su tržište usluga zračne luke i tržište zračnog prijevoza otvorena za tržišno natjecanje unutar Unije, potpora može utjecati i na trgovinu među državama članicama.

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

(528) Zračni prijevoznici posebno uzimaju u obzir kriterije poput vrste usluga zračne luke, stanovništvo ili gospodarske djelatnosti u okolici zračne luke, zagušenja, cestovnog pristupa ili razine naknada te općih poslovnih uvjeta za uporabu infrastrukture zračne luke i usluga. Razina naknada ključni je element jer bi se javna sredstva koja se dodjeljuju zračnoj luci mogla upotrijebiti za održavanje naknada zračnih luka na umjetno niskoj razini kako bi se privuklo zračne prijevoznike te bi se time moglo značajno narušiti tržišno natjecanje ([130]).

(529) Stoga zračni prijevoznici raspoređuju svoju sredstva, pogotovo kada je riječ o zrakoplovima i opremi, na različite linije uzimajući u obzir, među ostalim, usluge koje upravitelji zračnih luka nude te cijene koje potonji utvrde za te usluge.

(530) Iz svih tih elemenata proizlazi da subvencije za opremu iz 2004. i 2009., s obzirom na to da daju gospodarsku prednost komori CCIPB, mogu ojačati njezin položaj u odnosu na ostale europske upravitelje zračnih luka. Prema tome, te su subvencije mogle narušavati tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

([130]) Nove smjernice, točka 43.

8.2.1.5 ***Zaključak o postojanju potpore***

(531) Iz razloga iznesenih u uvodnim izjavama od 483. do 530., subvencije za opremu dodijeljene 2004. i 2009. komori CCIPB predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

8.2.2 NEZAKONITOST POTPORA

(532) Subvencije za opremu iz 2004. i 2009. provedene su, ali nisu prijavljene.

(533) Kao što je prethodno navedeno, Francuska je u svojim opaskama iznijela da smatra da se zračne luke s manje od 1 milijuna putnika godišnje trebaju smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa i da se stoga financiranja koja su im dodijeljena trebaju smatrati državnim potporama ili da se trebaju proglasiti spojivima sa unutarnjim tržištem i izuzetima od prijave u skladu s odredbama Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

(534) Kao što je prethodno navedeno, Komisija smatra, na temelju elemenata iz spisa, da se upravljanje Zračnom lukom Pau ne može smatrati autentičnom uslugom od općeg gospodarskog interesa. Zato subvencije iz 2004. i 2009. nisu mogle biti izuzete od obveze prijave utvrđene u članku 108. stavku 3. UFEU-a na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

(535) Usto, kao što je prethodno navedeno, te subvencije ne proizlaze iz mehanizma naknada koji bi bio uspostavljen objektivno, transparentno i *ex ante*, odnosno da su javna tijela komori CCIPB povjerila upravljanje Zračnom lukom ili putem akata kojima se obnavljaju ili utvrđuju detaljna pravila tog upravljanja. Tako te subvencije ne ispunjavaju kriterij utvrđen u članku 4. stavku (d) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa prema kojem u aktu ili aktima kojima se povjerava upravljanje uslugom od općeg gospodarskog interesa trebaju biti navedeni sustavi za izračunavanje, praćenje i preispitivanje naknade. To je drugi razlog zbog kojeg subvencije za opremu iz 2004. i 2009. nisu mogle biti izuzete od obveze prijave utvrđene u članku 108. stavku 3. UFEU-a na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

(536) S obzirom na prethodno navedeno, subvencije za opremu iz 2004. i 2009. predstavljaju nezakonite potpore.

8.2.3 SPOJIVOST S UNUTARNJIM TRŽIŠTEM

(537) Kao što je prethodno objašnjeno, subvencijama za opremu iz 2004. i 2009. smanjeni su troškovi ulaganja koje bi uobičajeno snosila komora CCIPB. Stoga predstavljaju potpore za ulaganje. Nadalje, dodijeljene su prije 4. travnja 2014. kad su na snagu stupile nove smjernice. U skladu s dotičnim smjernicama, Komisija na nezakonite potpore za ulaganja dodijeljena zračnim lukama primjenjuje pravila koja su na snazi u trenutku njihove dodjele ([131]).

(538) U pogledu subvencije iz 2009., u trenutku njezine dodjele na snazi su bile smjernice iz 2005. te je stoga potrebno primjenjivati taj propis. Naprotiv, subvencija iz 2004. dodijeljena je prije stupanja na snagu smjernica iz 2005. kada za potpore za ulaganja u korist zračnih luka nije postojao specifičan kriterij spojivosti. Komisija stoga tu subvenciju treba ocijeniti izravno na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a, uzimajući u obzir svoju praksu u donošenju odluka u tom pogledu. Potrebno je podsjetiti da je praksa Komisije u donošenju odluka u pogledu procjene spojivosti potpora dodijeljenih upraviteljima zračnih luka konsolidirana smjernicama iz 2005. Stoga Komisija smatra da je potrebno ocijeniti spojivost subvencije iz 2004. s unutarnjim tržištem s obzirom na kriterije utvrđene u smjernicama iz 2005.

(539) Tako je Komisija, na temelju smjernica iz 2005. ([132]), analizirala subvencije za opremu iz 2004. i 2009. u skladu sa sljedećim kriterijima:

— gradnja i korištenje infrastrukture zadovoljavaju jasno definirane ciljeve od općeg interesa (regionalni razvoj, dostupnost itd.),

— infrastruktura je potrebna i razmjerna postavljenom cilju,

— infrastruktura ima zadovoljavajuće srednjoročne izglede za korištenje, osobito što se tiče korištenja postojeće infrastrukture,

([131]) Nove smjernice, točka 173.
([132]) Točka 61.

— svi potencijalni korisnici infrastrukture imaju pristup do nje na jednak i nediskriminirajući način,

— nema utjecaja na razvoj trgovine u mjeri u kojoj bi to bilo u suprotnosti s interesima Unije.

(540) Usto, osim potrebe ispunjavanja kriterija iz uvodne izjave 539., državne potpore u korist zračnih luka moraju, poput svih drugih državnih potpora, biti potrebne za ostvarivanje postavljenog cilja i razmjerne tom cilju kako bi bile proglašene spojivima s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a Komisija će stoga ispitati jesu li ispunjeni kriteriji potrebe i razmjernosti te prethodno navedeni kriteriji iz smjernica iz 2005.

(541) Komisija u tom pogledu napominje da se, u skladu sa smjernicama iz 2005., troškovi koji mogu biti pokriveni potporom za ulaganje u korist zračnih luka moraju ograničiti na troškove ulaganja povezane s infrastrukturom zračne luke (uzletno-sletne staze, terminali, stajanka...) ili s kapacitetima koji ih izravno podržavaju (vatrogasni kapaciteti, osiguranje ili sigurnosna oprema). Naprotiv, prihvatljivi troškovi ne smiju obuhvaćati troškove povezane s obavljanjem komercijalnih djelatnosti koje nisu izravno povezane s ključnim djelatnostima zračne luke, uključujući izgradnju, financiranje, uporabu i iznajmljivanje zemljišta i zgrada, ne samo za urede i skladištenje, već i za hotele i industrijske poduzetnike smještene unutar zračne luke te za trgovine, restorane i parkirališta za automobile.

(542) Subvencija iz 2004. u potpunosti je poslužila za financiranje radova na stazi za vožnju. Svi su troškovi ulaganja u te radove mogli biti pokriveni potporom za ulaganje u skladu sa smjernicama iz 2005. jer staza za vožnju predstavlja infrastrukturu zračne luke. Subvencija iz 2009. dodijeljena je kako bi pridonijela financiranju niza ulaganja u uzletno-sletnu stazu i rasvjetu te mali dio ukupnih troškova ulaganja ([133]) u proširenje parkirališta za automobile. Uzletno-sletna staza i rasvjeta dio su infrastrukture zračne luke. Stoga su troškovi ulaganja u te strukture prihvatljivi. Naprotiv, troškovi povezani s parkiralištem za automobile nisu prihvatljivi jer parkiralište za automobile nije dio infrastrukture zračne luke. Ukupan iznos subvencije iz 2009., odnosno 4,1 milijun EUR, ne premašuje ukupan iznos prihvatljivih troškova povezanih s uzletno-sletnom stazom i rasvjetom, odnosno 4,7 milijuna EUR. Tako su subvencijom iz 2009. financirani samo prihvatljivi troškovi ([134]).

(543) Subvencije za opremu iz 2004. i 2009. (čiji su ukupni iznosi 1,6 odnosno 4,1 milijun EUR) ne premašuju prihvatljive troškove izračunane za te subvencije (2,6 odnosno 4,7 milijuna EUR), ali dovode do visokih intenziteta potpora (62 % odnosno 88 %).

8.2.3.1 ***Jasno utvrđen cilj od općeg interesa***

(544) Subvencija za opremu iz 2004. poslužila je za financiranje radova na stazi za vožnju u svrhu usklađivanja te opreme s normama kako bi bio moguć bolji protok prometa, a pogotovo u razdobljima vršnog komercijalnog prometa.

(545) Ulaganja prihvatljiva za financiranje subvencijom za opremu iz 2009. odnosila su se na radove obnove uzletno-sletne staze i rasvjete potrebne da bi Zračna luka održala svoj kapacitet prihvata i da bi dobila certifikat na temelju kojeg bi mogla i dalje primati zrakoplove srednjeg doleta kapaciteta od 200 do 250 mjesta. Naime, rasvjeta kategorije III. postavljena od 1992. do 1993. i asfaltni zastor manevarske površine iz 1990. zahtijevali su, s jedne strane, obnovu s obzirom na dotrajalost (uobičajeno traju od 10 do 15 godina) i, s druge strane, usklađivanje s normama. To je usklađivanje s normama bilo potrebno jer su zahtjevi iz Odluke o uvjetima homologacije i poslovanja zračnih luka, posebno u pogledu preciznog prilaženja iz kategorije 3., mogle u kratkom roku dovesti do oduzimanja certifikata zračne luke.

(546) Tako ni subvencija iz 2004. ni subvencija iz 2009. nisu dovele do znatnijih povećanja kapaciteta. Njima su uglavnom financirani radovi obnove i usklađivanja s normama namijenjeni održavanju infrastrukture u stanju za daljnji prihvat dotadašnjih vrsta zrakoplova i obujma prometa te radi unaprjeđenja funkcioniranja Zračne luke u razdobljima vršnog prometa.

([133]) Manje od 10 % ukupnih troškova ulaganja (vidjeti tablicu 4. *ibid*. bilješku 1).
([134]) Vidjeti Odluku Komisije u predmetu SA.38168, *Croatia – Dubrovnik Airport Development*, t. 10. i 28.

(547) Zračna luka Pau prima znatnu količinu poslovnog prometa koji predstavlja od 60 % do 70 % ukupnog prometa. Taj je promet povezan s prisutnošću brojnih poduzeća u Pauu i njegovoj okolici. Francuska je u tom pogledu navela da je područje Paua treće najveće gospodarsko središte francuske sjeverozapadne regije, uz područja Lacqa i Olorona. Pau je sjedište međunarodnih i regionalnih sjedišta različitih velikih poduzeća te istraživačkih i proizvodnih centara. Nepostojanje zračne luke u Pauu ili znatno smanjenje njezina kapaciteta prihvata naštetilo bi toj gospodarskoj djelatnosti utoliko što poslovni putnici uglavnom žele skratiti svoje vrijeme putovanja, posebno kako bi se mogli vratiti istoga dana kada su i stigli. Stoga bi činjenicu da bi se za poslovna putovanja prema Pauu ili iz njega morali služiti zračnom lukom koja se, poput Zračne luke Tarbes, ne nalazi u neposrednoj blizini grada, brojni poduzetnici smatrali velikim nedostatkom.

(548) Nadalje, Zračna luka Pau prima znatan priljev turista, uglavnom zbog blizine Pireneja i njihovih skijališta. U studijama koje je navela komora CCIPB posebno je istaknuto da su samo putnici prijevoznika Ryanair, koji su većinom turisti, potrošili tijekom njihova boravka u regiji Pau 2005. ukupan iznos od 8 milijuna EUR, a 2010. 56 milijuna EUR.

(549) Iz tih različitih razloga, subvencije za opremu koje je 2004. i 2009. primila komora CCIPB pridonijele su gospodarskom razvoju grada Paua i njegove regije utjecajem te Zračne luke na turizam i, općenito, na gospodarsku djelatnost.

(550) Te su subvencije pridonijele i pristupačnosti regije, posebno kada je riječ o turistima i poslovnim putnicima. U tom je pogledu potrebno napomenuti da je Zračna luka Pau udaljena 50 km od Zračne luke Tarbes i 100 km od Zračne luke Biarritz. Stoga je malo vjerojatno da će putnici osjetljivi na vremenski faktor, posebno poslovni putnici, smatrati Zračnu luku Biarritz, s obzirom na udaljenost od Zračne luke Pau, prihvatljivom alternativom Zračnoj luci Pau.

(551) Nadalje, čini se da te tri zračne luke imaju dosta različite vrste prometa:

— Pau se prije svega odlikuje znatnim poslovnim prometom koji je obilježen relativno visokim udjelom nacionalnog prometa koji ostvaruju Air France i Régional, u ukupnom prometu,

— Biarritz se odlikuje znatnim turističkim prometom koji je usmjeren na atlantsku obalu i granicu sa Španjolskom te je ljeti obilježen velikim sezonskim prometom i znatnim „niskotarifnim” prometom,

— Tarbes je prije svega tržišna „niša” usmjerena na vjersko odredište Lourdes te se odlikuje znatnim međunarodnim neredovnim (čarter) prometom. To je dokazano činjenicom da se promet te Zračne luke kretao oko 400 000 putnika godišnje u razdoblju od 2001. do 2011., osim 2008. kad je promet dosegao vrhunac od 678 000 putnika, što odgovara jubilarnoj godini za Lourdes.

(552) Ti elementi upućuju na to da različite zračne luke opslužuju relativno različite tržišne segmente i stoga su jedne drugima nesavršene zamjene. Ti su elementi potkrijepljeni ispitivanjem statistike prometa, podrobno iznesene u uvodnim izjavama od 567. do 572., u analizi obujma narušavanja tržišnog natjecanja koje je prouzročeno potporama. Tako potpora za ulaganje kojom se omogućuje održavanje Zračne luke Pau u operativnom stanju pogoduje određenoj pristupačnosti regije jer se njome izbjegava da se putnici i zračni prijevoznici moraju odlučiti za nesavršenu zamjenu.

(553) Nadalje, u Pauu ne postoje vlakovi velikih brzina (TGV), najbliži prolazi kroz Bordeaux koji je od Paua udaljen 1 sat i 40 minuta putovanja automobilom. Za većinu odredišta do kojih se može doći kratkim letom s polaskom iz Paua, uporaba željeznice TGV kao alternativnog prijevoznog sredstva podrazumijeva znatno dulje trajanje putovanja i stoga je nesavršena zamjena. Kada je riječ o najbližim španjolskim zračnim lukama, one su udaljene najmanje dva sata putovanja automobilom i stoga većini putnika ne predstavljaju valjanu alternativu Zračnoj luci Pau.

(554) Tako se čini da su, unatoč postojanju alternativnih prijevoznih sredstava zračnom prijevozu s polaskom iz Paua i unatoč blizini Zračne luke Tarbes, subvencije za opremu iz 2004. i 2009. pridonijele poboljšanju pristupačnosti regije te regionalnom gospodarskom razvoju.

8.2.3.2 ***Infrastruktura je potrebna i razmjerna postavljenom cilju***

(555) Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 546., radovi financirani subvencijama za opremu iz 2004. i 2009. nisu doveli do znatnih povećanja kapaciteta, no njihova je svrha bila samo održavanje infrastrukture u stanju za prihvat dotadašnjeg prometa i bolja pripremljenost za razdoblja vršnog prometa.

(556) Ta ulaganja stoga nisu premašivala ono što je bilo potrebno da Zračna luka može i dalje primati promet koji je dotad primala u kvalitetnim uvjetima, uključujući i u razdobljima vršnog prometa. Zato su ta ulaganja potrebna i razmjerna postavljenom cilju.

8.2.3.3 ***Infrastruktura nudi zadovoljavajuće mogućnosti srednjoročne uporabe***

(557) Potrebno je napomenuti da se promet Zračne luke Pau od 2000. do 2009. kretao od oko 580 000 do oko 820 000 putnika godišnje, dok je najveći broj putnika 820 000 ostvaren 2008. U razdoblju od 2000. do 2009., 2002. je bila jedina godina kad je promet bio manji od 600 000 putnika. Ipak, te je godine ostvaren broj putnika oko tog praga (580 000). S obzirom na taj dosta promjenjiv promet, koji je, međutim, gotovo uvijek premašivao 600 000 putnika godišnje, s obzirom i na stabilnu prisutnost društva Air France, prijevoznika koji ostvaruje najveći dio prometa te znatan dio poslovnog prometa, komora CCIPB stoga je mogla 2004. i 2009. računati barem na jednaku razinu osnovne djelatnosti Zračne luke, odnosno na oko 600 000 putnika godišnje.

(558) Tim su se izgledima mogla opravdati ulaganja u svrhu održavanja infrastrukture u stanju za prihvat dotadašnjeg prometa i bolje pripremljenosti za razdoblja vršnog prometa, iako ona nisu dovela do znatnog povećanja kapaciteta. U tom je pogledu potrebno podsjetiti da je svrha radova na stazi za vožnju, koji su financirani subvencijom iz 2004., bila usklađivanje s normama radi boljeg upravljanja razdobljima vršnog prometa. Nadalje, u pogledu radova obnove uzletno-sletne staze i rasvjete provedenih 2009., riječ je o obnovi prvotnog stanja jer nije povećana nosivost površina, nije produljena uzletno-sletna staza radi prihvata učinkovitijih zrakoplova niti su poboljšani operativni uvjeti zbog loše vidljivosti. Vijek uporabe te opreme iznosi oko 10 do 15 godina, a prije tih radova postavljena je prije 16 do 19 godina. Stoga je cilj subvencije za opremu iz 2009. bio samo obnoviti ulaganja koja su dosegnula kraj svojeg ekonomskog vijeka trajanja.

(559) Prema tome, infrastrukture koje su tako obnovljene nudile su zadovoljavajuće srednjoročne uvjete uporabe u trenutku dodjele subvencija za opremu.

8.2.3.4 ***Jednak i nediskriminirajući pristup infrastrukturi***

(560) Zračna luka Pau otvorena je, bez posebnih ograničenja, različitim prijevoznicima koji u njoj žele poslovati. Pristup toj infrastrukturi jednak je i nediskriminirajući u smislu smjernica iz 2005.

8.2.3.5 ***Izostanak utjecaja na trgovinu u mjeri u kojoj je to suprotno zajedničkom interesu***

(561) Kao što je prethodno navedeno, Zračna luka Pau udaljena je 50 km od Zračne luke Tarbes i 100 km od Zračne luke Biarritz. Malo je vjerojatno da će Zračnu luku Biarritz, s obzirom na udaljenost od Zračne luke Pau, znatan broj putnika smatrati prihvatljivom alternativom Zračnoj luci Pau. Stoga je vrlo malo vjerojatno da su na Zračnu luku Biarritz znatno utjecale potpore koje je primila Zračna luka Pau.

(562) Naprotiv, Zračna luka Tarbes relativno je blizu Zračne luke Pau, na udaljenosti od 50 km, tj. manje od 40 min putovanja automobilom. Stoga su na njezinu djelatnost, na prvi pogled, mogle znatno utjecati subvencije iz 2004. i 2009.

(563) Međutim, više elemenata ublažuju tu primjedbu. Najprije, Zračna luka Pau stara je zračna luka koja desetljećima prihvaća redovne linije. Subvencije za opremu koje su predmet ove istrage jesu jednokratne potpore, između kojih je priličan vremenski razmak i uglavnom su ograničene na financiranje radova potrebnih za održavanje infrastrukture u stanju za prihvat dotadašnjeg prometa. Te subvencije nisu poslužile za financiranje znatnih povećanja kapaciteta. Stoga su dotične subvencije za opremu znatno utjecale na Zračnu luku Tarbes tako što su zračnu luku u relativnoj blizini, koja dugo postoji, održale u operativnom stanju jer, u nedostatku tih subvencija, Zračna luka Pau ne bi mogla nastaviti svoje djelatnosti ili bi ih obavljala u lošijim uvjetima. Naprotiv, te subvencije nisu dovele do stvaranja novih kapaciteta koji bi konkurirali Zračnoj luci Tarbes.

(564) Nadalje, dotične subvencije za opremu nisu operativne potpore kojima se financira kroničan operativni manjak. Takve operativne potpore nisu utvrđene u ovom predmetu, koji se odnosi samo na potpore za ulaganje.

(565) Osim toga, kao što je prethodno navedeno, Zračne luke Pau i Tarbes posluju u dosta različitim tržišnim segmentima. U prometu Tarbesa prevladavaju čarter letovi većinom usmjereni na vjersko odredište Lourdes i taj se promet sastoji od znatnog broja međunarodnih letova ([135]).

(566) Za razliku od Zračne luke Tarbes, Pau se prije svega odlikuje znatnim poslovnim prometom koji je obilježen relativno visokim udjelom nacionalnog prometa koji ostvaruju Air France i Régional, u ukupnom prometu, a povezan je uglavnom s linijom Pau – Pariz. Naime, kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 547., poslovni promet predstavlja od 60 % do 70 % ukupnog prometa Zračne luke Pau jer je Pau treće najveće gospodarsko središte francuske sjeverozapadne regije, uz područja Lacqa i Olorona. Tako su Zračne luke Pau i Tarbes usmjerene na različite tržišne segmente. Stoga zatvaranje Zračne luke Pau ili pogoršanje njezinih operativnih uvjeta ne bi nužno dovelo do automatskog prijenosa prometa u Tarbes ili obrnuto.

(567) Ispitivanje usporednog kretanja prometa Zračnih luka Pau, Tarbes i Biarritz, prikazanog u tablici 14., pokazalo je da odstupanja u prometu tih Zračnih luka nisu jasno međusobno povezana:

([135]) Na *web*-mjestu Zračne luke navedeno je sljedeće: „s prosječno 400 000 do 450 000 putnika godišnje, to je druga zračna luka regije Pireneji-Jug. Odlikuje se prevladavajućom djelatnošću čarter prometa zbog svoje neposredne blizine marijanskog svetišta Lourdes. Svake godine oko 50 različitih zračnih prijevoznika leti na više od 80 europskih i svjetskih odredišta.” Vidjeti: http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297

Tablica 14.

Usporedno kretanje prometa Zračnih luka Pau, Biarritz i Tarbes u tisućama putnika

Zračna luka	Vrsta prometa	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.
Tarbes	Nacionalni promet bez niskotarifnih letova	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Promet društva Ryanair	1							1	13	7	41
	Drugi niskotarifni i čarter letovi	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Ukupno	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Nacionalni promet bez niskotarifnih letova	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Promet društva Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Drugi niskotarifni letovi					1	25	33	25	11	5	9
	Čarter letovi	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Ukupno	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Nacionalni promet bez niskotarifnih letova	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Promet društva Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Drugi niskotarifni letovi					6	6	12	170	176	186	195
	Čarter letovi	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Ukupno	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) U ovoj je tablici pokazano, na primjer, da se otvaranje linije društva Ryanair u Pauu 2003. nije odrazilo na promet u Biarritzu. Usto, prema mišljenju Francuske, ukidanje zračnih linija društva Ryanair u Pauu nije imalo osjetan učinak na Biarritz.

(569) S druge strane, u prethodno navedenoj tablici pokazano je da povećanje prometa s 585 000 na 761 000 putnika godišnje koje je Pau ostvario od 2002. do 2007. nije primjetno smanjilo promet u Tarbesu, koji se ustalio na oko 400 000 putnika godišnje. Usto, zatvaranjem linija društva Ryanair u Pauu promet 2011. nije razmjerno ni znatno prenesen u Zračnu luku Tarbes.

(570) Naposljetku, nakon dodjele dotičnih subvencija za opremu nije bilo vidljivih premještanja zračnih prijevoznika iz Tarbesa u Pau ni zatvaranja linija s polaskom iz Tarbesa radi otvaranja linija prema istim odredištima iz Paua. Naprotiv, može se primijetiti da je Air France, koji stvara velik dio prometa u Pauu, istodobno prisutan u obje Zračne luke. Jednako je tako i Ryanair bio istodobno prisutan u obje Zračne luke prije nego što je napustio Pau i ostao u Tarbesu.

(571) Iz tih se primjedaba ne bi moglo zaključiti da omogućavanjem održavanja poslovanja i dobrog rada Zračne luke Pau subvencije za opremu iz 2004. i 2009. nisu nimalo utjecale na Zračnu luku Tarbes. Blizina tih dvaju Zračnih luka upućuje da je takav utjecaj postojao, u smislu da je Zračna luka Tarbes mogla imati veći promet da subvencije za opremu nisu bile dodijeljene i da je djelatnost Zračne luke stoga bila smanjena ili sasvim zaustavljena. Prethodno iznesene primjedbe samo ukazuju da nema očite povezanosti između djelatnosti Zračnih luka, potvrđujući zaključak prema kojemu su te dvije Zračne luke jedna drugoj nesavršene zamjene usmjerene na različite tržišne segmente i da, prema tome, dotične subvencije imaju ograničen utjecaj na tržišno natjecanje među obližnjim zračnim lukama.

(572) Uzevši u obzir sve te pozitivne i negativne elemente koji su općenito posljedica dotičnih subvencija, Komisija smatra da subvencije za opremu iz 2004. i 2009. nisu utjecale na trgovinu u mjeri suprotnoj zajedničkom interesu.

8.2.3.6 ***Potreba za potporama i njihova razmjernost***

(573) Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 543., subvencije za opremu iz 2004. i 2009. imaju visoke intenzitete u iznosu od 62 % odnosno 88 %. Međutim, raspoloživi elementi ukazuju na to da se te potpore može smatrati potrebnima i razmjernima, u smislu da komora CCIPB ne bi bila sposobna financirati dotična ulaganja bez tih potpora niti dati znatno veći doprinos od dodijeljenog doprinosa.

(574) U tablici u nastavku naveden je sažetak računa dobiti i gubitka Zračne luke Pau za razdoblje od 2000. do 2012. te njezina sposobnost samofinanciranja. Potonja predstavlja iznos neto rezultata i troškova koji nisu doveli do toka novca (uglavnom sredstva za amortizaciju i rezervacije za rizik i troškove). Samofinanciranje podrazumijeva iznose nastale djelatnošću poduzetnika koji su dostupni za financiranje ulaganja, radnog kapitala poduzetnika, povrata zajmova, štednje ili dividenda plaćenih dioničarima.

Tablica 15.

Neto rezultat i sposobnost samofinanciranja Zračne luke Pau

(u tisućama EUR)

Godine	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Troškovi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Računovodstveni neto rezultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(u tisućama EUR)

Godine	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Sposobnost samofinanciranja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: dokumenti koje je dostavila Francuska

(575) U ovoj je tablici pokazano da je Zračna luka od 2003. do uključivo 2011. neprekidno gomilala gubitke. Ti su gubitci 2009. dosegli oko 1 milijun EUR. Nadalje, sposobnost samofinanciranja Zračne luke kretala se od […] do […] EUR godišnje tijekom tog razdoblja. Sposobnost samofinanciranja 2005., kada je plaćena subvencija za opremu iz 2004., iznosila je samo […] EUR, što je vrlo malo u odnosu na troškove radova izvršenih na stazi za vožnju (2,6 milijuna EUR). Sposobnost samofinanciranja 2009. i 2010., kada je plaćena subvencija za opremu iz 2009., iznosila je […] odnosno […] EUR. Ta su dva iznosa, čak i kad ih se zbroji, izrazito manja od troškova obnove uzletno-sletne staze i rasvjete (4,7 milijuna EUR). Sredstva dobivena djelatnošću Zračne luke bila su nedovoljna za znatan doprinos financiranju tih ulaganja.

(576) Raspoloživi podaci ukazuju na to da je proračunski rezultat Zračne luke nakon ulaganja, ali prije plaćanja subvencije za opremu iznosio […] EUR u 2005., kad su provedeni radovi na stazi za vožnju, i […] EUR u 2009., kad je provedena većina radova obnove uzletno-sletne staze i rasvjete. Te je podatke potrebno usporediti s neto rezultatima Zračne luke nakon subvencija, odnosno s iznosom od […] EUR 2005. i od […] EUR 2009. Tako bi financiranje sveg ili čak znatnog dijela dotičnih ulaganja vlastitim sredstvima Zračne luke iznimno povećalo njegove gubitke koji su već bili znatni.

(577) S druge strane, uzevši u obzir dugo ostvarivane gubitke, malo je vjerojatno da je komora CCIPB bila sposobna financirati znatan dio dotičnih ulaganja povećanjem svojeg duga koji je 2005. iznosio oko […] EUR, a 2009. oko […] EUR.

(578) Stoga su subvencije iz 2004. i 2009. bile potrebne za provedbu ulaganja koje su se njima financirala. Drugim riječima, djelovale su poticajno jer komora CCIPB ne bi ostvarila ta ulaganja bez takvih subvencija. Usto, njima je poštovano načelo razmjernosti jer komora CCIPB nije mogla znatno povećati svoj doprinos financiranju tih ulaganja.

8.2.3.7 *Zaključci o subvencijama za opremu iz 2004. i 2009.*

(579) Iz razloga navedenih u uvodnim izjavama od 537. do 578., Komisija smatra da su subvencije za opremu iz 2004. i 2009. potpore spojive s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

(580) Taj se zaključak temelji na kriterijima iz smjernica iz 2005. svojstvenima za potpore za ulaganje u korist zračnih luka. Tim se zaključkom ne dovode u pitanje ocjene eventualnih budućih potpora za ulaganje u korist Zračne luke Pau koje bi Komisija ubuduće mogla provesti na temelju novih smjernica.

9. **ZAKLJUČCI**

(581) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija tvrdi da je Francuska nezakonito provela subvencije za opremu iz 2004. i 2009. kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije ([136]). Međutim, subvencije za opremu iz 2004. i 2009. potpore su spojive s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

(582) Subvencije iz prva dva reda tablice 3., kojima su financirani državni zadatci, ne predstavljaju državne potpore.

(583) Druge subvencije iz tablice 3. dodijeljene su upravitelju Zračne luke prije 12. prosinca 2000. Prema tome, ova se Odluka ne odnosi na njih ([137]).

([136]) Vidjeti uvodnu izjavu 536.
([137]) Vidjeti uvodne izjave 489. i 490.

(584) Nadalje, Komisija tvrdi da različiti ugovori o uslugama zračne luke i ugovori o marketinškim uslugama koji su sklopljeni između komore CCIPB i društava Ryanair, AMS i Transavia, koji su predmet ovog formalnog istražnog postupka, doveli do dodjele državnih potpora koje su provedene kršeći članak 108. stavak 3. UFEU-a i koje su nespojive s unutarnjim tržištem.

Povrat

(585) U skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda, kad Komisija utvrdi da je neka potpora nespojiva s unutarnjim tržištem, Komisija je nadležna obvezati dotičnu državu članicu da ukine ili izmijeni navedenu potporu ([138]).

(586) U skladu s člankom 14. Uredbe Vijeća (EZ) 659/1999 ([139]), „*u slučaju kada se u slučajevima nezakonite potpore donesu negativne odluke, Komisija donosi odluku kojom se od dotične države članice zahtijeva da poduzme sve potrebne mjere kako bi od korisnika povukla sredstva potpore (dalje u tekstu: ‚odluka o povratu potpore'). Komisija ne smije zahtijevati povrat sredstava potpore ako bi to bilo u suprotnosti s općim načelima prava Zajednice*". U skladu s ustaljenom praksom Suda, ako je Komisija proglasila potpore nespojivima s unutarnjim tržištem, cilj je obveze koja se nameće državi ponovna uspostava prijašnjeg stanja ([140]). U tom pogledu Sud smatra da je cilj ostvaren kada su korisnici vratili nezakonito dodijeljene iznose potpora te time gube korist koju su uživale u odnosu na konkurente. Tako se uspostavlja stanje koje je prethodilo isplati potpore ([141]).

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

(588) Stoga Francuska treba poduzeti sve potrebne mjere kako bi od društava Ryanair, AMS i Transavia povukla nezakonito dodijeljene potpore na temelju dotičnih ugovora.

(589) Iznosi potpore koje je potrebno vratiti za svaki ugovor i izmjenu ugovora moraju se utvrditi kako slijedi. Svaku je ispitanu transakciju (ako je proizašla iz ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama) potrebno smatrati kao da je dovela do godišnjeg iznosa potpore ([142]) za svaku godinu u kojoj su se primjenjivali ugovori na kojima se temelji transakcija. Svaki od tih iznosa izračunan je na temelju negativnog dijela procijenjenog inkrementalnog toka (prihodi umanjeni za troškove) u trenutku zaključivanja transakcije i naveden je u tablicama od 7. do 12. Naime, ti iznosi odgovaraju svotama koje je svake godine trebalo odbiti od iznosa marketinških usluga (ili ih je trebalo pridodati naknadama zračne luke i naknadama za zemaljske usluge koje se obračunavaju zračnim prijevoznicima) kako bi diskontirana neto vrijednost Ugovora bila pozitivna, odnosno kako bi Ugovor bio usklađen s načelom subjekta u tržišnoj ekonomiji.

(590) Kako bi se uzela u obzir stvarna prednost koju su ostvarili zračni prijevoznik i njegova društva kćeri u skladu s ugovorima, prethodno navedeni iznosi mogu biti prilagođeni uz dokaze koje će dostaviti Francuska, ovisno o (i.) razlici između, s jedne strane, stvarnih plaćanja, poput onih utvrđenih *ex post*, koje je izvršio zračni prijevoznik u

([138]) Presuda Suda od 12. srpnja 1973., *Komisija protiv Njemačke*, (C-70/72, Zb., 1973, str. 00813.), t. 13.
([139]) Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).
([140]) Presuda Suda od 14. rujna 1994., Španjolska protiv Komisije, (C-278/92, C - 279/92 i C-280/92, Zb., 1994, str. I-4103.). točka 75.
([141]) Presuda Suda od 17. lipnja 1999., Belgija protiv Komisije, (C-75/97, Zb., 1999, str. I-03671.), t. 64. – 65.
([142]) Kao što je objašnjeno u analizi postojanja gospodarske prednosti u različitim ugovorima, potpora proizlazi iz dvosmjernih tokova između komore CCIPB i društva Ryanair ili Ryanair/AMS. Ti tokovi nisu jednako učestali, a za neke je nemoguće tijekom sklapanja ugovora točno predvidjeti neprestane tokove ili učestalosti plaćanja. Isto vrijedi za plaćanje naknada zračne luke. No za analizu postojanja gospodarske prednosti važni su predviđeni inkrementalni tokovi. Iz poslovnog plana društva Transavia i prijedloga rekonstrukcije inkrementalnih poslovnih planova koje je dostavila Francuska proizlazi da bi praksa razboritog subjekta u tržišnom gospodarstvu, u ovom slučaju, obuhvatila utvrđivanje predviđenih inkrementalnih tokova povezanih s različitim ugovorima na godišnjoj osnovi. Stoga je logično da se i iznosi potpore koji proizlaze iz različitih ugovora utvrđuju na godišnjoj osnovi. Naime, ti iznosi potpore odgovaraju iznosima koje bi pri pregovorima o različitim ugovorima subjekt u tržišnom gospodarstvu tražio od društva Ryanair/AMS da mu plati svake godine uz naknade zračne luke i naknade za zemaljske usluge, dok bi svi drugi elementi ostali isti (posebno marketinška plaćanja) kako bi ugovor bio profitabilan.

okviru naknade za slijetanje, naknade po putniku i naknade za zemaljske usluge primjenom Ugovora o uslugama zračne luke i, s druge strane, o procijenjenim (*ex ante*) tokovima koji odgovaraju tim stavkama prihoda te su navedeni u tablicama od 7. do 12., i (ii.) razlike između, s jedne strane, stvarnih marketinških plaćanja, poput onih utvrđenih *ex post*, koja su izvršena u korist u korist zračnog prijevoznika i njegovih društava kćeri u skladu s Ugovorom o marketinškim uslugama i, s druge strane, predviđenim (*ex ante*) odgovarajućim marketinškim troškovima, kao što su navedeni u tablicama od 7. do 12.

(591) Usto, Komisija smatra da je stvarna prednost koju je primio zračni prijevoznik ograničena na stvarno trajanje dotičnog ugovora. Naime, nakon raskida svakog ugovora, Ryanair/AMS nije primio uplate na temelju tih ugovora i nije imao pristup infrastrukturi zračne luke niti se mogao služiti zemaljskim uslugama u skladu s tim ugovorima. Prema tome, iznosi potpore koji su izračunani kao što je prethodno navedeno, a povezani su s dotičnim Ugovorom svedeni su na nulu za godine u kojima se Ugovor prestao primjenjivati (osobito zbog sporazumnog prijevremenog raskida).

(592) Prema tome, iznosi potpore koje Ryanair i AMS moraju vratiti u pogledu određenih ugovora koji nisu istekli moraju se svesti na nulu za razdoblje od datuma stvarnog isteka ugovora do datuma isteka predviđenog pri sklapanju ugovora. Ta se primjedba primjenjuje na Ugovore od 28. siječnja 2003., 30. lipnja 2005. i 25. rujna 2007. te na dvije izmjene tih dvaju potonjih Ugovora.

(593) U tablici 16. navedene su informacije o iznosima na temelju kojih su izračunani iznosi povrata. Ovim su iznosima obuhvaćeni negativni dijelovi inkrementalnih tokova (prihodi umanjeni za troškove) utvrđeni u okviru primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, sa sniženjima za ugovore društava Ryanair i AMS za godine kad nisu istekli ([143]).

([143]) Kada je riječ o Ugovoru o liniji Pau – London od 28. siječnja 2003., uzevši u obzir njegov stvarni istek od 30. lipnja 2005., iznosi potpore koji su primljeni u skladu s tim Ugovorom iznose nula za godine od 2006. do uključivo 2008. Iznos potpore za 2005. odgovarao je negativnom dijelu predviđenog inkrementalnog toka izračunanog za 2005. te prilagođen faktorom koji odgovara dijelu 2005. godine u kojem se Ugovor stvarno primjenjivao. Ista se logika primjenjuje na Ugovore od 30. lipnja 2005. koji su se stvarno prestali primjenjivati 1. siječnja 2009. (zbog izmjene od 16. lipnja 2009.) Ta se logika primjenjuje i na tu istu izmjenu od 16. lipnja 2009., na Ugovor od 25. rujna 2007. i na izmjenu od 16. lipnja 2009. kojom je izmijenjen ovaj potonji Ugovor, koji su se stvarno prestali primjenjivati 30. ožujka 2010. kad se počeo primjenjivati novi Ugovor o linijama prema Londonu, Charleroiu i Beauvaisu. Međutim, iznosi iz tablice 16. mogu se prilagoditi u svrhu izračuna iznosa za povrat (vidjeti uvodnu izjavu 589.).

Tablica 16.

Informacije o iznosima za povrat

(u EUR)

Naziv korisnika	Ugovori	Okvirni iznos potpore primljene u okviru različitih ugovora ([1])									Okvirni iznos potpore za povrat (Glavnica)
		2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	
Ryanair	London – 28. siječnja 2003.	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]							[300 000 – 599 999]
Ryanair/ AMS	London – 30. lipnja 2005.			[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]				
	Izmjena od 16. lipnja 2009. Ugovora od 30. lipnja 2005. (London)							[0 – 99 999]	[0 – 99 999]		
	Charleroi – 25. rujna 2007.					[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]		
	Izmjena od 16. lipnja 2009. Ugovora od 25. rujna 2007. (Charleroi)							[0 – 99 999]	[0 – 99 999]		
	Bristol – 17. i 31. ožujka 2008.						[0 – 99 999]				
	Bristol – 16. lipnja 2009.							[0 – 99 999]			
	London, Charleroi i Beauvais – 28. siječnja 2010.								[300 000 – 599 999]	[100 000 – 299 999]	
	Ukupno (Ryanair/AMS)			[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[300 000 – 599 999]	[100 000 – 299 999]	[600 000 – 999 999]	[100 000 – 299 999]	[1 500 000 – 2 199 999]
Transavia	Amsterdam – 23. siječnja 2006.				[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]				[300 000 – 599 999]

([1]) Kada je riječ o izračunu kamate, smatra se da je potpora plaćena 31. prosinca predmetne godine. Vidjeti uvodnu izjavu 597.

(594) Kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 290., Komisija smatra da, u svrhu primjene pravila o državnim potporama, Ryanair i AMS predstavljaju jedan gospodarski subjekt te da je Ugovore o marketinškim uslugama i Ugovore o uslugama zračne luke koji su istodobno sklopljeni potrebno smatrati jednom i jedinstvenom transakcijom između tog subjekta i komore CCIBP. Prema tome, Komisija smatra da su Ryanair i AMS solidarno odgovorni za cjelovit povrat potpora primljenih u okviru Ugovora sklopljenih od 2005. do 2010., okvirnog iznosa glavnice od [1 500 000 – 2 199 999] EUR. Naprotiv, samo je Ryanair odgovoran za povrat potpore u okviru Ugovora od 28. siječnja 2003., okvirnog iznosa glavnice od [300 000 – 599 999] EUR jer je samo taj Ugovor sklopljen izravno između komore CCIPB i društva Ryanair, bez sudjelovanja društva AMS u toj transakciji.

(595) Stvarno uplaćena potpora od 2006. do 2009. u okviru Ugovora o uslugama zračne luke i marketinškim uslugama sklopljenog 26. siječnja 2006. između komore CCIPB i društva Transavia okvirno iznosi [300 000 – 599 999] EUR.

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

(597) Francuska tijela trebaju iznosu potpore dodati i iznos kamata na povrat, koje su obračunane od dana kada je dotična potpora stavljena na raspolaganje poduzetniku, odnosno od svakog stvarnog dana isplate potpora do dana njihova stvarnog povrata ([144]), u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ([145]). Budući da su, u ovom slučaju, tokovi od kojih se sastoje ove potpore složeni te da se isplaćuju nekoliko puta godišnje, odnosno neprekidno kada je riječ o određenim kategorijama prihoda, Komisija smatra da je prihvatljivo pri izračunu kamata na povrat smatrati da su potpore isplaćene krajem godine, odnosno 31. prosinca svake predmetne godine.

(598) U skladu sa sudskom praksom, u slučaju da neka država članica naiđe na nepredviđene teškoće ili na okolnosti koje Komisija nije predvidjela, ta država članica može o tim problemima obavijestiti Komisiju te o prijedlozima primjerenih izmjena kako bi ih Komisija ocijenila. U tom slučaju, Komisija i država članica surađuju u dobroj vjeri u pronalaženju rješenja tih teškoća pridržavajući se u potpunosti odredaba ([146]) UFEU-a.

(599) Komisija poziva Francusku da je obavijesti o svim problemima na koje naiđe pri izvršenju ove Odluke,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Državna potpora koju je Francuska nezakonito dodijelila u korist društva Ryanair, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u okviru Ugovora o uslugama zračne luke i marketinškim uslugama koji je 28. siječnja 2003. Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila s društvom Ryanair u pogledu linije Pau – London Stansted nespojiva je s unutarnjim tržištem.

2. Sljedeće je mjere, koje sadržavaju državne potpore, nezakonito dodijelila Francuska u zajedničku korist društava Ryanair i Airport Marketing Services, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije te su nespojive s unutarnjim tržištem:

(a) Ugovor o uslugama zračne luke koji je 30. lipnja 2005. Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila s društvom Ryanair i Ugovor o marketinškim uslugama koji je Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila istoga dana s društvom Airport Marketing Services u pogledu linije Pau – London Stansted;

(b) izmjena od 16. lipnja 2009. Ugovora o marketinškim uslugama koji je 30. lipnja 2005. Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila s društvom Airport Marketing Services u pogledu linije Pau – London Stansted;

(c) dopis Trgovačke i industrijske komore Pau-Béarn društvu Ryanair od 25. rujna 2007. u kojem su prošireni uvjeti Ugovora o uslugama zračne luke koji je 30. lipnja 2005. Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila s društvom Airport Marketing Services u pogledu linije Pau – Charleroi i Ugovor o marketinškim uslugama koji je Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila istoga dana s društvom Airport Marketing Services;

([144]) Vidjeti članak 14. točku 2. (prethodno navedene) Uredbe (EZ) br. 659/1999.
([145]) Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).
([146]) Vidjeti, na primjer, presudu u predmetu C-94/87, Komisija protiv Savezne Republike Njemačke, Zb., 1989, str. 175., t. 9. i presudu u predmetu C-348/93, Komisija protiv Talijanske Republike, Zb., 1995, str. 673., t. 17.

(d) izmjena od 16. lipnja 2009. Ugovora o marketinškim uslugama koji je 25. rujna 2007. Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila s društvom Airport Marketing Services,

(e) dopis Trgovačke i industrijske komore Pau-Béarn društvu Ryanair od 17. ožujka 2008. u kojem su prošireni uvjeti Ugovora o uslugama zračne luke koji je 30. lipnja 2005. Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila s društvom Ryanair u pogledu linije Pau – Bristol i Ugovor o marketinškim uslugama koji je 31. ožujka 2008. Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila s društvom Airport Marketing Services u pogledu iste linije;

(f) dopis Trgovačke i industrijske komore Pau-Béarn društvu Ryanair od 16. lipnja 2009. u kojem su prošireni uvjeti Ugovora o uslugama zračne luke koji je 30. lipnja 2005. Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila s društvom Ryanair u pogledu linije Pau – Bristol i Ugovor o marketinškim uslugama koji je Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila istoga dana s društvom Airport Marketing Services u pogledu iste linije,

(g) Ugovor o marketinškim uslugama koji je 28. siječnja 2010. Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila s društvom Airport Marketing Services u pogledu linija Pau – London, Pau – Charleroi i Pau – Beauvais i utvrđen „implicitni" Ugovor o uslugama zračne luke ([147]).

3. Državna potpora koju je Francuska nezakonito dodijelila u korist društva Transavia, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u okviru Ugovora o uslugama zračne luke i marketinškim uslugama koji je 23. siječnja 2006. Trgovačka i industrijska komora Pau-Béarn sklopila s društvom Transavia nespojiva je s unutarnjim tržištem.

Članak 2.

1. Subvencije za opremu iz 2004. i 2009. koje je Francuska provela u korist Trgovačke i industrijske komore Pau-Béarn, u iznosu od 5,8 milijuna EUR, državne su potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije te ih je Francuska dodijelila kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

2. Potpore iz ovog članka stavka 1. predstavljaju državne potpore spojive s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 3.

1. Francuska je dužna osigurati da joj korisnici potpora vrate potpore.

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

3. Kamate se obračunavaju na temelju složenog kamatnog računa u skladu s poglavljem V. Uredbe (EZ) br. 794/2004 i Uredbom Komisije (EZ) br. 271/2008 ([148]) o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004.

4. Francuska od dana donošenja ove Odluke poništava sva plaćanja potpore iz članka 1. koja su na čekanju.

Članak 4.

1. Povrat potpora iz članka 1. provodi se neposredno i učinkovito.

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

Članak 5.

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

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

(b) izračun kamata na povrat;

([147]) Vidjeti uvodnu izjavu 286.
([148]) Uredba Komisije (EZ) br. 271/2008 od 30. siječnja 2008. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004 o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 82, 25.3.2008., str. 1.).

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

(d) dokumente kojima se dokazuje da je korisnicima naređen povrat potpora.

2. Francuska će Komisiju obavještavati o napredovanju nacionalnih mjera koje je poduzela radi provedbe ove Odluke do potpunog povrata potpora iz članka 1. Francuska odmah dostavlja, na jednostavan zahtjev Komisije, informacije o već poduzetim i predviđenim mjerama radi usklađivanja s ovom Odlukom. Dostavlja i podrobne podatke o iznosima potpore i kamatama koje su korisnici potpora već vratili.

Članak 6.

Ova je Odluka upućena Francuskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 23. srpnja 2014.

Za Komisiju

Joaquín ALMUNIA

Potpredsjednik