SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1227

z dne 23. julija 2014

o državni pomoči SA.22614 (C 53/07), ki jo je Francija odobrila Gospodarski zbornici Pau-Béarn ter družbam Ryanair, Airport Marketing Services in Transavia

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5085)

(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

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

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

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Francoski organi so z dopisom z dne 25. januarja 2007 Komisijo v skladu s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) obvestili o ukrepu v korist družbe Airport Marketing Services Limited (v nadaljnjem besedilu: družba AMS), ki je hčerinska družba v stoodstotni lasti družbe Ryanair Limited (v nadaljnjem besedilu: družba Ryanair), v obliki pogodbe o storitvah trženja, sklenjene s slednjo. Francoski organi so ukrep priglasili kot državno pomoč. Ker so ti ukrep že izvedli, ga je Komisija vpisala v register nezakonitih pomoči pod številko NN 12/07.

(2) Na prošnjo francoskih organov sta bila 20. februarja 2007 in 16. julija 2007 organizirana sestanka s Komisijo.

(3) Komisija je v dopisu z dne 26. februarja 2007 pozvala francoske organe, naj predložijo dodatne informacije. Ker ni prejela odgovora v predpisanem roku, je francoskim organom 15. junija 2007 poslala opomin. Francoski organi so z dopisom z dne 12. julija 2007 predložili zahtevane informacije.

(4) Komisija je z dopisom z dne 28. novembra 2007 francoske organe obvestila o sklepu, da bo začela formalni postopek preiskave iz člena 108(2) PDEU.

(5) Sklep Komisije o začetku postopka je bil 15. februarja 2008 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([3]). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o zadevnem ukrepu.

(6) Francoski organi so 18. decembra 2007 in 29. januarja 2008 zaprosili za podaljšanje roka za predložitev pripomb glede sklepa o začetku postopka. Komisija je z dopisoma z dne 4. januarja in 1. februarja 2008 ta rok podaljšala do 28. februarja 2008.

(7) Francoski organi so Komisiji svoje pripombe poslali 2. junija 2008.

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

([2]) UL C 41, 15.2.2008, str. 11, in UL C 96, 31.3.2012, str. 22.

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

(8) Komisija je pripombe Gospodarske zbornice Pau-Béarn (v nadaljnjem besedilu: zbornica) prejela 25. februarja 2008 ([4]), pripombe družb AMS ([5]) in Ryanair ter Združenja evropskih letalskih prevoznikov (*Association of European Airlines*, v nadaljnjem besedilu: AEA) z dopisi z dne 14. marca 2008, pripombe letalskega prevoznika Air France pa 19. marca 2008 ([6]). Komisija je z dopisom z dne 11. junija 2008 pripombe posredovala Franciji in ji dala možnost odgovora.

(9) Francoski organi so z dopisom z dne 7. julija 2008 Komisijo obvestili, da nimajo komentarja na pripombe tretjih strani.

(10) Na prošnjo francoskih organov je bil 4. novembra 2008 organiziran sestanek med Komisijo in predstavniki zbornice. Komisija je na sestanku francoske organe obvestila, da je najela neodvisnega svetovalca, ki ji bo pomagal proučiti zadevne pogodbe (v nadaljnjem besedilu: svetovalec). Svetovalec je poročilo predložil 30. marca 2011.

(11) Komisija je v dopisu z dne 17. marca 2011 pozvala francoske organe, naj predložijo dodatne informacije. Francoski organi so v dopisu z dne 13. aprila 2011 zaprosili za podaljšanje roka do 1. junija 2011. Komisija je z dopisom z dne 6. maja 2011 odobrila to podaljšanje. Francoski organi so dodatne informacije poslali 30. maja 2011.

(12) Komisija je v dopisu z dne 11. aprila 2011 zaprosila družbo Ryanair za dodatne informacije, ki jih je družba poslala z dopisom z dne 31. avgusta 2011. Komisija je z dopisom z dne 11. oktobra 2011 te pripombe posredovala Franciji in ji dala možnost odgovora. Francoski organi so z dopisom z dne 21. novembra 2011 Komisijo obvestili, da nimajo komentarja na te pripombe.

(13) Komisija je z dopisom z dne 25. januarja 2012 Francijo uradno obvestila o svojem sklepu, da razširi formalni postopek preiskave, ki ga je začela leta 2007, na različne ukrepe, dodeljene letalskim prevoznikom, ki delujejo na letališču Pau, in upravljavcu letališča. Ta sklep Komisije je bil 31. marca 2012 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([7]). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o zadevnih ukrepih.

(14) Komisija je v dopisu z dne 22. februarja 2012 pozvala francoske organe, naj predložijo dodatne informacije. Francoski organi so 28. februarja 2012 zaprosili za podaljšanje roka za predložitev pripomb glede sklepa z dne 25. januarja 2012 in roka, določenega v dopisu Komisije z dne 22. februarja 2012. Komisija je roka podaljšala do 27. marca 2012. Francoski organi so z dopisom z dne 29. marca 2012 odgovorili na dopis Komisije z dne 22. februarja 2012 in predložili pripombe na sklep o razširitvi postopka.

(15) Komisija je 30. aprila 2012 prejela pripombe zbornice ([8]), družbe AMS ([9]) in družbe Ryanair ([10]) v zvezi z razširitvijo postopka. Z dopisom z dne 31. maja 2012 je te pripombe posredovala Franciji in ji dala možnost odgovora. Francija je v dopisu z dne 13. junija 2012 navedla, da nima komentarja na pripombe.

(16) Komisija je v dopisu z dne 26. aprila 2012 pozvala francoske organe, naj predložijo dodatne informacije. Francoski organi so dodatne informacije poslali 10. maja 2012.

(17) Družba Ryanair je z dopisom z dne 10. aprila 2013 Komisiji posredovala dve sporočili, ki ju je pripravila družba Oxera, in analizo, ki jo je pripravil profesor Damien P. McLoughlin. Komisija je z dopisom z dne 3. maja 2013 te dokumente posredovala francoskim organom in jim dala možnost odgovora. Francija je v dopisu z dne 7. junija 2013 navedla, da nima komentarja v zvezi z dokumenti.

([4]) Komisija je 14. aprila 2008 prosila zbornico, da predloži nezaupno različico svojih pripomb. Zbornica je 16. aprila 2008 potrdila, da pripombe ne vsebujejo nobenih zaupnih informacij, ki se ne smejo posredovati francoskim organom.

([5]) Komisija je 10. aprila 2008 prosila družbo AMS, da predloži nezaupno različico svojih pripomb. Družba AMS je 19. maja 2008 Komisiji predložila nezaupno različico pripomb.

([6]) Družba Air France je z dopisom z dne 13. marca 2008 zaprosila za podaljšanje roka za predložitev pripomb glede sklepa z dne 28. novembra 2007. Komisija je 17. marca 2008 odobrila to podaljšanje.

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

([8]) Zbornica je 14. maja 2012 potrdila, da njene pripombe ne vsebujejo nobenih zaupnih informacij, ki se ne smejo posredovati francoskim organom.

([9]) Družba AMS je 1. maja 2012 Komisiji predložila nezaupno različico pripomb.

([10]) Družba Ryanair je potrdila, da njene pripombe ne vsebujejo nobenih zaupnih informacij.

(18) Komisija je v dopisu z dne 14. novembra 2013 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije.

(19) Komisija je z dopisom z dne 16. decembra 2013 francoskim organom posredovala poročilo svetovalca in jim dala možnost odgovora. Francija ni odgovorila v predpisanem roku.

(20) Francija je 19. decembra 2013 zaprosila za podaljšanje roka za odgovor na zahtevo po informacijah z dne 14. novembra 2013. Komisija je rok podaljšala do 23. januarja 2014. Ker v tem roku ni dobila odgovora, je Franciji z dopisom z dne 24. januarja 2014 poslala opomin in rok podaljšala za nadaljnjih 10 delovnih dni. Francija je z dopisom z dne 6. februarja 2014 predložila dodatne informacije.

(21) Komisija je 20. decembra 2013, 17. januarja 2014 in 31. januarja 2014 prejela pripombe družbe Ryanair. Te dodatne pripombe je posredovala Franciji z dopisi z dne 9. januarja 2014, 23. januarja 2014 in 4. februarja 2014. Francija je z dopisi z dne 29. januarja 2014, 3. februarja 2014 in 21. maja 2014 Komisijo obvestila, da nima komentarja na pripombe.

(22) Komisija je 24. februarja, 13. marca in 19. marca 2014, tj. po sprejetju Smernic o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom ([11]) (v nadaljnjem besedilu: nove smernice), pozvala Francijo in zainteresirane strani, naj predložijo pripombe glede uporabe novih smernic v tem primeru. Francija je pripombe predložila 19. marca 2014.

(23) Poleg tega je bilo 15. aprila 2014 v *Uradnem listu Evropske unije* ([12]) objavljeno obvestilo, s katerim so bile države članice in zainteresirane strani pozvane, naj predložijo svoje pripombe, tudi glede obravnavanega primera, ob upoštevanju začetka veljavnosti novih smernic. Družba Air France, nevladna organizacija Transport & Environment in zbornica so pripombe predložile v predpisanem roku. Komisija je z dopisom z dne 28. maja 2014 te pripombe posredovala francoskim organom. Francija je z dopisom z dne 6. junija 2014 Komisijo obvestila, da nima komentarja na pripombe.

(24) Komisija je v dopisu z dne 27. februarja 2014 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije. Francija je 17. marca 2014 zaprosila za podaljšanje roka za odgovor na zahtevo po informacijah z dne 27. februarja 2014. Komisija je rok podaljšala do 27. aprila 2014. Francija je z dopisom z dne 25. aprila 2014 ([13]) predložila dodatne informacije.

(25) Komisija je v dopisu z dne 16. maja 2014 zaprosila Francijo za dodatne informacije, ki jih je ta poslala z dopisom z dne 6. junija 2014.

2. SPLOŠNE INFORMACIJE O LETALIŠČU

(26) Kot je navedeno v sklepu o začetku formalnega postopka preiskave, se letališče Pau-Pyrénées (v nadaljnjem besedilu: letališče Pau) nahaja v departmaju Pyrénées-Atlantiques v Akvitaniji.

(27) Letališče je bilo na začetku v lasti države, ki je zbornico pooblastila za njegovo upravljanje prek javne koncesije za opremo, odobrene za obdobje do 31. decembra 2015 z medministrskim odlokom z dne 12. marca 1965 (v nadaljnjem besedilu: odlok iz leta 1965), ki so mu priloženi pogoji, ki določajo predvsem obveznosti države in zbornice v zvezi s tem. Medministrski odlok in pogoji za koncesijo so bili štirikrat spremenjeni.

(28) Zbornica je članica mreže gospodarskih zbornic. V Franciji so gospodarske zbornice organi javne uprave. Gospodarska zbornica v bistvu zastopa splošne interese na področju trgovine, industrije in storitev na svojem območju. Naloge in pooblastila gospodarskih zbornic so določeni z zakonom. Država upravno in finančno nadzoruje te zbornice prek ministra za finance in infrastrukturo ter ministra za načrtovanje in lokalno upravo, ki delujeta v okviru svojih odgovornosti. Člen R.712-2 trgovinskega zakonika določa, da „regionalne in lokalne gospodarske zbornice nadzoruje prefekt regije ob pomoči regionalnega uradnika, pristojnega za javne finance“. Nadzorni organ je torej treba obvestiti o nekaterih pomembnih odločitvah, določenih v predpisih (na primer v zvezi s proračunom, najemom posojil, odobritvijo jamstev tretjim osebam, prenosi, pridobitvami ali povečanji finančnih deležev v civilnih ali gospodarskih družbah itd.). Taki ukrepi se lahko izvedejo šele po uradnem sporočilu nadzornemu organu, ki jim lahko nasprotuje. Gospodarsko zbornico upravlja izvoljena skupščina predstavnikov podjetij na njenem območju.

([11]) UL C 99, 4.4.2014, str. 3.
([12]) UL C 113, 15.4.2014, str. 30.
([13]) S tem dopisom je Francija predložila tudi sporočilo zbornice, vendar je navedla, da se francoski organi ne strinjajo z oceno, navedeno v sporočilu. V vsakem primeru to sporočilo v bistvu ponavlja pripombe, ki jih je zbornica prej poslala neposredno Komisiji.

(29) Gospodarska zbornica Pau-Béarn vodi posebne račune za letališče Pau, ki so ločeni od njenih splošnih računov.

(30) Država je 1. januarja 2007 v skladu s členom 28 zakona št. 2004-809 z dne 13. avgusta 2004 o lokalnih svoboščinah in odgovornostih prenesla lastništvo letališča na skupino lokalnih organov, znano kot *syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées* (mešani sindikat letališča Pau-Pyrénées, v nadaljnjem besedilu: mešani sindikat). Člani tega mešanega sindikata so regionalni svet Akvitanije (*Conseil régional d'Aquitaine*), generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques (*Conseil général des Pyrénées-Atlantiques*), mestna skupnost Pau Porte des Pyrénées in 14 občinskih skupin. Država in mešani sindikat sta podpisala pogodbo o prenosu lastništva, ki je začela veljati 1. marca 2007. Pogodba je bila 12. avgusta 2009 spremenjena.

(31) Ko je mešani sindikat postal lastnik letališča, je nadomestil državo kot koncedent. V skladu s členom 28-VI-2° navedenega zakona z dne 13. avgusta 2004 je prevzel predhodno sklenjene pogodbe, zlasti koncesijsko pogodbo, sklenjeno z zbornico. Zbornica je torej postala upravljavec letališča pred prenosom lastništva na mešani sindikat in letališče upravlja še danes.

(32) Na letališču se opravljajo leti s civilnimi in vojaškimi zrakoplovi. Naslednja preglednica prikazuje skupno število potnikov na letih na letališče in z njega v obdobju 2000–2013.

Preglednica 1

Promet na letališču Pau (število potnikov) v obdobju 2000–2013

Leto	Skupaj
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

Vir: Informacije so bile pridobljene od Francije in s spletne strani zbornice.

(33) Družba Ryanair je aprila 2003 začela delovati na letališču Pau. V obravnavanem obdobju (2003–2011) je družba Ryanair opravljala lete v London, Charleroi, Bristol in Beauvais.

(34) Z družbo Ryanair je leta 2010 potovalo približno 16 % vseh potnikov, ki so uporabili letališče. Družba Ryanair je prenehala opravljati lete na letališče Pau, ko so 1. aprila 2011 prenehale veljati njene pogodbene obveznosti do letališča.

(35) Poleg družbe Ryanair je Air France glavni letalski prevoznik, ki uporablja letališče Pau. Opravlja večino letov z letališča Pau, ki predstavljajo večinski delež prometa na tem letališču (približno 80 % potnikov).

(36) V obravnavanem obdobju so letališče uporabljali tudi drugi letalski prevozniki, zlasti Transavia CV (v nadaljnjem besedilu: Transavia), ki je hčerinska družba skupine Air France KLM.

3. UKREPI, ZAJETI V SKLEPU O ZAČETKU FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE IN POROČILU SVETOVALCA

(37) Ukrepi, zajeti v sklepu o začetku formalnega postopka preiskave, so povezani zlasti z opravljanjem letov na ruti med letališčema Pau in London Stansted. Prvi ukrep je bil pogodba o storitvah trženja, ki jo je zbornica leta 2005 sklenila z družbo AMS, drugi ukrep pa pogodba o letaliških storitvah, ki jo je zbornica sklenila z družbo Ryanair na isti dan. Ti pogodbi (v nadaljnjem besedilu: pogodbi iz leta 2005) sta bili sklenjeni 30. junija 2005 za obdobje pet let z možnostjo podaljšanja za nadaljnjih pet let.

3.1 *POGODBI Z DRUŽBAMA AMS IN RYANAIR IZ LETA 2005*

3.1.1 POGODBA O STORITVAH TRŽENJA, SKLENJENA Z DRUŽBO AMS ZA RUTO PAU–LONDON STANSTED

(38) AMS je hčerinska družba družbe Ryanair, ki ima izključno dovoljenje za ponujanje storitev trženja na spletnem mestu družbe Ryanair www.ryanair.com. V pogodbi o storitvah spletnega trženja, sklenjeni z družbo AMS (v nadaljnjem besedilu: pogodba o storitvah trženja iz leta 2005), ki jo je priglasila Francija, je navedeno, da „Pogodba temelji na obvezi družbe Ryanair, da bo vsak dan opravljala lete na ruti med letališčema Pau in London Stansted“ (člen 1). Namen pogodbe o storitvah trženja je „določiti pogoje, pod katerimi bo družba Airport Marketing Services zbornici zagotavljala določene storitve trženja za promocijo različnih turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji Pau/Béarn“. Pogodba določa, da je „glavno orodje za zagotavljanje storitev trženja na podlagi te pogodbe spletno mesto www.ryanair.com, ki omogoča neposredno nagovarjanje potencialnih potnikov nizkocenovnega letalskega prevoznika Ryanair“ (člen 1.1).

(39) Pogodba o storitvah trženja iz leta 2005 določa, kako naj družba AMS zagotavlja določene storitve oglaševanja na spletnem mestu družbe Ryanair ([14]). Ta sklop storitev vključuje:

— „ustrezen prostor na strani, posvečeni destinaciji Pau, na spletnem mestu www.ryanair.com za 5 (pet) odstavkov po 150 besed v oddelku *Top Five Things To Do* (Pet najboljših izletov) družbe Airport Marketing Services (cena enega odstavka za eno leto glede na cenik: 20 000 EUR)“,

— „ustrezen prostor v desni menijski vrstici na strani, posvečeni destinaciji Pau, na spletnem mestu www.ryanair.com za 1 (eno) povezavo na spletno mesto, ki ga določi zbornica (cena za eno povezavo za eno leto glede na cenik: 15 000 EUR)“,

— „ustrezen prostor pod oddelkom *Top Five Things To Do* na strani, posvečeni destinaciji Pau, na spletnem mestu www.ryanair.com za 7 (sedem) povezav na spletna mesta, ki jih določi zbornica (cena za eno povezavo za eno leto glede na cenik: 10 000 EUR)“, in

— „prisotnost povezave na spletno mesto, ki ga določi zbornica, na angleški domači strani www.ryanair.com 45 (petinštirideset) dni na leto (cena za en dan glede na cenik: 6 000 EUR)“ (člen 3).

(40) Na podlagi te pogodbe se je zbornica zavezala, da bo družbi AMS v času trajanja pogodbe plačevala 437 000 EUR na leto.

3.1.2 POGODBA O LETALIŠKIH STORITVAH, SKLENJENA Z DRUŽBO RYANAIR ZA RUTO PAU–LONDON STANSTED

(41) Pogodba o letaliških storitvah (v nadaljnjem besedilu: pogodba o letaliških storitvah iz leta 2005), sklenjena z družbo Ryanair, določa pogoje v zvezi z dajanjem infrastrukture letališča Pau na voljo letalskemu prevozniku, zlasti v zvezi s storitvami zemeljske oskrbe in zagotavljanjem zasebnih prostorov. Ta pogodba se nanaša na ruto London Stansted–Pau, uvedeno aprila 2003. Nadomešča prvotno pogodbo, ki je bila podpisana 28. januarja 2003 in jo je upravno sodišče v Pauju razveljavilo 3. maja 2005.

(42) Namen te pogodbe je „določiti operativne in finančne pogoje, pod katerimi bo družba Ryanair uvedla in opravljala mednarodne komercialne lete na letališče in z njega. Poleg tega ta pogodba določa pogoje v zvezi s pristajanjem, storitvami zemeljske oskrbe in drugimi storitvami, ki jih letališče zagotavlja družbi Ryanair“ (člena 1.1 in 1.2).

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

(43) Člen 4 pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 določa, da bo družba Ryanair opravljala vsakodnevne redne lete na ruti London–Pau in letališču plačevala pristojbine, določene v členih 7.1 (regulirane letališke pristojbine) in 7.2 (neregulirane letališke pristojbine).

3.2 *POROČILO SVETOVALCA*

(44) Svetovalec je v svojem poročilu zlasti proučil naravo storitev trženja in podrobnosti o letaliških storitvah, zajetih v pogodbah, ki jih je zbornica sklenila z letalskimi prevozniki, ter zlasti pogodbi iz leta 2005, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair in AMS ([15]).

3.2.1 POGODBE O STORITVAH TRŽENJA, SKLENJENE Z DRUŽBAMA RYANAIR IN AMS

(45) Svetovalec je povzel vse pogodbe o storitvah trženja za letališče Pau, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair in AMS v obdobju 2003–2008. Od teh pogodb sta bili v sklepu o začetku postopka zajeti samo pogodbi iz leta 2005.

(46) Svetovalec je opravil zlasti naslednje naloge:

— preveril je, v kolikšni meri se tarife, določene v pogodbah o storitvah trženja, ujemajo s tarifami, objavljenimi na spletnem mestu družbe AMS (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). Po navedbah svetovalca so tarife, navedene na spletnem mestu družbe AMS, v skladu s tarifami, določenimi v pogodbi o storitvah trženja iz leta 2005,

— proučil je povezavo med zneski, ki jih je zaračunala družba AMS, in obsegom dejavnosti družbe Ryanair na letališču Pau. Po mnenju svetovalca se zdi, da se stroški za storitve trženja razvijajo v skladu s številom opravljenih letov,

— primerjal je storitve, ki jih je družba AMS zagotavljala zbornici, z drugimi storitvami spletnega trženja, ki se običajno nudijo na podobne načine.

(47) Svetovalec je zaradi naslednjih razlogov dvomil, da je bila sklenitev pogodbe za nakup takih storitev trženja v interesu zbornice. Spletno mesto družbe Ryanair je v bistvu namenjeno prodaji vozovnic in ne prodaji splošnih potovalnih storitev. Po mnenju svetovalca se spletno mesto družbe Ryanair zato zdi primerljivo predvsem s spletnimi mesti drugih letalskih prevoznikov, ki na splošno ponujajo le omejene možnosti plačanega oglaševanja, oglaševalci, ki oglašujejo na takih mestih, pa ne vključujejo letališč. Poleg tega svetovalec ugotavlja, da letališča niso primerljiva z drugimi potencialnimi oglaševalci na spletnih mestih letalskih prevoznikov, kot je Ryanair, saj so storitve, ki jih letališče ponuja potnikom družbe Ryanair, za razliko od pomožnih storitev, kot sta nastanitev in najem avtomobila, po naravi neločljivo povezane s storitvami družbe Ryanair. Nazadnje svetovalec na splošno dvomi, da letališče ravna razumno, če plačuje letalskim prevoznikom, da bi privabilo stranke na letih na letališče ali z njega, saj ti dodatni potniki prinašajo neposredne koristi navedenim letalskim prevoznikom.

(48) Zato svetovalec ugotavlja, da ima letališče le omejen poslovni interes za oglaševanje na spletnem mestu družbe Ryanair.

(49) Poleg tega svetovalec meni, da ob predpostavki, da tak interes obstaja, letališče in družba Ryanair tega interesa ne moreta izmeriti. Svetovalec ugotavlja tudi, da so tržne informacije na spletnem mestu družbe Ryanair precej kratke in preproste, ter trdi, da bi se izvedle naložbe za izboljšanje kakovosti in videza teh informacij, če bi letališče ali družba Ryanair oglaševanje štela za učinkovito. Zato svetovalec ugotavlja, da poslovna vrednost storitev trženja za pogodbenici ni bistvenega pomena.

(50) Nasprotno bi po mnenju svetovalca regija kot destinacija lahko imela več koristi od storitev oglaševanja, ki bi stranke družbe Ryanair spodbujale, da v regiji ostanejo dlje časa ali v njej porabijo več denarja. Ker pa sta pogodbo sklenili zbornica in družba Ryanair ali njena hčerinska družba, svetovalec meni, da je treba vse koristi za regijo izključiti iz proučitve pogodbe.

(51) Svetovalec meni, da neskladje med zelo spremenljivo naravo trga spletnega trženja in fiksnimi cenami družbe AMS vzbuja tudi dvom glede resničnega namena te družbe. Po navedbah družbe Ryanair pogodba z družbo AMS ni obvezna in je upravljavci letališč ne bi podpisali, če ne bi imela poslovne vrednosti. Vendar se svetovalec sprašuje o pritisku, ki ga je družba Ryanair morda izvajala med pogajanji z letališčem v zvezi z opravljanjem letov na rutah, zlasti ker več bližnjih letališč (na primer Tarbes in Biarritz v primeru letališča Pau) tekmuje, da bi privabila družbo Ryanair.

([15]) Svetovalec je v svojem poročilu proučil različne pogodbe o storitvah trženja, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair in AMS, pogodbo, sklenjeno z družbo Transavia za obdobje 2002–2008, pogodbe o letaliških storitvah, sklenjene v obdobju 2002–2005, finančne rezultate letališča v obdobju 2002–2007 ter vpliv rute Pau–London Stansted, na kateri je družba Ryanair opravljala lete, na računovodske izkaze letališča v obdobju 2003–2008. To poročilo torej zajema več ukrepov kot sklep o začetku postopka.

(52) Svetovalec meni, da vsi ti dejavniki kažejo, da je bil cilj družbe Ryanair, zaradi katerega so bile sklenjene pogodbe o storitvah trženja, pridobiti subvencijo od letališča in tako ohraniti nizke cene.

3.2.2 POGODBE O STORITVAH TRŽENJA, SKLENJENE Z DRUŽBO TRANSAVIA

(53) Svetovalec je proučil tudi pogodbo o storitvah trženja, ki jo je zbornica leta 2006 sklenila z letalskim prevoznikom Transavia. Ta pogodba ni zajeta v sklepu o začetku postopka.

3.2.3 POGODBE O LETALIŠKIH STORITVAH

(54) Svetovalec je proučil več pogodb o letaliških storitvah, ki jih je zbornica sklenila z različnimi letalskimi prevozniki (tj. Ryanair, Air France in Transavia) v obdobju 2003–2005.

(55) Po navedbah svetovalca se cene letaliških storitev določajo, kot sledi: regulirane pristojbine (pristojbina za razsvetljavo, pristajalna pristojbina, pristojbina za parkiranje in potniška pristojbina) so določene v ceniku, ki velja za vse letalske prevoznike. Veljavne pristojbine se vsako leto posodobijo na podlagi tarife, ki je odvisna od pogajanj v ekonomskem svetovalnem odboru letališča. Po navedbah svetovalca se regulirane pristojbine, zaračunane različnim letalskim prevoznikom, zato ne morejo razlikovati.

(56) Svetovalec navaja, da se neregulirane pristojbine (za storitve zemeljske oskrbe) med letalskimi prevozniki razlikujejo in so odvisne od dvostranskih poslovnih pogajanj.

(57) Svetovalec je neregulirane storitve, zaračunane družbi Ryanair, primerjal z enakimi storitvami, zaračunanimi drugima letalskima prevoznikoma (Air France in Transavia). Ta primerjava temelji na naravi storitev in uporabljenih cenah.

(58) Svetovalec je ugotovil, da so se storitve zemeljske oskrbe, zajete v pogodbah teh dveh letalskih prevoznikov, očitno ustrezno zagotavljale in da se narava storitev, zagotovljenih različnim letalskim prevoznikom, dejansko razlikuje. Sklop storitev, ki jih prejema družba Air France, je obsežnejši. Družba Ryanair plačuje nižje pavšalne pristojbine (vendar za več storitev) kot Transavia.

(59) Vendar je svetovalec, ki je pavšalne pristojbine, zaračunane družbama Ryanair in Transavia, ter pristojbino, zaračunano družbi Air France za primerljive storitve, primerjal s primerljivo skupno storitvijo, ugotovil, da družba Ryanair plačuje nižjo pristojbino ([…] (*) EUR) kot družbi Air France ([…] EUR) in Transavia ([…] EUR). Zdi se, da je zaračunana cena enaka približno […] % cene, ki jo plačujejo drugi letalski prevozniki.

(60) Francija trdi, da primerjava letaliških (nereguliranih) storitev, ki jo je opravil svetovalec, ne povzema pravilno rezultatov različnih pogajanj, ki jih je opravila zbornica. Navaja več primerov, ki utemeljujejo take pristojbine, zlasti kjer družba Ryanair ne prejema določenih storitev, ki jih prejema Air France.

4. UKREPI, ZAJETI V SKLEPU O RAZŠIRITVI POSTOPKA

(61) Komisija je menila, da je treba formalni postopek preiskave razširiti in proučiti vse pogodbe, ki jih je zbornica sklenila z družbama AMS in Ryanair, v celotnem obdobju, ko je družba Ryanair delovala na letališču Pau (obdobje 2003–2011), da se ugotovi, ali so bile navedene pogodbe državna pomoč.

(62) Komisija se je odločila tudi za razširitev formalnega postopka preiskave na pogodbo, ki jo je zbornica 23. januarja 2006 sklenila z letalskim prevoznikom Transavia, in na različne finančne prispevke, ki jih je letališče v obravnavanem obdobju prejelo od javnih subjektov in katerih seznam je Francija poslala Komisiji z dopisom z dne 30. maja 2011.

(63) Ti ukrepi so opisani v oddelkih 4.1 do 4.3.

(*) Zaupne informacije.

4.1 *POGODBE, KI JIH JE ZBORNICA SKLENILA Z DRUŽBAMA AMS IN RYANAIR*

(64) Sklep o razširitvi postopka zajema različne pogodbe, ki jih je zbornica sklenila z družbama AMS in Ryanair v obdobju 2003–2011.

4.1.1 POGODBA Z DNE 28. JANUARJA 2003

(65) Zbornica je pogodbo, podpisano 28. januarja 2003, sklenila neposredno z družbo Ryanair (in ne z družbo AMS). Ta pogodba vsebuje določbe o letaliških storitvah in storitvah trženja.

(66) Člen 2 pogodbe določa obveznosti družbe Ryanair do zbornice in letališke pristojbine. Člen 3 pogodbe določa obveznosti zbornice in navaja zlasti, da mora zbornica na svoje stroške opraviti naslednje naloge:

(a) „izvajati ali oddati v izvajanje letališke storitve v zvezi s terminali/infrastrukturo za lete, kot je podrobneje določeno v Prilogi A k tej pogodbi;

(b) opravljati naloge na področjih odnosov z javnostmi in trženja, ki so podrobneje določene v Prilogi B k tej pogodbi;

(c) družbi Ryanair plačati enkratni znesek v višini osemdeset tisoč eurov (80 000,00 EUR) za uvedbo te nove rute po podpisu pogodbe;

(d) za trženje mesta Pau prek internetnih povezav, objavljenih za zbornico na spletnem mestu družbe Ryanair, oglaševanja ugodnih vozovnic za lete v Pau in iz njega v tiskanih medijih ter drugih sredstev po izbiri družbe Ryanair, kot so oglaševanje na radiu, na prostem in na televiziji, zbornica družbi Ryanair plača enajst eurov (11,00 EUR) na potnika, ki z njo leti z letališča Pau, pri čemer se skupni znesek plača mesečno za nazaj in/ali se odšteje od plačil, ki jih mora družba Ryanair plačati zbornici v skladu s klavzulo 2(b), skupna letna vsota teh plačil pa je omejena na štiristo tisoč eurov (400 000,00 EUR) na leto za vsakodnevne povratne lete.

(e) Ta pogodba velja samo za ruto Pau–London za najmanj en let na dan, 364 dni na leto. Če se ruta Pau–London razvije v tolikšni meri, da se na njej opravlja več letov na dan, zbornica ne plača nobenega dodatka. Če pogodbenici v medsebojnem soglasju uvedeta druge rute v Nemčijo, Belgijo, Irsko ali Italijo, se sklene nova različica te pogodbe z enakim plačilom za uvedbo rute v višini osemdeset tisoč eurov (80 000,00 EUR) in plačilom največ štiristo tisoč eurov (400 000,00 EUR) na leto, izračunanim na podlagi tarife v višini enajst eurov (11,00 EUR) na potnika, ki leti z letališča. Za vsako novo ruto se sklene nova pogodba ali sprememba te pogodbe“.

(67) V Prilogi A k pogodbi so navedene storitve zemeljske oskrbe in povezane storitve, ki se izvajajo za lete družbe Ryanair. Priloga B vsebuje določbe o nalogah letališča na področjih odnosov z javnostmi, prodaje in trženja. V delu, ki se nanaša na prodajo in trženje, je navedeno zlasti naslednje:

„Letališče družbi Ryanair zagotovi podporo in pomoč pri prodaji med občasnimi prodajnimi dejavnostmi v ciljnem območju letališča, vključno z zagotovitvijo brezplačne uporabe pisarne ter telefonske in faks linije za osebje družbe Ryanair. Zaposleni letališča spremljajo vse možnosti za ugodno oglaševanje (na prostem, v časopisih, na televiziji, na radiu in drugo), ki se jim zdijo dobra priložnost za družbo Ryanair v njihovi regiji“.

(68) Upravno sodišče v Pauju je 3. maja 2005 ([16]) razveljavilo to pogodbo zaradi naslednjih razlogov:

Ob upoštevanju nejasnosti obveznosti družbe Ryanair Limited v smislu promocije mesta Pau v tujini kot turistične destinacije in dejstva, da ni določb o polnem ali delnem vračilu plačanih zneskov v primeru, da zastavljeni cilji niso doseženi, neravnovesje […], ugotovljeno med vzajemnimi obveznostmi pogodbenic, pomeni, da se sporna odločitev šteje za finančno pomoč v korist družbe Ryanair Limited.

Sporna odločitev, s katero je bila odobrena pogodba, na podlagi katere je bila družbi Ryanair Limited dodeljena finančna pomoč, je nezakonita in jo je treba razveljaviti, saj ni bila predhodno priglašena Komisiji Evropskih skupnosti.

([16]) Upravno sodišče v Pauju, 3. maj 2005, Air Méditerranée. Sodba upravnega sodišča v Pauju je bila izrečena v tožbi, ki jo je septembra 2003 vložil letalski prevoznik Air Méditerranée, ki opravlja čarterske lete na letališču v Tarbesu, ki je blizu letališča Pau. Letalski prevoznik Air Méditerranée je menil, da je bil oškodovan zaradi konkurence, ki je bila po njegovem mnenju nelojalna, z njegovimi rutami med Londonom in jugozahodno Francijo.

(69) Upravno sodišče v Pauju je v svoji sodbi z dne 3. maja 2005 ugotovilo, da se je zbornica, ki upravlja letališče Pau, zavezala, da bo družbi Ryanair plačala 80 000 EUR za uvedbo rute London Stansted–Pau leta 2003, ne da bi v zameno dobila kakršno koli nadomestilo. Zbornica se je poleg tega zavezala, da bo družbi Ryanair plačala 11 EUR na potnika kot plačilo za dejavnosti za promocijo mesta Pau, vsota teh plačil pa je bila omejena na največ 400 000 EUR na leto. Sodišče je zato sklenilo, da pogodba pomeni finančno pomoč družbi Ryanair.

(70) To pogodbo iz leta 2003 sta zato nadomestili pogodbi iz leta 2005, ki sta zajeti v sklepu o začetku formalnega postopka preiskave.

4.1.2 POGODBI IZ LETA 2005 ([17])

(71) Regionalna računovodska zbornica Akvitanije (*Chambre Régionale des Comptes d'Aquitaine*, v nadaljnjem besedilu: CRC) je proučila pogodbi iz leta 2005.

(72) Končno poročilo CRC o zbornici, ki se je nanašalo na obdobje od poslovnega leta 2001 naprej, je bilo obravnavano 19. oktobra 2006. Del tega poročila se nanaša na pomoč, dodeljeno nizkocenovnemu letalskemu prevozniku (poglavje 3 poročila). Pred pripravo tega poročila je CRC proučila pogodbo o storitvah trženja. V svojem končnem poročilu je navedla predvsem naslednje pripombe:

„Da bi se gospodarska zbornica izognila učinkom sklepa upravnega sodišča, [v katerem je sodišče sklenilo, da pogodba z družbo Ryanair iz leta 2003 pomeni nezakonito državno pomoč] je uporabila nov pravni okvir."

„Družba AMS je preprosto veja družbe Ryanair, ki jo vodita dva vodstvena delavca družbe Ryanair."

„Ob upoštevanju obrazložitve upravnih sodišč (Upravno sodišče v Strasbourgu, 24. julij 2003, Brit Air proti Gospodarski zbornici Strasbourga in departmaja Bas-Rhin; Prizivno upravno sodišče v Strasbourgu, 18. december 2003, Gospodarska zbornica Strasbourga in departmaja Bas-Rhin proti družbi Brit Air) je neravnovesje med obveznostmi pogodbenic jasno. Oglaševanje na spletnem mestu koristi tudi družbi Ryanair in ne more biti neposredno nadomestilo za finančne obveznosti zbornice."

(73) Glede na poročilo CRC je bilo ugotovljeno neravnovesje med vzajemnimi obveznostmi pogodbenic.

(74) V poročilu je navedeno, da CRC kljub trditvam družb AMS in Ryanair vztraja pri svojem stališču. Zaključek poročila se glasi:

„Na podlagi presoje pristojnega sodišča meni, da ta pogodba o storitvah dejansko pomeni finančno pomoč družbi Ryanair in je nezakonita, saj ta pomoč ni bila predhodno priglašena Komisiji."

(75) V poročilu sta obravnavani tudi učinkovitost pomoči (poglavje 3.2) in njena uspešnost (poglavje 3.3). V njem je navedeno, da ruta Pau–London Stansted nedvomno vpliva na gospodarstvo v regiji Béarn:

Cilj 50 000 potnikov na letih iz Londona, ki je bil zastavljen leta 2003, je bil skoraj dosežen v drugem letu delovanja. Glede na študijo, ki jo je gospodarska zbornica izvedla leta 2005, gospodarski vpliv rute očitno znaša skoraj 8 milijonov EUR na leto. Za opredelitev tega vpliva je bil vzpostavljen forum, na katerem so bile zastopane gospodarske dejavnosti, povezane s turizmom. Približno 700 strokovnjakov iz Béarna je bilo vprašanih o prispevku britanskih strank k njihovim prihodkom. Prispevek rute k povečanju skupnega števila britanskih turistov, ki obiščejo Béarn, je bil ocenjen na podlagi raziskave o potnikih in podatkov odbora departmaja za turizem.

(76) V zvezi z učinkovitostjo pomoči je v poročilu navedeno, da so skupni stroški rute za gospodarsko zbornico za leto 2004 ob upoštevanju prihodkov, ustvarjenih prek te dejavnosti, ocenjeni na približno 360 000 EUR.

(77) CRC se sprašuje, ali bi lahko zbornica dosegla enake rezultate v smislu gospodarskega razvoja regije Béarn, če bi družbi Ryanair dodelila manj finančne pomoči. V zvezi s tem se poročilo sklicuje na pravila o združljivosti iz Smernic Skupnosti iz leta 2005 o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč ([18]) (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2005). Zaključek poročila v zvezi s tem je, da se ta pravila niso upoštevala.

([17]) Ti pogodbi sta bili že zajeti v sklepu o začetku postopka (glej oddelek 3.1).
([18]) UL C 312, 9.12.2005, str. 1.

4.1.3 POGODBE, KI JIH JE LETALIŠČE SKLENILO Z DRUŽBAMA AMS IN RYANAIR PO LETU 2005

(78) Francoski organi so navedli naslednje pogodbe in spremembe pogodb iz leta 2005, ki jih je zbornica sklenila z družbama AMS in Ryanair po letu 2005:

— pogodba o storitvah trženja, sklenjena 25. septembra 2007 za začetno obdobje petih let od datuma podpisa, v zvezi s katero sta se pogodbenici dogovorili, da se bosta „sestali in se pogovorili o možnosti nadaljnjega sodelovanja med zbornico in družbo AMS […] vsaj šest mesecev pred iztekom začetnega obdobja“. Ta promocija je povezana z delovanjem na ruti Pau–Charleroi, na kateri naj bi se opravljali trije leti na teden za vsako polno leto delovanja. Zbornica družbi AMS plača […] EUR na leto za povezavo na spletno mesto po izbiri zbornice na belgijski in nizozemski domači strani spletnega mesta družbe Ryanair (www.ryanair.com). Ruta je bila uvedena 30. oktobra 2007. Ta pogodba je bila 16. junija 2009 spremenjena z izmenjavo pisem, s katerimi je bilo plačilo za promocijo zvišano na […] EUR z učinkom od 1. januarja 2009 brez spremembe storitev,

— sprememba pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 je bila uvedena v obliki pisma zbornice z dne 25. septembra 2007, s katerim je zbornica sprejela uporabo pogojev, določenih v pogodbi o letaliških storitvah iz leta 2005, za ruto Pau–Charleroi za obdobje petih let,

— sprememba pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 je bila uvedena v obliki pisma zbornice z dne 17. marca 2008, s katerim je zbornica sprejela uporabo pogojev, določenih v pogodbi o letaliških storitvah iz leta 2005, za ruto Pau–Bristol za obdobje enega leta,

— pogodba o storitvah trženja, sklenjena 31. marca 2008 za obdobje od 16. maja 2008 do 13. septembra 2008, v zvezi s katero sta se pogodbenici dogovorili, da se bosta „sestali in se pogovorili o možnosti nadaljnjega sodelovanja med zbornico in družbo AMS […] vsaj tri mesece pred iztekom začetnega obdobja“. Promocijske dejavnosti, zajete v tej pogodbi, so povezane z zavezo družbe Ryanair, da bo na ruti Pau–Bristol v istem obdobju opravljala tri lete na teden. Zbornica družbi AMS plača […] EUR za osem dni prisotnosti povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški domači strani spletnega mesta www.ryanair.com,

— po razpravah 15. junija 2009 je zbornica pooblastila svojega predsednika, da znesek iz pogodbe o storitvah trženja iz leta 2005 omeji na […] EUR za leto 2009, ta omejitev pa je bila povezana z zmanjšanjem števila letov, ki jih je družba Ryanair načrtovala za ruto Pau–London, na 211,

— sprememba pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 je bila uvedena s pismom zbornice z dne 16. junija 2009, s katerim je zbornica sprejela uporabo pogojev, določenih v pogodbi o letaliških storitvah iz leta 2005, za ruto Pau–Bristol za poletno sezono leta 2009,

— pogodba o storitvah trženja, ki je bila sklenjena 16. junija 2009 za obdobje od 1. aprila 2009 do 24. oktobra 2009 in se lahko podaljša s soglasjem pogodbenic tri mesece pred njenim iztekom. Promocijske dejavnosti, zajete v tej pogodbi, so povezane z opravljanjem dveh letov na teden na ruti Pau–Bristol, kar pomeni 60 predvidenih letov v navedenem obdobju. Zbornica družbi AMS plača […] EUR za devet dni prisotnosti povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški domači strani spletnega mesta www.ryanair.com. Ruta je bila ukinjena oktobra 2009,

— pogodba o storitvah trženja, sklenjena 28. januarja 2010 „za začetno obdobje, ki se začne na dan podpisa pogodbe in se konča eno leto po začetku izvajanja prve storitve“ ter se lahko „podaljša za eno leto“. Promocijske dejavnosti, zajete v tej pogodbi, so povezane z ruto Pau–London Stansted, na kateri naj bi se od 30. marca 2010 opravljali trije leti na teden ali skupno najmanj 220 letov, ruto Pau–Charleroi, na kateri naj bi se od istega datuma opravljali trije leti na teden ali skupno najmanj 100 letov, in ruto Pau–Beauvais, na kateri naj bi se od aprila 2010 opravljali trije leti na teden ali skupno vsaj 100 letov. Zbornica družbi AMS plača […] EUR za 25 ali 45 dni prisotnosti povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški, belgijski, nizozemski in francoski domači strani spletnega mesta www.ryanair.com.

(79) Storitve, ki jih ponuja družba AMS, in finančni pogoji zanje so določeni v členu 3 različnih pogodb o storitvah trženja. Francoski organi trdijo, da se zneski, plačani družbi AMS, razlikujejo zaradi podpisa novih pogodb, povezanih z novimi rutami (Charleroi, Bristol), in sprememb predvidenih voznih redov, zlasti za ruto Pau–London Stansted. Po izteku podaljšanih pogodb z dne 30. junija 2005 in 25. septembra 2007 je bila podpisana nova pogodba, ki se je nanašala na vse rute, na katerih so se leti opravljali od 30. marca 2010.

(80) Po navedbah francoskih organov po aprilu 2010, ko se je iztekla pogodba o letaliških storitvah iz leta 2005, ni bila podpisana nobena nova pogodba o letaliških storitvah. Pristojbine, zaračunane družbi Ryanair od aprila 2010 do aprila 2011, so bile torej regulirane pristojbine, ki jih je sprejel ekonomski svetovalni odbor, in pristojbine, določene v pogodbi iz leta 2005 za storitve zemeljske oskrbe, saj so bila pogajanja o novi pogodbi neuspešna. Francoski organi so navedli, da je bila sklenjena samo nova pogodba o storitvah trženja.

(81) Po navedbah Francije sta bili ruti Pau–London in Pau–Charleroi, ki sta zajeti v pogodbi o letaliških storitvah, uvedeni 30. marca 2010, ruta Pau–Beauvais, zajeta v isti pogodbi, pa aprila 2010. Začetno obdobje se je torej ujemalo z zimskim voznim redom 2010/2011. Zbornica je v pismu z dne 14. februarja 2011 opozorila, da pogodba ni bila podaljšana za eno leto v določenem roku, in družbo AMS prosila, da upošteva samodejni iztek pogodbe 1. aprila 2011.

(82) Francija je z dopisoma z dne 30. maja 2011 in 10. maja 2012 predložila povzetek plačil, ki jih je družba AMS (ali Ryanair za pogodbo z dne 28. januarja 2003) prejela od zbornice in drugih javnih subjektov v obdobju 2003–2011. Skupni znesek teh plačil, ki sta jih družbi prejeli v obdobju 2003–2011 na podlagi pogodb iz uvodnih izjav 64 do 81, je [4–6] milijonov EUR. Točni zneski, ki so jih zbornica in drugi javni subjekti plačali družbi AMS (ali družbi Ryanair), so navedeni v preglednici 2.

Preglednica 2

Subvencije, ki jih je prejela družba AMS ali Ryanair za posamezno ruto, na kateri so se opravljali leti

(v tisoč EUR)

Subvencija, ki jo je prejela družba AMS ali Ryanair za posamezno ruto, na kateri so se opravljali leti	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Skupaj
Pau—London	[…]	[…]	[…]	437	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau—Charleroi					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau—Bristol						[…]	[…]			[…]
Pau—Beauvais								[…]	[…]	[…]
Skupni znesek plačil družbi AMS ali Ryanair	[…]	[…]	[…]	**437**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	**[4 000 — 6 000]**

Vir: Dopisa Francije z dne 30. maja 2011 in 10. maja 2012 ([1]).

([1]) Ker za leto 2011 ni natančne razčlenitve po rutah, je Komisija skupni znesek razdelila med različne rute v skladu z deleži, ugotovljenimi za leto 2010.

4.2 *POGODBA, KI JO JE ZBORNICA SKLENILA Z DRUŽBO TRANSAVIA*

(83) Zbornica je 23. januarja 2006 sklenila pogodbo z letalskim prevoznikom Transavia. Ta pogodba je bila sklenjena za obdobje treh let od datuma uvedbe rute Pau–Amsterdam, tj. 26. aprila 2006, z možnostjo podaljšanja za nadaljnji dve leti. Pogodbenici sta jo aprila 2009 tiho podaljšali, oktobra 2009 pa sta jo prekinili zaradi odločitve družbe Transavia, da preneha opravljati svoje storitve.

(84) Ta pogodba določa plačila za storitve trženja v višini 250 000 EUR za prvi dve leti in 156 odhodnih letov na leto. Če je število letov manjše od 156 na leto, je treba plačilo sorazmerno prilagoditi. Za tretje leto pogodba določa plačilo […] EUR na potnika, ki leti z letališča (pri čemer je letna vsota omejena na […] EUR).

(85) Pogodba določa tudi možnost podaljšanja za nadaljnji dve leti, pri čemer plačilo za četrto leto znaša […] EUR na potnika, ki leti z letališča, plačilo za peto leto pa […] EUR na potnika, ki leti z letališča.

(86) Skupni znesek, ki ga je zbornica na podlagi pogodbe plačala družbi Transavia za storitve trženja, ki jih je družba zagotavljala od 26. aprila 2006 do 29. oktobra 2009, znaša [700 000–900 000] EUR.

4.3 *FINANČNI PRISPEVKI, KI JIH JE LETALIŠČE PAU PREJELO OD RAZLIČNIH JAVNIH SUBJEKTOV*

(87) Francija je z dopisom z dne 30. maja 2011 Komisiji predložila povzetek podatkov o vseh subvencijah, ki so bile letališču dodeljene iz javnih sredstev. Ukrepi, zajeti v razširjenem postopku, so opisani v uvodnih izjavah 88 do 107. Po navedbah Francije letališče ne prejema nobenih državnih sredstev ali državne pomoči za uravnoteženje poslovnih računov letališča.

(88) Da bi se ti prispevki ocenili na podlagi veljavnih določb o državni pomoči, je treba razlikovati med subvencijami za „opremo“, ki so jih izplačali različni javni subjekti, in subvencijami, ki jih je dodelila država za pokritje stroškov, ki po navedbah francoskih organov izhajajo iz državnih nalog.

Preglednica 3

Letališče Pau-Pyrénées – finančni prispevki, ki jih je letališče prejelo od različnih javnih subjektov v obdobju 2000–2010

(v tisoč EUR)

Vrsta subvencije	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Skupaj
Državna subvencija iz sklada FIATA (državne naloge)			396		11		400	300				1 107
Državna subvencija za opremo (državna pomoč za naložbe)	166 (prostori SSLIA ([1]))		1 782 (2 napravi za rač. tomografijo in vozilo) SSLIA	466 (vozilo za SSLIA)								2 414
Skupni znesek subvencij za opremo za državne naloge	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques (pomoč za opremo)	1 326 (tovorni terminal)		91 (oprema za vzletno-pristajalno stezo)			478 (delo na vozni stezi)						1 895
Regionalni svet Akvitanije	1 413 (tovorni terminal)	2 164 (potniški terminal)	232 (terminali)			479 (delo na vozni stezi)						4 288
Skupina občin in mestna skupnost Pau	1 479 (tovorni in potniški terminali)	1 683 (potniški terminal)	643 (potniški terminal)	5 (terminali)								3 810
ESRR		1 559 (potniški terminal)	1 184 (terminali)	291 (potniški terminal)		653 (delo na vozni stezi)						3 687

(v tisoč EUR)

Vrsta subvencije	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Skupaj
Gaz de France				38 (kogeneracijska elektrarna)								38
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau-Pyrénées										4 030 (popravila vzletno-pristajalne steze in razsvetljave)	100 (popravila vzletno-pristaj. steze in razsvetljave)	4 130
Skupni znesek subvencij za opremo (razen za državne naloge)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques (odplačilo glavnice posojila)	97	272	113	122	98	77						779
Izvedene naložbe	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Letališka gasilska in varnostna služba (*Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs*).

4.3.1 SUBVENCIJE ZA OPREMO

(89) Letališče je v obdobju 2000–2010 od mešanega sindikata, države, različnih lokalnih upravnih organov, Evropskega sklada za regionalni razvoj (v nadaljnjem besedilu: ESRR) in družbe Gaz de France prejelo plačila (v nadaljnjem besedilu: subvencije za opremo) za financiranje različnih naložb (potniški terminal, popravila vzletno-pristajalne steze in razsvetljave, tovorni terminal, kogeneracijska elektrarna itd.) v skupni vrednosti približno 17,8 milijona EUR (glej preglednico 3).

(90) Generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques je letališču dodelil „pomoč za opremo“ v višini 1,895 milijona EUR za financiranje tovornega terminala, opreme za vzletno-pristajalno stezo in dela na vozni stezi. Francija je navedla tudi, da je generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques v obdobju 2000–2005 plačal 779 000 EUR za odplačilo glavnice posojila. Francija navaja, da ta ukrep izhaja iz pogodbe o finančnem načrtu letališča Pau, ki so jo 5. novembra 1990 sklenili lokalni upravni organi in zbornica. Ta načrt, ki vključuje finančna sredstva v skupni vrednosti največ 5,680 milijona EUR, je zajemal delo za posodobitev nekaterih območij in razsvetljave ter razširitev terminala. Glede na pogodbo so lahko lokalni upravni organi financiranje zagotovili v obliki pomoči za opremo ali odplačila posojil, ki jih je najel upravljavec za financiranje naložb, ali kombinacije pomoči in odplačila. Navedeni znesek v višini 779 000 EUR se je uporabil za odplačilo glavnice posojila, v zvezi s katerim se je generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques v pogodbi iz leta 1990, ki se je iztekla leta 2005, zavezal, da ga bo odplačal.

(91) Letališče je od regionalnega sveta Akvitanije prejelo štiri subvencije v skupnem znesku 4,288 milijonov EUR za financiranje del na tovornem in potniškem terminalu ter vozni stezi.

(92) Skupina občin in mestna skupnost Pau sta letališču dodelili 3,810 milijona EUR za financiranje tovornega in potniškega terminala.

(93) ESRR je zagotovil subvencije v skupnem znesku 3,687 milijona EUR za razvoj potniškega terminala in delo na vozni stezi.

(94) Poleg tega je družba Gaz de France letališču Pau leta 2003 dodelila 38 000 EUR za financiranje kogeneracijske opreme. V času dodelitve teh sredstev je bila družba Gaz de France javni industrijski in trgovinski subjekt.

(95) Nazadnje je mešani sindikat zagotovil sredstva v višini 4,130 milijona EUR za financiranje programa naložb, ki je vključeval popravila vzletno-pristajalne steze in razsvetljave ter razširitev parkirišča.

(96) Preglednica 4 prikazuje pregled različnih ukrepov oziroma različnih pravnih aktov, na podlagi katerih so bile dodeljene zgoraj navedene subvencije za opremo. Za te različne ukrepe so navedeni datumi dodelitve subvencij za opremo, narava financiranih naložb, skupni stroški naložb, skupni zneski subvencij za opremo, prejeti na podlagi različnih ukrepov, in obdobja, v katerih so bili ti zneski izplačani.

Preglednica 4

Pregled ukrepov, na podlagi katerih so bile dodeljene subvencije za opremo

Datum dodelitve subvencije	Javni subjekti, ki so dodelili subvencijo	Narava naložb	Skupni stroški naložb (v milijonih EUR)	Skupni znesek subvencije (v milijonih EUR)	Plačilno obdobje
1999–2000	Generalni svet departmaja Regionalni svet Skupina občin in mestna skupnost Pau Gaz de France	tovorni in potniški terminal, oprema za vzletno-pristajalno stezo, kogeneracijska elektrarna	15,3	11,9	2000–2003

Datum dodelitve subvencije	Javni subjekti, ki so dodelili subvencijo	Narava naložb	Skupni stroški naložb (v milijonih EUR)	Skupni znesek subvencije (v milijonih EUR)	Plačilno obdobje
2004	Generalni svet departmaja Regionalni svet Evropska unija (ESRR)	delo na vozni stezi	2,6	1,6	2005
2009	Mešani sindikat	obnova vzletno-pristajalne steze in razsvetljave, razširitev parkirišča	5,1 ([1])	4,1	2009–2010

Vir: Dokumenti, ki jih je predložila Francija.
([1]) 450 000 EUR od tega zneska je bilo porabljenih za razširitev parkirišča.

4.3.2 DRŽAVNE SUBVENCIJE, KI SO BILE PO NAVEDBAH FRANCIJE NAMENJENE FINANCIRANJU DRŽAVNIH NALOG – SISTEM FINANCIRANJA DRŽAVNIH NALOG NA FRANCOSKIH LETALIŠČIH

(97) V preglednici 3 so navedene tudi državne subvencije, ki so bile po navedbah Francije namenjene financiranju državnih nalog. Te vključujejo (glej vrstici 1 in 2 preglednice, obdobje 2000–2010):

— subvencije iz sklada za pomoč za letališča in letalski prevoz (*fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien*, v nadaljnjem besedilu: sklad FIATA) v skupnem znesku 1,107 milijona EUR ter

— subvencije za opremo v skupnem znesku 2,414 milijona EUR.

(98) Letališče Pau je v obdobju 2000–2010 prejelo subvencije iz tega naslova v skupnem znesku 3,521 milijona EUR.

(99) Po navedbah Francije se s temi subvencijami krijejo stroški državnih nalog, ki jih morajo v skladu s francosko zakonodajo opravljati upravljavci letališč in financirati država. Zadevne naloge se financirajo s prihodki od letališkega davka in iz dopolnilne sheme. Zgodovina in ureditev teh shem in vrste nalog, ki se z njimi financirajo, so opisane v uvodnih izjavah 100 do 108.

(100) Državni svet je v sodbi SCARA ([19]) leta 1998 razsodil, da so naloge v zvezi z varnostjo in zaščito na letališčih državne naloge, za katere je odgovorna država in jih zato ne smejo financirati uporabniki letališč s plačevanjem dajatev. Po tej sodbi je bil z zakonom št. 98-1171 z dne 18. decembra 1998 o organizaciji nekaterih storitev zračnega prevoza in členom 136 zakona št. 98-1266 z dne 30. decembra 1998 (v nadaljnjem besedilu: zakon o financah iz leta 1999) ([20]) uveden letališki davek z učinkom od 1. julija 1999. To je poseben davek, saj se lahko z njim povezani prihodki uporabljajo samo za financiranje določenih izdatkov, v tem primeru stroškov nalog na letališčih, ki jih Francija šteje za državne naloge. Navedene določbe so uvedle tudi dopolnilno shemo za financiranje teh nalog, ki je opisana v uvodnih izjavah 105 do 107.

(101) Ta zakonodaja, razvita na podlagi predpisov, natančno opredeljuje naloge, ki izpolnjujejo pogoje za financiranje z letališkim davkom. Te naloge so gašenje požarov in reševanje iz letal, preprečevanje nevarnosti v zvezi s prostoživečimi živalmi ([21]), varnostni pregledi oddane prtljage, potnikov in ročne prtljage, nadzor dostopa do območja omejenega gibanja ([22]), okoljski ukrepi ([23]) ter avtomatiziran mejni nadzor z biometrično identifikacijo. Pojem avtomatiziran mejni nadzor z biometrično identifikacijo je bil v zakonodajo uveden leta 2008. Sicer pa so

([19]) Sodba Državnega sveta z dne 20. maja 1998, *Syndicat des Compagnies aériennes autonomes* (SCARA).
([20]) Zdaj kodificiran v členu 1609w splošnega davčnega zakonika.
([21]) Nevarnosti v zvezi s prostoživečimi živalmi vključujejo zlasti nevarnosti zaradi ptic, kot so trki letal s pticami, ki lahko ogrozijo varnost ljudi in blaga na letalu.
([22]) Ta naloga lahko vključuje na primer postavitev in vzdrževanje ograj okrog javnih območij in območij omejenega gibanja ali namestitev sistemov video nadzora ob robu območja omejenega gibanja.
([23]) Ta naloga vključuje predvsem ukrepe za zmanjšanje hrupa skupaj z ukrepi v zvezi s potmi leta, kjer je to primerno, ter nadzor nad kakovostjo zraka in vode v okolici letališč.

naloge, ki izpolnjujejo pogoje za financiranje z letališkim davkom, ostale enake od uvedbe te sheme in ustrezajo nalogam, opredeljenim v sodbi SCARA. Različni nacionalni in evropski predpisi pojasnjujejo obveznosti upravljavcev letališč v smislu opravljanja teh nalog. Predpisi v zvezi z gašenjem požarov in reševanjem iz letal na primer točno določajo človeške in materialne vire, ki jih je treba zagotoviti glede na značilnosti letališča.

(102) Za posamezno letališče letališki davek plačujejo vsi letalski prevozniki, ki uporabljajo letališče. Temelji na številu potnikov ter teži tovora in pošte, ki ju natovori letalski prevoznik. Stopnja letališkega davka na potnika ali tono tovora ali pošte se določi vsako leto za vsako letališče posebej glede na predvidene stroške izvajanja nalog, ki se financirajo iz sheme.

(103) Upravljavci letališč vsako leto pripravijo letno poročilo o stroških in prometu. To poročilo vsebuje zabeležen obseg prometa, stroške za naloge na področju varnosti in zaščite, prihodke od letališkega davka ter sredstva, prejeta iz dopolnilne sheme, za financiranje teh nalog za preteklo leto. Vsebuje tudi napovedi za promet, stroške in prihodke v zvezi z nalogami na področju varnosti in zaščite za tekoče leto in naslednji dve leti. Ta poročila pregledajo upravni organi, ki lahko opravijo preglede na kraju samem. Na tej podlagi se nato z medministrskim odlokom določi stopnja letališkega davka.

(104) Ker izračun stopnje letališkega davka temelji na podatkih o predvidenih stroških in prometu, je bil uveden mehanizem naknadne prilagoditve za zagotovitev, da vsota prihodkov od letališkega davka in finančnih sredstev, zagotovljenih iz dopolnilne sheme iz uvodnih izjav 105 do 107, če so bila taka sredstva dodeljena, ne presega stroškov, ki so dejansko nastali pri izvajanju zadevnih nalog. Zadevni stroški vključujejo operativne stroške in stroške osebja, ki nastanejo pri izvajanju teh nalog, amortizacijo naložb, izvedenih v zvezi s temi nalogami, ter del splošnih stroškov, povezanih s temi nalogami ([24]). Upravljavci morajo voditi večletne računovodske evidence, iz katerih so razvidni prihodki od letališkega davka in sredstva, prejeta iz dopolnilne sheme, ter stroški, povezani z zadevnimi nalogami. Če je izkazana bilanca stanja pozitivna, se ta znesek prišteje h kumulativnim računom iz preteklih let. Posledica tega je lahko pozitivna ali negativna bilanca, ki se nato upošteva pri določanju stopnje letališkega davka za naslednje leto. Poleg tega se vsako pozitivno stanje dodeli za kritje finančnih stroškov, ki jih mora plačati upravljavec.

(105) Mehanizem financiranja na podlagi letališkega davka že od začetka dopolnjuje dopolnilna shema. Za razliko od prihodkov od letališkega davka stroški v zvezi z varnostjo in zaščito niso v sorazmerju z zračnim prometom. V zvezi s tem je bilo ugotovljeno, da bi bilo treba za uravnoteženje stroškov, povezanih z varnostjo in zaščito, za letališča z majhnim obsegom prometa določiti visoko stopnjo letališkega davka, ki bi si ga uporabniki lahko komaj privoščili. Za ta letališča je bilo zato predpisano, da se lahko letališki davek določi na stopnjo, ki je nižja od potrebne za pokritje stroškov, in da se lahko po potrebi uporabi dopolnilna shema za financiranje nalog, ki izpolnjujejo pogoje za financiranje z letališkim davkom.

(106) Nato je sledilo zaporedje dopolnilnih shem. Na začetku so francoski organi uporabljali skrbniški sklad FIATA, ki je sklad pomoči za letališča in zračni prevoz, uveden ob istem času kot letališki davek in z istim zakonom št. 98-1266 z dne 30. decembra 1998. Ta sklad, ki se financira z delom prihodkov od pristojbine za civilno letalstvo, je bil naslednik sklada za prilagajanje zračnega prometa (*fonds de péréquation des transports aériens*, v nadaljnjem besedilu: sklad FPTA), ki je bil na začetku namenjen financiranju rut, ki prispevajo k regionalnemu razvoju in načrtovanju rabe zemljišč. Financiranje iz sklada FIATA je bilo namenjeno istim nalogam, ki so bile financirane iz sklada FPTA, razširjeno pa je bilo na naloge, za katere se plačuje letališki davek, da bi se dopolnili prihodki od tega davka na majhnih letališčih. V bistvu so bile naloge sklada FIATA razdeljene na dva ločena „dela“, in sicer je „letališki“ del zagotavljal dopolnilna sredstva za naloge, povezane z varnostjo in zaščito na majhnih letališčih, del, povezan z zračnim prometom, pa je zagotavljal subvencije za rute, ki prispevajo k regionalnemu razvoju in načrtovanju rabe zemljišč. Odločitve glede plačila subvencij iz sklada FIATA za dopolnilno financiranje nalog, povezanih z varnostjo in zaščito, so bile sprejete na podlagi mnenja odbora FIATA, ki je upravljal „letališki“ del sklada.

(107) Sklad FIATA je bil ukinjen leta 2005, naslednji dve leti pa se je ustrezno financiranje zagotavljalo neposredno iz državnega proračuna v skladu z enakimi načeli delovanja, zlasti na podlagi mnenja upravnega odbora. Država je to ureditev leta 2008 nadomestila z zvišanjem letališkega davka, kar pomeni, da je stopnja tega davka višja od potrebne

([24]) Splošni stroški izhajajo zlasti iz podpornih funkcij, kot so upravljanje človeških virov, finančne zadeve, finančna revizija, nabava, neizključni informacijski sistemi, pravna služba, splošne službe, splošno upravljanje, računovodstvo in nadzor upravljanja.

za pokritje stroškov, povezanih z varnostjo in zaščito, na nekaterih letališčih. Tako ustvarjen presežek se razdeli med najmanjša letališča, da se dopolnijo njihovi prihodki od letališkega davka.

(108) Kot je bilo navedeno, letna poročila upravljavcev letališč, ki jih preverijo upravni organi, vsebujejo podatke o predvidenih in zabeleženih stroških ter predvidenih in zabeleženih prihodkih od letališkega davka in iz dopolnilne sheme. Podobno letni računovodski izkazi, ki jih vodijo upravljavci in na podlagi katerih se izračuna bilanca dejanskih stroškov in prihodkov, ki v primeru, da je pozitivna, pomeni znižanje letališkega davka in dodelitev za kritje finančnih stroškov, ki jih morajo plačati upravljavci, vsebujejo prihodke od letališkega davka in finančna sredstva, prejeta iz dopolnilne sheme. Poročilo, preverjanje in mehanizem naknadne prilagoditve, ki naj bi preprečeval plačila javnih sredstev, ki presegajo dejanske stroške, se torej uporabljajo tako za letališki davek kot za dopolnilno shemo.

5. RAZLOGI ZA ZAČETEK IN RAZŠIRITEV FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

5.1 *SKLEP O ZAČETKU FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE*

(109) V sklepu o začetku formalnega postopka preiskave je Komisija v skladu s priglasitvijo Francije ugotovila, da je plačilo na podlagi pogodbe o storitvah trženja iz leta 2005 pomenilo subvencijo, ki jo je zbornica plačala družbi AMS. Zaradi javne narave zbornice je Komisija menila, da pogodba vključuje uporabo državnih sredstev.

(110) V zvezi z obstojem gospodarske prednosti v smislu člena 107(1) PDEU je Komisija izrazila dvome o tem, ali je zbornica s sklenitvijo teh pogodb z družbama AMS in Ryanair ravnala kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki sledi globalni ali sektorski strukturni politiki ter ga vodijo možnosti bolj ali manj dolgoročne donosnosti.

(111) V zvezi s tem je Komisija na podlagi razpoložljivih informacij zlasti predhodno menila, da je bila pogodba o storitvah trženja iz leta 2005 ne glede na storitve, ki so bile dejansko zagotovljene, sklenjena zaradi subvencioniranja rute Pau–London Stansted in da je družbi Ryanair prek njene hčerinske družbe AMS dala gospodarsko prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi imela. Komisija je menila, da bi lahko zadevni ukrep pomenil državno pomoč, ki jo je zbornica plačala družbi AMS in jo člen 107(1) PDEU načeloma prepoveduje. To mnenje je temeljilo na proučitvi informacij, ki jih je predložila Francija, in okoliščin, v katerih je bila podpisana ta pogodba.

(112) V zvezi s pogodbo o letaliških storitvah iz leta 2005 se je Komisija spraševala, ali je družba Ryanair zaradi znižanih letaliških pristojbin dobila gospodarsko prednost.

(113) Nazadnje je Komisija izrazila dvome glede združljivosti teh ukrepov z notranjim trgom na podlagi smernic iz leta 2005.

5.2 *SKLEP O RAZŠIRITVI FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE*

(114) V zvezi s pogodbami, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair in AMS (pogodbe o letaliških storitvah in storitvah trženja), je Komisija v sklepu o razširitvi postopka menila, da je treba ti dve vrsti pogodb o storitvah, ki sta bili sklenjeni na isti dan, oceniti skupaj, saj sta družbi Ryanair in AMS en sam upravičenec do zadevnih ukrepov. Zato je Komisija menila, da je treba za ugotovitev, ali so te različne pogodbe pomenile državno pomoč, uporabiti preskus zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu za različne datume podpisa pogodb ([25]), in sicer za:

— 28. januar 2003 (ruta Pau–London Stansted),

— 30. junij 2005 (ruta Pau–London Stansted) in 16. junij 2009 za spremembo te pogodbe,

— 25. september 2007 (ruta Pau–Charleroi) in 16. junij 2009 za spremembo te pogodbe,

— marec 2008 (pogodba o letaliških storitvah z dne 17. marca 2008 in pogodba o storitvah trženja, sklenjena 31. marca 2008) (ruta Pau–Bristol),

([25]) Datum dejanskega začetka dejavnosti, zajetih v pogodbi, ni sovpadal z datumom podpisa pogodbe, razen pri nekaterih pogodbah. Glej uvodno izjavo 395.

— 16. junij 2009 (ruta Pau–Bristol) in

— 28. januar 2010 (rute Pau–London, Pau–Charleroi in Pau–Beauvais).

(115) Komisija je na podlagi razpoložljivih informacij ugotovila, da ne more izključiti, da sta družbi Ryanair in AMS na podlagi proučenih pogodb prejeli državno pomoč. Vendar je menila, da nima dovolj informacij, da bi dokončno odločila o tej zadevi. Glede presoje tega vprašanja je Komisija menila, da je treba ravnanje službe zbornice, ki upravlja letališče, ter ravnanje zbornice in drugih javnih subjektov v njihovem odnosu z družbama Ryanair in AMS oceniti skupaj na podlagi razpoložljivih informacij.

(116) Komisija je izrazila tudi dvome o tem, ali pogodba z družbo Transavia izpolnjuje pogoje preskusa zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(117) V zvezi z združljivostjo te morebitne pomoči letalskim družbam ([26]) je Komisija razlikovala med ukrepi, izvedenimi pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005, in poznejšimi ukrepi.

(118) V zvezi s prvo kategorijo je Komisija menila, da je treba za oceno združljivosti zadevne morebitne pomoči z notranjim trgom uporabiti naslednja merila:

— ukrep prispeva k doseganju cilja skupnega interesa, in sicer uvedbe novih rut z dolgoročno donosnostjo do drugih letališč v Evropski uniji,

— znesek pomoči je potreben in sorazmeren z dodatnimi stroški, nastalimi pri uvedbi novih rut, ukrep pa ima spodbujevalni učinek,

— ukrep je bil dodeljen na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril,

— ukrep predvideva sankcije, če letalski prevoznik ne izpolnjuje svojih obveznosti, ter

— ukrep ne vpliva na konkurenco na način, ki je v nasprotju s skupnim interesom.

(119) Komisija je izrazila dvome o tem, ali so ta merila izpolnjena in ali je morebitna pomoč za tekoče poslovanje združljiva z notranjim trgom.

(120) V zvezi z združljivostjo ukrepov, izvedenih po začetku veljavnosti smernic iz leta 2005, se je Komisija sklicevala zlasti na merila iz teh smernic za zagonsko državno pomoč letalskim prevoznikom. Komisija je izrazila dvome o tem, ali so ta merila izpolnjena.

(121) V zvezi s subvencijami za opremo, ki jih je prejela zbornica, se je Komisija spraševala, ali so javni organi ravnali kot preudaren vlagatelj, ko so dodelili te subvencije. Navedla je, da zato ne more izključiti, da bi lahko te subvencije pomenile državno pomoč.

(122) V zvezi z združljivostjo te morebitne pomoči z notranjim trgom se je Komisija sklicevala na merila iz smernic iz leta 2005 za pomoč letališčem za naložbe. Komisija je izrazila dvome glede združljivosti te morebitne pomoči z notranjim trgom.

6. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

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

(123) Komisija je prejela pripombe petih zainteresiranih tretjih strani:

6.1.1 GOSPODARSKA ZBORNICA PAU-BÉARN

6.1.1.1 ***Pogodba o letaliških storitvah, sklenjena z družbo Ryanair***

(124) Zbornica trdi, da glede na objektivne in nediskriminatorne pogoje, pod katerimi se letališke pristojbine zaračunavajo družbi Ryanair in vsem drugim letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče Pau, pogodba o letaliških storitvah ne vsebuje nobenega elementa državne pomoči.

([26]) V nadaljnjem besedilu pojem „letalski prevozniki“ pomeni letalske prevoznike in njihove hčerinske družbe, kar torej izrecno vključuje družbo AMS.

(125) Zbornica trdi, da letališče Pau svoje poslovanje financira s svojimi prihodki, in meni, da letališče ne prejema nobene državne pomoči ali finančnih sredstev za uravnoteženje poslovnih računov.

(126) V zvezi z letališkimi pristojbinami, zaračunanimi družbi Ryanair, zbornica potrjuje, da te temeljijo na tarifah, ki se uporabljajo za družbo Ryanair in za vse druge letalske prevoznike.

(127) Zbornica navaja, da obstajajo tri kategorije letaliških pristojbin:

— regulirane letališke pristojbine,

— neregulirane pristojbine za storitve zemeljske oskrbe in

— državni davki.

(128) Zbornica potrjuje, da regulirane letališke pristojbine (ki vključujejo pristajalno pristojbino, pristojbino za parkiranje, pristojbino za razsvetljavo na vzletno-pristajalni stezi in potniško pristojbino) letalskim prevoznikom zaračunava na objektiven in nediskriminatoren način. Višino pristojbin določi skupni odbor, sestavljen iz upravljavcev, letalskih prevoznikov in nadzornega organa.

(129) Zbornica navaja, da družba Ryanair ni oproščena plačila pristojbin za parkiranje in razsvetljavo na vzletno-pristajalni stezi, temveč da je v pogodbi zgolj navedeno, da „družbi Ryanair običajno ne bo treba plačevati“ teh pristojbin. V zvezi s pristojbino za parkiranje zbornica poudarja, da se zaračuna šele po tem, ko je letalo na letališču parkirano več kot dve uri, postanki družbe Ryanair pa so običajno omejeni na 25 minut. V zvezi s pristojbino za razsvetljavo na vzletno-pristajalni stezi poudarja, da družba Ryanair lete opravlja samo podnevi, zato je manj verjetno, da bo morala plačati pristojbino za razsvetljavo.

(130) Poleg tega zbornica v zvezi z nereguliranimi pristojbinami za zemeljsko oskrbo (na primer storitve zemeljske oskrbe ali storitve po pristanku) navaja, da so tarife za te pristojbine odvisne od poslovnih pogajanj s posameznim letalskim prevoznikom, pri čemer se upošteva njegov položaj. Izključno aritmetične primerjave med letalskimi prevozniki v praksi niso nujno pomembne, saj je treba kljub enaki velikosti letal upoštevati veliko drugih meril, kot so letno skupno število in pogostost letov letalskega prevoznika, dnevni čas (med prometnimi konicami ali zunaj njih), v katerem se opravljajo leti, dodatne pristojbine za nočne lete, zamude, dejavnosti razledenitve in čiščenja letal itd.

(131) Zbornica poudarja, da se državni davki (ki vključujejo letališki davek in pristojbino za civilno letalstvo) vsem letalskim prevoznikom zaračunavajo na povsem enak način. Višino teh davkov določi regulativni organ, zbornica pa pri tem ne sodeluje.

6.1.1.2 ***Pogodba o storitvah trženja, sklenjena z družbo AMS***

(132) Zbornica meni, da zneski, ki jih je plačala družbi AMS, niso državna pomoč. Poudarja, da se je kot koncesionar za letališče Pau v skladu s smernicami iz leta 2005 odločila, da v reviji Air & Cosmos, izdani decembra 2007, objavi razpis za zbiranje predlogov, da bi našla enega ali več letalskih prevoznikov, ki bi bili pripravljeni opravljati lete z letališča Pau na nove destinacije v Evropi v zameno za finančno pomoč (predvidenih je bilo osem slotov). Vendar zbornica do 31. januarja 2008, ko se je iztekel rok za predložitev predlogov, ni prejela ponudbe od nobenega letalskega prevoznika.

(133) Poleg tega zbornica meni, da njene odločitve glede sklenitve pogodbe o storitvah trženja z družbo Ryanair ni mogoče pripisati državi. Navaja, da javni in upravni organi niso sodelovali v nobeni fazi pogajanj z družbo Ryanair ali pri sklenitvi poslovnega partnerstva s to družbo.

(134) Zbornica meni, da gospodarske zbornice letališke objekte upravljajo „v skladu s predpisi zasebnega prava“.

(135) Zbornica trdi, da so gospodarske zbornice „zelo posebna kategorija javnih organov, katerih namen je neodvisno zastopati interese svojega območja na področju trgovine in industrije pred javnimi organi“. Dodaja, da „dejstvo, da so gospodarske zbornice povezane z državo, samo po sebi ne pomeni nobene podrejenosti“. Pri upravljanju letališča in posledično pri sklenitvi partnerstva z družbo Ryanair je zbornica torej delovala povsem neodvisno od svojega nadzornega organa in brez neposrednega ali posrednega posredovanja države.

6.1.1.3 ***Merilo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu***

(136) Zbornica navaja, da je po 3. maju 2005, ko je upravno sodišče v Pauju razveljavilo pogodbo z dne 28. januarja 2003, od družbe Ryanair prejela ponudbo za opravljanje letov na ruti Pau–London Stansted.

(137) Kar zadeva operativni vidik rute, je zbornica z družbo Ryanair sklenila pogodbo o letaliških storitvah, ki po navedbah zbornice ni ustvarila pomembne razlike v obravnavi med družbo Ryanair in drugimi letalskimi prevozniki, ki delujejo na letališču Pau. Zbornica dodaja, da je za komercialni razvoj letališča sklenila pogodbo o storitvah spletnega trženja z družbo AMS, ki je v stoodstotni lasti družbe Ryanair. V zvezi s to pogodbo zbornica meni, da je ravnala kot zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu, in sicer zaradi petih razlogov, ki so navedeni v uvodnih izjavah 138 do 142.

(138) Pogodba določa, da bo družba AMS v zameno za plačilo zbornice zagotovila resnične komercialne storitve, vključno s številnimi spletnimi povezavami na spletnem mestu ryanair.com, ki bodo uporabnike interneta usmerile neposredno na spletna mesta zbornice, letališča, infrastrukture regije (avtobusi, vlaki, taksiji), zavoda za turizem v Béarnu itd.

(139) Poleg tega je spletno mesto ryanair.com trenutno nedvomno vodilno spletno mesto za potovalne rezervacije v Evropi in eno od spletnih mest, ki jih uporabniki interneta največkrat iščejo prek iskalnika Google. Uporaba spletnega mesta ryanair.com za oglaševanje letališča Pau je prava priložnost za letališče in lokalne skupnosti, ki jim ta služi. Letališča in druge tretje strani (podjetja za najem vozil, hoteli, regije itd.) so pripravljeni plačati cene, ki so navedene na ceniku, objavljenem na spletnem mestu družbe AMS. Nekatera letališča, ki so v stoodstotni zasebni lasti, so se prav tako strinjala s plačilom teh zneskov. Zbornica poudarja dodano vrednost oglaševanja na spletnem mestu ryanair.com, pri tem pa se sklicuje na študijo družbe Planet-Work, ki je pokazala, da oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com zagotavlja večjo prepoznavnost letališča Pau in njegove regije kot oglaševanje na spletnem mestu voyages-sncf.com v smislu števila klikov uporabnikov interneta. Zbornica zato ugotavlja, da so cene, ki jih je družba AMS zaračunala in zbornica plačala za opravljene storitve, „tržne cene“.

(140) Po mnenju zbornice se zdi, da enkratnost plačila za opravljene storitve ni merilo za ugotovitev obstoja državne pomoči.

(141) Poleg tega so bile v zameno za plačila po pogodbi za ruto Pau–Charleroi opravljene storitve, ki se razlikujejo od tistih, ki jih je zbornica prejela na podlagi pogodbe za ruto Pau–London. Tako zbornica ni plačala dvakrat za isto storitev, kar kaže, da plačani zneski niso subvencije za uvedbo rute. Zbornica trdi tudi, da bi bil znesek nedvomno nezadosten, če bi bil namenjen za zmanjšanje strukturnega primanjkljaja iz opravljanja prevozov na ruti.

(142) Zbornica meni, da neprofitni javni organ zelo težko dokaže, da je plačilo družbi AMS v višini […] EUR zbornici omogočilo, da „ustvari dobiček“ v višini […] EUR. Vendar je prepričana, da se je naložba splačala zaradi podobe in/ali privlačnosti povezave na spletnem mestu ryanair.com (in zaradi dejstva, da to spletno mesto ne ponuja letov na kratke razdalje).

6.1.1.4 ***Izkrivljanje konkurence***

(143) Zbornica meni, da njena plačila za storitve trženja, ki jih je zagotovila družba AMS, ne vplivajo na konkurenco.

(144) Mesto Pau kot destinacija samo po sebi ni zanimalo nobenega letalskega prevoznika, razen družbe Air France, predloge pa sta kljub prizadevanjem letališča predložili samo družbi Ryanair za London in Transavia za Amsterdam.

(145) Zbornica poudarja, da uvedba nizkocenovnih rut ni vplivala na rute družbe Air France, katere promet na letališču Pau se je od leta 2003 povečal.

6.1.2 ZDRUŽENJE EVROPSKIH LETALSKIH PREVOZNIKOV

(146) Združenje evropskih letalskih prevoznikov (v nadaljnjem besedilu: AEA) meni, da je zainteresirana stran v tej zadevi. Eden od njegovih članov-letalskih prevoznikov (Air France) deluje na letališču Pau. Vendar AEA, ki zastopa interese evropske „mreže“ prevoznikov, bolj na splošno meni, da ima samoumeven interes za spremljanje izvajanja smernic iz leta 2005. Po mnenju AEA letalski prevozniki, ki uživajo nezakonite koristi od znižanih pristojbin, prispevajo k izkrivljanju konkurence na skupnem trgu v škodo drugim prevoznikom, ki morajo kriti stroške svojega poslovanja.

(147) AEA meni, da pogodbi, ki ju je zbornica sklenila z družbo Ryanair in njeno hčerinsko družbo AMS, ki je v njeni stoodstotni lasti, in sicer (1) pogodba o letaliških storitvah za ruto London Stansted–Pau in (2) pogodba o storitvah spletnega trženja, na podlagi katere družba AMS prejme enkratni znesek v višini 437 000 EUR na leto, povzročata resne pomisleke.

(148) AEA meni, da je dejstvo, da je družba Ryanair edini uporabnik letališča, ki uživa koristi na podlagi posebne pogodbe o letaliških storitvah, več kot vprašljiva praksa. Poleg tega meni, da družba Ryanair ne bi smela biti oproščena plačila pristojbin za parkiranje in razsvetljavo ter da bi morala plačati enake pristojbine kot drugi letalski prevozniki, kadar so njeni postanki daljši od dveh ur.

(149) AEA trdi, da so različna francoska sodišča na splošno priznala, da je pogodba o storitvah trženja, sklenjena z družbo AMS, ustvarila pogoje, ki so bili pretirano ugodni za družbo Ryanair ([27]). Poudarja, da je izraze, kot je „neravnotežje“, uporabilo tudi upravno sodišče v Pauju v sodbi iz maja 2005, v kateri je lahko razsodilo le, da je taka vrsta pogodbe pomenila finančno pomoč družbi Ryanair. AEA ne dvomi v prakso storitev trženja kot tako, ampak dvomi, da so se v teh posebnih pogodbenih dogovorih upoštevali običajni tržni pogoji.

6.1.3 RYANAIR

(150) Družba Ryanair trdi, da pogoji pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 ustrezajo tržnim pogojem ter da pogodba družbi ne daje nobene selektivne prednosti in zato ne izkrivlja konkurence ali vpliva na trgovino med državami članicami.

(151) Družba Ryanair poudarja, da plačuje standardne letališke pristojbine in davke, ki se uporabljajo na letališču Pau, poleg provizije od prodaje vozovnic in dodatne prtljage. Poudarja, da so te pristojbine podobne pristojbinam na drugih primerljivih letališčih in pristojbinam, ki jih plačujejo drugi letalski prevozniki, ki delujejo na letališču Pau. Po njenih podatkih zbornica družbe Ryanair ne obravnava ugodneje kot druge letalske prevoznike.

(152) Po navedbah družbe Ryanair pogojna znižanja pristojbin za parkiranje in razsvetljavo ter pristojbin za oskrbo letal, določena v členih 7.1.3 in 7.2 pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005, temeljijo na objektivnih merilih, določenih v pogodbi, in sicer na dejstvih, da podnevi razsvetljava ni potrebna, da zaradi 25-minutnih postankov družbe Ryanair ni potrebe po parkiranju ali temeljiti oskrbi in da njeni potniki prejmejo samo osnovne storitve. Družba Ryanair poudarja, da te izjeme veljajo tudi za druge podobne letalske prevoznike in da člen 3 pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 izrecno določa obveznost zbornice, da pogoje, ki jih je odobrila družbi Ryanair, uporabi tudi za druge primerljive letalske prevoznike ([28]).

(153) Družba Ryanair poudarja, da pogoji, ki so ji bili ponujeni, niso zaupni in da v nasprotju s standardno prakso v panogi pogodba o letaliških storitvah iz leta 2005 zbornici izrecno dovoljuje, da njeno vsebino razkrije drugim letalskim prevoznikom.

(154) Družba Ryanair trdi, da od zbornice na podlagi pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 ni prejela nobene nezakonite prednosti in da pregleden odnos, ki ga zajema pogodba, ne izpolnjuje merila selektivnosti, ki je bistven pogoj (čeprav sam po sebi ne zadostuje) za opredelitev ukrepa kot državne pomoči. Trdi tudi, da zadevni ukrepi ne izpolnjujejo drugih pogojev za obstoj državne pomoči (na primer pogojev v zvezi z vplivom na trgovino med državami članicami in izkrivljanjem konkurence).

6.1.4 AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) Družba AMS navaja, da ponuja oglaševalski prostor na spletnem mestu družbe Ryanair pod standardnimi tržnimi pogoji in po cenah, ki temeljijo na ceniku, objavljenem na njenem spletnem mestu.

(156) Družba AMS meni, da pogodba o storitvah spletnega trženja z zbornico ne spada na področje uporabe pravil EU na področju prevoza, saj je standardna poslovna pogodba o oglaševanju, podobna pogodbam, ki se redno sklepajo z medijskimi hišami, televizijskimi in radijskimi postajami, ponudniki oglaševanja na prostem itd.

([27]) AEA se sklicuje zlasti na sodbo Državnega sveta z dne 27. februarja 2006, *Compagnie Ryanair Limited* (št. 264406).

([28]) V členu 3 pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 je navedeno: „Ne-ekskluzivna pogodba. Ta pogodba je sklenjena na ne-ekskluzivni podlagi. Pogoji, odobreni družbi Ryanair na podlagi te pogodbe, se bodo uporabljali tudi za vsakega letalskega prevoznika, s katerim se letališče Pau-Pyrénées odloči uvesti novo nizkocenovno mednarodno ruto. Ti pogoji se bodo oblikovali glede na značilnosti novih mednarodnih rut, zlasti glede na pogostost letov, število prepeljanih potnikov in tarifne stopnje za lete“.

(157) Po navedbah družbe AMS pogoji, pod katerimi je zbornica kupila oglaševalski prostor na spletnem mestu družbe Ryanair, izražajo tržne pogoje in so skladni z njimi. V zvezi z vrednostjo oglaševalskega prostora na spletnem mestu družbe Ryanair družba AMS poudarja, da njene cene tega prostora izražajo vse večji poslovni uspeh tega spletnega mesta in njegovo edinstveno zmožnost, da z oglaševanjem doseže točno določeno ciljno občinstvo.

(158) Družba AMS trdi, da je spletno mesto družbe Ryanair kot oglaševalski prostor veliko bolj zaželeno kot katero koli drugo mesto za potovanja na splošnih portalih, ki jih je Komisija uporabila kot merilo. Poudarja, da spletno mesto družbe Ryanair vsak mesec zabeleži več kot 300 milijonov ogledov.

(159) Družba AMS trdi, da je zbornica kupila oglaševalski prostor pod enakimi pogoji kot zasebne stranke. Navaja, da so bile cene, določene v pogodbi o storitvah spletnega trženja, standardne cene na ceniku družbe AMS v času sklenitve pogodbe in so bile enake za vse javne in zasebne stranke. Trdi, da so zasebni upravljavci letališč (na primer […] in […]) z družbo AMS podpisali pogodbe, ki so bile podobne pogodbi, sklenjeni z zbornico.

(160) Družba AMS trdi, da ni pomembno, ali je bila zadevna pogodba potrebna, kot se Komisija sprašuje v sklepu o začetku postopka: „[…] Komisija [se] sprašuje, ali so sklenjene storitve trženja potrebne za [zbornico] in ali ni bila Pogodba o storitvah trženja sklenjena izključno za subvencioniranje proge Pau–London Stansted“ ([29]).

(161) Družba AMS meni, da ta vrsta transakcije, ki je bila opravljena pod tržnimi pogoji, izključuje obstoj pomoči in da ni pravnega precedensa za presojo te „potrebe“. Če pa Komisija vztraja pri pomislekih glede te potrebe, družba AMS poudarja, da je zbornica odgovorna tako za promocijo regije Pau-Béarn kot za upravljanje letališča Pau. Meni, da je oglaševanje na spletnem mestu družbe Ryanair poslovno smiselno z vidika obeh navedenih ciljev.

(162) V zvezi z nakupom oglaševalskega prostora za promocijo regije družba AMS poudarja, da francoske gospodarske zbornice tekmujejo med sabo in morajo uporabljati „teritorialno trženje“, da bi bila njihova regija uspešnejša kot konkurenčne regije.

(163) Družba AMS meni, da oglaševalski prostor na spletnem mestu družbe Ryanair povečuje prepoznavnost letališča Pau. Po njenem mnenju ima zbornica neposreden poslovni interes za uporabo tega pristopa, saj ta poveča število potnikov ter s tem na letališče privabi pomožna podjetja in poveča prihodke letališča.

(164) Družba AMS trdi, da zbornica na spletnem mestu družbe Ryanair ne oglašuje z namenom subvencionirati ruto Pau–London in da je prostor na tem spletnem mestu, ki ga družba AMS zagotavlja zbornici, pravzaprav dragocen vir, za katerega se dokazano zanimajo tudi druge stranke, vključno z zasebnim sektorjem. Zato prodaje takega prostora ni primerno obravnavati zgolj kot izgovor za izplačilo subvencij.

(165) Po mnenju družbe AMS pogodba o storitvah spletnega trženja ne pomeni pomoči, saj njeni pogoji ustrezajo pogojem standardne poslovne pogodbe in družbi AMS (ali družbi Ryanair) ne dajejo nobene prednosti. Meni, da ta pogodba zato ne izkrivlja konkurence in ne vpliva na trgovino med državami članicami.

6.1.5 AIR FRANCE

(166) Družba Air France z letališča Pau opravlja približno pet letov na letališče Paris Orly na dan, tri lete na letališče Paris Roissy Charles de Gaulle na dan in štiri lete na letališče v Lyonu na dan (prek hčerinske družbe).

(167) Družba Air France navaja, da so prednosti, dodeljene družbi Ryanair in njeni hčerinski družbi AMS, ki jih družba Air France ne uživa, bistveno znižale operativne stroške družbe Ryanair. Trdi, da to vpliva na neposredno konkurenco med družbama Ryanair in Air France za lete, ki se opravljajo na letališče Pau in z njega, pa tudi na konkurenco za vse rute znotraj Skupnosti. Zato navedene prednosti neposredno vplivajo na trgovino med državami članicami.

([29]) Sklep o začetku postopka, odstavek 43.

6.1.5.1 ***Letališke pristojbine***

(168) Družba Air France poudarja, da glede na cenik zbornice iz leta 2007 javna tarifa za pristajalno pristojbino znaša 0,16 EUR/tono na uro. Ta pristojbina se zaračuna, če je letalo na ploščadi parkirano vsaj dve uri. Družbi Air France se ne zdi nenavadno, da družba Ryanair za 25-minutne postanke ne plača te pristojbine, vendar meni, da bi bilo treba od družbe Ryanair zahtevati plačilo te pristojbine, če postanek traja več kot dve uri.

(169) Družba Air France poudarja, da glede na cenik zbornice iz leta 2007 javna tarifa za pristojbino za razsvetljavo znaša 35,18 EUR na premik letala. Ta pristojbina se zaračuna, če se za „premik letala“, tj. pristanek ali vzlet, podnevi ali ponoči uporabi oprema za razsvetljavo. Izgovor, da se ta pristojbina družbi Ryanair ne zaračunava, ker lete opravlja samo podnevi, zato ni v skladu s splošnimi pogoji za uporabo te pristojbine.

(170) Družba Air France poudarja, da se te javne pristojbine običajno občasno spremenijo, in meni, da bi morale kakršne koli spremembe teh pristojbin, ki veljajo za druge letalske prevoznike, ki opravljajo lete na letališče Pau in z njega, veljati tudi za družbo Ryanair.

6.1.5.2 ***Storitve zemeljske oskrbe***

(171) Družba Air France navaja, da so storitve zemeljske oskrbe, ki jih prejema na letališču Pau, predmet formalne pogodbe. Ugotavlja, da glede na smernice iz leta 2005 „Upravljavec letališča, ki deluje kot izvajalec storitev zemeljske oskrbe, lahko uporabi različne tarife za stroške oskrbe, zaračunane letalskim družbam, če te razlike v tarifah odražajo razliko v stroških, ki so povezani z naravo ali obsegom izvedenih storitev“. Družba Air France poudarja, da je upravno sodišče v Pauju v sodbi z dne 3. maja 2005 ugotovilo, da neupravičen popust na pristojbine za storitve zemeljske oskrbe, dodeljen družbi Ryanair, pomeni državno pomoč, ki jo je treba šteti za nezakonito, saj ni bila priglašena.

(172) Družba Air France poudarja, da ponuja veliko več letov na letališče Pau in z njega kot družba Ryanair. Glede na te okoliščine meni, da pristojbine, ki jih zbornica družbi Ryanair zaračunava za storitve zemeljske oskrbe, ne bi smele biti ugodnejše kot pristojbine, zaračunane družbi Air France.

6.1.5.3 ***Pogodba o storitvah trženja, sklenjena z družbo AMS***

(173) Družba Air France ugotavlja, da je ta vrsta pogodbe med upravljavcem letališča in družbo AMS, ki je hčerinska družba družbe Ryanair, očitno običajna praksa družbe Ryanair na letališčih, na katerih se odloči uvesti rute. Navaja, da so francoska upravna sodišča že zavrnila tako vrsto ukrepov, če domnevne promocijske storitve niso bile izvedene ali pa so bile izvedene pod pogoji, ki so pretirano ugodni za družbo Ryanair.

(174) Družba Air France se sklicuje na „neravnotežje“, na katerega je opozorilo upravno sodišče v Pauju v sodbi z dne 3. maja 2005, v zvezi z vzajemnimi obveznostmi pogodbenic pogodbe, sklenjene med zbornico in družbo Ryanair leta 2003. Meni, da je vprašljivo, ali so obveznosti pogodbenic pogodbe z družbo AMS iz leta 2005 uravnotežene. Navaja, da nič ne kaže, da se lahko od družbe Ryanair zahteva polno ali delno povračilo zneska iz pogodbe, če se zadevna ruta ukine ali če se zastavljeni promocijski cilji ne dosežejo.

(175) Družba Air France ne nasprotuje dejstvu, da so lahko nekatere vrste pomoči za trženje sprejemljive v skladu s pravili Skupnosti. Vendar meni, da pogodba o „storitvah trženja“ verjetno ne izpolnjuje pogojev za združljivost z notranjim trgom iz člena 107(3)(c) PDEU.

6.1.5.4 ***Sklepna ugotovitev***

(176) Družba Air France prosi, da se ustavijo plačila, ki jih družba Ryanair od leta 2005 prejema od letališča Pau in so po mnenju družbe Air France neupravičena, ter da se odredi vračilo nezakonite pomoči, ki jo je prejela družba Ryanair.

6.2 *PRIPOMBE, KI SO JIH ZAINTERESIRANE TRETJE STRANI PREDLOŽILE PO RAZŠIRITVI FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE*

6.2.1 GOSPODARSKA ZBORNICA PAU-BÉARN

(177) Zbornica meni, da pogodbe o storitvah trženja in pogodbe o letaliških storitvah, ki jih je sklenila z letalskimi prevozniki in/ali njihovimi hčerinskimi družbami, ne vsebujejo nobenega elementa državne pomoči.

(178) Zbornica poudarja, da se te pogodbe po naravi in namenu močno razlikujejo in jih je treba proučiti ločeno. Ni pomembno, da so bile te pogodbe podpisane na isti dan, saj imajo različne namene. Pogodba o letaliških storitvah je namenjena določitvi pogojev, pod katerimi letališče Pau letalskim prevoznikom proti plačilu daje na razpolago svoje letališke objekte in jim zagotavlja različne letališke storitve. Na drugi strani je pogodba o storitvah trženja namenjena opredelitvi pogojev, pod katerimi mora letalski prevoznik proti plačilu promovirati letališče Pau ter turistične in poslovne zanimivosti regije Pau-Béarn na svojem spletnem mestu. Zato ti dve vrsti pogodb nista neločljivo povezani. Podobno, tudi če so pogoji v zvezi z letališkimi storitvami, ki jih zagotavlja letališče, in storitvami trženja, ki jih zagotavlja letalski prevoznik ali ena od njegovih hčerinskih družb, vključeni v isto pogodbo, to ne pomeni, da mora pravna proučitev obstoja državne pomoči zajeti obe vrsti storitev, če nista „uravnoteženi“.

(179) V zvezi z ravnanjem zbornice in ravnanjem drugih javnih subjektov zbornica meni, da se ne bi smela presoditi skupaj, vsaj ne za pogodbe o storitvah trženja (kar dodatno upravičuje ločeno proučitev pogodb), saj se je zbornica o teh pogodbah pogajala in jih sklenila povsem neodvisno, brez posredovanja drugih javnih subjektov.

6.2.1.1 ***Pogodbe o storitvah trženja, ki jih je sklenila zbornica***

Odgovornost

(180) Zbornica meni, da plačil na podlagi pogodb o storitvah trženja ni mogoče pripisati državi, saj zbornica letališče upravlja povsem neodvisno od svojih nadzornih organov. Odločitve za plačilo družbama Ryanair in AMS na eni strani ter družbi Transavia na drugi strani za storitve trženja je zbornica sprejela posamično in neodvisno ter brez neposrednega ali posrednega posredovanja države.

Gospodarska prednost, dodeljena letalskim prevoznikom

(181) Po mnenju zbornice je jasno, da je delovala kot preudaren zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Meni zlasti, da sta družbi AMS in Transavia zagotovili resnične komercialne storitve, vključno s povezavami na svojih spletnih mestih, ki uporabnike interneta usmerijo neposredno na spletno mesto zbornice, in da plačilo za to ustreza tržni ceni. V zvezi s tem opozarja na veliko število obiskovalcev spletnih mest družb Ryanair in Transavia.

(182) Zbornica trdi tudi, da so cene, ki jih je zaračunala družba AMS, enake cenam z javnega cenika, ki je objavljen na spletnem mestu družbe. Te cene se torej uporabljajo brez razlikovanja za vsa letališča, ki so stranke družbe AMS, vključno z nekaterimi povsem privatiziranimi britanskimi letališči. Družba Transavia storitve trženja zagotavlja zasebnemu letališču v Italiji.

(183) Poleg tega zbornica navaja, da so nekatera francoska letališča, ki jih upravljajo zasebne družbe (kot imetnice licence za opravljanje javnih storitev), vključno z letališčem Tarbes-Lourdes-Pyrénées, ki ga upravlja kanadska družba SNC-Lavalin, očitno sklenila pogodbe o storitvah trženja z družbo AMS. Zbornica meni, da to dokazuje, da je njeno ravnanje v skladu z ravnanjem zasebnega udeleženca na trgu.

(184) Zbornica trdi tudi, da enkratnost plačila za opravljene storitve očitno ni merilo za ugotovitev obstoja državne pomoči in da so bile v zameno za plačila po pogodbi za ruto Pau–Charleroi opravljene storitve, ki se razlikujejo od tistih, ki jih je zbornica prejela na podlagi pogodbe za ruto Pau–London, tako pa zbornica ni plačala dvakrat za iste storitve. Meni tudi, da plačani zneski ne zadostujejo za uvedbo rute.

(185) Zbornica meni, da je imel nakup teh storitev trženja po cenah, navedenih v pogodbah, nedvomne gospodarske posledice, ki so koristile zbornici, in sicer z dveh vidikov. Prvič, storitve trženja so ugodno vplivale na prihodke iz poslovanja letališča, zlasti s povečanjem pretoka potnikov na letališču. Drugič, te posledice so koristile tudi celemu mestu Pau in njegovi regiji.

(186) Zbornica se ne strinja z mnenjem svetovalca, da je bil cilj družbe Ryanair, zaradi katerega so bile sklenjene pogodbe o storitvah trženja, pridobiti subvencijo od letališča in tako ohraniti nizke cene. V nasprotju z mnenjem svetovalca zbornica meni, da ima velik poslovni interes za nakup takih storitev, saj je letališče Pau regionalno letališče, na katerem naravni pretok potnikov ni dovolj velik, da bi lahko letališče uravnotežilo svoje poslovne račune. Zbornica navaja, da se je promet na letališču Pau po prihodu družbe Ryanair in zaradi promocijskih prizadevanj na njenem spletnem mestu močno povečal.

(187) Nazadnje zbornica navaja, da ni podaljšala pogodbe o storitvah trženja z družbo AMS, saj so bile nove cene, o katerih se je pogajala, previsoke. Ta odločitev potrjuje, da ni bila pripravljena ugoditi družbi Ryanair za vsako ceno.

Izkrivljanje konkurence

(188) Zbornica meni, da zneski, plačani za storitve trženja, nikakor niso vplivali na konkurenco med letalskimi prevozniki ali letališči. Poudarja, da si mora prizadevati za promocijo, saj zelo težko privabi letalske prevoznike, ki raje delujejo na lokalnih letališčih, ki so privlačnejša v smislu prostočasnega turizma. Navaja letališče Biarritz-Anglet-Bayonne, ki služi regiji, znani po plažah, in letališče Tarbes-Lourdes, ki uživa koristi zaradi verskega svetišča v Lurdu.

(189) Zbornica poudarja, da konkurenca nizkocenovnih letalskih prevoznikov na letališču Pau nikakor ni vplivala na poslovanje družbe Air France, katere promet je naraščal do leta 2008, ko se je začela finančna kriza. Poleg tega poudarja, da pred prihodom družbe Ryanair leta 2003 ni bilo letalskega prevoznika, ki bi opravljal lete na mednarodnih rutah z letališča Pau, in da ta prihod zato ni vplival na konkurenco za obstoječe rute.

6.2.1.2 ***Pogodbe o letaliških storitvah***

(190) Zbornica poudarja, da se vse letališke pristojbine uporabljajo na povsem enak način za vse uporabnike in vse letalske prevoznike na letališču Pau. V zvezi s tem zanika, da obstajajo kakršne koli diskriminacijske prakse.

(191) Poleg tega se zbornica ne strinja z mnenjem svetovalca, da se neregulirane pristojbine med letalskimi prevozniki razlikujejo brez upravičenega razloga. Trdi, da se z vsakim letalskim prevoznikom pogaja o pristojbinah za neregulirane storitve, pri tem pa upošteva njegov položaj. Zbornica na podlagi teh trditev ugotavlja, da nobena od pogodb o letaliških storitvah, ki jih je proučila Komisija, ne vsebuje elementov državne pomoči.

6.2.1.3 ***Subvencije za letališče***

(192) Zbornica meni, da nobena od „subvencij“, ki jih je letališče Pau prejelo v obdobju 2000–2010 in so bile proučene v okviru formalnega postopka preiskave, ne vsebuje elementov državne pomoči.

Subvencije za državne naloge

(193) Po navedbah zbornice so bile subvencije v višini 3,521 milijona EUR, navedene v oddelku 4.3.1, namenjene financiranju nalog, ki so po zakonu dodeljene upravljavcem letališč, vendar običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa. Zato te naloge po naravi niso gospodarske, torej zadevne subvencije ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči.

Subvencije za opremo

(194) Zbornica meni, da subvencije za opremo, ki so jih dodelili mešani sindikat in lokalni organi, ne vsebujejo nobenega elementa državne pomoči. Ti zneski so se uporabili za financiranje naložb, ki so jih izvedli lastniki letališke infrastrukture pri vzdrževanju in izboljševanju te infrastrukture ali, z drugimi besedami, pri razvoju svojega premoženja. Te naložbe so bile torej izvedene izključno v korist lastnikov. Vendar ti zneski zbornici niso dali nobene gospodarske prednosti, saj niso zmanjšali operativnih stroškov, ki jih mora običajno kriti kot upravljavec letališča. Ti zneski so preprosto „prešli skozi“ zbornico, saj je ta v svoji vlogi upravljavca javne opreme odgovorna za vzdrževanje, posodabljanje in izboljševanje te opreme.

(195) Po mnenju zbornice so zato koncedent in lokalni organi z izplačilom subvencij za opremo ravnali povsem naravno v svoji vlogi lastnikov letališke infrastrukture in na podlagi koncesije za javno opremo, da bi zagotovili vzdrževanje, posodabljanje in izboljšanje letaliških javnih storitev ter s tem razvili svoje premoženje. To so torej naložbe, ki so seveda odgovornost lastnika javne opreme in ne njenega upravljavca.

(196) Nadalje zbornica poudarja, da mora po poteku koncesije (konec leta 2015) letališko infrastrukturo vrniti njenim lastnikom skupaj z izvedenimi naložbami.

(197) Poleg tega zadevne subvencije nikakor niso izkrivljale konkurence s sosednjima letališčema (Tarbes-Lourdes-Pyrénées in Biarritz-Anglet-Bayonne), saj sta tudi ti prejeli podobne subvencije od svojih koncedentov.

(198) V zvezi z zneskom 38 000 EUR, ki ga je dodelila družba Gaz de France leta 2003, zbornica trdi, da tega ukrepa ni mogoče pripisati državi, saj ga je družba Gaz de France sprejela neodvisno. Poleg tega ta odločitev letališču Pau ni dala nobene gospodarske prednosti, saj je družba Gaz de France delovala kot preudaren zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu. V bistvu je družba Gaz de France zbornici predlagala, naj zgradi kogeneracijsko elektrarno, da bo lahko letališče prihranilo pri ogrevanju in klimatizaciji, družba Gaz de France pa bo elektrarno oskrbovala s plinom.

Združljivost na podlagi Odločbe Komisije 2005/842/ES

(199) Zbornica trdi, da za obravnavane ukrepe velja Odločba Komisije 2005/842/ES ([30]) (v nadaljnjem besedilu: odločba SSGP iz leta 2005). Poudarja, da področje uporabe te odločbe vključuje „nadomestilo za javne storitve za letališča […] pri katerih povprečni letni promet v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je bila storitev splošnega gospodarskega pomena dodeljena, ne presega 1 000 000 potnikov glede letališč“ in katerih „letno nadomestilo za zadevno storitev ne presega 30 milijonov EUR“ (člen 2). Zato zbornica, ki meni, da ji je bilo zaupano izvajanje letaliških javnih storitev, trdi, da če subvencije, ki jih je prejelo letališče, pomenijo pomoč, je ta pomoč združljiva in oproščena obveznosti predhodne priglasitve na podlagi odločbe SSGP iz leta 2005.

Združljivost na podlagi smernic iz leta 2005

(200) Zbornica podredno trdi, da subvencije, ki sta jih prejela letališče Pau in zbornica, izpolnjujejo merila združljivosti iz smernic iz leta 2005.

6.2.2 RYANAIR

(201) Družba Ryanair trdi, da je Komisija neupravičeno združila ločeni pogodbi, ki sta ju družbi AMS in Ryanair sklenili z zbornico, v en sam domnevni primer državne pomoči. Nadalje navaja, da preiskava odnosa med družbo AMS in letališčem Pau zanika poslovni uspeh ponudbe družbe Ryanair ter da ima družba AMS veliko različnih strank, ne samo letališč, njen model pa vse pogosteje posnemajo drugi letalski prevozniki na svojih spletnih mestih.

6.2.2.1 ***Poročilo svetovalca z dne 30. marca 2011***

(202) Družba Ryanair nasprotuje nekaterim ugotovitvam v poročilu svetovalca, zlasti naslednjim trem trditvam ([31]).

(a) *Spletno mesto družbe Ryanair se zato zdi primerljivo predvsem s spletnimi mesti drugih letalskih prevoznikov, ki na splošno ponujajo le omejene možnosti za plačano oglaševanje, oglaševalci, ki oglašujejo na takih mestih, pa ne vključujejo letališč.* Ryanair navaja, da je trditev, da drugi letalski prevozniki na svojih spletnih mestih ne ponujajo oglaševanja proti plačilu, napačna. Trdi, da se ta praksa vse pogosteje uporablja in da vse več regionalnih letališč, ki trpijo zaradi majhnega povpraševanja, meni, da so spletna mesta nizkocenovnih prevoznikov, ki so njihove stranke, najboljši prostor za oglaševanje. Družba Ryanair je poleg tega primer letalskega prevoznika, ki na svojem spletnem mestu oglašuje storitve parkirišč letališkega vozlišča, na katerem deluje.

(b) Družba Ryanair meni, da je napačno trditi, da letališča niso primerljiva z drugimi oglaševalci na njenem spletnem mestu, glede na to, da letaliških storitev, zagotovljenih potnikom družbe Ryanair, ni mogoče ločiti od storitev, ki jih potnikom zagotovi sama družba Ryanair. Trdi, da bodo potencialni potniki, ki vidijo oglas za letališče na spletnem mestu družbe Ryanair, ustvarili prihodke za letališče ne glede na to, ali letijo z družbo Ryanair. Zato meni, da je položaj letališč, ki oglašujejo na njenem spletnem mestu, v nasprotju z mnenjem Komisije podoben položaju drugih oglaševalcev, kot so hoteli in podjetja za najem vozil.

([30]) Odločba Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67).

([31]) Sklep o razširitvi formalnega postopka preiskave, uvodna izjava 38.

(c) Družba Ryanair meni, da svetovalec neupravičeno dvomi o tem, ali je za letališča razumno, da s svojim denarjem plačujejo letalskim prevoznikom za privabljanje strank na lete na letališče in z njega, če imajo ti letalski prevozniki neposredne koristi od teh dodatnih potnikov. Trdi, da dejstvo, da bi zagotavljanje storitev trženja koristilo ponudniku oglaševalskega prostora, tj. družbi Ryanair, ne pomeni, da ne bi koristilo tudi letališču, ki kupuje navedene storitve. Družbi Ryanair je vseeno, če letališče oglašuje na njenem spletnem mestu, saj so njeni faktorji zasedenosti na rutah na letališča, ki so z družbo AMS sklenila pogodbo o oglaševanju, podobni kot na rutah na letališča, ki take pogodbe nimajo. Družba Ryanair dodaja, da regionalna letališča na splošno nimajo uveljavljenega tržnega položaja, zato morajo oglaševati. Trdi tudi, da se Komisija zmotno osredotoča na koristi letalskega prevoznika, saj preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu ne zahteva, da ukrep ne ustvari koristi za tretjo osebo, kot je ponudnik oglaševalskega prostora. Družba Ryanair poudarja, da so pogodbe o trženju med družbo AMS in letališči ločene od pogodb med družbo Ryanair in letališči ter niso pogojene z domnevnimi „koristmi“ za družbo Ryanair, ki jih lahko ustvari oglaševanje letališča na spletnem mestu ryanair.com.

6.2.2.2 ***Družbi AMS in Ryanair kot en upravičenec***

(203) Družba Ryanair meni, da sta pogodba o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair ter pogodba o trženju med zbornico in družbo AMS ločeni in neodvisni pogodbi, ki se nanašata na različne storitve, ter da ni povezave med njima, ki bi upravičila njuno obravnavo kot enega vira „ukrepov“. Meni, da so pogodbe z družbo AMS zbornici koristile kot kupcu storitev oglaševanja in niso namenjene izboljšanju faktorjev zasedenosti ali uspešnosti družbe Ryanair na njenih rutah.

6.2.2.3 ***Državna sredstva in nezmožnost pripisa odgovornosti***

(204) Družba Ryanair nasprotuje trditvi, da je mogoče odločitve zbornice pripisati državi, in trdi, da pogodbe zbornice z družbama Ryanair in AMS ne vključujejo prenosa sredstev francoske države.

(205) Družba Ryanair trdi, da zbornica ni zgolj ena od plati francoske države in da odgovornosti ni mogoče pripisati zgolj na podlagi dejstva, da je zbornica javno podjetje in je zato pod nadzorom francoske države. Meni, da mora Komisija proučiti vlogo javnih organov pri sprejetju odločitev zbornice v zvezi z družbama Ryanair in AMS.

(206) Poleg tega se družba Ryanair sklicuje na sodno prakso francoskih sodišč, na podlagi katere meni, da so gospodarske zbornice edinstveni subjekti z dvojno naravo in da jih je treba šteti za „javne gospodarske organe“.

(207) V zvezi z vpletenostjo države v postopek odločanja družba Ryanair trdi, da je treba državo obvestiti le o nekaterih vrstah odločitev, in še to le naknadno.

6.2.2.4 ***Poslovni načrt***

(208) Po mnenju družbe Ryanair dejstva, da ob podpisu pogodb iz leta 2005 ni bilo poslovnega načrta, ni mogoče uporabiti kot dokaz, da pogodbi nista izpolnjevali pogojev preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu.

6.2.2.5 ***Pripombe družbe Ryanair z dne 10. aprila 2013***

(209) Družba Ryanair je 10. aprila 2013 predložila dve sporočili, ki ju je pripravila družba Oxera, in analizo, ki jo je pripravil profesor Damien P. McLoughlin.

Prvo sporočilo družbe Oxera – opredelitev tržne referenčne vrednosti v primerjalni analizi za preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu. Primeri državne pomoči družbi Ryanair – sporočilo, ki ga je družba Oxera pripravila za družbo Ryanair, 9. april 2013

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

(211) Družba Oxera trdi, da tržne referenčne cene, pridobljene od primerljivih letališč, niso pod vplivom državne pomoči, dodeljene sosednjim letališčem. Pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu je zato mogoče na grobo oceniti tržno referenčno vrednost.

(212) Namreč:

(a) primerjalne analize se pogosto uporabljajo pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu zunaj področja državne pomoči;

(b) družbe vplivajo na odločanje drugih družb samo do take mere, da so njihovi proizvodi zamenljivi ali se dopolnjujejo;

(c) letališča na istem ciljnem območju ne tekmujejo nujno med sabo, primerljiva letališča, uporabljena v predloženih poročilih, pa so izpostavljena omejeni konkurenci javnih letališč v svojem ciljnem območju [manj kot ena tretjina komercialnih letališč v ciljnem območju primerljivih letališč je v stoodstotni državni lasti in nobeno od letališč, ki so v istem ciljnem območju kot primerljiva letališča, ni bilo predmet postopka v zvezi z državno pomočjo (aprila 2013)];

(d) tudi če so primerljiva letališča izpostavljena konkurenci javnih letališč na istem ciljnem območju, obstaja razlog za domnevo, da njihovo ravnanje izpolnjuje pogoje preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu (na primer če ima zasebni sektor v lasti velik delež ali če letališče upravlja zasebni subjekt);

(e) letališča, ki izpolnjujejo pogoje preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, cen ne določajo pod ravnjo mejnih stroškov.

Drugo sporočilo družbe Oxera – načela, na katerih temelji analiza donosnosti za preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu: Primeri državne pomoči družbi Ryanair – sporočilo, ki ga je družba Oxera pripravila za družbo Ryanair, 9. april 2013

(213) Družba Oxera trdi, da je pri svoji analizi donosnosti v poročilih, predloženih Komisiji, uporabila načela, ki bi jih uporabil razumen zasebni vlagatelj, in da analiza temelji na pristopu, ki je bil uporabljen v predhodnih sklepih Komisije.

(214) Načela, na katerih temelji analiza donosnosti, so:

(a) ocena se opravi postopoma;

(b) predhodni poslovni načrt ni nujno potreben;

(c) v primeru letališča, ki ni prezasedeno, je pristop enojnega zaračunavanja ustrezna metodologija določanja cen;

(d) upoštevati je treba samo prihodke, povezane z gospodarsko dejavnostjo letališča;

(e) upoštevati je treba celotno obdobje trajanja pogodbe, vključno z morebitnimi podaljšanji, in

(f) prihodnje finančne tokove je treba diskontirati, da se oceni donosnost pogodb.

(215) Dodatno donosnost, ki je posledica pogodb družbe Ryanair z letališči, je treba oceniti na podlagi ocen notranje stopnje donosa ali ukrepov v zvezi z neto sedanjo vrednostjo.

Analiza profesorja Damiena P. McLoughlina – Krepitev blagovne znamke: zakaj in kako bi morale majhne blagovne znamke vlagati v trženje, sporočilo, pripravljeno za družbo Ryanair, 10. april 2013

(216) Namen tega dokumenta je opredeliti poslovno logiko, na kateri temeljijo odločitve regionalnih letališč za nakup oglaševalskega prostora na spletnem mestu ryanair.com od družbe AMS.

(217) Veliko je letališč, ki so zelo močna in znana ter se redno uporabljajo. Šibkejši konkurenti morajo premostiti statično nabavno vedenje potrošnikov, da bi izboljšali uspešnost svojega poslovanja. Manjša regionalna letališča morajo najti način, kako sporočila v zvezi s svojo znamko nenehno pošiljati čim širšemu občinstvu. Tradicionalne oblike tržnega komuniciranja zahtevajo nesorazmerno visoke stroške.

(218) Oglaševanje prek družbe AMS:

(a) ponuja možnost, da sporočilo doseže veliko ljudi, ki že razmišljajo o nakupu potovalnih storitev;

(b) pomeni razmeroma nizke stroške (cene so v skladu s komercialnimi tarifami za spletno komunikacijo);

(c) omogoča komuniciranje na mestu nakupa in

(d) ponuja možnost za kreativno oglaševanje.

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

(219) Družba Ryanair je 20. decembra 2013 predložila pripombe glede plačil družbi AMS. Ne strinja se s predhodno oceno Komisije, da plačila družbi AMS pomenijo stroške za letališče, saj ta pristop ne upošteva vrednosti storitev družbe AMS za letališče. Meni tudi, da je treba za preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu razlikovati med nakupom storitev trženja, ki so bile zaračunane po tržnih stopnjah, in povezano pogodbo med letališčem in letalskim prevoznikom.

(220) Družba Ryanair je v podporo svojim trditvam predložila analizo, ki primerja cene, ki jih je zaračunala družba AMS, s cenami primerljivih storitev, ki jih ponujajo druga potovalna spletna mesta ([32]). Analiza kaže, da so bile cene, ki jih je zaračunala družba AMS, nižje od povprečnih cen ali približno enake srednjim cenam za primerljiva spletna mesta.

(221) Po mnenju družbe Ryanair to kaže, da so cene družbe AMS v skladu s tržnimi cenami in da odločitev javnega letališča za nakup storitev družbe AMS izpolnjuje pogoje preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu. Družba Ryanair je predložila tudi dokaze o storitvah, zagotovljenih letališčem na podlagi pogodb z AMS, da bi dokazala vrednost teh storitev za letališča.

(222) Družba Ryanair meni, da če Komisija vztraja pri obravnavi pogodb z družbo AMS in pogodb o letaliških storitvah z družbo Ryanair v okviru istega preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu (tj. pristop, ki mu družba Ryanair nasprotuje), ne sme podcenjevati vrednosti storitev, ki jih družba AMS zagotavlja letališčem.

(223) Poleg tega se družba Ryanair sklicuje na ugotovitve iz različnih poročil, ki potrjujejo, da ima družba Ryanair močno vseevropsko blagovno znamko, ki lahko zagotovi vrednost njenih storitev oglaševanja.

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

(224) Družba Ryanair je predložila poročilo, ki ga je pripravil njen ekonomski svetovalec, v zvezi z načeli, za katere meni, da jih je treba uporabiti v preskusu donosnosti udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki zajema pogodbe o letaliških storitvah, sklenjene med družbo Ryanair in letališči, ter pogodbe o storitvah trženja, sklenjene med družbo AMS in istimi letališči ([33]). Družba Ryanair poudarja, da to nikakor ne vpliva na njeno mnenje, da bi bilo treba pogodbe z družbo AMS in pogodbe o letaliških storitvah obravnavati v ločenih preskusih udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(225) V poročilu je navedeno, da bi bilo treba prihodke, povezane z družbo AMS, vključiti na strani prihodkov v skupni analizi donosnosti, v kateri so izdatki, povezani z družbo AMS, vključeni na strani stroškov. V ta namen je v poročilu predlagana metoda, ki temelji na denarnem toku in po kateri se izdatki, povezani z družbo AMS, obravnavajo kot ponavljajoči se dodatni izdatki.

(226) V poročilu je navedeno, da dejavnosti trženja prispevajo k ustvarjanju in povečevanju vrednosti blagovne znamke, ki lahko ustvari posle in dobičke tako v obdobju trajanja pogodbe o storitvah trženja kot po njenem izteku. To velja zlasti, če pogodba z družbo Ryanair na letališče privabi druge letalske prevoznike, ki privabijo gospodarske subjekte in tako povečajo neletalske prihodke letališča. Družba Ryanair meni, da če bo Komisija opravila skupno analizo donosnosti, mora te dobičke upoštevati tako, da izdatke, povezane z družbo AMS, obravnava kot ponavljajoče se dodatne izdatke, dodatne dobičke pa izračuna na podlagi neto plačil družbi AMS.

([32]) Oxera: Ali so cene družbe AMS v skladu s tržnimi stopnjami? (*Are prices set by AMS in line with the market rate?*), pripravljeno za družbo Ryanair, 20. december 2013.

([33]) Oxera: Kako bi bilo treba obravnavati pogodbe družbe AMS v analizi donosnosti v okviru preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu? (*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*), pripravljeno za družbo Ryanair, 17. januar 2014.

(227) Poleg tega družba Ryanair meni, da bi se lahko v predvidene dodatne dobičke na koncu trajanja pogodbe o letaliških storitvah vključila končna vrednost, da bi se upoštevala vrednost, ustvarjena po izteku pogodbe. Končna vrednost bi se lahko določila na podlagi previdne predpostavke glede verjetnosti podaljšanja pogodbe z družbo Ryanair ali sklenitve podobnih dogovorov z drugimi letalskimi prevozniki. Družba Ryanair meni, da bi to omogočilo oceno spodnje meje skupnega dobička, ustvarjenega s pogodbo z družbo AMS in pogodbo o letaliških storitvah, pri čemer bi se upoštevala negotovost dodatnih dobičkov po izteku pogodbe o letaliških storitvah.

(228) V podporo temu pristopu so v poročilu povzeti rezultati študij o vplivu oglaševanja na vrednost blagovne znamke. Te študije priznavajo, da lahko oglaševanje poveča vrednost blagovne znamke in izboljša zvestobo strank. V poročilu je navedeno, da oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com povečuje prepoznavnost blagovne znamke letališča. Poročilo dodaja, da lahko manjša regionalna letališča, ki si prizadevajo povečati promet, s sklenitvijo pogodb o oglaševanju z družbo AMS zlasti povečajo vrednost svoje blagovne znamke.

(229) V poročilu je navedeno, da je pristop, ki temelji na denarnem toku, primernejši od pristopa kapitalizacije, po katerem bi se izdatki, povezani z družbo AMS, obravnavali kot naložba v osnovna neopredmetena sredstva (in sicer blagovno znamko letališča). Izdatki za trženje bi bili usredstveni kot neopredmeteno sredstvo, nato pa bi se amortizirali v dobi koristnosti tega sredstva s predvideno preostalo vrednostjo ob načrtovanem izteku pogodbe o letaliških storitvah. Vendar ta pristop ne bi upošteval dodatnih dobičkov, ki jih je letališče ustvarilo zaradi sklenitve pogodbe o letaliških storitvah z družbo Ryanair, poleg tega pa bi bilo težko oceniti vrednost neopredmetenega sredstva zaradi izdatkov za blagovno znamko in dolge dobe koristnosti sredstva.

6.2.3 AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) Družba AMS navaja, da ni prejela državne pomoči in da je zbornica v odnosu z njo ravnala v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(231) Družba AMS trdi, da so zneski, ki jih je zbornica plačala družbi AMS za storitve trženja, ustrezali tržni ceni za storitve, ki imajo za letališče pravo vrednost.

(232) Družba AMS navaja, da so naslednje tri trditve v poročilu svetovalca, kot so navedene v sklepu o razširitvi postopka, napačne zaradi naslednjih razlogov.

(a) *Spletno mesto družbe Ryanair se zdi primerljivo s spletnimi mesti drugih letalskih prevoznikov, ki praviloma ne ponujajo plačanega oglaševanja in na katerih letališča ne oglašujejo* – družba AMS trdi, da je napačno trditi, da drugi letalski prevozniki ne ponujajo plačanega oglaševanja na svojih spletnih mestih. Trdi, da drugi letalski prevozniki ponujajo tako oglaševanje, vendar je spletno mesto ryanair.com prvo uporabilo tak pristop. Družba AMS trdi, da se spletno mesto družbe Ryanair razlikuje od drugih, saj je zaradi priljubljenosti zelo zanimiva ponudba za oglaševalce. Poudarja, da je oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com še posebej koristno za letališča, saj je na edinstven način usmerjeno na potencialne potnike, povečuje neletalske prihodke in krepi mednarodno prepoznavnost blagovne znamke letališča.

(b) *Letališča niso primerljiva z drugimi potencialnimi oglaševalci na spletnih mestih letalskih prevoznikov, kot je Ryanair, saj so storitve, ki jih letališče ponuja potnikom družbe Ryanair, za razliko od drugih storitev, kot sta namestitev in najem avtomobila, po naravi neločljivo povezane s storitvami družbe Ryanair* – družba AMS trdi, da je storitve, ki jih potnikom ponujajo letališča (kot so trgovine na drobno, parkirišča, restavracije itd.), mogoče preprosto ločiti od storitev, ki jih potnikom zagotavlja družba Ryanair. Družba AMS dodaja, da ne glede na to, ali se lahko storitve, ki jih potnikom ponuja letališče, „povežejo“ s storitvami družbe Ryanair, to nikakor ne zmanjšuje vrednosti takega oglaševanja za letališče. Meni, da enako velja za zasebna letališča, ki plačujejo za storitve družbe, ter za hotele in podjetja za najem vozil, ki so partnerji družbe Ryanair, saj se lahko njihove storitve prav tako štejejo za povezane (ali nepovezane) s storitvami družbe Ryanair.

(c) *Za letališča ni razumno, da s svojim denarjem plačujejo letalskim prevoznikom za spodbujanje strank k uporabi letov teh letalskih prevoznikov na navedena letališča, saj imajo ti letalski prevozniki neposredne koristi od teh dodatnih potnikov* – družba AMS trdi, da letališča oglašujejo na spletnem mestu ryanair.com, ker želijo povečati število potnikov na dohodnih letih, ki so za letališča na splošno vir višjih neletalskih prihodkov. Družba AMS dodaja, da morajo letališča poleg tega oglaševati, da bi vzpostavila mednarodno prepoznavnost svoje blagovne znamke, in da je njihov pristop podoben oglaševanju vodilnih večnacionalnih korporacij, kot so Coca-Cola, McDonald's, Nike itd. Po navedbah družbe AMS je družbi Ryanair vseeno, če letališče oglašuje na njenem spletnem mestu, saj to ne vpliva na skupno število potnikov družbe Ryanair, v vsakem primeru pa vprašanje, ali ima družba Ryanair tudi koristi od oglaševanja letališča na spletnem mestu ryanair.com, za letališče s poslovnega vidika ni pomembno.

(233) Družba AMS poudarja, da ni razloga za dvom glede poslovne logike, na kateri temelji odločitev letališča za oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com, ki ponuja storitve po tržni ceni. Dodaja, da regionalna letališča potrebujejo tako oglaševanje za preživetje in rast.

(234) Družba AMS meni, da oglaševanje na spletnem mestu družbe Ryanair povečuje število potnikov na dohodnih letih, ki letališču veliko verjetneje prinesejo neletalske prihodke kot potniki na odhodnih letih v tujino. Zaključuje, da je zato veliko bolj razumno oglaševati na spletnem mestu družbe Ryanair z namenom privabiti potnike na dohodne lete kot pa uporabljati oglaševanje v časopisih ali drugih medijih, ki je ciljno usmerjeno na lokalne potnike.

(235) Družba AMS trdi, da smernice iz leta 2005 ne veljajo za odnos med letališčem in ponudnikom storitev trženja ter da dejstvo, da je matična družba družbe AMS letalski prevoznik, ni zadosten razlog za uporabo teh smernic.

6.3 *PRIPOMBE, KI SO JIH ZAINTERESIRANE TRETJE STRANI PREDLOŽILE PO OBJAVI OBVESTILA, S KATERIM SO BILE DRŽAVE ČLANICE IN ZAINTERESIRANE TRETJE STRANI POZVANE K PREDLOŽITVI PRIPOMB GLEDE UPORABE NOVIH SMERNIC ZA TEKOČE PRIMERE, V* URADNEM LISTU EVROPSKE UNIJE

6.3.1 AIR FRANCE

(236) Družba Air France ima pomisleke glede uporabe novih smernic za primere, ki vključujejo pomoč letališčem za tekoče poslovanje, tudi če je bila ta pomoč izplačana pred objavo navedenih smernic, in sicer zaradi več razlogov:

(a) družba Air France meni, da ta retroaktivna uporaba novih smernic koristi nepoštenim izvajalcem, saj uzakoni ravnanje, ki ni v skladu s pravili, ki so takrat veljala. Nasprotno pa ta pristop kaznuje izvajalce, ki so spoštovali smernice iz leta 2005 in niso zahtevali javnih sredstev;

(b) družba Air France meni tudi, da je uporaba novih smernic za pomoč za tekoče poslovanje, ki je bila letališčem dodeljena pred začetkom veljavnosti novih smernic, v nasprotju s splošnimi pravnimi načeli in evropsko sodno prakso.

(237) Družba Air France trdi, da bodo nove smernice dale prednost novim izvajalcem v škodo obstoječim izvajalcem. Novim letalskim prevoznikom bodo omogočile, da plačajo samo dodatne stroške, povezane z njihovo dejavnostjo, in s tem diskriminirale obstoječe izvajalce na letališču, ki bodo morali plačati višje pristojbine.

(238) Nazadnje družba Air France poudarja, da je kljub temu, da se v teoriji morda zdi, da je mogoče pogoj nediskriminatornega dostopa do letališke infrastrukture zlahka izpolniti, položaj v praksi precej drugačen, saj so nekateri modeli poslovanja zavestno zapostavljeni.

6.3.2 ZBORNICA

(239) Zbornica se je sklicevala na svoje prejšnje pripombe in predložila analizo razlogov, zakaj bi bile subvencije za opremo, če bi se štele za pomoč za tekoče obratovanje, združljive z določbami iz oddelka 5.1.2 novih smernic, ki omogočajo retroaktivno odobritev pomoči za tekoče poslovanje, ki je bila letališčem izplačana pred začetkom veljavnosti novih smernic.

6.3.3 TRANSPORT & ENVIRONMENT

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

7. **PRIPOMBE FRANCIJE**

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

7.1.1 POGODBA O LETALIŠKIH STORITVAH IZ LETA 2005

(241) Francija poudarja, da pogodba o letaliških storitvah iz leta 2005 zgolj določa letališke pristojbine, ki so javne in se uporabljajo enako za vse letalske prevoznike, ki delujejo na letališču.

(242) V zvezi s pristojbino za parkiranje pravila letališča določajo, da se ta pristojbina plača šele po tem, ko je bilo letalo parkirano na letališču več kot dve uri. Zato Francija meni, da je glede na to, da so postanki letal družbe Ryanair na splošno omejeni na 25 minut, normalno, da se pristojbina za parkiranje temu letalskemu prevozniku ne zaračunava.

(243) Podobno se pristojbina za razsvetljavo zaračuna le, kadar se uporabijo luči (tj. ponoči ali ob slabi vidljivosti). Po navedbah Francije družba Ryanair opravlja lete samo podnevi, ko ne potrebuje luči, zato ji ni treba plačati s tem povezane pristojbine.

7.1.2 PRISTOJBINA ZA CIVILNO LETALSTVO

(244) Francija je predložila dodatne informacije o letališkem davku, ki je opisan v oddelku 4.3.2, in pristojbini za civilno letalstvo.

(245) Pristojbino za civilno letalstvo iz člena 302a K splošnega davčnega zakonika pobira država od letalskih prevoznikov, uporablja pa se za financiranje nekaterih nalog generalnega direktorata za civilno letalstvo, ki se ne financirajo z dajatvami za opravljene storitve. Temelji na številu potnikov ter teži tovora in pošte, ki sta natovorjena pred odhodom iz Francije. Stopnja te pristojbine, ki velja znotraj Skupnosti, je določena v navedenem členu in je enaka po vsej Franciji. Država določi stopnjo pristojbine in tudi pobira to pristojbino, upravljavci letališč pa v tem postopku ne sodelujejo.

7.1.3 POGODBA MED ZBORNICO IN DRUŽBO AMS

(246) V zvezi s pogodbo med zbornico in družbo AMS, ki je podlaga za postopek priglasitve, francoski organi ugotavljajo, da ta pogodba določa, da ima družba AMS izključno dovoljenje za ponujanje storitev trženja na potovalnem spletnem mestu www.ryanair.com. Francija ugotavlja, da to spletno mesto ponuja tudi lete s številnih letališč v Evropi.

(247) Francija poudarja, da je zbornica predložila dokumente, ki so del poslovne ponudbe spletnega mesta www.voyages-sncf.com, ki ponuja storitve, ki se zdijo precej podobne storitvam iz pogodbe z družbo AMS. Cena teh storitev brez davkov je znašala […] EUR, tj. […] EUR z davki, kar se zdi primerljivo s ceno, ki jo je zaračunala hčerinska družba družbe Ryanair.

(248) Francija meni, da bi bilo treba upoštevati tudi druge lastnosti te pogodbe, zlasti:

— njeno petletno obdobje trajanja,

— okoliščine, v katerih je bila sklenjena, zlasti odsotnost predhodnega javnega razpisa v zvezi z nakupom storitev v tržnem sektorju,

— plačilo za te storitve trženja, ki je bilo vnaprej določeno kot enkratno plačilo in ne temelji na statistiki v zvezi s številom obiskov spletnega mesta www.ryanair.com, ter

— klavzule o izključnosti, ki se nanašajo na zagotavljanje pomožnih storitev (najem avtomobila, nastanitev) in ki zagotavljanje teh storitev dovolijo samo podjetjem, s katerimi ima skupina Ryanair sklenjene poslovne pogodbe.

7.2 *KOMENTAR FRANCIJE NA PRIPOMBE, KI SO JIH ZAINTERESIRANE TRETJE STRANI PREDLOŽILE PO ZAČETKU FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE*

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

7.3 *PRIPOMBE, KI JIH JE FRANCIJA PREDLOŽILA PO RAZŠIRITVI FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE*

7.3.1 DOMNEVNA POMOČ, DODELJENA LETALSKIM PREVOZNIKOM

(250) Francija meni, da je treba pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja oceniti skupaj za vsako obravnavano obdobje, da se ugotovi obstoj gospodarske prednosti.

(251) Francija meni tudi, da je treba ravnanje zbornice na splošno, ravnanje zbornice kot upravljavca letališča ter ravnanje države ali drugih javnih organov, ki nadzorujejo upravljavca letališča ali sodelujejo pri njegovem financiranju, oceniti skupaj v smislu njihovih odnosov z družbama Ryanair in AMS, da se lahko opravi preskus zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(252) Vendar Francija poudarja, da premisleki, na katerih temeljijo odločitve javnih organov glede sodelovanja pri določenem financiranju, ne vključujejo zgolj merila donosnosti letališča, temveč širše tudi gospodarske in družbene koristi dejavnosti letališča za regijo, ki jih zasebni udeleženec v tržnem gospodarstvu ne upošteva pri utemeljitvi svojih odločitev.

(253) Francija v zvezi s tem navaja dve študiji zbornice iz let 2005 in 2011 o vplivu prometa, ki ga prinaša družba Ryanair. Ti študiji kažeta pomembne gospodarske koristi za regijo, ki jih je ustvaril letalski prevoznik.

(254) V zvezi s pomisleki, ki jih je Komisija v sklepu o razširitvi postopka izrazila v zvezi z združljivostjo morebitnih ukrepov pomoči, dodeljenih s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2003 in pogodbama iz leta 2005, z notranjim trgom, Francija opozarja, da je te razmere priglasila januarja 2007, da bi sporočila svoje dvome in da bi Komisija sprejela sklep o skladnosti teh morebitnih ukrepov pomoči, dodeljenih s pogodbama iz leta 2005, s pravili Skupnosti o državni pomoči. Francija ne more dokazati združljivosti teh ukrepov.

(255) Francija potrjuje, da dejavnosti letališč, ki jih financira zbornica, pomembno vplivajo na regionalni gospodarski razvoj. Vendar ne more zaključiti, da je to združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU ali pravil o storitvah splošnega gospodarskega pomena.

7.3.2 FINANČNI PRISPEVKI ZA LETALIŠČE

(256) V zvezi z vprašanjem, ali finančni prispevki, ki jih je prejelo letališče Pau, pomenijo državno pomoč, Francija za to letališče in večino drugih enako velikih letališč meni, da naložbene odločitve javnih organov, ki zagotovijo prispevke, ne temeljijo na neposrednih nadomestilih koncesionarja, ampak na gospodarskih in družbenih koristih za regijo, ki nastanejo zaradi dejavnosti letališča.

(257) Francija navaja tudi pravni mehanizem za financiranje nalog, povezanih z varnostjo in zaščito, ki je opisan v oddelku 4.3.2. Meni, da ta mehanizem izključuje kakršno koli prekomerno nadomestilo stroškov, ki jih ustvarijo upravljavci letališč pri opravljanju nalog, povezanih z varnostjo in zaščito, ki so državne naloge. Po mnenju Francije zneski, ki jih plačuje država za pokritje stroškov, povezanih z zaščito (osebje in oprema ali vozila za gašenje požarov, preprečevanje nevarnosti v zvezi s prostoživečimi živalmi, ograje) in varnostjo (osebje in oprema za varnostne preglede potnikov in njihove prtljage), zato ne pomenijo državne pomoči.

7.4 *KOMENTAR FRANCIJE NA PRIPOMBE, KI SO JIH ZAINTERESIRANE TRETJE STRANI PREDLOŽILE PO RAZŠIRITVI FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE*

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

7.5 *PRIPOMBE FRANCIJE GLEDE UPORABE NOVIH SMERNIC V TEM PRIMERU*

(259) Francija ugotavlja, da so nove smernice bolj prilagodljive glede pomoči za tekoče poslovanje kot prejšnje smernice. Meni, da bo njihova retroaktivna uporaba za vse pomoči zato pomenila, da se bodo prejšnje razmere na nekaterih letališčih obravnavale manj strogo.

(260) Vendar Francija ugotavlja, da se bo na podlagi novih smernic pomoč za naložbe ocenjevala strožje kot prej, saj te smernice določajo največje dovoljene intenzivnosti pomoči, ki so odvisne od velikosti letališča.

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

(261) Francija ni odgovorila na pripombe zainteresiranih tretjih strani o uporabi novih smernic v tem primeru.

8. **OCENA**

(262) Za oceno zadevnih ukrepov je treba razlikovati med morebitno pomočjo, dodeljeno letalskim prevoznikom (oddelek 8.1 tega sklepa), in morebitno pomočjo, dodeljeno upravljavcu letališča Pau v obliki finančnih prispevkov (oddelek 8.2 tega sklepa).

8.1 *UKREPI V KORIST LETALSKIH PREVOZNIKOV*

8.1.1 OBSTOJ POMOČI V SMISLU ČLENA 107(1) PDEU

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

(264) Da bi ukrep pomenil državno pomoč, morajo biti izpolnjeni vsi naslednji pogoji: 1. zadevni ukrep se financira iz državnih sredstev in ga je mogoče pripisati državi; 2. ukrep daje gospodarsko prednost; 3. ta prednost je selektivna; 4. zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco in lahko vpliva na trgovino med državami članicami, ter 5. upravičenec je podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, kar pomeni, da opravlja gospodarsko dejavnost.

8.1.1.1 ***Državna sredstva v pogodbah med zbornico in letalskimi prevozniki v obravnavanem obdobju***

(265) Pogodbe o storitvah trženja in letaliških storitvah so bile sklenjene med letalskimi prevozniki na eni strani in zbornico na drugi strani.

(266) Francoska zakonodaja določa, da so gospodarske zbornice javni organi. Glede na sedanjo različico člena L.710-1 trgovinskega zakonika vsak departmajski organ ali zbornica, ki je članica mreže gospodarskih zbornic, v svoji vlogi posredniškega državnega organa deluje kot zastopnik interesov na področju industrije, trgovine in storitev pred javnimi ali tujimi organi. Zbornice delujejo kot posredniki med različnimi zadevnimi deležniki in izvajajo svoje dejavnosti brez poseganja v naloge zastopanja, dodeljene strokovnim ali medstrokovnim organizacijam z veljavnimi zakoni in predpisi, ali naloge, ki jih izvajajo lokalni organi v okviru samostojnega upravljanja. Mreža in vsi departmajski organi ali zbornice, ki so njeni člani, prispevajo h gospodarskemu razvoju, privlačnosti območja in načrtovanju rabe zemljišč ter podpirajo podjetja in njihova združenja z izvajanjem kakršnih koli javnih storitev in nalog splošnega pomena, ki so potrebne za opravljanje navedenih nalog, pod pogoji, določenimi z odlokom.

(267) Ista določba določa naslednje: v ta namen lahko vsak departmajski organ ali zbornica v mreži v skladu z veljavnimi sektorskimi načrti, če je to primerno, izvaja:

„1° naloge splošnega pomena, ki so ji dodeljene z zakoni in predpisi;

2° naloge v zvezi s podporo, mentorstvom, sodelovanjem in svetovanjem osebam, ki ustanavljajo ali prevzemajo podjetja, ter podjetjem na splošno v skladu z veljavnimi zakoni in predpisi konkurenčnega prava;

3° podporo in svetovanje za spodbujanje mednarodnega razvoja podjetij in izvoza njihovih proizvodov, pri tem pa sodeluje s francosko agencijo za mednarodni razvoj podjetij;

4° naloge za spodbujanje začetnega ali stalnega poklicnega izobraževanja, zlasti prek javnih in zasebnih izobraževalnih ustanov, ki jih ustanovi, upravlja ali financira;

5° naloge v zvezi z ustanovitvijo in upravljanjem objektov, zlasti pristaniških in letaliških objektov;

6° profitne naloge, ki ji jih dodeli javni subjekt ali ki so potrebne za izvajanje drugih nalog, ter

7° kakršne koli strokovne ocene, posvetovanja ali raziskave, ki jih zahtevajo javni organi glede vprašanja v zvezi z industrijo, trgovino, storitvami, gospodarskim razvojem, poklicnim izobraževanjem ali načrtovanjem rabe zemljišč, kar pa ne sme posegati v delo, ki ga začne.“

(268) Člen L.710-1 trgovinskega zakonika določa tudi: Združenje francoskih gospodarskih zbornic, regionalne in lokalne

gospodarske zbornice ter medzborniške skupine so javni organi, ki jih nadzoruje država in upravljajo izvoljeni direktorji.

(269) Ta zakonska določba se je v obravnavanem obdobju 2003–2010 spremenila. Vendar so njena temeljna načela ostala enaka. V celotnem navedenem obdobju so gospodarske zbornice, kot je obravnavana zbornica, ostale javni organi, ustanovljeni z zakonom, ki jih upravljajo izvoljeni direktorji in nadzoruje država. Poleg tega je njihov razlog za obstoj in glavni cilj (v skladu s členom L.710-1 trgovinskega zakonika) kot posredniških državnih organov opravljati naloge splošnega pomena, ki so jim dodeljene z zakonom, tj. zlasti zastopati interese na področju industrije, trgovine in storitev pred javnimi organi, podpirati lokalna podjetja, povečevati privlačnost svojih območij ter prispevati k načrtovanju rabe zemljišč na teh območjih. Industrijske in komercialne dejavnosti gospodarskih zbornic so pomožne glede na njihove naloge splošnega pomena in naj bi prispevale k opravljanju teh nalog.

(270) Omeniti je treba tudi, da nacionalni zakoni, zlasti člen L.710-1 trgovinskega zakonika, določajo posebne ureditve financiranja za gospodarske zbornice. Sredstva gospodarskih zbornic so sestavljena predvsem iz davčnih prihodkov (davek za kritje stroškov gospodarskih zbornic, ki je bil uveden s členom 1600 splošnega davčnega zakonika), subvencij ali celo sredstev, ki izhajajo iz izobraževalnih dejavnosti in dejavnosti upravljanja prometne infrastrukture. Zato se gospodarskim zbornicam pri kritju stroškov ni treba zanašati izključno na komercialne prihodke. To podpira ugotovitev, da so industrijske in komercialne dejavnosti gospodarskih zbornic pomožne glede na njihove naloge splošnega pomena in da je namen teh dejavnosti prispevati k izvajanju navedenih nalog.

(271) Francija je potrdila to ugotovitev v zvezi z zbornico, saj je navedla, da je Gospodarska zbornica Pau-Béarn kot pravni zastopnik interesov 13 000 lokalnih podjetij njihov predstavnik pred lokalnimi in javnimi organi. Francija je navedla tudi, da je upravljanje letališča Pau-Pyrénées v okviru teh nalog povsem smiselno, saj je to letališče orodje za rast in razvoj gospodarske dejavnosti na območju zbornice Pau-Béarn. Francija je torej potrdila, da imajo gospodarske zbornice zakonito nalogo splošnega pomena, ki je med drugim povezana z gospodarskim razvojem in povečanjem privlačnosti njihovih območij. Meni, da navedene določbe kažejo tudi, da upravljanje letaliških objektov nedvomno spada v okvir te naloge.

(272) Francija je dodala, da gospodarske zbornice redno izvajajo in financirajo dejavnosti lobiranja, da bi izboljšale privlačnost svojih območij in spodbudile nove možnosti. Navedla je, da izvajajo tudi posebne dejavnosti za spodbujanje turizma prek sodelovanja v različnih regionalnih in departmajskih strukturah na tem področju, zlasti prek regionalnih in departmajskih odborov za turizem, ki so predvideni v členih L.131-4 in L.132-3 turističnega zakonika. Poleg tega je navedla, da politika razvoja privlačnosti območja zahteva vrsto hkratnih ukrepov za pritegnitev kapitala, trgov, podjetij, nadarjenih posameznikov, študentov in turistov, ki bodo podprli lokalna podjetja in regijo, ta privlačnost pa ima tudi mednarodno razsežnost. Francija je potrdila, da lahko nizkocenovni letalski prevozniki s svojimi spletnimi mesti prispevajo k tej politiki. Nazadnje je Francija navedla, da prebivalci regije zahtevajo nove rute, pestro ponudbo in, natančneje, nizkocenovne lete, da bi lahko lažje potovali po Evropi po nižji ceni.

(273) Te izjave jasno potrjujejo, da sta glavni razlog za obstoj zbornice in njen cilj delovati v interesu lokalnih podjetij na splošno ter prispevati h gospodarskemu razvoju in privlačnosti območja, kar velja za vse gospodarske zbornice. Navedene izjave Francije kažejo tudi, da gospodarska zbornica, kot je zbornica Pau-Béarn, komercialnih dejavnosti, kot je upravljanje letališča Pau, ne izvaja zaradi donosnosti, ampak kot nujno protiutež nalogam splošnega pomena, ki so temu organu dodeljene z zakonom. Kot je navedeno v uvodni izjavi 142, je zbornica po lastnem mnenju neprofitni javni organ.

(274) Ob upoštevanju vsega navedenega je treba gospodarske zbornice, kot je zbornica Pau-Béarn, obravnavati kot javne organe, za vse njihove odločitve pa je treba tako kot za odločitve vlade ali lokalnih organov šteti, da je zanje „odgovorna država“ v smislu sodne prakse na področju državne pomoči ([34]), pri čemer sredstva zbornic pomenijo državna sredstva ([35]). V zvezi s tem ni pomembno, da gospodarske zbornice upravljajo osebe, ki jih izvolijo trgovci ter vodje in predstavniki podjetij, in ne uradniki, ki jih imenujejo drugi javni organi. Čeprav nacionalne parlamente volijo vsi državljani, ki imajo volilno pravico, spadajo med upravne organe vsake demokratične države in je za njihove odločitve nujno odgovorna država.

([34]) Glej na primer sodbo v zadevi C-303/88, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1991, str. I-1433, točka 11, in sodbo v zadevi T-358/94, Compagnie Nationale Air France proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1996, str. II-2109, točke 58–61.

([35]) V zvezi s tem glej Odločbo Komisije z dne 14. julija 2004 v zadevi C 25/2004 – Nemčija – DVB-T v Berlinu-Brandenburgu, uvodna izjava 20.

(275) Položaj gospodarskih zbornic je torej drugačen od položaja javnih podjetij, v zvezi s katerimi je Sodišče v sodbi Stardust Marine ([36]) navedlo: „Čeprav lahko država nadzira neko javno podjetje in ima prevladujoč vpliv na njegovo poslovanje, ni mogoče samodejno sklepati, da se tak nadzor v konkretnem primeru dejansko izvaja. Javno podjetje lahko glede na stopnjo samostojnosti, ki mu jo omogoča država, ravna bolj ali manj neodvisno […] Zato zgolj dejstvo, da je javno podjetje pod državnim nadzorom, ne zadošča, da bi se ukrepi tega podjetja, kot so obravnavani ukrepi finančne podpore, pripisali državi. Poleg tega je treba preveriti, ali so javni organi kakor koli sodelovali pri sprejetju navedenih ukrepov".

(276) V primeru ukrepa javnega podjetja, ki je bilo ustanovljeno za opravljanje gospodarske dejavnosti, je treba ugotoviti, ali so javni organi, ki nadzorujejo to podjetje, na primer zaradi kapitalskega deleža, ki ga imajo v tem podjetju, sodelovali pri sprejetju zadevnega ukrepa. Položaj gospodarske zbornice je drugačen, saj je tak organ del javne uprave ali „posredniški državni organ" ali „javni organ", torej je organ javnega sektorja, ustanovljen z zakonom za zadovoljitev splošnih interesov. Da se določi, ali je odločitev gospodarske zbornice mogoče pripisati državi, zato ni treba ugotoviti, ali je drug javni organ (na primer država v strogem pomenu, občina ali drugi lokalni organi) sodeloval pri sprejetju zadevne odločitve. V resnici taka odločitev nujno izpolnjuje merilo pripisa odgovornosti.

(277) Komisija je v preteklosti uporabila ta pristop v svoji praksi odločanja. V zvezi z gospodarsko zbornico departmaja Var je Komisija navedla, da zaradi njenega statusa javnega organa v skladu s francosko zakonodajo zbornica svojo dejavnost opravlja na določenem gospodarskem območju, jo upravljajo izvoljeni člani in pobira davke, ki jih plačajo podjetja, vpisana v poslovni register, zato spada v kategorijo „javnih oblasti" v smislu Direktive Komisije 2000/52/ES ([37]). Zato ni treba ugotoviti, ali je ukrep mogoče pripisati državi v smislu sodne prakse iz zadeve Stardust Marine ([38]).

(278) Zbornica nasprotuje trditvi, da je pogodbe, zajete v formalnem postopku preiskave, mogoče pripisati državi, saj zanika, da država in lokalni organi sodelujejo pri njenem odločanju. Ob upoštevanju zgoraj navedenega se zdi, da ta trditev zbornice ne vzdrži, saj je zbornica javni organ, čigar odločitve je vsekakor mogoče pripisati državi v smislu sodne prakse na področju državne pomoči, ne glede na vlogo, ki jo imajo drugi organi pri njenem odločanju. Iz istih razlogov je trditev zbornice, da nadzor države ne pomeni podrejenosti, prav tako neutemeljena. Kot je bilo že poudarjeno v uvodni izjavi 273, se je zbornica v svojih pripombah o sklepu o začetku postopka predstavila kot neprofitni javni organ, s čimer je potrdila trditev Komisije, da je zbornica organ javnega sektorja in da je vse njene odločitve mogoče pripisati državi, ne da bi bilo treba ugotoviti, ali so pri sprejetju navedenih odločitev sodelovali drugi javni organi.

(279) Pripombe družbe Ryanair v zvezi s tem so vsebinsko podobne pripombam zbornice. Družba Ryanair je trdila zlasti, da bi morala Komisija merilo pripisa odgovornosti proučiti na podlagi ocene sodelovanja „javnih organov" pri sprejetju odločitev zbornice v zvezi z družbama Ryanair in AMS. Družba Ryanair se je sklicevala tudi na mnenje Državnega sveta, ki kaže, da so gospodarske zbornice neodvisne od države v strogem pomenu. Glede na to mnenje dejstvo, da gospodarske zbornice odgovarjajo državi, kolikor morajo vsi javni organi tehnično odgovarjati pravni osebi, samo po sebi ne pomeni podrejenosti. V zvezi s tem družba Ryanair trdi, da država (v strogem pomenu) sodeluje samo pri nekaterih odločitvah zbornice, o katerih je obveščena šele naknadno. Zaradi vseh navedenih razlogov je ta trditev neutemeljena, saj ni treba ugotoviti, ali pri odločanju zbornice poleg zbornice same sodelujejo tudi drugi javni organi.

(280) Trditev zbornice, da letališče Pau upravlja v skladu s pravili zasebnega prava, je prav tako neutemeljena, saj je obravnavane ukrepe sprejel javni organ, zato je zanje nujno odgovorna država ([39]).

([36]) Glej sodbo v zadevi C-482/99, Francoska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 2002, str. I-4397, točka 52.

([37]) Direktiva Komisije 2000/52/ES z dne 26. julija 2000 o spremembah Direktive 80/723/EGS o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji (UL L 193, 29.7.2000, str. 75)

([38]) Glej Odločbo Komisije z dne 22. junija 2006 v zadevi N 563/05 – Francija – Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres, uvodna izjava 16.

([39]) Poleg tega Komisija poudarja, da se za namene uporabe pravil o državni pomoči ne bi smelo razlikovati med zbornico in njeno posebno službo, ki upravlja letališče Pau, saj ta služba nima lastne pravne osebnosti, ločene od zbornice, in je zgolj člen v verigi služb zbornice, ki se ne odloča neodvisno, razen v zvezi z vsakodnevnim upravljanjem letališča. V skladu s tem je različne pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja, zajete v formalnem postopku preiskave, podpisal predsednik zbornice na podlagi pooblastila skupščine zbornice. Poleg tega niti Francija niti tretje strani niso trdile, da bi bilo treba ukrepe, zajete v formalnem postopku preiskave, pripisati izključno tej službi.

(281) Zaključna ugotovitev je, da je različne pogodbe, zajete v tej oceni, mogoče pripisati državi in da vključujejo uporabo državnih sredstev.

8.1.1.2 ***Selektivna prednost za družbe Ryanair, AMS in Transavia v pogodbah z zbornico v obravnavanem obdobju***

(282) Za presojo, ali državni ukrep pomeni pomoč, je treba ugotoviti, ali je upravičeno podjetje dobilo gospodarsko prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobilo ([40]).

(283) Za to oceno je treba za obravnavane ukrepe uporabiti preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu. To vključuje presojo, ali bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki deluje namesto zbornice in ga motivirajo obeti za dobiček, sklenil podobne pogodbe.

(284) Da bi se ta preskus pravilno izvedel, je treba najprej odgovoriti na več splošnih vprašanj, zlasti naslednjih:

— Ali je treba pogodbo o storitvah trženja in pogodbo o letaliških storitvah, ki sta bili sklenjeni na isti dan, analizirati ločeno ali skupaj ([41])?

— Ali bi bilo treba pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbe o storitvah trženja za zbornico šteti, da je ravnala kot upravljavec letališča Pau ali kot javni organ, ki je kupil storitve trženja v okviru svojih nalog za lokalni gospodarski razvoj, ne glede na njegovo vlogo upravljavca letališča?

— Kakšne koristi bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki deluje namesto zbornice, pričakoval od pogodb o storitvah trženja?

— Kakšen pomen ima primerjava pogojev pogodb o letaliških storitvah, zajetih v formalnem postopku preiskave, z letališkimi pristojbinami, ki se zaračunavajo na drugih letališčih, za namene uporabe preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu?

(285) Po pridobitvi odgovorov na ta vprašanja bo Komisija preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabila za različne obravnavane ukrepe.

Skupna analiza pogodb o letaliških storitvah in pogodb o storitvah trženja

(286) V sklepu o razširitvi postopka je Komisija menila, da je treba dve vrsti pogodb, zajetih v formalnem postopku preiskave, in sicer pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja, analizirati skupaj za vsako obravnavano obdobje in v času sklenitve posamezne pogodbe. Ta pristop vključuje zlasti obravnavo vsakega sklopa spodaj navedenih pogodb, ki jih je sklenila zbornica, kot enega ukrepa:

— pogodba o letaliških storitvah, sklenjena 30. junija 2005 z družbo Ryanair, in pogodba o storitvah trženja, sklenjena na isti dan z družbo AMS, v zvezi z ruto Pau–London Stansted,

— pismo zbornice družbi Ryanair z dne 25. septembra 2007, s katerim so bili pogoji pogodbe o letaliških storitvah z dne 30. junija 2005 razširjeni na ruto Pau–Charleroi ([42]), in pogodba o storitvah trženja, sklenjena na isti dan z družbo AMS,

— pismo zbornice družbi Ryanair z dne 17. marca 2008, s katerim so bili pogoji pogodbe o letaliških storitvah z dne 30. junija 2005 razširjeni na ruto Pau–Bristol, in pogodba o storitvah trženja, ki je bila sklenjena 31. marca 2008 z družbo AMS v zvezi z isto ruto,

([40]) Glej zlasti sodbo z dne 29. aprila 1999 v zadevi C-342/96, Kraljevina Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. I-2459, točka 41.

([41]) To vprašanje ne velja za pogodbo, ki jo je zbornica 23. januarja 2006 sklenila z družbo Transavia in zajema tako letališke storitve kot storitve trženja, ali za pogodbo, ki jo je zbornica 28. januarja 2003 sklenila z družbo Ryanair ter prav tako vsebuje določbe o letaliških storitvah in storitvah trženja.

([42]) Ta vrsta pisma se lahko primerja s pogodbo o letaliških storitvah, saj navaja pogoje v zvezi z določanjem letaliških pristojbin in storitvami zemeljske oskrbe. V nadaljnjem besedilu je to pismo vključeno med akte, imenovane „pogodbe o letaliških storitvah“.

— pismo zbornice družbi Ryanair z dne 16. junija 2009, s katerim so bili pogoji pogodbe o letaliških storitvah z dne 30. junija 2005 razširjeni na ruto Pau–Bristol, in pogodba o storitvah trženja, sklenjena na isti dan z družbo AMS v zvezi z isto ruto, ter

— pogodba o storitvah trženja, sklenjena 28. januarja 2010 z družbo AMS v zvezi z rutami Pau–London, Pau–Charleroi in Pau–Beauvais. Vzporedno s to pogodbo o storitvah trženja uradno ni bila podpisana nobena pogodba o letaliških storitvah. Vendar je mogoče prepoznati „implicitno“ pogodbo o letaliških storitvah. Ta implicitna pogodba izhaja iz splošnih letaliških pristojbin, ki so bile sprejete po razpravah v ekonomskem svetovalnem odboru letališča, in pristojbin za storitve zemeljske oskrbe, ki so bile predvidene v pogodbi o letaliških storitvah z dne 30. junija 2005 in so se še naprej uporabljale za družbo Ryanair za tri rute, opisane v pogodbi o storitvah trženja ([43]). Francija je dejansko navedla, da pogodba o letaliških storitvah z dne 30. junija 2005 po izteku 30. junija 2010 ni bila obnovljena in da so se po tem za družbo Ryanair še naprej uporabljale pristojbine, ki jih je sprejel ekonomski svetovalni odbor letališča za regulirane pristojbine, in pristojbine, predvidene v pogodbi z dne 30. junija 2005 za storitve zemeljske oskrbe.

(287) Francija je navedla, da se strinja s pristopom, uporabljenim v sklepu o razširitvi postopka, po katerem se pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja, ki so bile sklenjene na isti dan, analizirajo skupaj. Na drugi strani imajo nekatere zainteresirane tretje strani, zlasti zbornica in družba Ryanair, pomisleke glede tega pristopa, saj menijo, da bi bilo treba pogodbe o storitvah trženja analizirati ločeno.

(288) Vendar zabeležena dejstva potrjujejo, da je pristop, ki je bil uporabljen v sklepu o razširitvi postopka in ga je Francija odobrila, utemeljen. To je jasno v primeru družbe Transavia in pogodbe, sklenjene z družbo Ryanair leta 2003, kjer so storitve trženja in letališke storitve predmet ene same pogodbe. Zaradi razlogov iz uvodnih izjav 289 do 313 to velja tudi za druge pogodbe, sklenjene z družbama Ryanair in AMS.

(289) Vsaka pogodba o storitvah trženja je bila podpisana skoraj istočasno kot pogodba o letaliških storitvah. Ti dve vrsti pogodb sta bili vsakič podpisani na isti dan, razen v primeru pogodbe o storitvah trženja z dne 31. marca 2008, ki pa je bila podpisana kmalu (14 dni) po podpisu pogodbe o letaliških storitvah za ruto Pau–Bristol, na katero se je nanašala tudi pogodba o storitvah trženja.

(290) Poleg tega so ti dve vrsti pogodb sklenile iste pogodbenice. Družba AMS je pravzaprav hčerinska družba v stoodstotni lasti družbe Ryanair, upravljata pa jo dva vodstvena delavca družbe Ryanair ([44]). Zato družbi Ryanair in AMS tvorita en gospodarski subjekt, saj družba AMS deluje v interesu družbe Ryanair in je pod njenim nadzorom, dobički družbe AMS pa se prenesejo na družbo Ryanair v obliki dividend ali povečanja vrednosti družbe. Poleg tega, kot je opisano v nadaljevanju, so različne pogodbe o storitvah trženja povezane z opravljanjem letov družbe Ryanair na določenih rutah z letališča Pau. Pogodbe o storitvah trženja dejansko navajajo, da temeljijo na obvezi družbe Ryanair, da bo opravljala lete na teh rutah, in so bile poleg tega sklenjene na isti dan kot pogodbe o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair za iste rute. Zato dejstvo, da je zbornica pogodbe o storitvah trženja sklenila z družbo AMS in ne z družbo Ryanair, ne more preprečiti, da bi se pogodba o storitvah trženja in pogodba o letaliških storitvah, ki sta bili podpisani na isti dan, obravnavali kot ena transakcija, zlasti za namene analize teh pogodb v okviru preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, in da bi se družbi Ryanair in AMS v okviru te analize obravnavali kot en gospodarski subjekt.

(291) Nazadnje veliko drugih dejstev, ki so navedena v uvodnih izjavah 292 do 313 za posamezne pogodbe, razkriva dodatne tesne povezave med posameznimi pogodbami o storitvah trženja na eni strani in pogodbami o letaliških storitvah, podpisanih na isti dan, na drugi strani.

(292) V skladu s tem je bila pogodba o storitvah trženja z dne 30. junija 2005 sklenjena za pet let, tako kot pogodba o letaliških storitvah, ki je bila sklenjena na isti dan in s katero se je družba Ryanair zavezala, da bo vsak dan opravljala lete na ruti London–Pau. Poleg tega pogodba o storitvah trženja vzpostavlja jasno povezavo med sabo in storitvami letalskega prevoza, zajetimi v pogodbi o letaliških storitvah: „Ta pogodba temelji na obvezi družbe Ryanair, da bo vsak dan opravljala lete na ruti med letališčema Pau in London Stansted“. To besedilo nedvoumno kaže, da pogodba o storitvah trženja zelo verjetno ne bi obstajala, če družba Ryanair ne bi delovala na ruti, na katero se nanaša pogodba o letaliških storitvah.

([43]) Glede na to pogodbo o storitvah trženja se je družba Ryanair zavezala, da bo opravljala lete na teh treh rutah pod pogoji, določenimi v tej isti pogodbi.

([44]) Glej poročilo regionalne računovodske zbornice Akvitanije o zbornici Pau-Béarn, navedeno v uvodni izjavi 72, ki zaključuje zlasti, da je družba AMS zgolj veja družbe Ryanair, ki jo upravljata dva vodstvena delavca te družbe.

(293) V preambuli pogodbe o storitvah trženja z dne 30. junija 2005 je navedeno tudi, da je „[... družba Airport Marketing Services Limited] zaradi tehničnih razlogov edina družba, ki lahko izvaja promocijo regije Pau-Béarn prek izvirnega in ekskluzivnega spletnega mesta www.ryanair.com, da bi zagotovila rezervacije vozovnic za lete družbe Ryanair v Pau“. To besedilo potrjuje, da glavni cilj pogodbe o storitvah trženja ni promovirati regijo Pau-Béarn na splošno, ampak, natančneje, povečati prodajo vozovnic za lete družbe Ryanair v Pau prek promocije te regije.

(294) Poleg tega storitve, ki naj bi jih zagotovila družba AMS, glede na pogodbo o storitvah trženja vključujejo objavo sporočil in povezav na strani, posvečeni destinaciji Pau, na spletnem mestu družbe Ryanair ter objavo povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški domači strani istega spletnega mesta. Vendar je stran, posvečena destinaciji Pau, na spletnem mestu družbe Ryanair ciljno usmerjena zlasti na ljudi, ki so se že odločili za let z družbo Ryanair v Pau ali o tem razmišljajo. Domača stran spletnega mesta je vsekakor usmerjena na precej širše občinstvo, vendar je v pogodbi o storitvah trženja zajeta samo angleška različica te domače strani. To nadalje kaže, da so storitve trženja v bistvu namenjene promociji letov družbe Ryanair na ruti Pau–London, v manjši meri pa promociji potovanj v Pau in njegovo regijo. Če bi bile namenjene promociji mesta Pau in njegove regije, usmerjeni na vse turiste in poslovne potnike, ki bi jih lahko regija zanimala, bi zbornica po vsej verjetnosti zahtevala, da se povezava na spletno mesto po njeni izbiri objavi na vseh različicah ali vsaj več različicah domače strani spletnega mesta družbe Ryanair in ne samo na angleški različici.

(295) Nazadnje, pogodba o storitvah trženja z dne 30. junija 2005 določa: „Če se kateri koli od materialnih pogojev trgovanja, vključno s številom potnikov, ki letijo na letališče zaradi te pogodbe, po sklenitvi te pogodbe bistveno spremeni, bosta pogodbenici v dobri veri spremenili pogodbo, da bo upoštevala tako spremembo“. Število potnikov na dohodnih letih je torej predstavljeno kot „materialni pogoj trgovanja“ pogodbe o storitvah trženja, kar spet potrjuje, da storitve trženja niso namenjene predvsem promociji potovanj v Pau in njegovo regijo na splošno, ampak, natančneje, povečanju števila potnikov na letih družbe Ryanair v Pau.

(296) Podobne elemente je mogoče najti v drugih pogodbah o storitvah trženja. Pogodba o storitvah trženja z dne 25. septembra 2007 je bila sklenjena za pet let, kar se ujema z obdobjem, za katerega je zbornica v svojem pismu družbi Ryanair z istega dne podaljšala pogoje pogodbe o letaliških storitvah z dne 30. junija 2005 za ruto Pau–Charleroi. Poleg tega pogodba o storitvah trženja določa: „Ta pogodba temelji na obvezi družbe Ryanair, da bo na ruti med letališčema PAU in CHARLEROI opravljala tedenske lete (3 lete na teden) za vsako polno leto delovanja, razen v primeru višje sile. Zato lahko zbornica z oglaševanjem poslovnih in turističnih zanimivosti mesta PAU BEARN in njegove regije doseže veliko turistov in poslovnih potnikov, ki obiščejo spletno mesto www.ryanair.com, ter v PAU BEARN privabi več potnikov iz BELGIJE z visoko kupno močjo“.

(297) V preambuli pogodbe je navedeno tudi, da je „[... družba Airport Marketing Services] edina družba, ki lahko doseže veliko število potencialnih potnikov družbe Ryanair za namene promocije turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji“. To besedilo potrjuje, da glavni cilj pogodbe ni promovirati potovanja v regijo Pau-Béarn na splošno, ampak, natančneje, povečati prodajo vozovnic za lete družbe Ryanair na ruti Charleroi–Pau.

(298) Poleg tega storitve, ki jih zagotovi družba AMS, glede na pogodbo o storitvah trženja vključujejo objavo povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na belgijski in nizozemski domači strani spletnega mesta družbe Ryanair. Storitve trženja torej niso usmerjene na ljudi, ki bi jih bilo morda mogoče prepričati, da preživijo nekaj časa v mestu Pau ali njegovi regiji, ampak zlasti na ljudi, ki se bodo najverjetneje odločili za lete družbe Ryanair med letališčema Charleroi in Pau, in sicer na prebivalce Belgije in Nizozemske.

(299) Pogodba o storitvah trženja z dne 31. marca 2008 je bila sklenjena za obdobje od 16. maja do 13. septembra 2008, kar sovpada z obdobjem, za katerega se je družba Ryanair obvezala, da bo opravljala lete na ruti v Bristol, kot kaže naslednje besedilo iz navedene pogodbe: „Ta pogodba temelji na obvezi družbe Ryanair, da bo na ruti med letališčema PAU in BRISTOL opravljala tedenske lete (3 lete na teden) od 16. maja 2008 do 13. septembra 2008, kar velja za eno leto delovanja, razen v primeru višje sile. Zato lahko zbornica z oglaševanjem poslovnih in turističnih zanimivosti mesta PAU BEARN in njegove regije doseže veliko turistov in poslovnih potnikov, ki obiščejo spletno mesto www.ryanair.com, ter v PAU BEARN privabi več potnikov iz VELIKE BRITANIJE z visoko kupno močjo“ ([45]).

([45]) Prevod izvirnega angleškega besedila.

(300) V preambuli pogodbe je navedeno tudi, da je „[... družba Airport Marketing Services] edina družba, ki lahko doseže veliko število potencialnih potnikov družbe Ryanair za namene promocije turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji“ ([46]). Poleg tega storitve, ki jih zagotovi družba AMS, glede na pogodbo o storitvah trženja vključujejo objavo povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški domači strani spletnega mesta družbe Ryanair.

(301) Pogodba o storitvah trženja z dne 16. junija 2009 je bila sklenjena za obdobje od 1. aprila do 24. oktobra 2009, kar sovpada z obdobjem, za katerega se je družba Ryanair obvezala, da bo opravljala lete na ruti Pau–Bristol, kot kaže naslednje besedilo iz navedene pogodbe: „Ta pogodba temelji na obvezi družbe Ryanair, da bo na ruti med letališčema PAU in BRISTOL opravljala tedenske lete (2 leta na teden) od 1. aprila 2009 do 24. oktobra 2009, razen v primeru višje sile, za eno leto delovanja, kar pomeni 60 predvidenih letov za cel vozni red za leto 2009. Zato lahko zbornica z oglaševanjem poslovnih in turističnih zanimivosti mesta PAU BEARN in njegove regije doseže veliko turistov in poslovnih potnikov, ki obiščejo spletno mesto www.ryanair.com, ter v PAU BEARN privabi več potnikov iz VELIKE BRITANIJE z visoko kupno močjo“.

(302) V preambuli pogodbe je navedeno tudi, da je „[... družba Airport Marketing Services] edina družba, ki lahko doseže veliko število potencialnih potnikov družbe Ryanair za namene promocije turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji“. Poleg tega storitve, ki jih zagotovi družba AMS, glede na pogodbo o storitvah trženja vključujejo objavo povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški domači strani spletnega mesta družbe Ryanair.

(303) Pogodba o storitvah trženja z dne 28. januarja 2010 je določala, da bo veljala eno leto od začetka opravljanja storitev letalskega prevoza, v zvezi s katerimi se je družba Ryanair glede na člen 1 iste pogodbe zavezala, da jih bo opravljala z letališča Pau v London, Charleroi in Beauvais. Ta določba sama po sebi kaže jasno povezavo med pogodbo o storitvah trženja in temi storitvami letalskega prevoza. Poleg tega člen 1 pogodbe o storitvah trženja določa:

„Ta pogodba temelji na obvezi družbe Ryanair, da bo uvedla in opravljala lete na rutah med:

— letališčema PAU in LONDON Stansted od 30. marca 2010, in sicer bo celo leto opravljala tri lete na teden ...

— letališčema PAU in CHARLEROI od 30. marca 2010, in sicer bo opravljala tri lete na teden v okviru poletnega voznega reda ...

— letališčema PAU in BEAUVAIS od aprila 2010, in sicer bo opravljala tri lete na teden v okviru poletnega voznega reda ...

Zato lahko zbornica z oglaševanjem poslovnih in turističnih zanimivosti mesta PAU in njegove regije doseže veliko turistov in poslovnih potnikov, ki obiščejo spletno mesto www.ryanair.com, ter na dohodne lete na letališče privabi več potnikov z visoko kupno močjo“ ([47]).

(304) V preambuli pogodbe je navedeno tudi, da je „[... družba Airport Marketing Services] edina družba, ki lahko doseže veliko število potencialnih potnikov družbe Ryanair za namene promocije turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji“ ([48]). Poleg tega pogodba iz leta 2010 enako kot pogodba o storitvah trženja iz leta 2005 določa, da storitve, ki jih mora zagotoviti družba AMS, vključujejo objavo sporočil in povezav na strani, posvečeni destinaciji Pau, na spletnem mestu družbe Ryanair ter objavo povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na (i) angleški domači strani spletnega mesta družbe Ryanair za ruto v London, (ii) belgijski in nizozemski domači strani spletnega mesta družbe Ryanair za ruto v Charleroi ter (iii) francoski domači strani spletnega mesta družbe Ryanair za ruto v Beauvais. Nazadnje pogodba določa, da bo prenehala veljati brez odgovornosti katere koli pogodbenice, če se storitve letalskega prevoza v London, Charleroi in Beauvais, kot so opredeljene v členu 1, ne napovejo ali začnejo izvajati do februarja 2010. Ta določba torej vzpostavlja dodatno povezavo med pogodbo o storitvah trženja ter leti družbe Ryanair v London, Charleroi in Beauvais.

([46]) Glej opombo 45.
([47]) Glej opombo 45.
([48]) Glej opombo 45.

(305) Ti elementi različnih pogodb o storitvah trženja kažejo, da so storitve trženja, predvidene v teh pogodbah, v smislu njihovega trajanja in narave tesno povezane s storitvami letalskega prevoza družbe Ryanair, ki so opredeljene v pogodbah o storitvah trženja in zajete v ustreznih pogodbah o letaliških storitvah. V pogodbah o storitvah trženja je celo navedeno, da temeljijo na obvezi družbe Ryanair, da bo izvajala zadevne storitve prevoza. Storitve trženja so usmerjene zlasti na tiste osebe, ki bodo verjetno uporabile storitve prevoza družbe Ryanair, ki so zajete v pogodbah o storitvah trženja, torej je glavni cilj storitev trženja promovirati te storitve prevoza, še zdaleč pa niso namenjene temu, da bi na splošno in v enaki meri povečale število turistov in poslovnih potnikov, ki potujejo v mesto Pau in njegovo regijo.

(306) Zato so pogodbe o storitvah trženja neločljivo povezane s pogodbami o letaliških storitvah, katerih vsebino ponavljajo, in s storitvami letalskega prevoza, ki so njihov namen. Dejstva, navedena v uvodnih izjavah 286 do 305, kažejo tudi, da pogodbe o storitvah trženja ne bi bile sklenjene, če ne bi bilo zadevnih rut (in torej povezanih pogodb o letaliških storitvah). Kot je navedeno v uvodnih izjavah 286 do 305, je v pogodbah o storitvah trženja izrecno navedeno, da temeljijo na obvezi družbe Ryanair, da bo delovala na določenih rutah. Določajo tudi storitve trženja, ki so v bistvu namenjene promociji navedenih rut.

(307) Glede na to je trditev zbornice, da bi bilo treba ti dve vrsti pogodb analizirati ločeno, ker imata različne namene, neutemeljena. Dejansko je na podlagi zgoraj navedenega jasno, da pogodbe o storitvah trženja skupaj s pogodbami o letaliških storitvah tvorijo sestavni del poslovnega odnosa med družbo Ryanair in zbornico v zvezi z delovanjem na navedenih rutah, ki so zajete v teh dveh vrstah pogodb.

(308) Poleg tega se zdi, da zbornica pred sklenitvijo obravnavanih pogodb o storitvah trženja ni organizirala javnega razpisa, ki bi bil odprt za vse družbe, ki ponujajo take storitve ([49]), in se ni posvetovala z različnimi potencialnimi ponudniki, da bi primerjala njihove ponudbe. Bolj na splošno, zbornica v zvezi z izvajanjem zadevnih storitev trženja ni razmislila o nobenem drugem ponudniku, razen o obravnavanih letalskih prevoznikih ali njihovih hčerinskih družbah. To potrjuje tesno povezavo med pogodbami o storitvah trženja in rutami z letališča Pau, na katerih je delovala družba Ryanair, v smislu njihove odvisnosti. Če bi bile pogodbe o storitvah trženja res neodvisne od pogodb o letaliških storitvah, se zbornica po vsej verjetnosti ne bi posvetovala samo z družbo AMS, ampak tudi z drugimi ponudniki, zlasti glede na to, da je zbornica javni organ, ki redno uporablja konkurenčne postopke oddaje javnih naročil.

(309) Poleg tega se zdi, da je bila sklenitev vseh pogodb o letaliških storitvah odvisna od sklenitve pogodb o storitvah trženja.

(310) Francija je navedla, da sta bili pogodbi iz leta 2005 (pogodba o letaliških storitvah in pogodba o storitvah trženja z dne 30. junija 2005) tesno povezani ([50]), čeprav sta bili pravno neodvisni, ter da ni mogoče zanikati tesne povezave med pogodbo o letaliških storitvah, sklenjeno z družbo Ryanair, in pogodbo o storitvah trženja, sklenjeno z družbo AMS, ki je hčerinska družba v stoodstotni lasti družbe Ryanair ([51]). Zaradi velike podobnosti med pogodbama iz leta 2005 in pogodbami, ki so bile z družbama Ryanair in AMS sklenjene pozneje, je mogoče navedene pripombe Francije zlahka uporabiti tudi za te poznejše pogodbe.

(311) Francija je v dopisu z dne 30. maja 2011 navedla tudi, da je bila zbornica napeljana k sklenitvi pogodb z dne 30. junija 2005. V tem dopisu je nadalje poudarila, da se je po izteku pogodbe z družbo AMS, ki ni bila podaljšana, družba Ryanair brez predhodnega pisnega obvestila zbornici odločila, da po koncu poletne letalske sezone IATA 2011 (po aprilu 2011) ne bo podaljšala pogodbe v zvezi s svojimi leti na letališče Pau-Pyrénées. To kaže, da družba Ryanair vsaj v nekaterih primerih ne bi privolila v delovanje na ruti in plačevanje splošnih pristojbin letališča, če upravljavec letališča ne bi sklenil pogodbe o storitvah trženja z družbo AMS.

(312) CRC je na ta pristop opozorila v svojem poročilu z dne 5. januarja 2007 ([52]).

([49]) Razen neuspešnega oglasa v reviji Air & Cosmos (glej uvodno izjavo 132).
([50]) Dopis francoskih organov z dne 13. julija 2007.
([51]) Dopis francoskih organov z dne 30. maja 2011.
([52]) Poročilo navaja, da je ta pogodba o storitvah dejansko finančna pomoč družbi Ryanair in da je nezakonita, saj ta pomoč ni bila predhodno priglašena Komisiji. Navaja tudi, da je gospodarska zbornica uporabila nov pravni okvir, da bi se izognila učinkom sklepa upravnega sodišča (v katerem je sodišče sklenilo, da pogodba z družbo Ryanair iz leta 2003 pomeni nezakonito državno pomoč).

(313) Na podlagi zgoraj navedenega je jasno, da je vsaka pogodba o storitvah trženja neločljivo povezana s pogodbo o letaliških storitvah, na kateri temelji, in s slednjo tvori eno transakcijo ter da posamezna pogodba o storitvah trženja po vsej verjetnosti ne bi bila sklenjena, če ne bi bilo ustrezne pogodbe o letaliških storitvah in rut, na katere se ti dve pogodbi nanašata. Zato je treba vsako pogodbo o storitvah trženja in pogodbo o letaliških storitvah, ki sta bili sklenjeni na isti dan, analizirati kot en ukrep, da se ugotovi, ali ta pogodba pomeni državno pomoč.

Uporaba preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za zbornico v zvezi s pogodbami o storitvah trženja

(314) Za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi s pogodbami o storitvah trženja je treba opredeliti hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki se bo uporabil za analizo ravnanja zbornice.

(315) Eden od možnih pristopov je, da se šteje, da je zbornica pogodbe o storitvah trženja sklenila kot upravljavec letališča ([53]), in se s tem njeno ravnanje primerja z ravnanjem hipotetičnega upravljavca letališča, ki ga motivirajo obeti za dobiček.

(316) Drugi pristop je, da se šteje, da je zbornica ravnala kot javni organ, odgovoren za izvajanje nalog splošnega pomena, v tem primeru za gospodarski razvoj mesta Pau in njegove regije, ter da je te storitve trženja kupila, da bi dosegla cilj navedenih nalog, ne glede na njeno vlogo upravljavca letališča Pau. V okviru tega drugega pristopa je treba v skladu s sodno prakso preveriti, ali zadevne storitve zadovoljujejo „dejanske potrebe“ javnega naročnika in ali so bile kupljene po ceni, ki je enaka „tržni ceni“ ali nižja od nje ([54]), ali, z drugimi besedami, ugotoviti, ali bi bil udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobičke in potrebuje enakovredne storitve (ter ni nujno upravljavec letališča), pripravljen sprejeti podobne pogoje, kot jih je sprejela zbornica.

(317) Pripombe nekaterih zainteresiranih tretjih strani podpirajo drugi pristop, vsaj implicitno. Družba Ryanair je zlasti v omenjeni študiji z dne 20. decembra 2013 zagotovila informacije, ki naj bi pokazale, da cena storitev trženja družbe AMS ni presegala cene, ki bi se lahko štela za tržno ceno za take storitve. Poleg tega je poudarila, da upravljavcev letališč ni mogoče razlikovati od drugih vrst strank družbe AMS.

(318) Zbornica je predložila informacije, ki kažejo podobno, poudarila pa je tudi, da je odgovorna za razvoj gospodarske privlačnosti območja v njeni pristojnosti. Navaja, da so zneski, plačani za te storitve trženja, omogočili promocijo prednosti mesta Pau in njegove regije, dejstvo, da so potniki družbe Ryanair leta 2010 med svojim bivanjem v tej regiji porabili 56 milijonov EUR, pa je neposredno koristilo sektorjem nastanitvenih in gostinskih dejavnosti, trgovine ter nepremičnin (ta znesek je leta 2005 očitno znašal 8 milijonov EUR, kar je po navedbah zbornice zelo nizek znesek v primerjavi s tistimi iz študij učinka, ki so jih izvedla druga letališča). Ta izjava kaže, da bi bilo treba ravnanje zbornice po njenem mnenju analizirati kot ravnanje javnega naročnika, ki kupuje storitve, potrebne za izvajanje njegovih nalog splošnega pomena.

(319) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je ta trditev v nasprotju s teorijo, da odločitev zbornice o obravnavanih ukrepih ni mogoče pripisati državi. Če zbornica vztraja, da je te pogodbe sklenila zaradi izvajanja svojih nalog v zvezi z lokalnim gospodarskim razvojem, mora nujno sprejeti, da je njeno ravnanje tipično za lokalni javni organ.

(320) Nadalje Komisija meni, da je treba drugo od zgoraj navedenih rešitev zavrniti, saj sama po sebi ne upošteva, da pogodb o letaliških storitvah ni mogoče ločiti od pripadajočih pogodb o storitvah trženja, kot je bilo že ugotovljeno. Ta pristop bi v bistvu pomenil, da bi se štelo, da je zbornica pogodbe o storitvah trženja sklenila ne glede na rute, na katerih je družba Ryanair opravljala lete z letališča, ki ga zbornica upravlja, ter da bi te pogodbe sklenila tudi v odsotnosti obravnavanih rut in pripadajočih pogodb o letaliških storitvah. Zaradi razlogov, opisanih v uvodnih izjavah od 286 do 313, je taka domneva malo verjetna.

(321) Poleg tega, tudi če bi se uporabil ta drugi pristop, ne bi pripeljal do ugotovitve, da pogodbe o storitvah trženja družbama Ryanair in AMS ne dajejo gospodarske prednosti.

([53]) Brez poseganja v kakršne koli cilje javne politike na področju lokalnega gospodarskega razvoja, ki si jih zbornica morda prizadeva doseči s sklenitvijo obravnavanih pogodb.

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

(322) Kot je navedeno v uvodni izjavi 316, ugotovitve, da nakup javnega organa prodajalcu ne daje gospodarske prednosti, dejansko ni mogoče sprejeti zgolj na podlagi dejstva, da je bil ta nakup opravljen po ceni, ki je enaka „tržni ceni“ ali nižja od nje. Tak nakup mora tudi zadovoljiti „dejansko potrebo“ javnega naročnika.

(323) Ni mogoče brezpogojno izključiti, da lahko zbornica pri opravljanju svojih nalog v zvezi z gospodarskim razvojem mesta Pau in njegove regije meni, da se mora za promocijo območja obrniti na komercialne ponudnike. Vendar je ta promocija v obravnavanem primeru usmerjena na komercialne dejavnosti dveh točno določenih podjetij, tj. družbe Ryanair in zbornice kot upravljavca letališča Pau. Javni subjekt ne more šteti, da so storitve trženja, ki promovirajo zlasti dejavnosti enega ali več jasno določenih podjetij, del posebne naloge tega subjekta v zvezi s spodbujanjem lokalnega gospodarskega razvoja. Za tak javni subjekt je logično, da začne s predpostavko, da morajo lokalna podjetja sama izvajati ali financirati svoje dejavnosti trženja in da so ukrepi samega subjekta omejeni na splošno promocijo območja in lokalne gospodarske strukture ter niso usmerjeni na določena podjetja.

(324) Pri kakršnem koli drugem pristopu bi se štelo, da bi lahko javni subjekt, odgovoren za lokalni gospodarski razvoj, kupil storitve trženja, ki promovirajo zlasti proizvode ali storitve določenih lokalnih podjetij, z utemeljitvijo, da te storitve spodbujajo lokalni gospodarski razvoj in so bile kupljene po „tržni ceni“, pri čemer ti ukrepi ne bi pomenili državne pomoči. Tak pristop bi zaobšel člen 107(1) PDEU.

(325) Zato se zdi, da za storitve trženja, ki jih je zbornica kupila od družbe AMS, ni mogoče šteti, da zadovoljujejo „dejansko potrebo“ zbornice kot javnega subjekta, ki so mu bile dodeljene naloge v zvezi z lokalnim gospodarskim razvojem. To ugotovitev potrjujejo nekatere informacije, ki jih je zagotovila Francija in na podlagi katerih je jasno zlasti, da kupovanje storitev trženja od letalskih prevoznikov ni običajna praksa gospodarskih zbornic, ki ne upravljajo letališč ([55]).

(326) Zato bi bil rezultat uporabe drugega pristopa, predvidenega v uvodnih izjavah 316 do 321, ugotovitev, da pogodbe o storitvah trženja dajejo gospodarsko prednost podjetjem, ki so zagotovila te storitve, in letalskim prevoznikom, ki so imeli neposredne koristi od storitev trženja. Na podlagi tega pristopa bi torej pogodbe o storitvah trženja, sklenjene z družbo AMS, pomenile pomoč tej družbi kot ponudniku storitev trženja in pomoč družbi Ryanair kot neposrednemu in glavnemu prejemniku koristi od teh storitev.

(327) Nadalje, če javni subjekt opravi nakupe v okviru izvajanja svojih nalog splošnega pomena, se običajno pričakuje, da bo čim bolj zmanjšal svoje izdatke z organizacijo javnega razpisa ali vsaj prek posvetovanj z več ponudniki in primerjave njihovih ponudb. To velja zlasti v primeru zelo individualnega blaga ali storitev, za katere ni jasnih referenčnih tržnih cen, kar očitno velja za storitve trženja. Vendar v obravnavanem primeru pogodbe o storitvah trženja niso bile sklenjene na podlagi javnega razpisa. Na razpis za zbiranje predlogov, ki ga je objavila zbornica, se ni prijavil noben letalski prevoznik, ki bi bil pripravljen delovati na letališču Pau pod predvidenimi pogoji ([56]). Ta ugotovitev potrjuje, da je drugi pristop neustrezen.

(328) Zdi se, da to neustreznost potrjujejo tudi pripombe zbornice glede sklepa o razširitvi postopka. Poudariti je treba, da se zbornica pri primerjavi svojega ravnanja z ravnanjem različnih javnih podjetij z namenom dokazati, da so izpolnjeni pogoji preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, primerja zlasti z upravljavci letališč. Navaja več velikih zasebnih britanskih letališč, italijansko letališče in šest francoskih letališč. Ta pristop potrjuje ugotovitev, da je zbornica sklenila pogodbe o storitvah trženja predvsem kot upravljavec letališča in ne kot javni organ, ki deluje v okviru svojih nalog v zvezi z lokalnim gospodarskim razvojem.

(329) Poleg tega je Francija navedla, da je za turistično promocijo regije Béarn odgovoren odbor za turizem departmajev Béarn-Basque in da gospodarske zbornice na splošno izvajajo posebne ukrepe za promocijo turizma prek sodelovanja v različnih regionalnih in departmajskih strukturah na tem področju, zlasti prek regionalnih in departmajskih odborov za turizem. Vendar je pogodbe o storitvah trženja, ki so po navedbah zbornice namenjene predvsem promociji turističnih in poslovnih zanimivosti mesta Pau in njegove regije, neposredno podpisala zbornica brez posredovanja lokalnih struktur, odgovornih za promocijo turizma. To je dodaten dejavnik, ki potrjuje, da je zbornica pogodbe o storitvah trženja sklenila predvsem kot upravljavec letališča.

([55]) Ta trditev potrjuje tudi, da je zbornica obravnavane storitve trženja dejansko kupila predvsem v vlogi upravljavca letališča in ne kot javni organ, odgovoren za regionalni gospodarski razvoj.

([56]) Glej uvodno izjavo 132.

(330) Zato je treba za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabiti prvi pristop, ki je naveden v uvodni izjavi 315 in vključuje primerjavo ravnanja zbornice z ravnanjem hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček in ki upravlja letališče Pau namesto zbornice.

(331) Ta ugotovitev v zvezi s pogodbami, sklenjenimi z družbama Ryanair in AMS, zaradi istih razlogov enako velja za pogodbo, sklenjeno z družbo Transavia, zlasti ker so bile v primeru slednje letališke storitve in storitve trženja zajete v eni pogodbi.

Koristi, ki bi jih lahko udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval od pogodb o storitvah trženja, in cena, ki bi jo bil pripravljen plačati za take storitve

(332) Na podlagi navedenega je jasno, da je treba za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za obravnavane pogodbe o storitvah trženja te pogodbe analizirati skupaj s pripadajočimi pogodbami o letaliških storitvah, saj tvorijo eno samo transakcijo ([57]), in da je treba ravnanje zbornice oceniti glede na ravnanje hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki letališče Pau upravlja namesto zbornice.

(333) Pri analizi posamezne obravnavane transakcije je treba določiti koristi, ki bi jih lahko ta hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobičke, pričakoval od storitev trženja. Ta analiza ne sme upoštevati splošnega vpliva takih storitev na turizem in gospodarsko dejavnost regije. Upoštevajo se lahko samo učinki teh storitev na donosnost letališča, saj bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki se uporablja v tej analizi, upošteval samo te učinke.

(334) Storitve trženja lahko povečajo potniški promet na rutah, zajetih v pogodbah o storitvah trženja in pripadajočih pogodbah o letaliških storitvah, saj so namenjene promociji teh rut. Čeprav ta učinek koristi predvsem letalskemu prevozniku, koristi tudi upravljavcu letališča. Zaradi povečanja potniškega prometa se lahko povečajo prihodki upravljavca letališča od nekaterih letaliških pristojbin in zagotavljanja storitev zemeljske oskrbe ter njegovi neletalski prihodki od parkirišč, restavracij in drugih podjetij.

(335) Zato ni nobenega dvoma, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Pau namesto zbornice, upošteval te pozitivne učinke pri odločanju glede sklenitve pogodbe o storitvah trženja in pripadajoče pogodbe o letaliških storitvah. Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi upošteval vpliv obravnavanih rut na njegove prihodnje prihodke in stroške, in sicer bi v zvezi s tem predvidel število potnikov na letih na teh rutah, ki bi izražalo pozitiven učinek storitev trženja. Ta učinek bi ocenil za celotno obdobje opravljanja letov na zadevnih rutah, kot je določeno v pogodbi o letaliških storitvah in pogodbi o storitvah trženja.

(336) Komisija je med postopkom sprejela ta pristop, saj je Franciji predlagala, naj upošteva učinke pogodb o storitvah trženja na pričakovani promet, ko jo je pozvala, naj na novo pripravi napovedi glede prihodkov in stroškov, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu pripravil pred sklenitvijo pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah. Ko upravljavec letališča sklene pogodbo za promocijo določenih rut, se lahko za zadevne rute napove precej visok faktor zasedenosti ([58]), ki se lahko upošteva pri oceni prihodnjih prihodkov. V zvezi s tem je Komisija seznanjena z mnenjem družbe Ryanair, da pogodbe o storitvah trženja ne ustvarjajo samo stroškov za upravljavca letališča, ampak tudi morebitne koristi.

(337) Ugotoviti je treba, ali bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Pau namesto zbornice, razumno pričakoval in količinsko opredelil koristi, razen tistih, ki izhajajo iz pozitivnega učinka na potniški promet na rutah, zajetih v pogodbi o storitvah trženja, v obdobju obratovanja teh rut, kot je določeno v pogodbi o storitvah trženja ali pogodbi o letaliških storitvah.

([57]) Posamezno pogodbo o storitvah trženja je treba analizirati skupaj s pripadajočo pogodbo o letaliških storitvah, saj tvorita eno transakcijo. Kljub temu je toliko ločenih transakcij, kolikor je „parov" pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah.

([58]) Faktor zasedenosti je opredeljen kot delež zasedenih sedežev na letalu, ki se uporablja za lete na zadevni ruti.

(338) Nekatere zainteresirane tretje strani podpirajo to trditev, zlasti družba Ryanair v svoji študiji z dne 17. januarja 2014. Ta študija temelji na teoriji, da lahko storitve trženja, ki jih kupi upravljavec letališča, kot je zbornica, prispevajo k izboljšanju podobe blagovne znamke letališča ter s tem bistveno povečajo število potnikov, ki uporabijo to letališče, in ne samo število potnikov, ki letijo na rutah, zajetih v pogodbi o storitvah trženja in pogodbi o letaliških storitvah, v obdobju opravljanja letov na teh rutah, kot je določeno v teh pogodbah. Družba Ryanair je v svoji študiji ugotovila zlasti, da imajo lahko te storitve trženja trajnostne pozitivne učinke na potniški promet na letališču tudi po izteku pogodbe o storitvah trženja.

(339) Najprej je treba opozoriti, da v tem primeru nič ne kaže, da je zbornica pred sklenitvijo pogodb o storitvah trženja, zajetih v formalnem postopku preiskave, kadar koli upoštevala ali količinsko opredelila morebitne pozitivne učinke pogodb o storitvah trženja izven okvira rut, zajetih v teh pogodbah, ali, v časovnem smislu, izven pričakovanega obdobja opravljanja letov na zadevnih rutah. Poleg tega Francija in zbornica nista predlagali nobene metode za oceno morebitne vrednosti, ki bi jo hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Pau namesto zbornice, pripisal tem učinkom pri odločanju glede sklenitve pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah.

(340) Kot je bilo navedeno, so storitve trženja, kupljene od družbe AMS, usmerjene na obiskovalce spletnega mesta družbe Ryanair in, natančneje, obiskovalce strani, posvečene destinaciji Pau, na tem spletnem mestu ali angleške domače strani (za pogodbe o storitvah trženja, ki se nanašajo na ruti Pau–London in Pau–Bristol), belgijske in nizozemske domače strani (za pogodbe, ki se nanašajo na ruto Pau–Charleroi) ali francoske domače strani (za pogodbo, ki se nanaša na ruto Pau–Beauvais) tega spletnega mesta. V primeru družbe Transavia so bile vse storitve trženja na spletnem mestu www.transavia.com osredotočene na stran, posvečeno destinaciji Pau. Obravnavane storitve trženja so bile torej usmerjene zlasti na ljudi, za katere je bilo verjetno, da bodo leteli na rutah, zajetih v pogodbi o storitvah trženja. Njihov pozitivni učinek na potniški promet na drugih rutah v Pau se zato zdi veliko bolj hipotetičen in v vsakem primeru preveč negotov, da bi ga preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu upošteval in količinsko opredelil v okviru ocene vrednosti pri sklenitvi pogodbe o storitvah trženja.

(341) Poleg tega se trajnost teh učinkov prav tako zdi zelo vprašljiva. Mogoče je, da je oglaševanje mesta Pau in njegove regije na spletnem mestu družbe Ryanair obiskovalce tega spletnega mesta spodbudilo k nakupu vozovnic za lete družbe Ryanair v Pau, ko so bili ti oglasi prvič objavljeni ali kmalu po tem. Vendar je zelo malo verjetno, da je učinek teh oglasov na obiskovalce trajal ali vplival na njihove nakupe vozovnic več kot nekaj tednov po objavi na spletnem mestu družbe Ryanair. Za oglaševalsko kampanjo je verjetneje, da bo imela trajnostni učinek, če promocijske dejavnosti vključujejo enega ali več oglaševalskih medijev, katerim so potrošniki v določenem obdobju redno izpostavljeni. Oglaševalska kampanja na splošnih televizijskih ali radijskih postajah, različnih spletnih mestih in/ali različnih panojih na prostem ali v javnih prostorih ima na primer lahko trajnostni učinek, če so potrošniki večkrat pasivno izpostavljeni tem medijem. Vendar promocijske dejavnosti, omejene le na določene strani spletnega mesta družbe Ryanair, verjetno nimajo učinka, ki bi trajal dolgo po koncu promocije.

(342) Pravzaprav je zelo verjetno, da večina ljudi spletnega mesta družbe Ryanair ne obišče dovolj pogosto, da bi oglasi v zvezi s to regijo pustili dolgotrajen vtis. To trditev dobro podpirata dva dejavnika. Prvi je, da je bila promocija regije Pau na spletnem mestu družbe Ryanair na podlagi različnih pogodb o storitvah trženja omejena na prisotnost ene povezave na spletno mesto, ki ga je določila zbornica, v omejenem in v nekaterih primerih zelo kratkem obdobju (42 dni na leto v petletnem obdobju za pogodbo iz leta 2005, neprekinjeno eno leto za pogodbo iz leta 2007, 8 dni za pogodbo iz leta 2008, 9 dni za pogodbo iz leta 2009 ter 45 dni na angleški, 25 dni na belgijski in nizozemski ter 25 dni na francoski domači strani za pogodbo iz leta 2010). Tako narava teh promocijskih dejavnosti (prisotnost ene same povezave z omejeno promocijsko vrednostjo) kot njihova kratkotrajnost bi bistveno omejili učinek teh dejavnosti po koncu promocije, zlasti glede na to, da so bile te dejavnosti omejene na spletno mesto družbe Ryanair in niso bile podprte z drugimi mediji. Drugi dejavnik pa je, da so bile druge dejavnosti trženja, določene v pogodbah z družbo AMS, povezane zgolj s stranjo, posvečeno destinaciji Pau, na spletnem mestu družbe Ryanair. Zelo verjetno je, da večina ljudi te strani ne obišče pogosto in da jo obiščejo le, če jih ta destinacija že zanima.

(343) Zgornje ugotovitve veljajo tudi za pogodbo iz leta 2006, sklenjeno z družbo Transavia. Storitve trženja, določene v tej pogodbi, so vključevale zgolj objavo sporočil in povezav na strani, posvečeni destinaciji Pau, na spletnem mestu družbe Transavia ter pošiljanje ponudb, ki oglašujejo zanimivosti mesta Pau kot destinacije, po elektronski pošti rednim naročnikom elektronske revije transavia.com.

(344) Čeprav so storitve trženja morda povečale potniški promet na rutah, zajetih v pogodbah o storitvah trženja, v obdobju izvajanja teh storitev, je zelo verjetno, da je bil ta učinek po koncu tega obdobja ali na drugih rutah zanemarljiv ali pa ga ni bilo.

(345) Študiji družbe Ryanair z dne 17. in 31. januarja 2014 prav tako kažeta, da je bila verjetnost, da bodo koristi pogodb o storitvah trženja presegale rute, zajete v teh pogodbah, ali trajale tudi po koncu obdobja opravljanja letov na teh rutah, ki je določeno v pogodbah o storitvah trženja in pogodbah o letaliških storitvah, zelo majhna in je ni bilo mogoče količinsko opredeliti s stopnjo gotovosti, ki bi jo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu štel za zadostno.

(346) Študija z dne 17. januarja 2014 ([59]) na primer navaja, da so „prihodnji dodatni dobički po načrtovanem izteku pogodbe o letaliških storitvah sami po sebi negotovi“ ([60]). Poleg tega sta v tej študiji predlagani dve metodi za predhodno oceno pozitivnih učinkov pogodb o storitvah trženja, in sicer pristop, ki temelji na denarnem toku, in pristop kapitalizacije.

(347) Pristop, ki temelji na denarnem toku, vključuje oceno koristi pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah v obliki prihodnjih prihodkov upravljavca letališča, ustvarjenih s storitvami trženja in pogodbo o letaliških storitvah, od katerih se odštejejo ustrezni stroški. Pri pristopu kapitalizacije se izboljšanje podobe blagovne znamke letališča prek storitev trženja obravnava kot neopredmeteno sredstvo, pridobljeno po ceni, določeni v pogodbi o storitvah trženja.

(348) Vendar študija izpostavlja velike težave, ki jih povzroča pristop kapitalizacije, in kaže, da so rezultati, pridobljeni s to metodo, nezanesljivi. Kaže, da bi bilo bolje uporabiti pristop, ki temelji na denarnem toku. V študiji je navedeno zlasti: „Pristop kapitalizacije bi moral upoštevati samo delež izdatkov za trženje, ki jih je mogoče pripisati neopredmetenim osnovnim sredstvom letališča. Vendar bi lahko bilo težko opredeliti delež izdatkov za trženje, ki je usmerjen v ustvarjanje pričakovanih prihodnjih prihodkov za letališče (tj. naložba v neopredmetena osnovna sredstva letališča) in ne v ustvarjanje sedanjih prihodkov za letališče“ ([61]). Poleg tega študija poudarja, da „je treba za izvedbo pristopa, ki temelji na kapitalizaciji, oceniti povprečni čas, za katerega bi lahko letališče obdržalo stranko zaradi oglaševalske kampanje družbe AMS. Zaradi pomanjkljivih podatkov bi bilo v praksi zelo težko oceniti, za koliko časa bi lahko letališče v povprečju obdržalo stranko po kampanji družbe AMS“ ([62]).

(349) V študiji z dne 31. januarja 2014 je predlagana praktična uporaba pristopa, ki temelji na denarnem toku. V skladu s tem pristopom se koristi pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah, ki trajajo tudi po izteku pogodbe o storitvah trženja, izrazijo kot „končna vrednost“, izračunana na datum izteka pogodbe. Ta končna vrednost se izračuna na podlagi pričakovanih dodatnih dobičkov, ki naj bi nastali zaradi pogodb o letaliških storitvah in storitvah trženja v zadnjem letu izvajanja pogodbe o letaliških storitvah. Ta metoda vključuje izračun dodatnega dobička, pričakovanega za zadnje leto izvajanja pogodbe o letaliških storitvah, in njegovo napoved za prihodnje obdobje, enako obdobju trajanja pogodbe o letaliških storitvah, pri čemer se ta napoved prilagodi s stopnjo rasti trga letalskega prevoza v Evropi in faktorjem verjetnosti, ki naj bi izražal sposobnost pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja, da prispevata k dobičkom letališča tudi po njunem izteku ([63]). Glede na študijo z dne 31. januarja 2014 je ta sposobnost ustvariti trajne koristi odvisna od različnih dejavnikov, „[…] vključno z večjo vidnostjo, močnejšo blagovno znamko, zunanjimi učinki omrežja in večkratnimi potniki“ ([64]), čeprav v študiji ni podrobnosti o teh dejavnikih. Poleg tega ta metoda upošteva diskontno stopnjo, ki izraža stroške kapitala.

([59]) Glej oddelek 6.2.2.7.
([60]) Prevod izvirnega angleškega besedila.
([61]) Glej opombo 45.
([62]) Glej opombo 45.
([63]) Glej uvodni izjavi 356 in 357.
([64]) Glej opombo 45.

(350) V študiji je predlagan […]-odstotni faktor verjetnosti, ki naj bi bil razumen. Vendar ta zelo teoretična študija ne zagotavlja nobenih resnih dokazov, ki bi kvantitativno ali kvalitativno utemeljili ta faktor. Te […]-odstotne stopnje ne utemelji na dejstvih, povezanih z dejavnostmi družbe Ryanair, trgi letalskega prevoza ali letališkimi storitvami. Ne vzpostavlja nobene povezave med to stopnjo in dejavniki, ki jih na kratko omenja (vidnost, močna blagovna znamka, zunanji učinki omrežja in večkratni potniki) in ki naj bi podaljšali trajanje koristi pogodb o letaliških storitvah in storitvah trženja, da bi se nadaljevale tudi po izteku teh pogodb. Nazadnje se pri analizi, do kakšne mere lahko te storitve vplivajo na navedene dejavnike, nikakor ne opira na posebno vsebino storitev trženja, določeno v različnih pogodbah z družbo AMS.

(351) Poleg tega ne dokazuje, da obstaja verjetnost, da se bodo po izteku pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja dobički upravljavca letališča, ustvarjeni s tema pogodbama v zadnjem letu njunega izvajanja, nadaljevali v prihodnosti. Prav tako ne dokazuje, da je stopnja rasti trga letalskega prevoza v Evropi uporaben kazalnik za merjenje učinkov pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja za določeno letališče.

(352) Zato je zelo malo verjetno, da bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pri oceni vrednosti sklenitve pogodbe upošteval „končno vrednost“, izračunano po metodi, ki jo je predlagala družba Ryanair.

(353) Študija z dne 31. januarja 2014 torej kaže, da bi pristop, ki temelji na denarnem toku, tako kot metoda kapitalizacije prinesel zgolj zelo netočne in nezanesljive rezultate.

(354) Poleg tega niti Francija niti zainteresirane tretje strani niso predložile dokazov, da so regionalni upravljavci letališč, primerljivi z upravljavcem letališča Pau, uspešno uporabili metodo, ki jo je družba Ryanair predlagala v tej študiji, ali katero koli drugo metodo, ki bi upoštevala in količinsko opredelila koristi, nastale po izteku pogodb o letaliških storitvah in pogodb o storitvah trženja. Francija ni predložila pripomb glede študij z dne 17. in 31. januarja 2014, torej ni potrdila njunih ugotovitev.

(355) Poleg tega, kot je navedeno zgoraj, so storitve trženja, obravnavane v formalnem postopku preiskave, očitno usmerjene na ljudi, ki bodo verjetno potovali na rutah, zajetih v pogodbah o storitvah trženja. Če se opravljanje letov na teh rutah po izteku pogodbe o letaliških storitvah ne podaljša, ni verjetno, da bodo storitve trženja še naprej pozitivno vplivale na potniški promet na letališču po datumu izteka. Upravljavec letališča zelo težko oceni verjetnost, da bo letalski prevoznik še naprej opravljal lete na ruti po koncu obdobja, za katerega se je zavezal v pogodbi o letaliških storitvah. Zlasti nizkocenovni letalski prevozniki so se izkazali za zelo dinamične v smislu uvajanja in ukinjanja rut. Zato se preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pri sklepanju transakcij, kot so tiste, obravnavane v tem formalnem postopku preiskave, ne bi mogel zanašati na pripravljenost letalskega prevoznika, da po izteku pogodbe podaljša opravljanje letov na zadevni ruti.

(356) Poleg tega je treba opozoriti, da bo končna vrednost, izračunana po metodi, ki jo je predlagala družba Ryanair v študiji z dne 31. januarja 2014, pozitivna (torej bo imela pozitiven učinek na predviden donos pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja) le, če je dodaten dobiček, ki se pričakuje od teh pogodb v zadnjem letu izvajanja pogodbe o letaliških storitvah, pozitiven. Ta metoda vključuje izračun dodatnega dobička, pričakovanega za zadnje leto izvajanja pogodbe o letaliških storitvah, in njegovo napoved za prihodnost z uporabo dveh dejavnikov. Prvi dejavnik je splošna rast na evropskem trgu letalskega prevoza, ki izraža pričakovano rast prometa. Drugi dejavnik je […]-odstotna stopnja, ki v bistvu pomeni verjetnost, da bodo pogodbe, ki se bodo kmalu iztekle, spodbudile sklenitev podobnih pogodb v prihodnosti, ki bodo ustvarile podobne finančne tokove. Zato bo v primeru negativnega prihodnjega dodatnega dobička, ki se pričakuje za zadnje leto izvajanja pogodbe o letaliških storitvah, negativna (ali enaka nič) tudi končna vrednost, kar kaže, da sklenitev pogodb, podobnih pogodbam, ki se bodo kmalu iztekle, prav tako vsako leto zmanjša donosnost letališča.

(357) Študija z dne 31. januarja 2014 zelo na kratko obravnava ta primer, in sicer v opombi brez kakršnih koli pripomb ali pojasnil preprosto navaja, da „[…] končne vrednosti ni mogoče izračunati, če so neto dodatni dobički na podlagi plačil družbi AMS v zadnjem letu obravnavanega obdobja negativni“ ([65]). Vendar, kot bo dokazano v nadaljevanju, vse pogodbe v tem primeru vključujejo napovedane dodatne tokove, ki imajo vsako leto negativno neto sedanjo vrednost in ne samo skupno. Zato bi bila „končna vrednost“, izračunana po metodi, ki jo je predlagala družba

([65]) Študija z dne 31. januarja 2014, opomba 17. Prevod izvirnega angleškega besedila.

Ryanair, za te pogodbe enaka nič ali celo negativna. Upoštevanje te končne vrednosti torej ne bi omajalo ugotovitve, da te različne pogodbe vključujejo gospodarsko prednost.

(358) Iz zgoraj navedenega izhaja, da bi bila edina oprijemljiva korist, ki bi jo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval od pogodbe o storitvah trženja ter jo upošteval in količinsko opredelil pri oceni vrednosti sklenitve take pogodbe skupaj s pogodbo o letaliških storitvah, morebiten pozitiven učinek storitev trženja na število potnikov na letih na rutah, zajetih v zadevnih pogodbah, v obdobju izvajanja letov na teh rutah, kot je določeno v pogodbah. Vse druge koristi bi se štele za preveč negotove, da bi se lahko upoštevale in količinsko opredelile, in nič ne kaže, da jih je zbornica upoštevala.

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

(359) Nove smernice določajo, da se pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu pomoč letalskemu prevozniku, ki uporablja letališče, načeloma lahko izključi, če:

(a) cena letaliških storitev ustreza tržni ceni ali

(b) je s predhodno analizo, tj. na podlagi razpoložljivih informacij in predvidljivega razvoja dogodkov v času dodelitve ukrepa, mogoče dokazati, da bo dogovor letališča/letalskega prevoznika privedel do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku za letališče ([66]).

(360) Poleg tega nove smernice določajo: „Pri ocenjevanju dogovorov letališča/letalskih prevoznikov bo Komisija upoštevala tudi, v kakšnem obsegu se lahko ocenjevani dogovori štejejo za del izvajanja splošne strategije letališča, ki pričakovano vodi k donosnosti, vsaj z dolgoročnega vidika“ ([67]).

(361) Vendar Komisija v zvezi s prvim pristopom (primerjava s „tržno ceno“) močno dvomi, da se lahko v sedanjosti opredeli ustrezno referenčno merilo za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča. Komisija meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih letališča sklenejo s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne donosnosti ([68]).

(362) V zvezi s tem je treba omeniti, da je lahko uporaba preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu na podlagi povprečne cene, ugotovljene na drugih podobnih trgih, na splošno koristna, če je mogoče tržno ceno razumno opredeliti ali pridobiti na podlagi drugih tržnih kazalnikov. Vendar ta metoda v primeru letaliških storitev morda ni tako pomembna. Prihodki in struktura stroškov se med letališči močno razlikujejo. Ti stroški in prihodki so odvisni od stopnje razvoja letališča, števila letalskih prevoznikov, ki opravljajo lete na letališče/z letališča, razpoložljive zmogljivosti v smislu potniškega prometa, stanja infrastrukture, regulativne obremenitve, ki se lahko med državami članicami razlikuje, ter preteklih dolgov in obveznosti letališča ([69]).

(363) Poleg tega liberalizacija trga letalskega prevoza otežuje kakršno koli izključno primerjalno analizo. Kot nazorno prikazuje obravnavani primer, poslovni dogovori med letališči in letalskimi prevozniki ne temeljijo nujno na seznamu javnih cen za posamezne storitve. Ti poslovni odnosi se močno razlikujejo. Vključujejo delitev tveganj v smislu prometa ter z njimi povezanih poslovnih in finančnih odgovornosti, splošno uporabo spodbujevalnih mehanizmov (npr. v obliki popustov, povezanih s številom povezav ali prepeljanih potnikov) in spremembe v porazdelitvi tveganj v obdobju trajanja pogodb. Zato je transakcije težko primerjati na podlagi cene na povratni let ali na potnika.

(364) Družba Ryanair v svoji študiji z dne 9. aprila 2013 v bistvu trdi, da se lahko preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabi na podlagi primerjave s poslovnimi dogovori drugih evropskih letališč.

([66]) Nove smernice, točka 53.
([67]) Nove smernice, točka 66.
([68]) Nove smernice, točki 59 in 61.
([69]) Glej Sklep Komisije z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C 12/08 – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (UL L 27, 1.2.2011, str. 24, uvodni izjavi 88 in 89).

(365) Najprej je treba opozoriti, da med postopkom niti Francija niti druge zainteresirane tretje strani Komisiji niso predlagale vzorca primerljivih letališč, ki bi se lahko uporabila v tem primeru in so dovolj primerljiva z letališčem Pau v smislu obsega in vrste prometa, vrste in ravni zagotovljenih letaliških storitev, oddaljenosti letališča od velikega mesta, števila prebivalcev v ciljnem območju, blaginje okoliških območij ter različnih geografskih območij, ki bi lahko privabila potnike ([70]).

(366) Tudi če bi bil tak vzorec letališč na voljo, bi bila primerjalna metoda v tem primeru povsem neuporabna. Kot je dokazano zgoraj, so transakcije, ki jih je treba analizirati, zapleteni sklopi, sestavljeni iz pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja (ki sta včasih združeni v istem pravnem mediju). Te transakcije vključujejo več „cen“, in sicer različne letališke pristojbine, ceno storitev zemeljske oskrbe in ceno storitev trženja, pri čemer so nekatere od teh cen odvisne od števila potnikov ali števila premikov letal, druge pa so fiksne. Vsaka od teh transakcij torej ustvari zapleten niz finančnih tokov med upravljavcem letališča ter letalskim prevoznikom in njegovimi hčerinskimi družbami, ti tokovi pa vključujejo prihodke od letaliških pristojbin, prihodke, povezane s storitvami zemeljske oskrbe, in prihodke, povezane s storitvami trženja.

(367) Zato primerjava med letališkimi pristojbinami, ki jih je zbornica zaračunala zadevnim letalskim prevoznikom, in letališkimi pristojbinami, zaračunanimi na primerljivih letališčih, ne bi zagotovila nobenega uporabnega kazalnika, ki bi pokazal, ali so pogoji preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu izpolnjeni. Za veljavno primerjavo transakcij, zajetih v tej oceni, bi bilo treba za letališča v primerjalnem vzorcu vsaj opredeliti sklop primerljivih transakcij, ki morajo vključevati predvsem enakovredne storitve trženja in enakovredne storitve zemeljske oskrbe. Tak vzorec primerljivih transakcij pa bi bilo nemogoče najti, saj so transakcije, zajete v tej oceni, zelo zapletene in specifične, še toliko bolj pa zaradi dejstva, da so cene storitev zemeljske oskrbe in storitev trženja zelo redko javno objavljene, zato bi jih bilo težko pridobiti in uporabiti kot podlago za primerjavo.

(368) Nazadnje, če se domneva, da bi bilo mogoče na podlagi veljavne primerjalne analize ugotoviti, da so bile „cene“, ki so se uporabile v različnih transakcijah, zajetih v tej oceni, enake ali višje od „tržnih cen“, določenih na podlagi vzorca primerljivih transakcij, Komisija ne bi mogla zaključiti, da so bile navedene transakcije v skladu s tržno ceno, če bi se izkazalo, da je upravljavec letališča ob sklenitvi teh transakcij pričakoval, da bodo z njimi povezani dodatni stroški višji od dodatnih prihodkov. Udeleženec v tržnem gospodarstvu blaga ali storitev dejansko ne bi hotel zagotavljati po „tržni ceni“, če bi s tem ustvaril dodatno izgubo.

(369) Komisija meni, da je v zvezi s to analizo primerno ponoviti, da so bile Francija in zainteresirane strani po sprejetju novih smernic pozvane, naj predložijo pripombe glede uporabe navedenih smernic v obravnavanem primeru (glej uvodni izjavi 22 in 23). Niti Francija niti zainteresirane strani niso vsebinsko nasprotovale pristopu Komisije, v skladu s katerim je v primeru, da ni mogoče opredeliti ustreznega referenčnega merila za določitev realne tržne cene za storitve, ki jih letališča zagotavljajo letalskim prevoznikom, najustreznejše merilo za oceno dogovorov, sklenjenih med tema dvema pogodbenicama, predhodna analiza dodatne donosnosti.

(370) Ob upoštevanju navedenega Komisija meni, da je treba v obravnavanem primeru uporabiti pristop, ki ga nove smernice na splošno priporočajo za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z odnosi med letališči in letalskimi prevozniki, in sicer predhodno analizo dodatne donosnosti.

(371) Ta pristop je utemeljen z dejstvom, da ima lahko upravljavec letališča objektiven interes za sklenitev transakcije z letalskim prevoznikom, če lahko razumno pričakuje, da bo ta transakcija povečala njegove dobičke (ali zmanjšala njegove izgube) v primerjavi z nasprotnim položajem, v katerem se transakcija ne sklene ([71]), ne glede na kakršno koli primerjavo s pogoji, ki jih letalskim prevoznikom ponujajo drugi upravljavci letališč, ali celo s pogoji, ki jih isti upravljavec letališča ponuja drugim letalskim prevoznikom.

(372) Glede te zadnje trditve velja, kot je Komisija poudarila v novih smernicah: „da je razlikovanje cen standardna poslovna praksa, če je to v skladu z vsem ustreznim konkurenčnim pravom in sektorsko zakonodajo. Kljub temu morajo biti take različne politike določanja cen komercialno upravičene, da bodo v skladu s preskusom [udeleženca v tržnem gospodarstvu]“ ([72]) (opombe izpuščene). V zvezi s tem je treba opozoriti, da pripombe nekaterih tretjih

([70]) Nove smernice, točka 60.
([71]) Z drugimi besedami, če je dodatna donosnost, ki se pričakuje od te transakcije, pozitivna.
([72]) Nove smernice, točka 62.

strani, ki zbornico v bistvu kritizirajo, ker svojega splošnega sistema določanja cen ni uporabila enako za vse letalske prevoznike, niso pomembne za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu. Pripomba družbe Air France, ki je povzeta v uvodni izjavi 169 in v kateri družba trdi, da bi morala zbornica družbi Ryanair v nekaterih okoliščinah zaračunati „pristojbino za razsvetljavo“, je na primer neutemeljena. Upravljavec letališča letalskemu prevozniku ne daje nujno gospodarske prednosti, če se s tem prevoznikom dogovori za pogoje, ki so izven okvira njegovega splošnega sistema določanja cen, ali celo za sistem določanja cen, ki se razlikuje od tega splošnega sistema.

Skupna ocena ravnanja upravljavca letališča in zbornice kot celote

(373) Komisija je v predhodni ugotovitvi v sklepu o začetku postopka menila, da je treba ravnanje zbornice kot celote oceniti skupaj z ravnanjem upravljavca letališča in, kjer je to primerno, z ravnanjem države ali drugih javnih organov, ki nadzorujejo upravljavca letališča ali sodelujejo pri njegovem financiranju.

(374) Francija se je strinjala s skupno oceno ravnanja službe, ki upravlja letališče, ravnanja zbornice kot celote in ravnanja drugih javnih organov.

(375) Pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu je treba upoštevati ravnanje zbornice kot celote in ne le ravnanje njene službe, ki upravlja letališče. Služba zbornice, ki upravlja letališče, dejansko nima lastne pravne osebnosti, ločene od zbornice. Čeprav je pogodbe o letaliških storitvah sklenilo letališče, ki je prejelo letališke pristojbine, ki so jih plačali družba Ryanair in drugi letalski prevozniki, so se stroški pogodb o storitvah trženja večinoma krili iz splošnega proračuna zbornice in niso bili nujno izraženi v računovodskih izkazih letališča. Tudi Francija v zvezi s tem navaja, da je zbornica neposredno pokrila te stroške ([73]).

(376) Zato Komisija meni, da je treba za uporabo preskusa zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu ravnanje upravljavca letališča in zbornice kot celote oceniti skupaj v smislu njunih odnosov z letalskimi prevozniki in njihovimi hčerinskimi družbami.

Sklepne ugotovitve o pogojih za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu

(377) Iz vsega navedenega izhaja, da mora Komisija za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z obravnavanimi pogodbami vsako pogodbo o storitvah trženja analizirati skupaj s pripadajočo pogodbo o letaliških storitvah in presoditi, ali bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobičke in upravlja letališče Pau namesto zbornice, sklenil te transakcije. Zato mora Komisija opredeliti dodatno donosnost pogodb, kot bi jo udeleženec v tržnem gospodarstvu ocenil ob sklenitvi teh pogodb, in sicer z oceno naslednjih elementov za celotno obdobje izvajanja pogodb:

— pričakovanega prihodnjega dodatnega prometa, ki naj bi nastal zaradi izvajanja teh pogodb, po možnosti ob upoštevanju učinkov storitev trženja na faktorje zasedenosti na rutah, zajetih v pogodbah,

— pričakovanih prihodnjih dodatnih prihodkov, ki naj bi nastali zaradi izvajanja teh pogodb, vključno s prihodki od letaliških pristojbin in storitev zemeljske oskrbe, ki naj bi jih ustvarile rute, zajete v teh pogodbah, ter neletalskimi prihodki iz dodatnega prometa, ustvarjenega zaradi izvajanja teh pogodb, ter

— pričakovanih prihodnjih dodatnih stroškov, ki naj bi nastali zaradi izvajanja teh pogodb, vključno z operativnimi stroški in morebitnimi dodatnimi naložbenimi stroški, nastalimi v zvezi z rutami, zajetimi v teh pogodbah, ter stroški storitev trženja.

(378) S temi izračuni bodo pridobljeni prihodnji letni tokovi, ki ustrezajo razliki med dodatnimi prihodki in stroški, ki se po potrebi diskontirajo po stopnji, ki izraža stroške kapitala upravljavca letališča. Pozitivna neto sedanja vrednost načeloma kaže, da obravnavane pogodbe ne dajejo gospodarske prednosti, medtem ko negativna neto sedanja vrednost kaže na prisotnost take prednosti.

([73]) Francija je v zvezi s tem navedla, da je zbornica, ki je med drugim odgovorna za gospodarski razvoj svojega območja, s sredstvi iz svojega proračuna in ne iz proračuna letališča neposredno krila finančne ureditve, določene v pogodbah, sklenjenih 30. junija 2005 z družbo AMS za ruto Pau–London.

(379) V zvezi s to oceno je treba opozoriti, da so trditve zbornice in družbe Ryanair, da je cena storitev trženja, ki jih je kupila zbornica, enaka ali nižja od cene, ki se lahko šteje za „tržno ceno“ za take storitve, neutemeljene. Hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobičke, ne bi bil pripravljen kupiti takih storitev, tudi po ceni, ki je enaka ali nižja od „tržne cene“, če bi napovedi kljub pozitivnim učinkom takih storitev na potniški promet na zadevnih rutah kazale, da bodo dodatni stroški, ustvarjeni zaradi pogodb, presegali dodatne prihodke po sedanji vrednosti. V takem primeru bi bila „tržna cena“ višja od cene, ki bi jo bil hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu pripravljen plačati, in zadevne storitve bi bile zato logično zavrnjene.

(380) Zaradi istih razlogov bi bilo dejstvo, da so lahko cene letaliških storitev, določene v pogodbi o letaliških storitvah, enake ali višje od cen, ki jih zaračunavajo vsaj nekoliko primerljivi upravljavci letališč za primerljive storitve, nepomembno v tej analizi, če se za te cene ne bi pričakovalo, da bodo ustvarile dovolj dodatnih prihodkov za pokritje dodatnih stroškov po sedanji vrednosti.

Uporaba preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu

(381) Za namene ocene obravnavanih pogodb in glede na navedene ugotovitve je treba opozoriti, da je treba obstoj in znesek pomoči v teh pogodbah oceniti ob upoštevanju prevladujočih okoliščin v času sklenitve pogodb ([74]) ter, natančneje, ob upoštevanju informacij, ki so bile takrat na voljo, in razvoja, ki ga je bilo mogoče takrat predvideti.

(382) Francija je v svojem dopisu z dne 30. maja 2011 navedla, da v času sklenitve pogodb iz leta 2005 z družbama Ryanair in AMS ni bilo nobene tržne raziskave ali poslovnega načrta, v katerem bi bile ocenjene in ekonomsko podprte obveznosti do družbe Ryanair, ki jih je sprejelo letališče.

(383) Glede na informacije, ki jih je predložila Francija, se zdi tudi, da zbornica ni pripravila nobene tržne raziskave, poslovnega načrta ali izračuna donosnosti, preden je sklenila druge pogodbe, zajete v formalnem postopku preiskave, razen pred sklenitvijo pogodbe z družbo Transavia leta 2006, za katero je bil decembra 2005 pripravljen poslovni načrt (v nadaljnjem besedilu: poslovni načrt za družbo Transavia).

(384) Poleg poslovnega načrta za družbo Transavia je edini finančni izračun, ki ga je predložila Francija, ocena učinka za obdobje 2003–2004, ki finančni učinek potnikov družbe Ryanair na regijo ocenjuje na 8–10 milijonov EUR. Raziskava, ki je bila opravljena januarja 2011 med potniki, ki so uporabili letališče, in jo je prav tako predložila Francija, potrjuje te rezultate, povprečni znesek, ki so ga porabili potniki, ki so leteli v Pau z družbo Ryanair, pa ocenjuje na 339 EUR. Vendar te študije niso pomembne za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu. To pa zato, ker se nanašajo na vpliv dejavnosti družbe Ryanair na regionalno gospodarsko strukturo na splošno in ne le na donosnost letališča. Vendar v skladu z ustaljeno sodno prakso premislekov v zvezi z regionalnim razvojem ni mogoče upoštevati pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu ([75]).

(385) Po mnenju družbe Ryanair odsotnosti poslovnega načrta v času sklenitve pogodb, kot so pogodbe, zajete v formalnem postopku preiskave, ni mogoče uporabiti kot dokaz, da pogoji preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu niso izpolnjeni.

(386) Komisija meni, da je odsotnost poslovnega načrta resen znak, da pogodbe, sklenjene z družbama Ryanair in AMS, ne izpolnjujejo pogojev preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, zlasti ker Francija in zbornica v zvezi s temi pogodbami nista mogli zagotoviti nobenega izračuna verjetnosti, niti nepopolnega, ki bi bil pripravljen pred sklenitvijo pogodb.

(387) Francija na splošno ni predložila nobenih informacij, ki bi kazale, da je upravljavec letališča analiziral prevzeto tveganje v zvezi z morebitnimi koristmi pogodb v času, ko so bile te pogodbe sklenjene z družbama Ryanair in AMS. Nasprotno, Francija trdi, da je zbornico vodil cilj regionalnega razvoja. To še potrjuje, da pogodbe z družbama Ryanair in AMS ne izpolnjujejo pogojev preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu.

([74]) Glej na primer sodbo v zadevi T-318/00, Freistaat Thüringen (Nemčija) proti Komisiji Evropskih skupnosti, ZOdl. 2005, str. II-4179, točka 125, in sodbo v zadevi C-124/10 P, Evropska komisija proti Électricité de France (EDF), ECLI:EU:C:2012:318, točke 85, 104 in 105.

([75]) Glej sodbo v združenih zadevah T-129/95, T-2/96 in T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH in Lech-Stahlwerke GmbH proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. II-17, točka 120.

(388) Kot je pojasnjeno v nadaljevanju, so te navedbe podprte z oceno Komisije v zvezi z analizo donosnosti, ki bi jo opravil hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu.

(389) Komisija je med postopkom pozvala Francijo, naj ponovno pripravi analizo donosnosti, ki bi jo udeleženec v tržnem gospodarstvu opravil pred sklenitvijo pogodb z družbama Ryanair in AMS, na podlagi objektivnih informacij, s katerimi je bila seznanjena zbornica, ko je sklenila pogodbe, in na podlagi predvidenega razvoja.

(390) V odgovor na ta poziv je Francija predložila rekonstrukcijo napovedanih dodatnih stroškov in prihodkov, povezanih s posameznimi pogodbami z družbama Ryanair in AMS. Ta analiza temelji predvsem na naknadnih podatkih, tj. podatkih, zabeleženih po sklenitvi pogodb. Zato je metoda, ki jo je uporabila Francija, vključevala izračun povprečnih stroškov na enoto in prihodkov na potnika na podlagi operativnih stroškov, prihodkov in prometa na letališču, ki so bili zabeleženi v obdobju 2003–2011. Francija je v okviru analize posameznih pogodb te podatke pomnožila z napovedanim dodatnim prometom za vsako pogodbo, tj. prometom, za katerega se lahko ob sklenitvi pogodbe pričakuje, da ga bo ustvarila pogodba. Ker ta analiza temelji predvsem na podatkih o stroških in prihodkih, zabeleženih po sklenitvi različnih pogodb, in ne nujno na informacijah, ki jih je bilo mogoče predvideti ob sklenitvi pogodb, ta metoda ne more izražati analize donosnosti, ki bi jo udeleženec v tržnem gospodarstvu opravil pred odločitvijo glede sklenitve teh pogodb.

(391) V zvezi z dodatnimi operativnimi stroški metoda, ki jo je uporabila Francija, dejansko temelji na skupnih stroških na enoto, tj. skupnih stroških letališča na potnika, namesto na dodatnih stroških, tj. stroških na potnika, ki jih je posebej ustvarila posamezna pogodba. Vendar se lahko dodatni stroški razlikujejo od skupnih stroškov na enoto in so praviloma bistveno nižji, saj je delež stalnih stroškov na letališču velik. Uporaba skupnih stroškov na enoto je torej druga pomanjkljivost metode, ki jo je predlagala Francija. Jasno je tudi, da metoda zmanjša donosnost nekaterih pogodb in s tem prikrajša zadevne letalske prevoznike, ki so podpisali obravnavane pogodbe.

(392) Zato je Komisija za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu opravila svojo analizo z rekonstrukcijo dodatnih stroškov in prihodkov, povezanih z različnimi pogodbami, kot bi jih predhodno izračunal udeleženec v tržnem gospodarstvu. Uporabljene predpostavke in rezultati analize so navedeni v uvodnih izjavah 393 do 440. V zvezi s pogodbo z družbo Transavia je Komisija za oceno neposredno uporabila poslovni načrt za družbo Transavia.

Časovni okvir

(393) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi pri oceni vrednosti sklenitve pogodbe o letaliških storitvah in/ali pogodbe o storitvah trženja za časovni okvir izbral trajanje zadevnih pogodb. Z drugimi besedami, ocenil bi dodatne stroške in prihodke za obdobje izvajanja pogodb.

(394) Zdi se, da ni nikakršnih razlogov za uporabo daljšega obdobja. Preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu se ob sklenitvi pogodb ne bi zanašal na to, da bodo pogodbe ob izteku podaljšane, bodisi pod istimi ali drugačnimi pogoji, zlasti ker so nizkocenovni letalski prevozniki, kot sta Ryanair in Transavia, veljali in še veljajo za zelo dinamične v smislu uvajanja in ukinjanja rut ali celo povečevanja in zmanjševanja pogostosti letov. Morebitno podaljšanje teh pogodb bi bilo zato možnost v daljni prihodnosti, ki je preveč negotova, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu na njej utemeljil razumne gospodarske odločitve.

(395) Poleg tega je treba opozoriti, da razen pri nekaterih pogodbah datum začetka dejavnosti, zajetih v pogodbi, ni sovpadal z datumom podpisa pogodbe. V tem primeru je bil za izhodišče uporabljen datum začetka izvajanja dejavnosti in ne datum podpisa ([76]).

(396) Opozoriti je treba tudi, da se pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu ni upoštevalo dejstvo, da družba Ryanair na nekaterih rutah ni delovala v celotnem obdobju, predvidenem v določenih pogodbah, saj ta dejavnik ob sklenitvi pogodb ni bil znan in ga takrat ni bilo mogoče predvideti.

(397) Komisija v nadaljevanju proučuje pogodbe, sklenjene z družbama Ryanair in AMS, v smislu dodatnega prometa ter dodatnih prihodkov in stroškov ob upoštevanju uporabljenih predpostavk, nato pa predstavi svojo analizo teh pogodb, ki ji sledi še analiza pogodbe, sklenjene z družbo Transavia.

([76]) Glej tabelo 6.

Dodatni promet in število načrtovanih povratnih letov (pogodbe z družbama Ryanair in AMS)

(398) Analiza, ki jo je opravila Komisija, temelji na dodatnem prometu (z drugimi besedami, na številu dodatnih potnikov), ki bi ga udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Pau namesto zbornice, lahko predvidel ob sklenitvi pogodb. V zvezi s pogodbo iz leta 2003 to na primer vključuje določitev števila potnikov na letih družbe Ryanair na ruti Pau–London, ki bi ga lahko upravljavec letališča Pau leta 2003 napovedal za celotno obdobje trajanja pogodbe.

(399) Napovedani dodatni promet je bil določen na podlagi števila rut in pogostosti letov, kot sta določena v različnih pogodbah o letaliških storitvah in pogodbah o storitvah trženja, ter na podlagi pridobljenega števila povratnih letov na leto.

(400) Poleg tega je Komisija upoštevala zmogljivost letala, ki ga uporablja družba Ryanair, to je Boeing 737-800, ki ima 189 sedežev ([77]).

(401) Komisija je začela s predpostavko, da je faktor zasedenosti enak 85 % na let, kar je ugodno za družbo Ryanair, saj je to visok faktor zasedenosti. Je tudi nekoliko višji od povprečnega faktorja zasedenosti letov družbe Ryanair v njenem omrežju ([78]) in enak faktorju zasedenosti, ki ga je Francija predlagala za različne pogodbe v svoji rekonstrukciji analize donosnosti, ali višji od njega. Vendar Komisija meni, da se lahko uporabi ta visoki faktor zasedenosti, čeprav je ugodna predpostavka, da se upošteva morebitni ugoden učinek storitev trženja na potniški promet na rutah, zajetih v različnih pogodbah, v odsotnosti drugih elementov, ki bi količinsko opredelili predvidljive učinke teh storitev na faktor zasedenosti.

(402) Kjer obdobje izvajanja pogodbe ni sovpadalo s polnimi koledarskimi leti, je Komisija to upoštevala tako, da je za vsako leto izvajanja pogodbe izračunala napovedani promet v sorazmerju s številom dni v letu, ko se je izvajala pogodba.

(403) Nekatere pogodbe so vsebovale navedbe v zvezi s pričakovanim številom potnikov na zadevnih rutah. Ker pa te navedbe niso bile pravno zavezujoče, jih preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi nujno upošteval v svoji analizi donosnosti. Zato jih Komisija ni upoštevala, za vse pogodbe pa je uporabila predpostavko 85-odstotnega faktorja zasedenosti (ki je višji od faktorja iz teh navedb).

(404) Poleg tega so nekatere pogodbe vsebovale obvezo letalskega prevoznika v zvezi z minimalnim številom potnikov, prepeljanih na zadevnih rutah. Vendar bi udeleženec v tržnem gospodarstvu verjetno računal na število potnikov, večje od minimalnega števila, ki bi ga jamčil letalski prevoznik. Pravzaprav bi udeleženec v tržnem gospodarstvu verjetno predpostavljal, da je letalski prevoznik predvidel varnostno razliko med obsegom prometa, h kateremu se je zavezal, in obsegom prometa, ki ga je lahko razumno pričakoval. Komisija se je zato odločila, da v svoji oceni ne bo upoštevala teh obveznih minimumov.

(405) Dodatni promet, ki ga je izračunala Komisija, je na splošno večji od zavezujočih minimumov in obsega prometa iz nezavezujočih navedb v različnih pogodbah.

(406) Nazadnje, opozoriti je treba, da sta zbornica in družba Ryanair/AMS leta 2009 spremenili pogoje pogodb iz leta 2005, in sicer sta zmanjšali pogostost letov na ruti Pau–London, načrtovano število letov za leto 2009 določili na 211, letno ceno za storitve trženja pa znižali na […] EUR. Komisija je pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabila enako podlago kot za druge pogodbe, in sicer se je oprla na predpostavko, da je dodatni promet, povezan s to spremembo, ustrezal vsem rutam, pogostostim in letom, omenjenim v navedeni spremembi.

Dodatni prihodki (pogodbe z družbama Ryanair in AMS)

(407) Komisija si je za vsako transakcijo, zajeto v njeni analizi, prizadevala določiti dodatne prihodke, tj. prihodke, nastale zaradi transakcije, kot bi jih predvidel udeleženec v tržnem gospodarstvu.

(408) Glede uporabe načela enojnega zaračunavanja Komisija meni, da je treba upoštevati letalske in neletalske prihodke.

([77]) Pogodba iz leta 2003 omenja dva modela letal, ki jih bo verjetno uporabljala družba Ryanair, in sicer Boeing 737-200 in Boeing 737-800. Komisija je v svoji analizi uporabila ugodno predpostavko v zvezi s prometom, ki naj bi ga ustvarila družba Ryanair, in sicer je upoštevala letalo z večjo zmogljivostjo (Boeing 737-800).

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

(409) Letalski prihodki so sestavljeni iz prihodkov od različnih pristojbin, ki jih mora letalski prevoznik plačati upravljavcu letališča in vključujejo:

— pristajalno pristojbino, in sicer določen znesek na povratni let,

— potniško pristojbino, in sicer določen znesek na povratni let, ter

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

(410) Pristajalna pristojbina in potniška pristojbina, ki ju uporablja zbornica, sta načeloma regulirani pristojbini za dostop do letališke infrastrukture, ki se zaračunata vsem letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče, na podlagi posvetovanj in ki se objavita. Različne pogodbe o letaliških storitvah, sklenjene z družbama Ryanair in Transavia, določajo, da se uporablja javni sistem obračunavanja pristojbin letališča. Komisija je v zvezi s temi različnimi pogodbami za napovedane zneske pristajalne in potniške pristojbine na enoto uporabila javne pristojbine, ki so veljale v času sklenitve pogodb, in jih indeksirala po 2-odstotni stopnji na leto. Komisija meni, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu lahko predvidel 2-odstotno stopnjo inflacije, saj je to ciljna stopnja Evropske centralne banke (v nadaljnjem besedilu: ECB) za euroobmočje ([79]). Dejansko je bilo razumno predvidevati, da se bodo regulirane pristojbine vsako leto zvišale v skladu z inflacijo.

(411) Pristojbine za storitve zemeljske oskrbe niso regulirane, ampak so predmet dvostranskih pogajanj. V različnih pogodbah o letaliških storitvah, sklenjenih z družbo Ryanair, in pogodbi z družbo Transavia so te pristojbine določene v obliki fiksnih zneskov na povratni let brez indeksacije. Zato je Komisija te zneske uporabila v svoji analizi.

(412) Da bi Komisija izračunala prihodke od treh navedenih vrst letaliških pristojbin, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval od vsake pogodbe, je uporabila število načrtovanih povratnih letov (za pristajalno pristojbino in pristojbino za storitve zemeljske oskrbe) in pričakovano število dodatnih potnikov (za potniško pristojbino), določeno za posamezno pogodbo, ter ju pomnožila s pristojbino na enoto.

(413) Neletalski prihodki so načeloma sorazmerni s številom potnikov. Dejavnost parkirišč, restavracij in drugih podjetij na letališču je dejansko odvisna od števila potnikov. Enako torej velja za prihodke, ki jih upravljavec letališča prejme iz teh dejavnosti. Najbolj razumen pristop za določitev napovedanih dodatnih neletalskih prihodkov zato vključuje določitev zneska neletalskih prihodkov na potnika, ki se nato pomnoži z napovedanim dodatnim prometom.

(414) Po mnenju Komisije je verjetno, da bi razumen udeleženec v tržnem gospodarstvu ob sklenitvi različnih pogodb znesek neletalskih prihodkov na potnika določil na podlagi skupnih neletalskih prihodkov letališča na potnika v obdobju tik pred sklenitvijo zadevne pogodbe, ki bi bilo dovolj dolgo, da bi bili prihodki reprezentativni ([80]). Komisija v zvezi s tem meni, da je razumno uporabiti obdobje treh let ([81]). Meni tudi, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu napovedal indeksacijo tega zneska v določenem obdobju, ki bi izražala inflacijo. V zvezi s tem je

([79]) „ECB si pri uresničevanju cilja stabilnosti cen prizadeva ohraniti srednjeročno stopnjo inflacije pod 2 %, vendar blizu te vrednosti". Glej: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html.

([80]) Komisija ugotavlja, da v prometu družbe Air France na letališču Pau prevladujejo poslovni potniki, medtem ko družbi Ryanair in Transavia prevažata večinoma turiste. Neletalski prihodki, ki jih ustvarita ti dve kategoriji potnikov, zmanjšani na število potnikov, se lahko razlikujejo, na primer zaradi morebitnih razlik v kupni moči. Vendar je te razlike težko oceniti, zlasti ker lahko poleg kupne moči na te prihodke vplivajo tudi drugi dejavniki. Poslovni potniki so na primer običajno časovno občutljivi in na letališčih preživijo čim manj časa, zato tam porabijo manj denarja. Poleg tega upravljavec letališča težko oceni, v kakšni meri se povprečni znesek neletalskih prihodkov na potnika razlikuje med letalskimi prevozniki, saj teh prihodkov ne prejme prek letalskih prevoznikov. Ob upoštevanju navedenih dejavnikov je zelo verjetno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Pau namesto zbornice, pri oceni dodatnih neletalskih prihodkov uporabil neletalske prihodke na potnika, zabeležene v prejšnjih letih za skupni promet na letališču, ne bi pa upošteval dejstva, da se ta znesek na potnika med letalskimi prevozniki morda razlikuje.

([81]) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi zadevno obdobje izbral ob upoštevanju več dejavnikov, in sicer izravnalnega učinka zaradi razmeroma dolgega obdobja ter slabosti zelo dolgega obdobja, kot so morebitne spremembe potrošniških preferenc potnikov in njihovih načinov porabe v daljšem obdobju. Zato bi bil v primeru uporabe povprečnih neletalskih prihodkov na potnika v enem letu pridobljeni znesek preveč odvisen od posebnih okoliščin v navedenem letu, kar upravičuje izbiro daljšega obdobja. Na drugi strani se petletno obdobje zdi predolgo, saj se lahko vedenje potnikov v smislu porabe, ki ni povezana z letalstvom, v takem obdobju bistveno spremeni. Zato se zdi, da je triletno obdobje razumna izbira.

Komisija uporabila 2-odstotno stopnjo ([82]) (uporabila jo je za drugo in tretje leto triletnega obdobja).

(415) Naslednja preglednica prikazuje skupne neletalske prihodke letališča za vsako leto v obdobju 2000–2011 in povprečni znesek neletalskih prihodkov na enoto na potnika v predhodnih treh letih za vsako leto posebej.

Preglednica 5

Neletalski prihodki

Leto	Neletalski prihodki	
	skupni zneski (v tisoč EUR)	povprečni znesek na enoto na potnika v predhodnih treh letih (v 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	

Dodatni stroški (pogodbe z družbama Ryanair in AMS)

(416) Dodatni stroški, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče namesto zbornice, lahko vnaprej pričakoval od vsake transakcije (ki vključuje pogodbo o letaliških storitvah in pogodbo o storitvah trženja, kjer je primerno), so razvrščeni v naslednje tri kategorije:

— stroški nakupa storitev trženja,

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

— dodatni operativni stroški, tj. operativni stroški (osebje, razni nakupi), ki lahko nastanejo zaradi transakcije.

(417) V zvezi s stroški pogodb o storitvah trženja je Komisija upoštevala zneske, določene v teh različnih pogodbah. Pogodbe o storitvah trženja na splošno določajo letne ali skupne fiksne zneske. Pogodba, sklenjena leta 2003 z družbo Ryanair za ruto Pau–London, je vključevala posebno ureditev, in sicer začetno plačilo in letna plačila na potnika, pri čemer je najvišja letna vsota slednjih plačil znašala 400 000 EUR. Glede na napovedi v zvezi

([82]) Glej uvodno izjavo 410.

s prometom, ki so povezane s pogodbo iz leta 2003 in temeljijo na 85-odstotnem faktorju zasedenosti, se zdi, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval, da bo ta najvišji znesek 400 000 EUR dosežen. Komisija je zato za stroške storitev trženja poleg začetnega plačila, določenega v pogodbi, uporabila ta najvišji znesek.

(418) Podobno kot napovedi glede prometa predvidena plačila za trženje ne predstavljajo nujno zneskov, ki so se dejansko plačali, saj so lahko nekateri dogodki po sklenitvi pogodb povzročili odstopanja od teh prvotnih zneskov. To velja zlasti, če se pogodba predčasno prekine. Vendar se pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu ti dogodki ne smejo upoštevati, saj so se zgodili po sklenitvi pogodbe.

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

(420) Ker ni poslovnih načrtov za posamezne pogodbe, so dodatni operativni stroški, ki jih je bilo mogoče predvideti ob sklenitvi različnih pogodb, kategorija stroškov, ki jo je najtežje določiti. Za operativne stroške zlasti ni mogoče uporabiti pristopa, uporabljenega za neletalske prihodke, ki je vključeval uporabo skupnih neletalskih prihodkov letališča za določitev dodatnih neletalskih prihodkov na potnika. V skladu s takim pristopom bi se skupni operativni stroški letališča, zmanjšani na število potnikov, obravnavali kot dodatni stroški. Vendar stalni stroški predstavljajo velik delež operativnih stroškov letališča, kar pomeni, da so skupni operativni stroški na potnika v večini primerov verjetno bistveno višji od dodatnih stroškov, povezanih s sklenitvijo nove pogodbe, ki ustvarja dodaten promet.

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

(422) Vendar je edina ocena, ki jo lahko uporabi Komisija, ocena v poslovnem načrtu za družbo Transavia, v katerem je zbornica ocenila, da bi pogodba s to družbo ustvarila povprečne dodatne operativne stroške v višini […] EUR na dodatnega potnika v obdobju poslovnega načrta družbe Transavia, tj. od leta 2006 do leta 2012 ([83]). Ker ni nobene boljše ocene, Komisija meni, da je navedeni znesek sprejemljiva podlaga za določitev vpliva dodatnega prometa na operativne stroške letališča. Zato je ta znesek uporabila v svoji oceni pogodb, sklenjenih z družbama Ryanair in AMS, z indeksacijo v višini 2 % na leto ([84]) od leta 2009, ki je srednje leto referenčnega obdobja 2006–2012. Poleg tega Komisija meni, da je ta indeksacija v skladu z indeksacijo, navedeno zgoraj v zvezi s prihodki.

(423) Komisija ugotavlja, da je zbornica to oceno pripravila pred sklenitvijo večine pogodb z družbama Ryanair in AMS, zajetih v formalnem postopku preiskave, in da je bila ocena torej na voljo ob sklenitvi navedenih pogodb. Edine izjeme so pogodbe, ki so bile z družbama Ryanair in AMS sklenjene leta 2003 in 2005. Te so proučene v uvodnih izjavah 425 in 426.

(424) Komisija ugotavlja, da je bil poslovni načrt za družbo Transavia pripravljen za letalskega prevoznika, ki se razlikuje od družbe Ryanair. Vendar meni, da družba Transavia uporablja gospodarski model nizkocenovnega prevoznika, ki je primerljiv z modelom družbe Ryanair, in da bi bili dodatni operativni stroški, ki bi jih napovedal udeleženec v tržnem gospodarstvu, zato verjetno podobni za oba letalska prevoznika, če bi se zmanjšali na število potnikov.

([83]) Elementi (dodatni elementi po uvedbi nove rute Amsterdam–Pau), vključeni v ta znesek, so pojasnjeni v poslovnem načrtu: *Vpliv na delovno silo in stroške: ta nova ruta bo ustvarila zanemarljivo dodatno delo za nekatere službe: računovodstvo (obdelava računov), poslovanje (razporejanje sredstev letališča), recepcija (rezervacije, turistične storitve in informacije) ter varnostna služba (varnostni pregledi). Ruta ne bo vplivala na druge službe: upravljanje, okolje, kakovost, vzdrževanje, razvoj in zaščita. Vplivala bo samo na stroške pomoči: ocena povprečnih stroškov dela in drugih stroškov na potnika na odhodnem letu v sedemletnem obdobju je* […] *EUR*. Ta znesek na potnika na odhodnem letu se je delil z dva, rezultat pa je […] EUR na potnika.

([84]) Glej uvodno izjavo 410.

(425) Poslovni načrt za družbo Transavia je bil pripravljen 15. decembra 2005. Nastal je torej po sklenitvi pogodb z družbama Ryanair in AMS iz let 2003 in 2005, ki so bile podpisane 28. januarja 2003 in 30. junija 2005. Vendar Komisija meni, da se ocena dodatnih operativnih stroškov na potnika, ki bi jo udeleženec v tržnem gospodarstvu izračunal za junij 2005, in ocena teh stroškov, ki bi jo izračunal za december 2005, tj. samo šest mesecev pozneje, ne bi razlikovali. Pravzaprav je zelo malo verjetno, da bi se struktura stroškov upravljavca letališča v šestmesečnem obdobju bistveno spremenila. Ocena za december 2005 je zato sprejemljiv približek ocene, ki bi jo udeleženec v tržnem gospodarstvu pripravil junija 2005, da bi ocenil vrednost sklenitve pogodb z družbama Ryanair in AMS.

(426) Pogodba iz leta 2003 je bila sklenjena skoraj tri leta pred pripravo poslovnega načrta za družbo Transavia. Vendar se struktura prometa in dejavnosti letališča v tem triletnem obdobju niso bistveno spremenile. Zato in ker ni boljše možnosti, Komisija meni, da so povprečni dodatni operativni stroški v višini […] EUR na potnika z 2-odstotno indeksacijo od leta 2009 naprej primerni tudi za oceno pogodbe iz leta 2003.

(427) Komisija ugotavlja, da so dodatni operativni stroški, ki jih je predlagala Francija ([…] EUR na potnika) in so izračunani kot povprečje operativnih stroškov na potnika, zabeleženih v obdobju 2003–2011, precej višji od dodatnih stroškov na potnika, ki jih je uporabila Komisija in so po njenem mnenju pomembnejši glede na zgoraj navedene ugotovitve.

(428) Za vsako transakcijo se dodatni operativni stroški na potnika pomnožijo z napovedanim dodatnim prometom, da se za vsako posamezno leto določijo skupni dodatni operativni stroški, povezani s pogodbo.

Predstavitev rezultatov za pogodbe z družbama Ryanair in AMS

(429) Potem ko je Komisija za vsako pogodbo določila vse dodatne prihodke in stroške, ki bi jih napovedal udeleženec v tržnem gospodarstvu, lahko za vsako pogodbo in vsako leto načrtovanega obdobja trajanja pogodbe določi diskontirane dodatne tokove (prihodki minus stroški). Ti rezultati so prikazani v preglednicah 6 do 11.

(430) Komisija za vse pogodbe in za spremembo z dne 16. junija 2009 pogodbe iz leta 2005 za ruto Pau–London ugotavlja, da so vsi letni dodatni tokovi negativni, kot je prikazano v naslednjih preglednicah, kljub predpostavkam, ki jih je uporabila Komisija in so ugodne za družbo Ryanair, zlasti v zvezi z dodatnim prometom in dodatnimi stroški.

(431) Komisija ugotavlja tudi, da bi ta ugotovitev veljala za pogodbe iz let 2007, 2008, 2009 in 2010, tudi če bi se izključili vsi dodatni operativni stroški in če bi se za dodatne stroške uporabili samo stroški nakupa storitev trženja.

(432) Zato je jasno, da vse te pogodbe in sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe iz leta 2005 za London, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair in AMS ter so zajete v tej preiskavi, družbama Ryanair in/ali AMS dajejo gospodarsko prednost. Ta prednost je selektivna, saj izhaja iz pogodbenih določb, ki veljajo samo za družbo Ryanair ali AMS.

(433) Sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe iz leta 2007 za ruto Pau–Charleroi, s katero so se stroški promocije zvišali z […] EUR na […] EUR na leto z učinkom od 1. januarja 2009, ne da bi se pri tem spremenile storitve, družbama Ryanair in AMS prav tako daje selektivno prednost, saj zbornica ni prejela ničesar v zameno za dodatno plačilo v višini […] EUR na leto in od tega zlasti ni mogla pričakovati dodatnega prometa.

Preglednica 6

Potniki ((s) = sezonska)

Pogodba	Letov/teden	Letov/leto	Datum podpisa pogodb(e)	Datum začetka izvajanja	Prvotno načrtovani datum zaključka
London 2003	7	365	28. 1. 2003	28. 1. 2003	27. 1. 2008

Pogodba	Letov/teden	Letov/leto	Datum podpisa pogodb(e)	Datum začetka izvajanja	Prvotno načrtovani datum zaključka
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
Sprememba iz leta 2009 pogodbe iz leta 2005 za London		211	15. 6. 2009	1. 1. 2009	29. 6. 2010
London, Charleroi (s) in Beauvais (s) 2010	6	312	28. 1. 2010	30. 3. 2010	29. 3. 2011

Preglednica 7

Pogodba za ruto Pau–London iz leta 2003

(v EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Število povratnih letov na leto	338	365	365	365	365	27
Pristajalna pristojbina	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
Potniška pristojbina	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
Storitve zemeljske oskrbe	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*
Letalski prihodki skupaj	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
Neletalski prihodki	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Prihodki skupaj	**[300 000—599 999]**	**[300 000—599 999]**	**[300 000—599 999]**	**[300 000—599 999]**	**[300 000—599 999]**	**[0—99 999]**
Operativni stroški (osebje, razni nakupi itd.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Stroški trženja	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(v EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stroški skupaj	**[600 000—999 999]**	**[600 000—999 999]**	**[600 000—999 999]**	**[600 000—999 999]**	**[600 000—999 999]**	**[0—99 999]**
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	**[–100 000 do – 299 999]**	**[–100 000 do – 299 999]**	**[–100 000 do – 299 999]**	**[–100 000 do – 299 999]**	**[–100 000 do – 299 999]**	**[–1 do – 99 999]**

Preglednica 8

Pogodba za ruto Pau–London iz leta 2005

(v EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Število povratnih letov na leto	184	365	365	365	365	181
Pristajalna pristojbina	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
Potniška pristojbina	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
Storitve zemeljske oskrbe	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*
Letalski prihodki skupaj	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Neletalski prihodki	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Prihodki skupaj	**[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 stroški (osebje, razni nakupi itd.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Stroški trženja	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Stroški skupaj	**[300 000—599 999]**	**[600 000—999 999]**	**[600 000—999 999]**	**[600 000—999 999]**	**[600 000—999 999]**	**[300 000—599 999]**
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	**[–1 do – 99 999]**	**[–100 000 do – 299 999]**	**[–100 000 do – 299 999]**	**[–1 do – 99 999]**	**[–1 do – 99 999]**	**[–1 do – 99 999]**

Preglednica 9

Sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe o storitvah trženja z dne 30. junija 2005

(v EUR)

	2009	2010
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	67 794	33 709
Število povratnih letov na leto	211	105
Pristajalna pristojbina	*29 173*	*14 795*
Potniška pristojbina	*162 706*	*82 519*
Storitve zemeljske oskrbe	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*
Letalski prihodki skupaj	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Neletalski prihodki	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Prihodki skupaj	**[300 000—599 999]**	**[100 000—299 999]**
Operativni stroški (osebje, razni nakupi itd.)	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Stroški trženja	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Stroški skupaj	**[300 000—599 999]**	**[100 000—299 999]**
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	**[–1 do –99 999]**	**[–1 do –99 999]**

Preglednica 10

Pogodba za ruto Pau–Charleroi iz leta 2007

(v EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Število povratnih letov na leto	42	156	156	156	156	114
Pristajalna pristojbina	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
Potniška pristojbina	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
Storitve zemeljske oskrbe	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*
Letalski prihodki skupaj	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]

(v EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Neletalski prihodki	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Prihodki skupaj	**[0—99 999]**	**[100 000—299 999]**	**[100 000—299 999]**	**[100 000—299 999]**	**[100 000—299 999]**	**[100 000—299 999]**
Operativni stroški (osebje, razni nakupi itd.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Stroški trženja	[0–99 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Stroški skupaj	**[100 000—299 999]**	**[300 000—599 999]**	**[300 000—599 999]**	**[300 000—599 999]**	**[300 000—599 999]**	**[300 000—599 999]**
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	**[–1 do –99 999]**	**[–100 000 do –299 999]**	**[–100 000 do –299 999]**	**[–100 000 do –299 999]**	**[–100 000 do –299 999]**	**[–100 000 do –299 999]**

Preglednica 11

Pogodbi iz let 2008 in 2009 za ruto Pau–Bristol ter pogodba iz leta 2010 za rute Pau–London, Pau–Charleroi in Pau–Beauvais

(v EUR)

	Pogodba za Bristol iz leta 2008	Pogodba za Bristol iz leta 2009	Pogodba za London, Charleroi in Beauvais iz leta 2010	
	2008	2009	2010	2011
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	16 111	18 635	75 463	24 783
Število povratnih letov na leto	50	58	235	77
Pristajalna pristojbina	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
Potniška pristojbina	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
Storitve zemeljske oskrbe	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*	*[0—99 999]*
Letalski prihodki skupaj	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Neletalski prihodki	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Prihodki skupaj	**[0—99 999]**	**[100 000—299 999]**	**[300 000—599 999]**	**[100 000—299 999]**
Operativni stroški (osebje, razni nakupi itd.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]

(v EUR)

	Pogodba za Bristol iz leta 2008	Pogodba za Bristol iz leta 2009	Pogodba za London, Charleroi in Beauvais iz leta 2010	
	2008	2009	2010	2011
Stroški trženja	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000—1 499 999]	[300 000–599 999]
Stroški skupaj	**[100 000—299 999]**	**[100 000—299 999]**	**[1 000 000—1 499 999]**	**[300 000—599 999]**
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	**[–1 do –99 999]**	**[–1 do –99 999]**	**[–600 000 do –999 999]**	**[–100 000 do –299 999]**

Uporaba preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Transavia

(434) Komisija ponavlja, da je zbornica pripravila poslovni načrt pred sklenitvijo pogodbe z družbo Transavia za ruto Pau–Amsterdam (v nadaljnjem besedilu: poslovni načrt za družbo Transavia). Komisija meni, da je ta poslovni načrt primerno izhodišče za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Transavia, in nima razloga za pomisleke glede uporabljenih predpostavk, razen v zvezi s časovnim okvirom, uporabljenim pri oceni. Ta časovni okvir je obravnavan v nadaljevanju.

(435) Komisija ugotavlja, da ta poslovni načrt navaja „letni finančni rezultat“ (podoben dodatnim tokovom (prihodki minus stroški) v analizi pogodb z družbo Ryanair/AMS), ki je negativen v obdobju 2006–2008 in pozitiven v obdobju 2009–2012 (glej preglednico 12).

(436) Poslovni načrt za družbo Transavia navaja, da naložba (donosnost naložbe) postane donosna (kumulativno) šele v sedmem letu. Z drugimi besedami, načrt ne vključuje uporabe diskontne stopnje za napovedane letne tokove, da bi se izračunala neto sedanja vrednost in se v zvezi z donosnostjo letališča preverilo, ali se negativni tokovi v zgodnjem obdobju izravnajo s pozitivnimi tokovi na koncu obravnavanega obdobja. V poslovnem načrtu je v bistvu uporabljena kumulativna vsota tokov brez diskontiranja (glej „kumulativni rezultat“ v preglednici 12), ki je negativna za obdobje 2006–2011, leta 2012 pa postane pozitivna ([85]).

(437) Komisija je Francijo pozvala, naj opravi podrobno analizo na podlagi objektivnih informacij, s katerimi je bila zbornica seznanjena ob sklenitvi pogodbe z družbo Transavia, da bi ugotovila, ali bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček, sklenil to pogodbo.

(438) Francija je za to analizo uporabila „letni finančni rezultat“ iz poslovnega načrta za družbo Transavia, od tega zneska pa je odštela davek od dohodkov pravnih oseb za leta, v katerih so bili tokovi pozitivni, in nato uporabila 6,5-odstotno diskontno stopnjo za izračun neto sedanje vrednosti. Rezultat te analize je neto sedanja vrednost v višini [- 100 000 do - 200 000] EUR, izračunana za načrtovani datum uvedbe rute Pau–Amsterdam, tj. 26. april 2006.

(439) Vendar Komisija ugotavlja, da poslovni načrt za družbo Transavia in izračun Francije temeljita na oceni donosnosti za obdobje 2006–2012, medtem ko naj bi se pogodba v skladu z njenimi pogoji izvajala samo do leta 2009 in ni vsebovala klavzule o samodejnem podaljšanju. Zaradi razlogov iz uvodnih izjav 393 do 397 mora analiza napovedane donosnosti temeljiti na prvotno načrtovanem obdobju izvajanja pogodbe in ne na daljšem obdobju. Razlog za to je zlasti, da razumen in preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ob sklenitvi pogodbe ne more

([85]) Komisija ugotavlja, da zbornica v poslovnem načrtu navaja, da letni rezultat v nekumulativnem smislu postane pozitiven takoj, ko se stroški trženja leta 2009 (četrto leto) bistveno znižajo. To je mogoče pojasniti z dejstvom, da so plačila za trženje v skladu s pogoji pogodbe tretje leto znašala […] EUR na potnika (z največjo letno vsoto […] EUR), četrto leto pa naj bi se znižala na […] EUR na potnika ([…] EUR za peto leto ter […] EUR za šesto in sedmo leto). Glej uvodno izjavo 84.

računati na njeno podaljšanje pod enakimi ali drugačnimi pogoji ([86]). Komisija ugotavlja, da bi neto sedanja vrednost, izračunana za obdobje 2006–2009 na podlagi letnih tokov, navedenih v poslovnem načrtu za ta leta, in z uporabo diskontne stopnje, ki jo je predlagala Francija, znašala [- 300 000 do - 400 000] EUR.

(440) Komisija ugotavlja, da je pogodba ustvarila letne dodatne tokove, ki so bili v obdobju, zajetemu v analizi donosnosti (razen leta 2009, ko je dodatni tok skoraj enak nič), vsi negativni, kar nujno pomeni negativno neto sedanjo vrednost ne glede na to, kakšna diskontna stopnja se uporabi. Zato pogodba z družbo Transavia iz leta 2006 tej družbi daje gospodarsko prednost. Ker to prednost uživa samo eno podjetje, je selektivna.

Preglednica 12

Prilagojeni poslovni načrt za ruto Amsterdam–Pau za družbo Transavia

(v tisoč EUR)

Pau–Amsterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Promet (potnikov)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Prihodki	skupaj (A)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stroški	od katerih – storitve trženja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	skupaj (B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Letni finančni rezultat	(A – B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kumulativni rezultat		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Davek od dohodkov pravnih oseb		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dodatni finančni tok po davku od dohodkov		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto sedanja vrednost 2006–2009	[–300 do –400]							

8.1.1.3 ***Izkrivljanje konkurence***

(441) Če finančna pomoč države članice okrepi položaj podjetja glede na druga konkurenčna podjetja v trgovini znotraj Skupnosti, je treba za slednja šteti, da so pod vplivom pomoči. V skladu z ustaljeno sodno prakso ([87]) je za ugotovitev, da ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco, dovolj, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.

(442) Od začetka veljavnosti tretjega svežnja liberalizacije zračnega prevoza 1. januarja 1993 ([88]) letalskim prevoznikom EU nič ne preprečuje, da bi opravljali lete na rutah v EU in koristili neomejeno dovoljenje za opravljanje kabotaže.

([86]) Razumen in preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu bi morda upošteval tudi verjetnost, da bo pogodba predčasno prekinjena. Verjetnost takega scenarija bi bila odvisna od podrobnosti klavzul pogodbe o prekinitvi.

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

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

(443) Prednosti, ki so jih prejele družbe Ryanair, AMS in Transavia prek različnih pogodb in sprememb, zajetih v tej preiskavi, so okrepile njihov položaj glede na druge letalske prevoznike EU, ki dejansko tekmujejo ali bi lahko tekmovali z družbama Ryanair in Transavia za rute, na katerih delujeta. Zato so izkrivljale ali bi lahko izkrivljale konkurenco in vplivale na trgovino znotraj Skupnosti.

8.1.1.4 ***Sklepna ugotovitev***

(444) Različne pogodbe in spremembe, ki jih je zbornica sklenila z družbami Ryanair, AMS in Transavia ter so zajete v formalnem postopku preiskave, izpolnjujejo vsa merila iz člena 107(1) PDEU, zato vse pomenijo državno pomoč.

8.1.2 NEZAKONITOST POMOČI

(445) Ti ukrepi so bili izvedeni brez odobritve Komisije, zato pomenijo nezakonito pomoč.

8.1.3 ZDRUŽLJIVOST Z NOTRANJIM TRGOM

(446) Obravnavana pomoč je pomoč za tekoče poslovanje. Vendar se lahko taka pomoč razglasi za združljivo le v izjemnih in ustrezno utemeljenih okoliščinah.

(447) Poleg tega bi morala Francija v skladu z ustaljeno sodno prakso ([89]) navesti, na kakšni pravni podlagi bi se lahko zadevna pomoč štela za združljivo z notranjim trgom, in dokazati, da so pogoji za združljivost izpolnjeni. Zato je Komisija v sklepu o začetku postopka in zahtevi po dodatnih informacijah Francijo pozvala, naj navede morebitne pravne podlage za združljivost in ugotovi, ali so izpolnjeni ustrezni pogoji za združljivost, zlasti če bi se zadevna pomoč štela za zagonsko pomoč za uvedbo novih rut. Vendar Francija ni nikoli trdila, da zadevni ukrepi pomenijo zagonsko pomoč, združljivo z notranjim trgom, in ni nikoli predlagala druge podlage za njihovo morebitno združljivost ali kakršnih koli razlogov, na podlagi katerih bi bilo mogoče to pomoč razglasiti za združljivo z notranjim trgom. Poleg tega si ni nobena zainteresirana tretja stran prizadevala dokazati, da so ti ukrepi združljivi z notranjim trgom.

(448) Komisija kljub temu meni, da je koristno oceniti, v kakšni meri bi se lahko ta pomoč razglasila za združljivo v smislu njenega morebitnega prispevka k uvedbi novih rut ali novih pogostosti letov. Vendar je treba opozoriti, da je ta ocena nepotrebna, saj je treba zaradi dejstva, da država članica in zainteresirane tretje strani niso predložile nobenih dokazov o združljivosti pomoči, to pomoč razglasiti za nezdružljivo.

(449) Nove smernice v zvezi s tako pomočjo določajo: „Komisija bo v zvezi z zagonsko pomočjo letalskim prevoznikom uporabila načela iz teh smernic za vse priglašene ukrepe zagonske pomoči, v zvezi s katerimi je pozvana k sprejetju sklepa od 4. aprila 2014 dalje, tudi kadar so bili ukrepi priglašeni pred tem datumom. V skladu z obvestilom Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči bo Komisija za nezakonito zagonsko pomoč letalskim prevoznikom uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči. V skladu s tem teh smernic ne bo uporabila v primeru nezakonite zagonske pomoči letalskim prevoznikom, dodeljene pred 4. aprilom 2014“ ([90]).

(450) Smernice iz leta 2005 določajo, da bo Komisija „združljivost vsake pomoči financiranja letaliških infrastruktur ali zagonske pomoči, ki je bila dodeljena brez njene odobritve in ki torej krši člen 88(3) Pogodbe, preverila na podlagi teh smernic, če je bila pomoč dodeljena po njihovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. Sicer bo preverjanje izvedla na podlagi pravil, veljavnih ob dodelitvi pomoči“ ([91]).

(451) Komisija poudarja, da je bila zadevna pomoč dodeljena za spodbuditev uvedbe novih rut, povečanje pogostosti letov na obstoječih rutah ali ohranitev rut, ki bi se sicer morda ukinile. Zato gre za pomoč za tekoče poslovanje, katere cilj je spodbuditi odhodni letalski promet z regionalnega letališča. V zvezi s tem je treba opozoriti, da se pomoč za tekoče poslovanje glede na prakso odločanja Komisije redko razglasi za združljivo z notranjim trgom, saj običajno izkrivlja konkurenčne pogoje v sektorjih, v katerih je dodeljena.

([89]) Glej sodbo v zadevi C-364/90, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1993, str. I-2097, točka 20.
([90]) Nove smernice, točka 174.
([91]) Točka 85 smernic iz leta 2005.

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

(452) Pogodba iz leta 2003 in pogodbi iz leta 2005 so bile sklenjene pred objavo smernic iz leta 2005 9. decembra 2005 ([92]). V zvezi z združljivostjo pomoči, dodeljene pred tem datumom, točka 85 smernic iz leta 2005 in točka 174 novih smernic določata, da se uporabljajo pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči.

(453) Pred sprejetjem smernic iz leta 2005 je Komisija sprejela smernice iz leta 1994 ([93]). Vendar te smernice niso posebej obravnavale vprašanja pomoči za tekoče poslovanje, namenjene spodbuditvi odhodnega letalskega prometa z regionalnih letališč. To vprašanje se je v bistvu postopoma pojavilo zaradi vse večjih zastojev na nekaterih velikih evropskih letališčih in razvoja nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki leta 1994 še niso obstajali. Zato Komisija meni, da smernic iz leta 1994 prav tako ni mogoče uporabiti za ta primer. Torej mora združljivost obravnavane pomoči oceniti neposredno na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.

(454) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Komisija sčasoma izpopolnila oceno te vrste državne pomoči, čeprav se nekateri vidiki niso spremenili. Ti vidiki izhajajo iz splošnih načel, ki urejajo združljivost pomoči v skladu z navedeno določbo Pogodbe.

(455) V skladu s tem je Komisija v odločbi o letališču Manchester iz junija 1999 ([94]) ugotovila, da so znižanja letaliških pristojbin, odobrena na nediskriminatoren način kot časovno omejeni ukrepi za spodbujanje novih rut, združljiva s pravili o državni pomoči.

(456) Pozneje je Komisija v svoji odločbi iz februarja 2004 o letališču Charleroi ([95]) pojasnila, da so lahko „ukrepi pomoči za tekoče poslovanje, ki naj bi prispevali k prihodu novih letalskih prevoznikov ali povečali pogostost nekaterih letov, nujno orodje za razvoj majhnih regionalnih letališč. Ti ukrepi lahko zainteresirane družbe dejansko prepričajo, da sprejmejo tveganje vlaganja v nove rute. Vendar je treba za razglasitev take pomoči za združljivo na podlagi člena 87(3)(c) Pogodbe ugotoviti, ali je ta pomoč potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem ter ali vpliva na trgovino v obsegu, ki je v nasprotju s skupnimi interesi“. Komisija je zato opredelila določene pogoje, ki morajo biti izpolnjeni, da se lahko ta pomoč za tekoče poslovanje razglasi za združljivo, in sicer zlasti:

— pomoč mora prispevati k doseganju cilja v interesu Skupnosti, in sicer razvoja regionalnega letališča prek neto povečanja prometa na novih rutah ([96]),

— pomoč mora biti potrebna v smislu, da se ne dodeli za ruto, na kateri že deluje isti ali drug letalski prevoznik, ali za podobno ruto ([97]),

— pomoč mora imeti spodbujevalni učinek v smislu, da prispeva k razvoju dejavnosti, ki bo po določenem obdobju verjetno postala donosna, kar pomeni, da je pomoč časovno omejena ([98]),

— pomoč mora biti sorazmerna, tj. znesek mora biti povezan z neto razvojem prometa ([99]), ter

— pomoč mora biti dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter ne sme biti kombinirana z drugimi vrstami pomoči.

([92]) Glej opombo 18.
([93]) Smernice Skupnosti o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe ES in člena 61 Sporazuma EGP o državnih pomočeh v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).
([94]) Glej Odločbo NN 109/98 z dne 14. junija 1999 z naslovom Združeno kraljestvo, Letališče Manchester (*United Kingdom, Manchester Airport*).
([95]) Odločba Komisije 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki jih Regija Valonija in Brussels South Charleroi Airport priznavata letalski družbi Ryanair ob njeni namestitvi v Charleroiju (UL L 137, 30.4.2004, str. 1). Ta odločba je bila razglašena za nično s sodbo v zadevi T-196/04, Ryanair Ltd proti Komisiji Evropskih skupnosti (sodba v zadevi Charleroi), ZOdl. 2008, str. II-3643. Vendar kaže, kako se je razvila ocena Komisije v zvezi z zadevno pomočjo.
([96]) Glej uvodne izjave 283 do 297.
([97]) Glej uvodne izjave 288 do 309.
([98]) Glej uvodne izjave 311 do 317.
([99]) Glej uvodne izjave 318 do 325.

(457) Smernice iz leta 2005 in nove smernice natančno opredeljujejo ta načela združljivosti, vendar še vedno velja, da lahko Komisija pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno letalskim prevoznikom, razglasi za združljivo, če ta prispeva k razvoju manjših letališč prek neto povečanja prometa na novih rutah, če je pomoč potrebna v smislu, da ni dodeljena za ruto, na kateri že deluje isti ali drug letalski prevoznik, ali za podobno ruto ([100]), če je pomoč časovno omejena in če bo ruta, za katero je pomoč dodeljena, verjetno postala donosna ([101]), če je znesek povezan z neto razvojem prometa, če je pomoč dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter če pomoč ni kombinirana z nobeno drugo vrsto pomoči ([102]).

(458) V zvezi s tem je Komisija v uvodni izjavi 140 sklepa o razširitvi postopka navedla, da bo združljivost teh ukrepov ocenila na podlagi vseh petih navedenih meril. Opozoriti je treba, da niti Francija niti zainteresirane tretje strani niso nasprotovale uporabi teh meril.

(459) Komisija meni, da je treba v tem primeru združljivost pogodbe iz leta 2003 in pogodb iz leta 2005 oceniti na podlagi navedenih splošnih načel.

Prispevek k razvoju manjših letališč prek neto povečanja prometa na novih rutah

(460) V obdobju 2003–2005 je letni promet na letališču Pau znašal približno 700 000 potnikov na leto. Komisija meni, da je bilo letališče takrat majhno.

(461) Komisija v zvezi z novo ruto Pau–London Stansted meni, da je pogodba iz leta 2003 vključevala uvedbo nove rute, za katero je bilo verjetno, da bo prinesla neto povečanje prometa. Pogodbi iz leta 2005 pa sta vključevali nadaljevanje delovanja na isti ruti dve leti po njeni uvedbi, pri čemer se pogostost letov ni povečala. Zato Komisija meni, da pogodbi iz leta 2005 ne izpolnjujeta pogoja v zvezi z neto povečanjem prometa.

Pomoč ni dodeljena za ruto, na kateri že deluje isti ali drug letalski prevoznik, ali za podobno ruto

(462) Ko je družba Ryanair leta 2003 uvedla ruto Pau–London Stansted, na tej ni deloval noben letalski prevoznik.

(463) Vendar sta se pogodbi iz leta 2005 nanašali na isto ruto Pau–London Stansted. Na tej ruti je družba Ryanair na podlagi pogodbe iz leta 2003 delovala že skoraj dve leti z enako pogostostjo letov, kot jo je določala ta pogodba. Zato Komisija v zvezi s pogodbama iz leta 2005 meni, da navedeni pogoj ni izpolnjen.

Pomoč mora biti časovno omejena in obstajati mora verjetnost, da bo zadevna ruta postala donosna

(464) Komisija poudarja, da Francija kljub temu, da je bila pozvana k temu, ni predložila nobene študije donosnosti za ruto Pau–London, zajeto v pogodbah iz let 2003 in 2005, ki bi jo predložila družba Ryanair kot dokaz, da je bila pomoč, dodeljena z obravnavanimi pogodbami, upravičena. Glede na to in na podlagi zabeleženih dejstev se zdi, da organi, ki so dodelili obravnavano pomoč, niso imeli jasnih pričakovanj, da bo ruta Pau–London postala donosna brez pomoči in v bolj ali manj kratkem roku. Komisija v zvezi s tem poudarja, da študije, ki so jih predložili francoski organi v zvezi z gospodarskimi koristmi rut, na katerih je delovala družba Ryanair, analizirajo možne učinke teh rut na razvoj regije, vendar ne vključujejo napovedi glede prihodnje donosnosti teh rut ali drugih rut, na katerih bi lahko družba Ryanair delovala v prihodnosti. Nasprotno analiza različnih pogodb, sklenjenih z družbo Ryanair, dokazuje, da naj bi se pomoč, dodeljena tej družbi za te rute, sčasoma povečala, celo po prenehanju pogodb iz leta 2003 in 2005, prav zato, da bi bile te rute dovolj donosne, da bi družba Ryanair še naprej delovala na njih.

(465) Čeprav so bili ti ukrepi časovno omejeni, Komisija ugotavlja, da petletno obdobje trajanja vsake pogodbe ni bilo potrebno ali sorazmerno s stroški, nastalimi zaradi uvedbe nove rute, saj v letalskem sektorju običajno zadostuje pogodbeno obdobje, krajše od treh let ([103]).

([100]) Glej točke 71 do 75 ter 79(b) in (c) smernic iz leta 2005 ter točke 139, 140, 141 in 151 novih smernic.
([101]) Glej točko 79(b), (d) in (i) smernic iz leta 2005 ter točko 147 novih smernic.
([102]) Glej točki 79(g) in (h) ter 80 smernic iz leta 2005 ter točke 150, 152 in 153 novih smernic.
([103]) Nove smernice, točka 147.

(466) Komisija zato meni, da pogodba iz leta 2003 in pogodbi iz leta 2005 ne izpolnjujejo pogoja, da morajo biti ukrepi časovno omejeni in vključevati verjetnost, da bodo rute postale donosne.

Znesek mora biti povezan z neto razvojem prometa

(467) Pogodba iz leta 2003 je bila povezana z uvedbo nove dnevne rute med letališčema Pau in London, za katero Komisija ocenjuje, da bi skupni letni promet na njej lahko dosegel 117 275 potnikov (glej preglednico 7). Ta pogodba je bila torej povezana z neto povečanjem števila potnikov, saj ta ruta prej ni obstajala.

(468) Pogodbi iz leta 2005 pa nista bili povezani z uvedbo nove rute, ampak z nadaljevanjem delovanja na obstoječi ruti Pau–London brez povečanja pogostosti letov. Komisija zato meni, da zneski pomoči, ki izhajajo iz pogodb iz leta 2005, niso bili povezani z neto razvojem prometa.

Pomoč mora biti dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter ne sme biti kombinirana z drugimi vrstami pomoči

(469) V svojem odgovoru na vprašanje, ali je bila pomoč dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril, se je Francija preprosto sklicevala na publikacije zbornice iz let 2007 in 2009, ki so bile objavljene po koncu trajanja pogodb iz let 2003 in 2005, zato so nepomembne za to analizo. Iz vseh zapisov je razvidno, da so bile pogodbe iz let 2003 in 2005 dogovorjene dvostransko in nepregledno ter da ni bilo postopka, kot je javni razpis, ki bi preprečil diskriminacijo. Zadevna pomoč zato ne izpolnjuje pogoja v zvezi s preglednostjo in nediskriminacijo.

Sklepna ugotovitev

(470) Glede na navedeno je jasno, da pogodbe iz let 2003 in 2005 po mnenju Komisije pomenijo nezakonito pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgom.

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

(471) Komisija smernice iz leta 2005 uporablja za pogodbe, sklenjene po začetku veljavnosti teh smernic.

(472) Točka 27 smernic iz leta 2005 določa, da se pomoči za tekoče poslovanje (kot je zagonska pomoč za nove rute), dodeljene letalskim prevoznikom, štejejo za združljive samo izjemoma in pod strogimi pogoji, v najbolj prikrajšanih regijah Evrope, kot so regije, upravičene do odstopanja od člena 107(3)(a) PDEU, najbolj oddaljene regije in regije z nizko gostoto prebivalstva.

(473) Letališče Pau ni v taki regiji, zato to odstopanje zanj ne velja.

(474) Kot pri ukrepih, sprejetih pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005, Komisija opozarja, da niti Francija niti zainteresirane tretje strani niso dokazale združljivosti teh ukrepov z notranjim trgom na podlagi smernic iz leta 2005 ali na kakršni koli drugi podlagi.

(475) Ugotovitve Komisije v zvezi s pogoji iz točke 79(a) do (l) smernic iz leta 2005 so navedene v uvodnih izjavah 476 do 480.

(476) Nekateri pogoji, kot so pogoji iz točke 79(a) in (b) smernic iz leta 2005 v zvezi z operativno licenco letalskega prevoznika in kategorijo letališča, so izpolnjeni.

(477) Pogoj iz točke 79(h) (Nediskriminatorna dodelitev) smernic iz leta 2005 se glasi: „Vsak javni organ, ki načrtuje dodelitev zagonskih pomoči za novo progo družbi, prek letališča ali ne, mora objaviti svoj projekt v zadostnem roku in z zadostnim oglaševanjem, da se vsem zainteresiranim letalskim družbam omogoči, da ponudijo svoje storitve“. Komisija ugotavlja, da so bile pogodbe v tem primeru dogovorjene neposredno z zadevnimi letalskimi prevozniki in brez oglaševanja. To pomeni, da je bila pomoč dodeljena brez odprtega razpisnega postopka, v katerem bi se lahko drugi potencialno zainteresirani letalski prevozniki javili za delovanje na zadevnih rutah pod enakimi pogoji, da bi lahko koristili zagonsko pomoč.

(478) Kljub temu Komisija ugotavlja, da je zbornica leta 2007 in 2009 objavila obvestila v reviji Air & Cosmos ([104]), s katerimi je letalske prevoznike povabila, da razvijejo nove storitve v zameno za zagonsko pomoč. Vendar je Francija navedla, da so bili ti pozivi neuspešni, zato se je zbornica dogovorila neposredno z določenimi letalskimi prevozniki. Zato nezakonita pomoč, ugotovljena v tej preiskavi, ne izhaja iz objave navedenih obvestil, ampak iz dvostranskih pogajanj. Pogoj iz točke 79(h) torej ni izpolnjen.

(479) Kar zadeva pogoj iz točke 79(i) (poslovni načrt, iz katerega je razvidna donosnost rute, in analiza vpliva nove rute na konkurenčne rute) smernic iz leta 2005, je Komisija Francijo pozvala, naj navede, ali so bili taki poslovni načrti pripravljeni, in, če je temu tako, naj predloži kopije teh načrtov. Niti Francija niti zainteresirane tretje strani niso sporočile, ali taki poslovni načrti obstajajo. Zato pogoj iz točke 79(i) ni izpolnjen.

(480) Točka 79(j) (Oglaševanje) smernic iz leta 2005 določa, da morajo zadevni javni organi objaviti seznam subvencioniranih rut, na katerem so za vsako ruto navedeni vir javnega financiranja, upravičena družba, izplačani znesek pomoči in število zadevnih potnikov. V tem primeru je Francija potrdila, da seznam rut in družb, ki prejemajo finančne spodbude ali plačila za trženje, ni bil objavljen vsako leto. Pogoj iz točke 79(j) smernic iz leta 2005 zato ni izpolnjen.

Sklepna ugotovitev

(481) Vse pogodbe in spremembe, ki jih je zbornica sklenila z družbami Ryanair, AMS in Transavia ter so zajete v formalnem postopku preiskave, pomenijo nezakonito državno pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgom.

8.2 *UKREPI V KORIST UPRAVLJAVCA LETALIŠČA*

(482) Zbornica je v obdobju 2000–2010 od več javnih organov prejela subvencije za opremo v skupnem znesku približno 17,8 milijona EUR. Prejela je tudi subvencijo v višini 3,521 milijona EUR za pokritje stroškov, ki naj bi po navedbah francoskih organov izhajali iz državnih nalog, ki jih opravlja letališče (v nadaljnjem besedilu: subvencije za državne naloge) ([105]).

8.2.1 OBSTOJ POMOČI V SMISLU ČLENA 107(1) PDEU

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

(484) Da bi ukrep pomenil državno pomoč, morajo biti izpolnjeni vsi naslednji pogoji: (1) zadevni ukrep se financira iz državnih sredstev in ga je mogoče pripisati državi, (2) ukrep daje gospodarsko prednost, (3) ta prednost je selektivna, (4) zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco ter vplival na trgovino med državami članicami in (5) upravičenec je podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, kar pomeni, da opravlja gospodarsko dejavnost.

(485) Za ugotovitev, ali subvencije iz uvodnih izjav 88 do 108 pomenijo državno pomoč, je treba najprej preveriti, ali je njihov upravičenec, tj. upravljavec letališča Pau, opravljal gospodarsko dejavnost, ko so bile subvencije dodeljene. Komisija bo najprej proučila to vprašanje, preden oceni subvencije za državne naloge in subvencije za opremo, da bi ugotovila, ali pomenijo državno pomoč.

8.2.1.1 ***Pojma podjetja in gospodarske dejavnosti***

(486) Kot je Komisija pojasnila v novih smernicah ([106]), je treba od datuma sodbe v zadevi „Aéroports de Paris“ (12. decembra 2000) upravljanje in gradnjo letališke infrastrukture obravnavati kot nalogo, ki se uvršča na področje nadzora državnih pomoči. V nasprotju s tem so lahko javni organi zaradi negotovosti, ki je obstajala pred to sodbo, upravičeno menili, da financiranje letališke infrastrukture ni pomenilo državne pomoči in da v skladu s tem takih ukrepov ni bilo treba priglasiti Komisiji. Iz tega sledi, da Komisija zdaj finančnih ukrepov, odobrenih pred 12. decembrom 2000, ne more preverjati na podlagi pravil o državni pomoči.

([104]) Glej uvodno izjavo 132.
([105]) Glej preglednico 3.
([106]) Točki 28 in 29.

(487) Poleg tega je v novih smernicah ([107]) navedeno, da vse dejavnosti letališča niso nujno gospodarske narave. Dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske narave in na splošno ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči.

(488) Glede na preglednico 4 so se subvencije, dodeljene leta 2004 in 2009, uporabile za financiranje naložb v vozno stezo, vzletno-pristajalno stezo, razsvetljavo in parkirišče. To infrastrukturo in opremo poslovno upravlja zbornica, ki je upravljavec letališča in zaračunava stroške uporabnikom teh sredstev. Take naložbe so torej neločljivo povezane z gospodarsko dejavnostjo upravljavca letališča. Subvencije za opremo, dodeljene leta 2004 in 2009, so torej koristile gospodarskim dejavnostim. Poleg tega so bile dodeljene po 12. decembru 2000. V zvezi s pojmoma podjetja in gospodarske dejavnosti bi lahko te subvencije zato spadale na področje uporabe pravil o državni pomoči.

(489) Nasprotno so bile subvencije za opremo, dodeljene leta 1999 in 2000, ki so navedene v preglednici 4 in so se uporabile za financiranje naložb v tovorni in potniški terminal, opremo za vzletno-pristajalno stezo in kogeneracijsko elektrarno, dodeljene pred 12. decembrom 2000. Zato Komisija teh ukrepov ne sme preveriti v okviru tega sklepa.

(490) Subvencije, ki jih je generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques izplačal v obdobju 2000–2005 za odplačilo glavnice posojila v višini 779 000 EUR ([108]), ki ga je najela zbornica, so zajete v pogodbi o načrtu financiranja letališča Pau, sklenjeni 5. novembra 1990. Ta pogodba je vsebovala nepreklicno zavezo javnih organov, da bodo odplačali zadevni dolg. Ker je bila ta pogodba sklenjena pred sodbo v zadevi „Aéroports de Paris“, Komisija ne sme proučiti plačil, izvedenih na podlagi te pogodbe, v skladu s pravili o državni pomoči.

(491) Komisija v oddelku 8.2.1.2 proučuje, v kolikšni meri so se subvencije za državne naloge dejansko uporabile za financiranje dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa.

8.2.1.2 ***Subvencije za državne naloge***

(492) Kot je razvidno iz preglednice 3, formalni postopek preiskave zajema subvencije iz sklada FIATA in subvencije za financiranje različnih naložb, in sicer prostorov in vozil za letališko gasilsko in varnostno službo ter naprav za računalniško tomografijo ([109]). Te različne subvencije so bile dodeljene v okviru splošnega sistema za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih, opisanega v oddelku 4.3.2.

(493) Kot je navedeno zgoraj, glede na nove smernice in sodno prakso dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske narave in na splošno ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči. V skladu z novimi smernicami se dejavnosti, kot so kontrola zračnega prometa, policija, carina, gasilci, dejavnosti, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ter naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje navedenih dejavnosti, na splošno štejejo za negospodarske ([110]).

(494) Nove smernice določajo tudi, da mora biti javno financiranje takih negospodarskih dejavnosti, da ne bi pomenilo državne pomoči, strogo omejeno na zagotavljanje nadomestila stroškov, ki nastanejo v okviru teh dejavnosti, in ne sme povzročiti neupravičene diskriminacije med letališči. V zvezi s tem drugim pogojem smernice pojasnjujejo, da kadar je v skladu z danim pravnim redom običajno, da morajo nekatera civilna letališča kriti določene stroške, ki nastanejo pri njihovem obratovanju, druga civilna letališča pa ne, se lahko slednjim dodeli prednost ne glede na to, ali so zadevni stroški povezani z dejavnostjo, ki se na splošno šteje za negospodarsko dejavnost ([111]).

([107]) Točki 34 in 35.
([108]) Glej predzadnjo vrstico preglednice 3.
([109]) Glej prvo in drugo vrstico preglednice 3.
([110]) Točka 35.
([111]) Točki 36 in 37.

(495) Dejavnosti, ki se financirajo v okviru splošnega sistema za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih, opisanega v oddelku 4.3.2, vključujejo varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja ([112]), naloge policije ([113]), reševanje in gašenje požarov ([114]), zagotavljanje varnosti zračnega prometa ([115]) ter varstvo človekovega in naravnega okolja ([116]). Za te dejavnosti se lahko upravičeno šteje, da spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa. Torej lahko Francija te naloge na podlagi pravil o državni pomoči upravičeno šteje za „državne“ ali, drugače povedano, negospodarske. Zato lahko zagotovi javna sredstva za nadomestilo stroškov, ki jih imajo upravljavci letališč pri opravljanju teh nalog, če so jim te naloge dodeljene z nacionalno zakonodajo in če to financiranje ne povzroči prekomernega nadomestila ali diskriminacije med letališči.

(496) Iz opisov v oddelku 4.3.2 je razvidno, da sistem, ki ga določa francoska zakonodaja, temelji na strogih mehanizmih predhodnega in naknadnega nadzora stroškov, ki zagotavljajo, da upravljavci letališč prek letališkega davka in dopolnilne sheme prejmejo samo zneske, nujno potrebne za kritje stroškov.

(497) Poleg tega se ta sistem uporablja za vsa francoska civilna letališča v smislu vrst nalog, zaradi katerih je potrebno nadomestilo, in mehanizmov financiranja. Pogoj v zvezi z nediskriminacijo je torej izpolnjen. Čeprav francoska zakonodaja upravljavcem letališč nalaga državne naloge, od njih ne zahteva, da te naloge financirajo, saj jih financira država. Zato nadomestilo stroškov, ki izhajajo iz teh nalog, z javnimi sredstvi ne zniža stroškov, ki jih morajo upravljavci letališč običajno kriti v skladu s francosko zakonodajo.

(498) Sredstva, ki jih francoski upravljavci letališč prejmejo na podlagi tega sistema, zato niso državna pomoč.

(499) V skladu s tem subvencije za državne naloge, navedene v drugi in tretji vrstici tabele 3, s katerimi so se financirale naložbe v dejavnosti za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, reševanje iz letal in gašenje požarov, niso državna pomoč.

8.2.1.3 *Subvencije za opremo, dodeljene leta 2004 in 2009*

(500) Zdaj je treba proučiti, ali so subvencije za opremo, dodeljene leta 2004 in 2009, državna pomoč. Te subvencije so prikazane v preglednici 13.

Preglednica 13

Subvencije za opremo in naložbe iz let 2004 in 2009

(v milijonih EUR)

Subjekti, ki so dodelili subvencije za opremo	Leto dodelitve	Narava naložb	Skupni izplačani znesek	Skupna vrednost naložbe
Generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques Regionalni svet Akvitanije Evropska unija (ESRR)	2004	delo na vozni stezi	1,6	2,6

([112]) Ta kategorija vključuje varnostne preglede oddane prtljage, potnikov in ročne prtljage ter nadzor nad dostopom do območij omejenega gibanja.
([113]) Ta kategorija vključuje avtomatiziran mejni nadzor z biometrično identifikacijo.
([114]) Kot je navedeno v uvodni izjavi 493, so te tri kategorije izrecno navedene v novih smernicah kot primeri negospodarskih dejavnosti.
([115]) Ta kategorija vključuje preprečevanje nevarnosti v zvezi s prostoživečimi živalmi.
([116]) Ta kategorija vključuje okoljske ukrepe.

(v milijonih EUR)

Subjekti, ki so dodelili subvencije za opremo	Leto dodelitve	Narava naložb	Skupni izplačani znesek	Skupna vrednost naložbe
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau-Pyrénées	2009	obnova vzletno-pristajalne steze in razsvetljave razširitev parkirišča	4,1	5,1
Skupaj			5,8	7,7

Državna sredstva in odgovornost države

(501) Generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques je zbornici dodelil subvencije, financirane iz sredstev departmaja Pyrénées-Atlantiques, ki je decentraliziran lokalni organ. Spomniti je treba, da so zadevna sredstva državna. Sredstva lokalnih organov se štejejo za državna sredstva v skladu s členom 107 PDEU ([117]). Poleg tega je za odločitve takih organov odgovorna država, enako kot za ukrepe, ki jih sprejme osrednji organ ([118]).

(502) Enako velja za subvencije, ki sta jih dodelila regionalni svet Akvitanije in mešani sindikat, ki je združenje lokalnih organov pod popolnim nadzorom teh organov.

(503) Poleg tega je ESRR delno financiral delo na vozni stezi. Financiranje iz ESRR se šteje za državna sredstva in ga je mogoče pripisati državi, saj je dodeljeno pod nadzorom zadevne države članice ([119]).

(504) Subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 so bile torej v celoti financirane iz državnih sredstev in jih je mogoče pripisati državi v smislu člena 107(1) PDEU.

Selektivna prednost za upravljavca letališča

(505) Za ugotovitev, ali državni ukrep pomeni pomoč, je treba ugotoviti, ali je upravičeno podjetje dobilo gospodarsko prednost, ki mu je omogočila, da se izogne kritju stroškov, ki bi jih moralo običajno kriti s svojimi finančnimi sredstvi, ali je dobilo prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobilo ([120]), in ali se lahko zadevni ukrep obravnava kot nadomestilo za izvajanje obveznosti javnih služb, ki izpolnjuje pogoje iz sodbe v zadevi Altmark ([121]).

(506) V zvezi s tem zadnjim vprašanjem je treba najprej opozoriti, da Francija ni jasno navedla, ali je bil po njenem mnenju upravljavec letališča Pau zadolžen za izvajanje resnične storitve splošnega pomena. V svojih pripombah glede sklepa o razširitvi postopka je v zvezi s tem zgolj navedla, da so lahko francoski organi zaradi odsotnosti jasno določene veljavne pravne podlage (pred objavo smernic iz leta 2005) upravičeno menili, da je financiranje letališke infrastrukture, o katerem je bila takrat sprejeta odločitev, pomenilo ukrep politike načrtovanja rabe zemljišč, da je letališče na splošno opravljalo nalogo splošnega gospodarskega pomena in da ta naloga ni spadala na področje uporabe pravil o državni pomoči ([122]).

([117]) Sodba v združenih zadevah T-267/08 in T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais (T-267/08) in Communauté d'agglomération du Douaisis (T-279/08) proti Evropski komisiji, ZOdl. 2011, str. II-1999, točka 108.

([118]) Sodba v združenih zadevah T-127/99, T-129/99 in T-140/99, Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco in Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) ter Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99) proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 2002, str. II-1330, točka 142.

([119]) V zvezi z opredelitvijo sredstev ESRR kot državne pomoči glej na primer Odločbo Komisije v zadevi N 514/06, *South Yorkshire digital region broadband project* (Projekt za širokopasovni dostop „Digital Region" v južnem Yorkshiru), uvodna izjava 29, in Odločbo Komisije v zadevi N 44/10, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city centre* (Razvoj infrastrukture na otoku Krievu Sala za premestitev pristaniških dejavnosti iz središča mesta), uvodni izjavi 69 in 70.

([120]) Sodba v zadevi C-301/87, Francoska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1990, str. I-307, točka 41.

([121]) Sodba v zadevi C-280/00, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH in Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Altmark), Recueil 2003, str. I-7747.

([122]) Odstavek 13(1).

(507) Francija je dodala, da meni, da bi bilo treba za letališča z manj kot enim milijonom potnikov na leto na splošno šteti, da zagotavljajo storitve splošnega gospodarskega pomena, saj imajo pomembno vlogo v smislu načrtovanja rabe zemljišč, gospodarskega in družbenega razvoja njihovih regij ter prekrivanja njihovih dejavnosti. Francoski organi menijo tudi, da ta letališča le malo vplivajo na notranji trg. Zato menijo, da se financiranje, dodeljeno tem letališčem, ne bi smelo šteti za državno pomoč ali da bi bilo treba tako financiranje razglasiti za združljivo z notranjim trgom in izvzeti iz zahteve po priglasitvi v skladu z Odločbo Komisije z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES [člen 106(2) PDEU] za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, ki je veljala do 20. decembra 2011 ([123]).

(508) Vendar Komisija meni, da ta utemeljitev ne zadostuje za ugotovitev, da je upravljavec letališča Pau odgovoren za izvajanje resničnih storitev splošnega gospodarskega pomena. Kot je navedeno v novih smernicah ([124]), Komisija meni, da se lahko splošno upravljanje letališča v upravičenih primerih obravnava kot storitev splošnega gospodarskega pomena. Vendar meni, da je to mogoče le, če bi bil del območja, ki ima morebitno korist od letališča, brez tega letališča izoliran od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to posegalo v njegov družbeni in gospodarski razvoj.

(509) Ob upoštevanju tega načela ni mogoče predpostavljati, da je upravljanje katerega koli francoskega letališča z manj kot enim milijonom potnikov na leto resnična storitev splošnega gospodarskega pomena. Francija mora oceniti poseben položaj vsakega letališča v tej kategoriji in Komisiji predložiti to analizo, če želi vztrajati pri mnenju, da je upravljanje tega letališča storitev splošnega gospodarskega pomena. Samo tako bi lahko Komisija za vsak primer posebej preverila, ali je Francija storila očitno napako pri presoji, ko je zadevno letališče obravnavala kot storitev splošnega gospodarskega pomena.

(510) V tem primeru Komisija ni prejela nobene take posebne analize za letališče Pau. Poleg tega zaradi bližine letališča Tarbes, ki je oddaljeno 50 km, vožnja do njega pa traja manj kot 40 minut, ni mogoče trditi, da bi bil del območja, ki mu morda služi letališče Pau, brez tega letališča izoliran od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to posegalo v njegov družbeni in gospodarski razvoj. Vztrajanje pri takem mnenju bi kazalo na očitno napako pri presoji v zvezi s tem.

(511) Glede na Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena ([125]), mora biti naloga opravljanja javnih storitev, da bi bil izpolnjen prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark, dodeljena z enim ali več aktov, ki imajo lahko glede na zakonodajo posamezne države članice obliko zakona ali podzakonskega akta ali pogodbe. Poleg tega mora akt ali vrsta aktov določati vsaj vsebino in trajanje obveznosti javne storitve, zadevno podjetje in, če je primerno, ozemlje, vrsto vseh izključnih ali posebnih pravic, ki jih podjetju dodeli zadevni organ, merila za izračun, nadzor in pregled nadomestila ter ureditve za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo izterjavo. Edini akti Francije, ki bi lahko morda izpolnjevali te pogoje, so odlok iz leta 1965 ([126]) in njegove poznejše spremembe, kolikor zbornici nalagajo razne obveznosti v smislu upravljanja (vključno v zvezi z delovnim časom in enako obravnavo uporabnikov), servisiranja, vzdrževanja in razvoja, pri čemer te obveznosti veljajo za določeno obdobje. Vendar nobeden od teh aktov ne določa ureditev za izračun in pregled mehanizmov finančnih nadomestil.

(512) Zato Komisija na podlagi zabeleženih dejstev meni, da upravljanja letališča Pau ni mogoče šteti za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena.

(513) Tudi če bi se domnevalo, da je upravljanje letališča mogoče šteti za tako storitev, subvencije za opremo, zajete v tej preiskavi, ne bi izpolnjevale vseh pogojev iz sodbe v zadevi Altmark. V bistvu te subvencije za opremo vključujejo več posameznih subvencij, ki so bile izplačane ob različnih časih za kritje stroškov naložb, ki so bile takrat potrebne. Te subvencije torej ne izhajajo iz mehanizma nadomestil, ki bi bil vzpostavljen vnaprej ter objektivno in pregledno, tj. ko so javni organi zbornici zaupali upravljanje letališča ali ko so sprejeli akte, ki so podaljšali ali pojasnili pogoje tega upravljanja. Zato te subvencije ne izpolnjujejo drugega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark, ki se glasi: „merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno, da bi se preprečila ekonomska ugodnost, ki bi prejemniku dajala prednost v primerjavi s konkurenčnimi podjetji“ ([127]).

([123]) Odstavek 13(3).
([124]) Točka 72.
([125]) UL C 8, 11.1.2012, str. 4, točka 52.
([126]) Glej uvodno izjavo 27.
([127]) Glej točko 90 sodbe v zadevi Altmark, navedene v opombi 121.

(514) Ker obravnavane subvencije za opremo ne izpolnjujejo pogojev iz sodbe v zadevi Altmark, je treba proučiti, ali so bile dodeljene pod običajnimi tržnimi pogoji.

(515) V zvezi s tem je treba spomniti, da „kapital, ki ga država neposredno ali posredno da na voljo podjetju v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim pogojem, ne more veljati za državno pomoč“ ([128]).

(516) Za ugotovitev, ali so bile subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 dodeljene pod običajnimi tržnimi pogoji, je treba zanje uporabiti preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu. To vključuje presojo, ali bi javni organi ob dodelitvi teh subvencij lahko pričakovali finančni donos, pri čemer ta analiza sama po sebi izključuje morebitne pričakovane koristi v smislu lokalnega gospodarskega razvoja.

(517) V tem primeru Komisija najprej ugotavlja, da zbornica upravlja letališče na podlagi koncesije, ki poteče leta 2015. Lastništvo tega letališča, ki je bilo na začetku v državni lasti, je bilo 1. januarja 2007 preneseno na mešani sindikat. Zbornica torej ni lastnica zemljišča in infrastrukture.

(518) Glede tega je zbornica v svojih pripombah v zvezi s subvencijami za opremo navedla, da zneski subvencij ustrezajo naložbam, ki so jih izvedli lastniki letališke infrastrukture pri vzdrževanju in izboljševanju te infrastrukture, torej so bile te naložbe izvedene izključno v korist lastnikov. Zbornica je trdila, da ji ti zneski niso dali nobene gospodarske prednosti v njeni vlogi upravljavca letališča. Dodala je, da so koncedent in lokalni organi s plačilom teh subvencij za opremo ravnali povsem naravno v svoji vlogi lastnikov letališke infrastrukture in na podlagi koncesije za javno opremo, da bi zagotovili, da se opravijo vzdrževalna dela, posodobitve in izboljšanja javnih storitev letališča, ter s tem razvili svoje premoženje. Po navedbah zbornice so bile te naložbe torej odgovornost javnega lastnika opreme in ne njenega upravljavca.

(519) Vendar je iz zabeleženih dejstev jasno, da je financiranje potrebnih naložb pod finančnimi pogoji koncesije odgovornost zbornice in ne javnega lastnika. Odlok iz leta 1965, s katerim je bila dodeljena koncesija, koncesionarju jasno dodeljuje naloge izgradnje ali vzpostavitve, razvoja in vzdrževanja struktur, stavb, objektov in opreme. Francija je to potrdila in navedla, da so naložbe, potrebne za nadgradnjo, obnovo, vzdrževanje, razširitev ali posodobitev letališča, odgovornost koncesionarja.

(520) Francija je v zvezi s tem poudarila, da sprememba z dne 8. novembra 2001 (v nadaljnjem besedilu: tretja sprememba) odloka iz leta 1965 ni spremenila finančnih pogojev koncesije, zlasti v zvezi z odgovornostjo za naložbe, potrebne za vzdrževanje in obnovo letališča. Poleg tega je navedla, da sprememba z dne 3. marca 2010 (v nadaljnjem besedilu: četrta sprememba), sklenjena med mešanim sindikatom in zbornico po prenosu lastništva leta 2007, prav tako ni spremenila finančnih pogojev koncesije. Tako kot predhodne spremembe je koncesionarju naložila odgovornost za naložbe, potrebne za njegovo dejavnost ([129]).

(521) Kot je dokazala proučitev odloka iz leta 1965 in njegovih sprememb ter potrdila Francija, je v nasprotju s trditvami zbornice ta dejansko odgovorna za izvedbo in financiranje naložb, kot so tiste, financirane z obravnavanimi subvencijami za opremo.

(522) Poleg tega se zdi, da različni zadevni javni organi ob dodelitvi subvencij za opremo leta 2004 in 2009 niso mogli pričakovati donosnosti naložb, ki bi verjetno zadovoljila udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki bi deloval namesto njih. Zemljišče in infrastruktura sta bili leta 2004 v bistvu v lasti države, leta 2009 pa v lasti mešanega sindikata. Vendar so edini prihodki, ki jih je letališče Pau prineslo vsakemu od teh javnih lastnikov, do leta 2010 vključevali le minimalno državno pristojbino v višini 100 FRF na leto, ki se je po navedenem letu zvišala na 100 EUR na leto. Subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 niso povzročile zvišanja te državne pristojbine, ki je bila določena z odlokom iz leta 1965 in spremenjena z nekaterimi njegovimi spremembami. Zato država in mešani sindikat kot lastnika nista mogla pričakovati, da bodo subvencije za opremo, dodeljene leta 2004 in 2009, ustvarile oprijemljiv donos njunih naložb, vsaj ne do načrtovanega izteka koncesijske dobe leta 2015. Poleg tega nobeni zabeleženi podatki ne kažejo, da sta država leta 2004 in mešani sindikat leta 2009 pričakovala, da bodo te subvencije za

([128]) Glej točko 69 sodbe v zadevi Stardust Marine, navedene v opombi 36.

([129]) Četrta sprememba določa pravila glede „povratnih sredstev“ koncesije, ki vključujejo vsa premična in nepremična sredstva, ki jih koncedent da na voljo koncesionarju. Povratna sredstva torej vključujejo zemljišče, strukture, stavbe, objekte, sisteme in intelektualna dela, ki so potrebni za upravljanje letališča in jih koncesionar obnovi ali zgradi oziroma vzpostavi med trajanjem koncesije, ter premična sredstva, ki so potrebna za upravljanje letališča in jih koncesionar obnovi ali zgradi oziroma vzpostavi med trajanjem koncesije. V skladu s četrto spremembo mora koncesionar po izteku koncesijske pogodbe ta sredstva koncedentu vrniti brezplačno in v odličnem stanju. Četrta sprememba določa tudi, da bo po izteku koncesijske pogodbe koncedent plačeval letne obresti in amortizacijo za posojila, ki jih je upravičeno najel koncesionar za potrebe koncesije, in koncesionarju povrnil predplačila, ki jih je ta plačal s svojimi sredstvi, ali neamortizirano vrednost objektov, ki jih je ta zgradil s svojimi sredstvi, če teh vračil ni mogoče izvesti v breme obratnega kapitala letališča. Te finančne določbe, ki veljajo po izteku koncesijske dobe, ne spremenijo dejstva, da so naložbe, potrebne za upravljanje letališča, odgovornost koncesionarja v času izvedbe teh naložb.

opremo povečale vrednost sredstev, s čimer bi lahko naložbe teh dveh subjektov postale donosne v okviru nove koncesije, ki bi se začela leta 2016. Francija zlasti ni predložila nobenih informacij o načrtih države ali mešanega sindikata v zvezi s finančnimi pogoji prihodnje koncesije in morebitnimi pristojbinami, ki bi jih lahko pričakoval lastnik letališča.

(523) Javni organi, ki so sodelovali pri financiranju obravnavanih subvencij, ne da bi bilo zemljišče ali infrastruktura ob dodelitvi teh subvencij v njihovi neposredni ali posredni lasti (prek mešanega sindikata), tudi ne bi mogli pričakovati donosnosti svojih naložb, ki bi lahko iz njihovih naložbenih izdatkov ustvarila dobiček. Ta ugotovitev velja za generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques in regionalni svet Akvitanije, ki nista bila lastnika letališča, ko sta se leta 2004 odločila prispevati k financiranju dela na vozni stezi.

(524) Opozoriti je treba tudi, da po navedbah Francije odločitev javnih organov za naložbe ni temeljila le na obetih za neposredni dobiček in da je zbornica plačala samo simbolično pristojbino. Odločitev organov za naložbe je očitno temeljila na pričakovanih dolgoročnih koristih za regijo v smislu razvoja gospodarstva in turizma. Ta izjava potrjuje, da javni organi niso pričakovali, da bodo njihovi naložbeni izdatki ustvarili dobičke. Udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi deloval namesto teh organov, ne bi upošteval edine koristi, ki so jo pričakovali ti organi, tj. razvoja gospodarstva in turizma. To kaže, da načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ni mogoče uporabiti za obravnavane subvencije za opremo.

(525) Glede na navedeno subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 ne izpolnjujejo pogojev preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu. Te subvencije so v bistvu znižale naložbene stroške, ki bi jih morala kriti zbornica, organi, ki so dodelili te subvencije, pa niso mogli pričakovati zadostne donosnosti teh naložb. Poleg tega so te prednosti selektivne, saj jih je uživalo samo eno podjetje.

8.2.1.4 *Vpliv na trgovino znotraj skupnosti in konkurenco*

(526) Kot upravljavec letališča Pau zbornica tekmuje z drugimi letališči, zlasti tistimi, ki služijo istemu ciljnemu območju. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je letališče Tarbes-Lourdes-Pyrénées 50 km oddaljeno od letališča Pau in od leta 2009 prav tako ponuja lete v London. Poleg tega je letališče Biarritz-Anglet-Bayonne manj kot 100 km oddaljeno od letališča Pau ter ponuja lete na letališča Charleroi, London Stansted, Manchester in na druge destinacije v Združenem kraljestvu. Pomoč zbornici bi zato lahko izkrivljala konkurenco. Ker sta trg letaliških storitev in trg letalskega prevoza odprta za konkurenco v EU, bi lahko pomoč vplivala tudi na trgovino med državami članicami.

(527) Na splošno je treba poudariti, da upravljavci letališč v EU tekmujejo med sabo, da bi privabili letalske prevoznike. Letalski prevozniki se o tem, na katerih rutah delovati, in o pogostostih letov na teh rutah odločijo na podlagi različnih meril. Ta merila vključujejo morebitne stranke, ki jih lahko pričakujejo na teh rutah, pa tudi značilnosti letališč na obeh koncih teh rut.

(528) Letalski prevozniki upoštevajo zlasti merila, kot so vrsta zagotovljenih letaliških storitev, prebivalstvo ali gospodarska dejavnost v bližini letališča, zastoji, dostop po kopnem ali celo višina pristojbin ter splošni poslovni pogoji uporabe letališke infrastrukture in storitev. Višina pristojbin je ključni dejavnik, ker bi se lahko javno financiranje, dodeljeno letališču, uporabilo za umetno ohranjanje letaliških pristojbin na nizki stopnji zaradi privabljanja letalskih prevoznikov, s čimer bi lahko znatno izkrivljalo konkurenco ([130]).

(529) Zato letalski prevozniki svoja sredstva, zlasti letala in posadke, razporedijo med različne rute, pri tem pa med drugim upoštevajo storitve, ki jih ponujajo upravljavci letališč, in cene teh storitev.

(530) Iz vsega navedenega izhaja, da so subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 zbornici dale gospodarsko prednost ter s tem morda okrepile njen položaj v primerjavi z drugimi evropskimi upravljavci letališč. Zato bi lahko te subvencije izkrivljale konkurenco in vplivale na trgovino med državami članicami.

([130]) Nove smernice, točka 43.

8.2.1.5 ***Sklep o obstoju pomoči***

(531) Zaradi razlogov iz uvodnih izjav 483 do 530 subvencije za opremo, dodeljene zbornici leta 2004 in 2009, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

8.2.2 NEZAKONITOST POMOČI

(532) Subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 so bile dodeljene brez priglasitve.

(533) Kot je navedeno zgoraj, je Francija v svojih pripombah menila, da je treba letališča z manj kot enim milijonom potnikov na leto na splošno šteti kot storitve splošnega gospodarskega pomena in da se zato financiranja, ki jim je dodeljeno, ne sme šteti za državno pomoč ali da je treba tako financiranje razglasiti za združljivo z notranjim trgom in ga izvzeti iz zahteve po priglasitvi v skladu z odločbo SSGP iz leta 2005.

(534) Vendar, kot je navedeno zgoraj, Komisija na podlagi zabeleženih dejstev meni, da upravljanja letališča Pau ni mogoče šteti za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena. Zato subvencij iz let 2004 in 2009 ni bilo mogoče izvzeti iz zahteve po priglasitvi iz člena 108(3) PDEU na podlagi odločbe SSGP iz leta 2005.

(535) Poleg tega, kot je navedeno zgoraj, te subvencije ne izhajajo iz mehanizma nadomestil, vzpostavljenega vnaprej ter objektivno in pregledno, tj. ko so javni organi zbornici zaupali upravljanje letališča ali ob sprejetju aktov, ki so podaljšali ali pojasnili pogoje za to upravljanje. Zato te subvencije ne izpolnjujejo pogoja iz člena 4(d) odločbe SSGP iz leta 2005, v skladu s katerim mora akt ali akti, ki dajejo pooblastilo za izvajanje storitve splošnega gospodarskega pomena, določati merila za izračun, nadzor in pregled nadomestila. To je drugi razlog, zakaj subvencij iz let 2004 in 2009 ni bilo mogoče izvzeti iz zahteve po priglasitvi iz člena 108(3) PDEU na podlagi odločbe SSGP iz leta 2005.

(536) Glede na navedeno subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 pomenijo nezakonito pomoč.

8.2.3 ZDRUŽLJIVOST Z NOTRANJIM TRGOM

(537) Kot je pojasnjeno zgoraj, so subvencije za opremo, dodeljene leta 2004 in 2009, znižale naložbene stroške, ki bi jih morala običajno kriti zbornica. Zato pomenijo pomoč za naložbe. Poleg tega so bile dodeljene pred začetkom veljavnosti novih smernic 4. aprila 2014. V skladu z navedenimi smernicami bo Komisija za nezakonito pomoč letališčem za naložbe uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči ([131]).

(538) Kar zadeva subvencijo iz leta 2009, so v času njene dodelitve veljale smernice iz leta 2005, zato je treba zanjo uporabiti te smernice. Subvencija iz leta 2004 pa je bila dodeljena pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005, ko ni bilo posebnega merila združljivosti za pomoč letališčem za naložbe. Zato mora Komisija to subvencijo oceniti neposredno na podlagi člena 107(3)(c) PDEU ob upoštevanju svoje prakse odločanja v zvezi s tem. Poudariti je treba, da je bila praksa odločanja Komisije v zvezi z oceno združljivosti pomoči, dodeljene upravljavcem letališč, združena v smernicah iz leta 2005. Komisija zato meni, da je treba združljivost subvencije iz leta 2004 z notranjim trgom oceniti na podlagi meril iz smernic iz leta 2005.

(539) Komisija je v skladu s smernicami iz leta 2005 ([132]) subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 ocenila na podlagi naslednjih meril:

— izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.),

— infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem,

— infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture,

([131]) Nove smernice, točka 173.
([132]) Točka 61.

— dostop do infrastruktur je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja ter

— vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Unije.

(540) Poleg tega da mora državna pomoč letališčem izpolnjevati merila iz uvodne izjave 539, mora biti kot vse druge državne pomoči potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem, da se lahko razglasi za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU. Zato bo Komisija poleg združljivosti z navedenimi merili iz smernic iz leta 2005 ocenila združljivost s tema meriloma potrebnosti in sorazmernosti.

(541) Komisija najprej opozarja, da morajo biti stroški, upravičeni do pomoči letališču za naložbe, v skladu s smernicami iz leta 2005 omejeni na naložbene stroške za letališko infrastrukturo v pravem pomenu besede (vzletno-pristajalne steze, terminali, letališke ploščadi itd.) ali objekte, ki jih neposredno podpirajo (gasilski objekti, varnostna ali zaščitna oprema). Vendar morajo upravičeni stroški izključevati stroške izvajanja komercialnih dejavnosti, ki niso v neposredni zvezi z osnovnimi dejavnostmi letališč, in sicer stroške izgradnje, financiranja, obratovanja in najema nepremičnin, ne le za pisarne in skladišča, ampak tudi za hotele in industrijska podjetja znotraj letališča, trgovine, restavracije in parkirišča.

(542) Subvencija iz leta 2004 se je v celoti uporabila za financiranje dela na vozni stezi. Vsi naložbeni stroški tega dela so bili upravičeni do pomoči za naložbe v skladu s smernicami iz leta 2005, saj je vozna steza del letališke infrastrukture. Subvencija iz leta 2009 je bila dodeljena kot prispevek k financiranju vrste naložb v vzletno-pristajalno stezo in razsvetljavo ter razširitev parkirišča, ki je predstavljala majhen delež skupnih naložbenih stroškov ([133]). Vzletno-pristajalna steza in razsvetljava sta del letališke infrastrukture. Zato so naložbeni stroški za to infrastrukturo upravičeni. Vendar je treba stroške razširitve parkirišča izključiti iz upravičenih stroškov, saj parkirišča niso del letališke infrastrukture. Skupni znesek subvencije iz leta 2009, tj. 4,1 milijona EUR, ne presega skupnega zneska upravičenih stroškov za vzletno-pristajalno stezo in razsvetljavo, tj. 4,7 milijona EUR. Subvencija iz leta 2009 se je torej uporabila izključno za financiranje upravičenih stroškov ([134]).

(543) Subvenciji za opremo iz let 2004 in 2009 (katerih skupna zneska znašata 1,6 milijona EUR in 4,1 milijona EUR) ne presegata upravičenih stroškov, izračunanih za ti subvenciji (2,6 milijona EUR oziroma 4,7 milijona EUR), vendar sta njuni intenzivnosti pomoči visoki (62 % oziroma 88 %).

8.2.3.1 ***Jasno opredeljen cilj splošnega interesa***

(544) S subvencijo iz leta 2004 se je financiralo delo na vozni stezi, s katerim se je ta oprema nadgradila za zagotovitev boljšega pretoka komercialnega prometa med prometnimi konicami.

(545) Upravičene naložbe, financirane s subvencijo iz leta 2009, so vključevale popravila vzletno-pristajalne steze in razsvetljave, ki so bila potrebna za ohranitev zmogljivosti letališča in njegovo ponovno certifikacijo za srednje velika letala z 200–250 sedeži. Razsvetljavo kategorije III, ki je bila nameščena v obdobju 1992–1993, in manevrske površine, ki so bile urejene leta 1990, je bilo treba na eni strani popraviti zaradi starosti (saj njihova življenjska doba običajno traja od 10 do 15 let) in na drugi strani posodobiti. Ta posodobitev je bila potrebna, saj bi se lahko letališču sicer kmalu odvzel certifikat zaradi neizpolnjevanja pogojev glede zmogljivosti, ki jo zahteva odlok o pogojih za odobritev in delovanje letališč, zlasti v zvezi z natančnimi prileti kategorije III.

(546) Zato subvenciji iz let 2004 in 2009 nista bistveno povečali zmogljivosti. V bistvu so se z njima financirali popravila in posodobitev za ohranitev ustreznega stanja infrastrukture, da bi lahko še naprej sprejemala enake vrste letal in obseg prometa kot prej ter da bi se izboljšalo delovanje letališča med prometnimi konicami.

([133]) Manj kot 10 % skupnih naložbenih stroškov (glej preglednico 4, ibid. opomba 1).
([134]) Glej Odločbo Komisije v zadevi SA.38168 – Hrvaška – Razvoj letališča Dubrovnik, uvodni izjavi 10 in 28.

(547) Letališče Pau ima velik obseg poslovnega prometa, saj ta predstavlja od 60 % do 70 % skupnega prometa na letališču. Razlog za to je prisotnost številnih podjetij v mestu Pau in njegovi okolici. Francija je v zvezi s tem navedla, da je kotlina mesta Pau tretje glavno gospodarsko območje širše jugozahodne regije Francije za kotlinama mest Lacq in Oloron. V mestu Pau so mednarodni in regionalni sedeži različnih velikih podjetij ter raziskovalna in proizvodna središča. Odsotnost letališča Pau ali bistveno zmanjšanje njegove zmogljivosti bi lahko škodilo tej gospodarski dejavnosti, saj si poslovni potniki na splošno prizadevajo čim bolj skrajšati trajanje potovanja in se zlasti isti dan vrniti s povratnim letom. Če bi morali poslovni potniki v mesto Pau ali iz njega potovati prek letališča, kot je letališče Tarbes, ki ni v neposredni bližini mesta, bi lahko številna podjetja to štela za oviro.

(548) Poleg tega je pretok turistov na letališču Pau velik, zlasti zaradi njegove bližine Pirenejem in tamkajšnjim zimskim letoviščem. Študije, ki jih je opravila zbornica, posebej navajajo, da so potniki družbe Ryanair, ki tvorijo glavnino turističnega prometa, med svojim bivanjem v regiji mesta Pau leta 2005 porabili 8 milijonov EUR, leta 2010 pa 56 milijonov EUR.

(549) Zaradi vseh teh razlogov sta subvenciji za opremo, ki ju je zbornica prejela leta 2004 in 2009, prispevali h gospodarskemu razvoju mesta Pau in njegove regije glede na vpliv tega letališča na turizem in gospodarsko dejavnost na splošno.

(550) Ti subvenciji sta prispevali tudi k dostopnosti te regije, zlasti za turiste in poslovne potnike. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je letališče Pau 50 km oddaljeno od letališča Tarbes in 100 km od letališča Biarritz. Zato ni verjetno, da bi časovno občutljivi potniki, zlasti poslovni potniki, letališče Biarritz šteli za sprejemljivo nadomestno možnost, saj je preveč oddaljeno od letališča Pau.

(551) Poleg tega se zdi, da imajo ta tri letališča precej različne vrste prometa:

— letališče Pau ima velik obseg poslovnega prometa z razmeroma velikim deležem domačih potnikov, ki potujejo z družbo Air France, in velikim deležem regionalnega prometa glede na skupni promet,

— letališče Biarritz ima velik obseg turističnega prometa s potniki, ki potujejo na atlantsko obalo in do meje s Španijo, zanj pa je značilen velik obseg sezonskega prometa v poletnih mesecih in velik obseg nizkocenovnega prometa,

— letališče Tarbes je v prvi vrsti tržna niša, osredotočena na versko svetišče v Lurdu, in ima velik delež mednarodnega čarterskega prometa. To je razvidno iz dejstva, da je obseg prometa letališča v obdobju 2001–2011 ostal na ravni približno 400 000 potnikov na leto, razen leta 2008, ko se je število potnikov povečalo na 678 000 zaradi praznovanja obletnice svetišča v Lurdu.

(552) Ti podatki kažejo, da ta letališča služijo precej različnim tržnim segmentom in da so zato zgolj nepopolni medsebojni nadomestki. To potrjujejo tudi statistični podatki o prometu, ki so podrobneje predstavljeni v uvodnih izjavah 567 do 572 v okviru analize obsega izkrivljanja konkurence, ki ga je povzročila pomoč. Zato pomoč za naložbe, ki prispeva k ohranitvi dobrega stanja letališča Pau, do določene mere prispeva k dostopnosti regije, saj potnikom in letalskim prevoznikom ni treba izbrati nepopolnega nadomestka.

(553) Poleg tega v mestu Pau ni železniške proge za visoke hitrosti, najbližja pa je v Bordeauxu, vožnja do katerega traja 1 uro in 40 minut. Za vse destinacije, ki so dosegljive z leti na kratke razdalje z letališča Pau, bi uporaba vlaka kot nadomestnega načina prevoza torej znatno podaljšala trajanje prevoza, zato je vlak zelo nepopoln nadomestek. Celo najbližja španska letališča so približno dve uri vožnje oddaljena od mesta Pau, zato za večino potnikov verjetno niso sprejemljivi nadomestki za letališče Pau.

(554) Zato se zdi, da sta subvenciji za opremo iz let 2004 in 2009 kljub temu, da poleg letov iz mesta Pau obstajajo tudi drugi načini prevoza, in kljub bližini letališča Tarbes prispevali k izboljšanju dostopnosti regije in regionalnemu gospodarskemu razvoju.

8.2.3.2 ***Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem***

(555) Kot je navedeno v uvodni izjavi 546, dela, financirana s subvencijama za opremo iz let 2004 in 2009, niso bistveno povečala zmogljivosti, temveč so bila namenjena preprosto ohranitvi stanja infrastrukture, da bi ta lahko še naprej sprejemala dotedanji obseg prometa in da bi se izboljšala učinkovitost med prometnimi konicami.

(556) Te naložbe torej niso presegle tega, kar je letališče potrebovalo, da bi lahko v dobrih pogojih, vključno med prometnimi konicami, še naprej sprejemalo promet, ki ga je sprejemalo do takrat. Te naložbe so bile torej potrebne in sorazmerne z zadanim ciljem.

8.2.3.3 ***Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe***

(557) Opozoriti je treba, da se je promet na letališču Pau v obdobju 2000–2009 gibal od približno 580 000 do 820 000 potnikov na leto, leta 2008 pa je dosegel vrhunec z 820 000 potniki. Leto 2002 je bilo edino leto v obdobju 2000–2009, ko je promet padel pod 600 000 potnikov. Vendar je število potnikov (580 000) tudi leta 2002 ostalo blizu tega praga. Glede na ta precej spremenljiv promet, ki pa je skoraj vedno presegel 600 000 potnikov na leto, in glede na stabilno prisotnost družbe Air France leta 2004 in 2009, ki je ustvarila večino prometa in velik delež poslovnega prometa, se je zbornica torej lahko zanašala na dobre možnosti uporabe, ki so ustrezale vsaj osnovni ravni dejavnosti letališča, to je približno 600 000 potnikov na leto.

(558) Te možnosti so zato upravičile naložbe, katerih cilj je bil ohraniti ustrezno stanje infrastrukture, da bi ta lahko sprejemala dotedanji obseg prometa in da bi se povečala učinkovitost med prometnimi konicami, ne da bi se bistveno povečala zmogljivost. V zvezi s tem je treba spomniti, da je bilo delo na vozni stezi, financirano s subvencijo iz leta 2004, namenjeno posodobitvi infrastrukture za boljše obvladovanje prometa med prometnimi konicami. Poleg tega so popravila vzletno-pristajalne steze in razsvetljave leta 2009 vključevala zamenjavo opreme za enako, saj se območje ni povečalo, vzletno-pristajalna steza ni bila razširjena, da bi ustrezala učinkovitejšim letalom, in operativni minimumi pri zmanjšani vidljivosti se niso izboljšali. Življenjska doba te opreme je 10 do 15 let. Zamenjana oprema se je pred temi popravili uporabljala 16 do 19 let. Subvencija za opremo iz leta 2009 se je torej uporabila zgolj za obnovo naložb, ki so dosegle konec svoje življenjske dobe.

(559) Obnovljena infrastruktura je torej ponujala zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, ko so bile dodeljene subvencije za opremo.

8.2.3.4 ***Enak dostop do infrastrukture brez razlikovanja***

(560) Letališče Pau je dostopno za vse letalske prevoznike, ki ga želijo uporabiti, brez kakršnih koli posebnih omejitev. Dostop do te infrastrukture je torej enak za vse uporabnike brez razlikovanja v smislu smernic iz leta 2005.

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

(561) Kot je navedeno zgoraj, je letališče Pau 50 km oddaljeno od letališča Tarbes in 100 km od letališča Biarritz. Ker je letališče Biarritz daleč od letališča Pau, ni verjetno, da bi ga pomemben delež potnikov štel za sprejemljiv nadomestek za letališče Pau. Zato je malo verjetno, da je pomoč, ki jo je prejelo letališče Pau, močno vplivala nanj.

(562) Nasprotno pa je letališče Tarbes precej blizu letališča Pau, saj je od njega oddaljeno samo 50 km, vožnja do njega pa traja manj kot 40 minut. Na prvi pogled je torej verjetno, da sta subvenciji za opremo iz let 2004 in 2009 močno vplivali na njegovo dejavnost.

(563) Vendar več dejavnikov spodkopava to ugotovitev. Letališče Pau že dolgo deluje in več desetletij sprejema redne lete. Obravnavane subvencije za opremo so vključevale enkratno pomoč, ki je bila izplačana pred kar nekaj leti in je bila v bistvu omejena na financiranje del, potrebnih za ohranitev stanja infrastrukture, da bi ta lahko sprejemala obseg prometa, ki ga je sprejemala do takrat. Niso se uporabile za financiranje bistvenih povečanj zmogljivosti. Zato je osnovni učinek subvencij za opremo na letališče Tarbes izhajal iz ohranitve dobrega stanja dolgo delujočega letališča, ki je razmeroma blizu in brez teh subvencij ne bi moglo več delovati ali pa bi delovalo v slabših pogojih. Vendar te subvencije niso ustvarile novih zmogljivosti v konkurenci z letališčem Tarbes.

(564) Poleg tega obravnavane subvencije za opremo niso bile pomoč za tekoče poslovanje za financiranje trajajočega primanjkljaja iz rednega poslovanja. V obravnavanem primeru, ki vključuje samo pomoč za naložbe, takšna pomoč za tekoče poslovanje ni bila ugotovljena.

(565) Poleg tega, kot je navedeno zgoraj, letališči Pau in Tarbes služita precej različnima tržnima segmentoma. V prometu na letališču Tarbes prevladujejo čarterski leti, na katerih letijo predvsem obiskovalci verskega svetišča v Lurdu, pri čemer mednarodni leti predstavljajo velik delež prometa ([135]).

(566) Za razliko od letališča Tarbes ima letališče Pau velik obseg poslovnega prometa z razmeroma velikim deležem domačih potnikov, ki potujejo z družbo Air France, in velikim deležem regionalnega prometa glede na skupni promet, zlasti na ruti Pau–Pariz. Kot je navedeno v uvodni izjavi 547, poslovni promet predstavlja od 60 % do 70 % vsega prometa na letališču Pau, kotlina mesta Pau pa je tretje glavno gospodarsko območje v širši jugozahodni regiji Francije za kotlinama mest Lacq in Oloron. Zato sta letališči Pau in Tarbes usmerjeni na različne tržne segmente. Zaprtje letališča Pau ali poslabšanje njegovih pogojev delovanja ne bi nujno povzročilo samodejne preusmeritve prometa na letališče Tarbes in obratno.

(567) Primerjava razvoja prometa na letališčih Pau, Tarbes in Biarritz, ki je prikazana v preglednici 14, kaže, da ni jasne povezave med razlikami v prometu na teh letališčih:

([135]) Na spletnem mestu letališča je navedeno: „To letališče je drugo največje v regiji Midi-Pyrénées s povprečno 400 000 do 450 000 potniki na leto. Promet na letališču je predvsem čarterski, saj je letališče v neposredni bližini Marijinega mesta Lurd. Približno 50 različnih letalskih prevoznikov vsako leto nudi lete na več kot 80 destinacij v Evropi in po vsem svetu“. Glej http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/117

Preglednica 14

Primerjava razvoja prometa na letališčih Pau, Biarritz in Tarbes v tisoč potnikih

Letališče	Vrsta prometa	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	notranji promet brez nizkocenovnih letalskih prevoznikov	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	promet družbe Ryanair	1							1	13	7	41
	drugi nizkocenovni in čarterski letalski prevozniki	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Skupaj	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	notranji promet brez nizkocenovnih letalskih prevoznikov	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	promet družbe Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	drugi nizkocenovni letalski prevozniki					1	25	33	25	11	5	9
	čarterski letalski prevozniki	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Skupaj	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	notranji promet brez nizkocenovnih letalskih prevoznikov	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	promet družbe Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	drugi nizkocenovni letalski prevozniki					6	6	12	170	176	186	195
	čarterski letalski prevozniki	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Skupaj	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) Podatki v tej preglednici kažejo na primer, da uvedba rut družbe Ryanair v Pau in iz njega leta 2003 ni vplivala na promet na letališču Biarritz. Po navedbah Francije ukinitev rut družbe Ryanair v Pau in iz njega prav tako ni povzročila nobene občutne preusmeritve prometa v Biarritz.

(569) Poleg tega je iz zgornje preglednice razvidno, da povečanje prometa s 585 000 na 761 000 potnikov na leto, zabeleženo na letališču Pau od leta 2002 do leta 2007, ni povzročilo pomembnega zmanjšanja prometa na letališču Tarbes, ki je ostal stabilen na ravni približno 400 000 potnikov na leto. Poleg tega ukinitev rut družbe Ryanair v Pau in iz njega leta 2011 ni povzročila preusmeritve sorazmernega ali znatnega deleža prometa na letališče Tarbes.

(570) Nazadnje, po dodelitvi subvencij za opremo ni bilo pomembnih premikov letalskih prevoznikov z letališča Tarbes na letališče Pau, uvedba rut iz mesta Pau na določene destinacije pa ni povzročila ukinitve rut z letališča Tarbes na iste destinacije. Opozoriti je treba, da je družba Air France, ki ji pripada velik delež prometa na letališču Pau, v bistvu prisotna na obeh navedenih letališčih. Družba Ryanair je bila prav tako prisotna na obeh letališčih, dokler ni ukinila svojih rut na letališču Pau, na letališču Tarbes pa še vedno deluje.

(571) Na podlagi teh ugotovitev ni mogoče sklepati, da subvenciji iz let 2004 in 2009, ki sta letališču Pau omogočili, da še naprej deluje v dobrih pogojih, nista vplivali na letališče Tarbes. Bližina teh letališč nakazuje, da je tak vpliv obstajal, in sicer v smislu, da bi letališče Tarbes morda imelo več prometa, če subvenciji za opremo ne bi bili dodeljeni in če bi se promet na letališču Pau zato zmanjšal ali celo povsem ustavil. Zgoraj navedene ugotovitve zgolj kažejo, da ni jasne povezave med dejavnostmi teh dveh letališč, kar potrjuje ugotovitev, da sta eden za drugega nepopolna nadomestka, usmerjena na različne tržne segmente, in da je bil zato vpliv obravnavanih subvencij na konkurenco med sosednjima letališčema omejen.

(572) Ob upoštevanju vseh teh pozitivnih in negativnih učinkov obravnavanih subvencij Komisija meni, da vpliv subvencij iz let 2004 in 2009 ni bil v nasprotju s skupnim interesom.

8.2.3.6 ***Nujnost in sorazmernost pomoči***

(573) Kot je navedeno v uvodni izjavi 543, je bila intenzivnost pomoči, povezana s subvencijama iz let 2004 in 2009, visoka, in sicer je znašala 62 % oziroma 88 %. Vendar razpoložljive informacije kažejo, da je mogoče to pomoč šteti za potrebno in sorazmerno v smislu, da zbornica brez te pomoči ne bi mogla financirati obravnavanih naložb in zagotoviti bistveno večjega prispevka.

(574) Spodnja preglednica povzema izkaze poslovnega izida letališča Pau v obdobju 2000–2012 in navaja tudi njegovo sposobnost samofinanciranja, ki je vsota čistih prihodkov in stroškov, ki ne pomenijo denarnih tokov (predvsem amortizacija ter rezervacije za obveznosti in stroške). Sposobnost samofinanciranja vključuje zneske, ki so pridobljeni z dejavnostmi podjetja in so na voljo za financiranje naložb, obratnega kapitala podjetja, odplačil posojil in prihrankov ali dividend, izplačanih delničarjem.

Preglednica 15

Čisti prihodki in sposobnost samofinanciranja letališča Pau

(v tisoč EUR)

Leto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stroški	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čisti prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(v tisoč EUR)

Leto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Sposobnost samofinanciranja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: Dokumenti, ki jih je predložila Francija.

(575) Podatki v tej preglednici kažejo, da je letališče vsako leto v obdobju 2003–2011 kopičilo izgube. Te izgube so leta 2009 dosegle skoraj 1 milijon EUR. Sposobnost samofinanciranja letališča je v tem obdobju znašala od […] EUR do […] EUR na leto. Leta 2005, ko je bila izplačana subvencija za opremo iz leta 2004, je sposobnost samofinanciranja letališča znašala samo […] EUR, tj. zelo skromen znesek v primerjavi s stroški dela na vozni stezi (2,6 milijona EUR). Leta 2009 in 2010, ko je bila izplačana subvencija za opremo iz leta 2009, je sposobnost samofinanciranja letališča znašala […] EUR oziroma […] EUR. Ta dva zneska, tudi če se seštejeta, sta bistveno nižja od stroškov popravil vzletno-pristajalne steze in razsvetljave (4,7 milijona EUR). Sredstva, pridobljena z obratovanjem letališča, torej niso zadoščala za kakršen koli pomemben prispevek k financiranju teh naložb.

(576) Razpoložljivi podatki kažejo, da je proračunski rezultat letališča po naložbah in pred plačilom subvencij za opremo znašal […] EUR leta 2005 (ko je bilo opravljeno delo na vozni stezi) in […] EUR leta 2009 (ko je bila opravljena večina popravil vzletno-pristajalne steze in razsvetljave). Te podatke je treba primerjati s čistimi prihodki letališča po izplačilu subvencij, ki so leta 2005 znašali […] EUR, leta 2009 pa […] EUR. Zato bi financiranje vseh ali velikega dela obravnavanih naložb z lastnimi sredstvi letališča močno povečalo njegove izgube, ki so bile že velike.

(577) Poleg tega glede na dolgotrajnost izgub ni verjetno, da bi lahko zbornica velik del obravnavanih naložb financirala s povečanjem svojega dolga, ki je leta 2005 znašal približno […] EUR, leta 2009 pa […] EUR.

(578) Zato sta bili subvenciji iz let 2004 in 2009 potrebni za izvedbo naložb, ki so se z njima financirale. Z drugimi besedami, imeli sta spodbujevalni učinek, saj zbornica brez teh subvencij ne bi izvedla teh naložb. Poleg tega sta subvenciji skladni z načelom sorazmernosti, saj zbornica ne bi mogla bistveno povečati svojega prispevka k financiranju teh naložb.

8.2.3.7 ***Sklepna ugotovitev glede subvencij za opremo iz let 2004 in 2009***

(579) Zaradi razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 537 do 578, Komisija meni, da sta subvenciji iz let 2004 in 2009 pomoč, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.

(580) Ta ugotovitev temelji na merilih iz smernic iz leta 2005 za pomoč letališčem za naložbe. Ne vpliva na oceno morebitnih prihodnjih pomoči letališču Pau za naložbe, ki jih bo Komisija morda morala oceniti v prihodnosti na podlagi novih smernic.

9. **SKLEPNE UGOTOVITVE**

(581) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da je Francija nezakonito dodelila subvenciji za opremo iz let 2004 in 2009 v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije ([136]). Vendar sta ti dve subvenciji za opremo iz let 2004 in 2009 pomoč, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.

(582) Subvenciji, ki sta prikazani v prvih dveh vrsticah preglednice 3 in sta se uporabili za financiranje državnih nalog, nista državna pomoč.

(583) Druge subvencije, prikazane v preglednici 3, so bile upravljavcu letališča Pau dodeljene pred 12. decembrom 2000. Zato se ta sklep ne nanaša nanje ([137]).

([136]) Glej uvodno izjavo 536.
([137]) Glej uvodni izjavi 489 in 490.

(584) Poleg tega Komisija ugotavlja, da različne pogodbe o letaliških storitvah in storitvah trženja, sklenjene med zbornico in družbami Ryanair, AMS in Transavia ter zajete v formalnem postopku preiskave, vključujejo državno pomoč, ki je bila dodeljena v nasprotju s členom 108(3) PDEU in ni združljiva z notranjim trgom.

Vračilo

(585) V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je Komisija pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica ukiniti ali spremeniti pomoč ([138]), za katero je Komisija ugotovila, da je nezdružljiva z notranjim trgom.

(586) Člen 14 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ([139]) določa: „Če se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativne odločbe, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč (v nadaljnjem besedilu ‚odločba o vračilu'). Komisija ne zahteva vračila pomoči, če bi bilo to v nasprotju s splošnim načelom prava Skupnosti". Glede na ustaljeno sodno prakso Sodišča je obveznost države v zvezi s pomočjo, za katero Komisija meni, da ni združljiva z notranjim trgom, namenjena ponovni vzpostavitvi prejšnjega stanja ([140]). V zvezi s tem Sodišče meni, da je ta namen dosežen, ko upravičenci vrnejo zneske, dodeljene v okviru nezakonite pomoči, in s tem izgubijo prednost, ki so jo imeli v primerjavi s konkurenti. Tako se ponovno vzpostavi stanje pred izplačilom pomoči ([141]).

(587) V tem primeru se zdi, da nobeno splošno načelo prava Unije ne preprečuje vračila nezakonite in nezdružljive pomoči, ugotovljene v tem sklepu. Francija in zainteresirane tretje strani niso navedle nobenih trditev v zvezi s tem.

(588) Francija mora zato sprejeti vse potrebne ukrepe, da družbe Ryanair, AMS in Transavia vrnejo nezakonito pomoč, ki jim je bila dodeljena prek obravnavanih pogodb.

(589) Zneske pomoči, ki naj se vrnejo, je treba za vsako pogodbo in spremembo določiti, kot sledi. Za vsako obravnavano transakcijo (ki vključuje pogodbo o letaliških storitvah in pogodbo o storitvah trženja, če je primerno) je treba šteti, da je bil zaradi nje izplačan letni znesek pomoči ([142]) za vsako leto v obdobju izvajanja pogodb, ki so bile del transakcije. Vsak od teh zneskov se izračuna na podlagi negativnega dela napovedanega dodatnega toka (prihodki minus stroški) v času sklenitve transakcije, kot je prikazan v preglednicah 7 do 12. Ti zneski dejansko ustrezajo vsotam, ki jih je treba vsako leto odšteti od zneska plačila za storitve trženja (ali prišteti letališkim pristojbinam in pristojbinam za storitve zemeljske oskrbe, zaračunanim letalskim prevoznikom), da je neto sedanja vrednost pogodbe pozitivna oziroma je v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(590) Da bi se upoštevala dejanska prednost, ki so jo na podlagi pogodb prejeli letalski prevoznik in njegove hčerinske družbe, se lahko zneski, navedeni v zgornji uvodni izjavi, prilagodijo na podlagi dokazov, ki jih je predložila Francija, glede na (i) razliko med naknadno določenimi dejanskimi plačili pristajalne pristojbine, potniške pristojbine in

([138]) Sodba v zadevi 70/72, Komisija Evropskih skupnosti proti Zvezni republiki Nemčiji, Recueil 1973, str. 813, točka 13.
([139]) Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).
([140]) Sodba v združenih zadevah C-278/92, C-279/92 in C-280/92, Kraljevina Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1994, str. I-4103, točka 75.
([141]) Sodba v zadevi C-75/97, Kraljevina Belgija proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. I-3671, točki 64 in 65.
([142]) Kot je pojasnjeno v okviru ocene obstoja gospodarske prednosti v različnih pogodbah, pomoč izhaja iz dvosmernih tokov med zbornico in družbo Ryanair ali družbama Ryanair/AMS. Ti tokovi imajo različne pogostosti, saj so nekateri neprekinjeni, pri drugih pa pogostosti plačil ni mogoče natančno napovedati, ko se sklenejo pogodbe. Enako velja za plačila letaliških pristojbin. Vendar se pri oceni obstoja gospodarske prednosti upoštevajo samo napovedani dodatni tokovi. Iz poslovnega načrta za družbo Transavia in predlaganih rekonstrukcij dodatnih poslovnih načrtov, ki jih je predložila Francija, je razvidno, da bi razumen udeleženec v tržnem gospodarstvu v tem primeru za vsako leto določil napovedane dodatne tokove, povezane z različnimi pogodbami. Zato je logično, da se zneski pomoči, izplačani na podlagi različnih pogodb, prav tako določijo za vsako leto posebej. Ti zneski pomoči dejansko ustrezajo vsotam, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu med pogajanji o različnih pogodbah zahteval od družbe Ryanair/AMS kot vsakoletno plačilo poleg letaliških pristojbin in pristojbin za storitve zemeljske oskrbe, da bi bile pogodbe donosne, vse ostalo pa bi ostalo enako (zlasti plačila za trženje).

pristojbine za storitve zemeljske oskrbe, ki jih je plačal letalski prevoznik na podlagi pogodbe o letaliških storitvah, na eni strani ter (vnaprej) napovedanimi tokovi, ki ustrezajo tem postavkam dohodkov, kot so navedene v preglednicah 7 do 12, na drugi strani, ter (ii) razliko med naknadno določenimi dejanskimi plačili za trženje, ki so jih letalski prevoznik ali njegove hčerinske družbe prejeli na podlagi pogodbe o storitvah trženja, na eni strani in ustreznimi (vnaprej) napovedanimi stroški trženja, kot so navedeni v preglednicah 7 do 12, na drugi strani.

(591) Poleg tega Komisija meni, da je dejanska prednost, ki jo je prejel letalski prevoznik, omejena na obdobje izvajanja zadevne pogodbe. Dejansko družba Ryanair/AMS po izteku posamezne pogodbe ni prejela nobenih plačil na podlagi te pogodbe ter ni koristila dostopa do letališke infrastrukture in storitev zemeljske oskrbe na podlagi te pogodbe. Zato se zneski pomoči, ki so bili izračunani, kot je navedeno zgoraj, in so povezani z določeno pogodbo, zmanjšajo na nič za leta po prenehanju pogodbe (zlasti zaradi predčasne prekinitve pogodbe na podlagi medsebojnega dogovora med pogodbenicama).

(592) Zneske pomoči, ki jih morata družbi Ryanair in AMS vrniti za določene pogodbe, ki so bile predčasno prekinjene, je treba zato zmanjšati na nič za obdobje od datuma dejanskega prenehanja pogodbe do datuma izteka, ki je bil določen ob sklenitvi pogodbe. To velja za pogodbe z dne 28. januarja 2003, 30. junija 2005 in 25. septembra 2007 ter za spremembi zadnjih dveh pogodb.

(593) Preglednica 16 vsebuje podatke o zneskih, ki jih je treba uporabiti za izračun zneskov, ki jih je treba vrniti. Ti zneski so sestavljeni iz negativnih delov dodatnih tokov (prihodki minus stroški), določenih z uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu in zmanjšanih za zneske, povezane s pogodbami z družbama Ryanair in AMS, za leta po predčasni prekinitvi teh pogodb ([143]).

([143]) V zvezi s pogodbo z dne 28. januarja 2003 za ruto Pau–London so zneski pomoči, prejeti na podlagi te pogodbe, glede na njeno dejansko prenehanje 30. junija 2005 enaki nič za leta 2006, 2007 in 2008. Znesek pomoči za leto 2005 ustreza negativnemu delu napovedanega dodatnega toka, izračunanega za leto 2005, ki ga je treba prilagoditi za faktor, ki ustreza delu leta 2005, v katerem se je pogodba dejansko izvajala. Enaka logika se je uporabila za pogodbi z dne 30. junija 2005, ki sta dejansko prenehali 1. januarja 2009 (zaradi spremembe z dne 16. junija 2009). Ta logika se je uporabila tudi za navedeno spremembo z dne 16. junija 2009, pogodbo z dne 25. septembra 2007 in spremembo slednje z dne 16. junija 2009, ki so vse prenehale 30. marca 2010, ko je začela veljati nova pogodba za rute London, Charleroi in Beauvais. Vendar se lahko zneski v preglednici 16 prilagodijo, da se izračunajo zneski, ki jih je treba vrniti (glej uvodno izjavo 589).

Preglednica 16

Podatki o zneskih, ki jih je treba vrniti

(EUR)

Identiteta upravičenca	Pogodbe	Okvirni znesek pomoči, prejete na podlagi različnih pogodb [1]									Okvirni znesek pomoči, ki jo je treba vrniti (glavnica)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	London – 28. januar 2003	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]							[300 000–599 999]
Ryanair/AMS	London – 30. junij 2005			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]				
	sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe z dne 30. junija 2005 (London)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Charleroi – 25. september 2007					[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]		
	sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe z dne 25. septembra 2007 (Charleroi)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Bristol – 17. in 31. marec 2008						[0–99 999]				
	Bristol – 16. junij 2009							[0–99 999]			
	London, Charleroi in Beauvais – 28. januar 2010								[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	
	skupaj (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. januar 2006				[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]				[300 000–599 999]

[1] V zvezi z izračunom obresti se šteje, da je bila pomoč izplačana 31. decembra v zadevnem letu. Glej uvodno izjavo 597.

(594) Kot je navedeno v uvodni izjavi 290, Komisija meni, da se za namene uporabe pravil o državni pomoči družbi Ryanair in AMS štejeta kot en gospodarski subjekt ter da je treba pogodbe o storitvah trženja in pogodbe o letaliških storitvah, ki so bile podpisane na isti dan, šteti kot eno transakcijo med tem subjektom in zbornico. Zato Komisija meni, da sta družbi Ryanair in AMS skupaj in solidarno odgovorni za vračilo celotne pomoči, prejete na podlagi pogodb, sklenjenih v obdobju 2005–2010, z okvirnim zneskom glavnice [1 500 000–2 199 999] EUR. Vendar je družba Ryanair sama odgovorna za vračilo pomoči, povezane s pogodbo z dne 28. januarja 2003, z okvirnim zneskom glavnice [300 000–599 999] EUR, saj je bila ta pogodba sklenjena neposredno med zbornico in družbo Ryanair, družba AMS pa ni sodelovala v tej transakciji.

(595) Okvirni znesek pomoči, dejansko izplačane v obdobju 2006–2009 na podlagi pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja, ki sta ju zbornica in družba Transavia sklenili 26. januarja 2006, znaša [300 000–599 999] EUR.

(596) Francoski organi morajo navedene zneske izterjati v štirih mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu.

(597) Francoski organi morajo znesku pomoči prišteti tudi obresti za vračilo, ki se obračunavajo od datuma, ko je bila zadevna pomoč dana na voljo podjetju, tj. od vsakega dejanskega datuma dodelitve pomoči, do datuma njenega dejanskega vračila ([144]) v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ([145]). Glede na to, da so tokovi, ki sestavljajo to pomoč, v tem primeru zapleteni in so se začeli na različne dneve v letu, pri nekaterih kategorijah prihodkov pa so celo stalni, Komisija meni, da je pri izračunu obresti za vračilo sprejemljivo šteti, da se je zadevna pomoč izplačala na koncu leta, in sicer 31. decembra v vsakem zadevnem letu.

(598) V skladu z ustaljeno sodno prakso lahko država članica, ki naleti na nepredvidene ali nepredvidljive težave ali opazi posledice, ki jih je Komisija spregledala, te težave predloži v obravnavo Komisiji skupaj s predlogi za ustrezne spremembe. V takem primeru morata Komisija in zadevna država članica v dobri veri sodelovati za odpravo težav, pri tem pa v celoti upoštevati določbe ([146]) PDEU.

(599) Komisija poziva Francijo, naj ji predloži kakršno koli težavo, na katero naleti pri izvajanju tega sklepa,

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Državna pomoč, ki jo je Francija nezakonito dodelila družbi Ryanair v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije na podlagi pogodbe o letaliških storitvah in storitvah trženja, ki sta jo 28. januarja 2003 sklenili Gospodarska zbornica Pau-Béarn in družba Ryanair za ruto Pau–London Stansted, je nezdružljiva z notranjim trgom.

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

(a) pogodba o letaliških storitvah, ki sta jo 30. junija 2005 sklenili Gospodarska zbornica Pau-Béarn in družba Ryanair, ter pogodba o storitvah trženja, ki sta jo na isti dan sklenili Gospodarska zbornica Pau-Béarn in družba Airport Marketing Services, v zvezi z ruto Pau–London Stansted;

(b) sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe o storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 30. junija 2005 sklenila z družbo Airport Marketing Services, v zvezi z ruto Pau–London Stansted;

(c) pismo Gospodarske zbornice Pau-Béarn družbi Ryanair z dne 25. septembra 2007, s katerim so bili pogoji pogodbe o letaliških storitvah, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 30. junija 2005 sklenila z družbo Airport Marketing Services, razširjeni na ruto Pau–Charleroi, in pogodba o storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn na isti dan sklenila z družbo Airport Marketing Services;

([144]) Glej člen 14(2) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 (op. cit.).
([145]) Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).
([146]) Glej na primer sodbo v zadevi 94/87, Komisija Evropskih skupnosti proti Zvezni republiki Nemčiji, Recueil 1989, str. 175, točka 9, in sodbo v zadevi C-348/93, Komisija Evropskih skupnosti proti Italijanski republiki, Recueil 1995, str. I-673, točka 17.

(d) sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe o storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 25. septembra 2007 sklenila z družbo Airport Marketing Services;

(e) pismo Gospodarske zbornice Pau-Béarn družbi Ryanair z dne 17. marca 2008, s katerim so bili pogoji pogodbe o letaliških storitvah, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 30. junija 2005 sklenila z družbo Ryanair, razširjeni na ruto Pau–Bristol, in pogodba o storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 31. marca 2008 sklenila z družbo Airport Marketing Services v zvezi z isto ruto;

(f) pismo Gospodarske zbornice Pau-Béarn družbi Ryanair z dne 16. junija 2009, s katerim so bili pogoji pogodbe o letaliških storitvah, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 30. junija 2005 sklenila z družbo Ryanair, razširjeni na ruto Pau–Bristol, in pogodba o storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn na isti dan sklenila z družbo Airport Marketing Services v zvezi z isto ruto, ter

(g) pogodba o storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 28. januarja 2010 sklenila z družbo Airport Marketing Services v zvezi z rutami Pau–London, Pau–Charleroi in Pau–Beauvais, ter ugotovljena „implicitna“ pogodba o letaliških storitvah ([147]).

3. Državna pomoč, ki jo je Francija nezakonito dodelila družbi Transavia v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije na podlagi pogodbe o letaliških storitvah in storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 23. januarja 2006 sklenila z družbo Transavia, je nezdružljiva z notranjim trgom.

Člen 2

1. Subvenciji za opremo iz let 2004 in 2009, ki ju je Francija dodelila Gospodarski zbornici Pau-Béarn in skupaj znašata 5,8 milijona EUR, pomenita državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, Francija pa je z njuno dodelitvijo kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

2. Pomoč iz odstavka 1 tega člena je državna pomoč, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 3

1. Francija od upravičencev zahteva vračilo pomoči iz člena 1.

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

3. Obrestna mera se izračuna z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004 in Uredbe Komisije (ES) št. 271/2008 ([148]) o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004.

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

Člen 4

1. Vračilo pomoči iz člena 1 se izvede takoj in učinkovito.

2. Francija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih od datuma, ko je bila o njem uradno obveščena.

Člen 5

1. Francija v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu Komisiji predloži naslednje informacije:

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

(b) izračun obresti za vračilo;

([147]) Glej uvodno izjavo 286.
([148]) Uredba Komisije (ES) št. 271/2008 z dne 30. januarja 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 82, 25.3.2008, str. 1).

(c) natančen opis sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom ter

(d) dokumente, ki dokazujejo, da je bilo od upravičencev zahtevano vračilo pomoči.

2. Francija Komisijo redno obvešča o poteku nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa do vrnitve celotne pomoči iz člena 1. Na prošnjo Komisije bo nemudoma predložila informacije o sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Zagotovi tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih, ki so jih upravičenci že vrnili.

Člen 6

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 23. julija 2014

Za Komisijo

Joaquín ALMUNIA

Podpredsednik