

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2023/1683

od 26. srpnja 2022.

o mjeri SA.26494 2012/C (ex 2012/NN) koju je provela Francuska u korist upravitelja zračne luke La Rochelle i određenih zračnih prijevoznika koji posluju u toj zračnoj luci

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2022) 5145)

(Vjerodostojan je samo tekst na francuskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

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

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

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

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Dopisima od 28. srpnja 2008., 20., 22. i 23. rujna 2008., 1. i 21. listopada 2008. te 20. studenoga 2008. brojni su građani Komisiji podnijeli pritužbe o prednosti koje su navodno dodijeljene zračnom prijevozniku Ryanair u zračnoj luci La Rochelle-Île de Ré („zračna luka”) i financijskim doprinosima koje je zračna luka navodno primila. Podnositelji pritužbe pozvali su se na izvješće o konačnim zaključcima Regionalnog revizorskog suda regije Poitou-Charentes („CRC”) od 13. svibnja 2008. („izvješće CRC-a”) o upravljanju Trgovačke i industrijske komore La Rochelle („CCI”).
- (2) Dopisom od 17. ožujka 2009. Komisija je francuskim tijelima poslala inačicu pritužbi koja nije povjerljiva te od njih zatražila da se očituju o mjerama na koje se odnose pritužbe. Komisija je taj dopis ponovno poslala 25. svibnja 2011. Dopisom od 20. lipnja 2011. francuska tijela zatražila su produljenje roka za odgovor do 26. srpnja 2011., na što je Komisija pristala u dopisu od 21. lipnja 2011. Francuska tijela još su jednom zatražila produljenje roka 26. kolovoza 2011., na što je Komisija također pristala u dopisu od 28. srpnja 2011. Francuska tijela naposljetku su tražene odgovore poslala u dopisu od 30. kolovoza 2011.

⁽¹⁾ S učinkom od 1. prosinca 2009. članci 87. i 88. Ugovora o EZ-u postali su članci 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Navedena dva skupa odredaba sadržajno su identična. Ako je to potrebno, za potrebe ove odluke upućivanja na članke 107. i 108. UFEU-a trebalo bi smatrati upućivanjima na članke 87. i 88. Ugovora o EZ-u. UFEU-om su uvedene i određene izmjene u pogledu nazivlja; na primjer, riječ „Zajednica” zamijenjena je riječju „Unija”, izraz „zajedničko tržište” zamijenjen je izrazom „unutarnje tržište”, a izraz „prvostupanjski sud” zamijenjen je izrazom „Opći sud”. U ovoj se Odluci rabi terminologija iz UFEU-a.

⁽²⁾ SL C 130, 4.5.2012., str. 10. i SL C 113, 15.4.2014., str. 30.

- (3) Dopisom od 11. travnja 2011. Komisija je zatražila dodatne informacije od društva Ryanair, koje je odgovorilo dopisom od 22. srpnja 2011. Komisija je dopisom od 14. listopada 2011. te primjedbe proslijedila Francuskoj na očitovanje. Budući da Francuska nije odgovorila, Komisija joj je 16. studenoga 2011. poslala podsjetnik. Dopisom od 21. studenoga 2011. francuska tijela obavijestila su Komisiju da ne žele odgovoriti na primjedbe društva Ryanair.
- (4) Dopisom od 8. veljače 2012. Komisija je Francusku obavijestila o svojoj odluci o pokretanju postupka („odluka o pokretanju postupka”) na temelju članka 108. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU”) o potporama koje je komora CCI potencijalno dodijelila zračnim prijevoznicima Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet i Buzz.
- (5) Komisija je dopisom od 22. veljače 2012. od Francuske zatražila dodatne informacije. Dopisom od 12. ožujka 2012. Francuska je zatražila produljenje roka kako bi odgovorila na zahtjeve za dodatne informacije navedene u odluci o pokretanju postupka i dopisu od 22. veljače 2012. Francuska je 13. travnja 2012. dostavila primjedbe te informacije i dokumente koje je Komisija zatražila u odluci o pokretanju postupka. Budući da su nedostajale određene informacije, Komisija je dopisom od 19. travnja 2012. Francuskoj uputila podsjetnik. Francuska tijela naposljetku su svoje odgovore poslala u dopisu od 27. travnja 2012.
- (6) Društvo Ryanair 16. travnja 2012. Komisiji je poslalo primjedbe o drugim predmetima koji se odnose na njega i od Komisije zatražilo da njegove primjedbe razmotri u odnosu na sve predmete o državnim potporama koji se odnose na njega.
- (7) Odluka Komisije objavljena je 4. svibnja 2012. u *Službenom listu Europske unije* ⁽³⁾. Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe o predmetnim mjerama u roku od mjesec dana od dana objave.
- (8) Komisija je dopisom od 16. srpnja 2012. ponovno od Francuske zatražila dodatne informacije. Francuska je odgovorila dopisom od 16. kolovoza 2012. (i njegovim ispravkom od 5. rujna 2012.).
- (9) Komisija je zaprimila primjedbe zainteresiranih strana. Komora CCI primjedbe je dostavila 24. srpnja 2012. Airport Marketing Services („AMS”), društvo kći društva Ryanair, primjedbe je dostavilo 1. lipnja 2012. Nadalje, društvo Ryanair 1. lipnja 2012., 3. lipnja 2013., 3. veljače 2014. i 10. travnja 2015. dostavilo je niz primjedbi i izvješća o ekonomskoj analizi koja je izradilo društvo za poslovno savjetovanje i ekonomske analize (Oxera).
- (10) Komisija je zaprimila primjedbe i od brojnih drugih zainteresiranih strana, uključujući javna tijela ⁽⁴⁾, poduzetnike ⁽⁵⁾, udruge ⁽⁶⁾ i pojedince.
- (11) Osim toga, društvo Ryanair 11. travnja 2013., 23. prosinca 2013., 9. i 31. siječnja 2014., 7. veljače 2014., 28. ožujka 2014., 27. siječnja 2015., 7. prosinca 2015. i 1. travnja 2019. dostavilo je niz općih i zajedničkih primjedbi na više predmeta o državnim potporama koje je pokrenula Komisija, a koji se odnose na njega. Društvo Ryanair 15. i 29. rujna 2014. dostavilo je i izvješća o ekonomskoj analizi koja je izradilo društvo Oxera u vezi s nekoliko predmeta o državnim potporama koji se odnose na društvo Ryanair.

⁽³⁾ SL C 130, 4.5.2012., str. 10.

⁽⁴⁾ Conseillers du Commerce Extérieur [Savjetnici za vanjsku trgovinu] (30.5.2012.), departman Charente-Maritime (8.6.2012.), Office de Tourisme de La Rochelle [Turistički ured grada La Rochellea] (4.6.2012.), CCI Poitou-Charentes (1.6.2012.), CCI Angoulême (4.6.2012.), Charente-Maritime Tourisme [Turistički odbor departmana Charente-Maritime] (1.6.2012.), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Nadležno tijelo za aglomeraciju La Rochelle] (4.6.2012.), Gradska uprava grada Royana (29.5.2012.), Vendée Tourisme [Turistički odbor departmana Vendée] (30.5.2012.) i regija Poitou-Charentes (10.7.2012.).

⁽⁵⁾ Doc Services (18.5.2012.), Fontaine Pajot (21.5.2012.), Le Richelieu (25.5.2012.), Atlandis (26.5.2012.), Le Relais du Bois (30.5.2012.), Groupe Cafés Merling (31.5.2012.), Grand Pavois (30.5.2012.), Cuisines Villegier (23.5.2012.), Irium (4.6.2012.), Sogerma (29.5.2012.), La Rochelle Evénements (29.5.2012.).

⁽⁶⁾ Amicale Rivedoux (udruga lokalne zajednice) (21.5.2012.), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (Udruga hotelijera La Rochelle-Ile de Ré) (31.5.2012.), Envol Vert (Udruga za zaštitu okoliša) (3.6.2012.), Ile de Ré Tourisme [Turistički odbor otoka Ile de Ré] (1.6.2012.), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (Udruga stručnjaka za plovidbu grada La Rochellea) (30.5.2012.), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) (Udruga turističkih informativnih ureda departmana Charente-Maritime) (1.6.2012.), Destination La Rochelle (25.5.2012.).

- (12) Komisija je dopisima od 15. lipnja 2012., 3. svibnja 2013., 9. i 23. siječnja 2014., 4. veljače 2014., 2. srpnja 2014., 12. rujna 2014., 19. svibnja 2015., 16. prosinca 2015. i 17. svibnja 2019. obavijestila Francusku o primjedbama koje su iznijele zainteresirane strane. Komisija je pružila mogućnost Francuskoj da odgovori na te primjedbe. Francuska je na te dopise odgovorila 13. srpnja 2012., 25. srpnja 2012., 29. siječnja 2014., 23. svibnja 2014., 18. prosinca 2015. i 24. lipnja 2019. Francuska je u dopisu od 13. srpnja 2012. priopćila Komisiji da na dostavljene primjedbe nema opaski osim onih koje je već poslala u okviru predmeta koji se odnosi na zračnu luku Marseille Provence⁽⁷⁾. Osim toga, Francuska je u dopisima od 25. srpnja 2012., 29. siječnja 2014., 23. svibnja 2014. i 18. prosinca 2015. obavijestila Komisiju da ne želi iznijeti opaske na primjedbe trećih strana.
- (13) Komisija je dopisima obavijestila Francusku i zainteresirane treće strane koje su već dostavile primjedbe o namjeri da ocijeni spojivost predmetnih mjera potpore s unutarnjim tržištem na temelju odredaba smjernica EU-a o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima⁽⁸⁾ („Smjernice iz 2014.”). Komisija je pozvala adresate tih dopisa da u tom pogledu iznesu eventualne primjedbe. Nadalje, u *Službenom listu Europske unije* ⁽⁹⁾ 15. travnja 2014. objavljena je obavijest kojom se Francusku i zainteresirane treće strane poziva da iznesu primjedbe u tom pogledu.
- (14) Francuska je 19. ožujka 2014. dostavila primjedbe na Smjernice iz 2014.
- (15) Primjedbe Komisiji dostavile su sljedeće zainteresirane strane: CCI (11. lipnja 2014.), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Nadležno tijelo za aglomeraciju La Rochelle] (6. lipnja 2014.), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) [Udruga turističkih informativnih ureda departmana Charente-Maritime] (13. svibnja 2014.), CCI Angoulême (7. svibnja 2014.), Irium Holding Group SAS (2. svibnja 2014.), Groupe Cafés Merling (30. travnja 2014.) i nevladina organizacija Transport & Environnement (13. svibnja 2014.). Francuskoj su sve te primjedbe prosljeđene dopisom od 2. srpnja 2014., ali ona na njih nije željela odgovoriti.
- (16) Komisija je dopisom od 19. svibnja 2015. od Francuske zatražila dodatne informacije. Francuska je odgovorila dopisima od 4. kolovoza 2015., 18. studenoga 2015., 4. prosinca 2015. i 14. ožujka 2016.
- (17) Komisija je dopisom od 18. studenoga 2016. od Francuske zatražila dodatne informacije. Francuska je odgovorila dopisima od 20. prosinca 2016., 15. veljače 2017., 11. srpnja 2017. i 20. srpnja 2017.
- (18) Komisija je dopisom od 29. ožujka 2017. od Francuske zatražila dodatne informacije. Francuska je odgovorila dopisom od 18. kolovoza 2017.
- (19) Komisija je dopisom od 19. svibnja 2017. od Francuske zatražila dodatne informacije. Francuska je odgovorila dopisima od 18. kolovoza 2017. i 15. studenoga 2017.
- (20) Komisija je dopisom od 18. kolovoza 2017. od Francuske zatražila dodatne informacije. Francuska je odgovorila dopisom od 16. travnja 2018.
- (21) Komisija je dopisom od 5. prosinca 2017. od Francuske zatražila dodatne informacije. Francuska je odgovorila dopisom od 16. veljače 2018.
- (22) Komisija je dopisom od 9. travnja 2019. od Francuske zatražila dodatne informacije. Francuska je odgovorila dopisom od 21. lipnja 2019.

2. ZRAČNA LUKA LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ

- (23) Zračna luka La Rochelle-Île de Ré nalazi se u gradu La Rochelleu, u departmanu Charente-Maritime u Francuskoj, 5 km sjeverozapadno od La Rochellea i 2 km od mosta Île de Ré. Otvorena je za unutarnji i međunarodni komercijalni promet.

⁽⁷⁾ Odluka Komisije (EU) 2016/1698 od 20. veljače 2014. o mjerama SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007) koje je Francuska poduzela u korist Zračne luke Marseille Provence i zračnih prijevoznika korisnika Zračne luke (SL L 260, 27.9.2016., str. 1.).

⁽⁸⁾ Komunikacija Komisije, Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (SL C 99, 4.4.2014., str. 3.).

⁽⁹⁾ SL C 113, 15.4.2014., str. 30.

- (24) Francuska država, grad La Rochelle i komora CCI 1936. odlučili su otvoriti zračnu luku. Ta se odluka temeljila na Zakonu od 20. lipnja 1933. o izmjeni Zakona od 9. travnja 1898. o trgovačkim komorama. Izvornim tekstom Zakona od 9. travnja 1898. o trgovačkim komorama bilo je propisano da se „trgovačke i industrijske komore mogu proglasiti koncesionarima za javne radove ili im može biti povjerena obveza pružanja javnih usluga, posebno onih povezanih s morskim lukama i plovnim putovima”. Zakonom od 20. lipnja 1933. ta je odredba proširena na zračne luke. Zračna luka otvorena je 1939.
- (25) Glavna uzletno-sletna staza zračne luke duga je 2 255 metara, a široka 45 metara. Francuska je teoretski kapacitet zračne luke procijenila na najviše 700 000 putnika godišnje.
- (26) Zračnom lukom upravlja komora CCI, koja je ujedno i njezina vlasnica. Financije „odjela za zračne luke” („odjel za zračne luke” ili „odjel komore CCI za zračne luke”) odvojene su od financija općeg odjela komore CCI („opći odjel komore CCI”) ⁽¹⁰⁾.
- (27) Putnički promet zračne luke La Rochelle zabilježen posljednjih godina prikazan je u tablici 3. U skladu s točkom 15. Smjernica Zajednice za financiranje zračnih luka i potpora za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji lete iz regionalnih zračnih luka ⁽¹¹⁾ iz 2005. („Smjernice iz 2005.”) zračna luka La Rochelle je zračna luka kategorije D, odnosno „mala regionalna zračna luka”.
- (28) U razdoblju obuhvaćenom istragom u zračnoj luci uglavnom su poslovali niskotarifni zračni prijevoznici, točnije društva Ryanair, Airlineair (preimenovan 2013. u Hop), Flybe, easyJet, Jet2 i Buzz. Linijama se upravlja na godišnjoj ili sezonskoj osnovi, a čarter-letovima češće na *ad hoc* osnovi. Zračna luka ujedno se upotrebljava za rekreacijske i vojne letove te službene letove zaposlenika javnih službi.
- (29) Prema podacima Francuske u razdoblju obuhvaćenom formalnim istražnim postupkom poslovalo se na sljedećim linijama:

Tablica 1.

Zračni promet zračne luke La Rochelle u razdoblju od 2001. do 2006.

	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.
Komercijalni letovi	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714
od čega redovne linije	3 200 ⁽⁴⁾	2 929	2 741	1 636	1 797	2 487
ostalo	214	185	150	214	152	227
Letovi turističkih i poslovnih zrakoplova	24 919	25 462	26 537	25 333	20 084	23 033
od čega privatni zrakoplovi aeroklubova	12 382	10 984	12 113	11 329	6 909	8 102
zrakoplovi aeroklubova	12 537	14 478	14 424	14 004	13 175	14 931
Letovi vojnih zrakoplova i zrakoplova javnih službi	1 890	2 179	2 285	1 616	844	1 298
Ostalo (uključujući radove iz zraka)	4 063	4 516	4 458	4 633	3 696	5 629
Ukupno letova	34 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674

⁽¹⁰⁾ Opći odjel komore CCI odgovoran je za ostale djelatnosti komore CCI, kao što je zastupanje interesa poduzeća na području La Rochellea. Ujedno pruža usluge tim poduzećima, pomoć u osnivanju i razvoju poduzeća te prijenosu poslovanja poduzeća te pruža početno i trajno osposobljavanje.

⁽¹¹⁾ SL C 312, 9.12.2005., str. 1.

	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.
Putnički promet na redovnim linijama	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938
La Rochelle–Pariz	23 312 ⁽⁵⁾	9 132 ⁽⁶⁾	18 785			
La Rochelle–Clermont-Ferrand	20 060	23 263	22 194	5 909		
La Rochelle–London	25 227 ⁽⁴⁾	54 544	51 448 ⁽⁸⁾	72 092	79 373	100 168
La Rochelle–Southampton				17 335 ⁽⁹⁾	17 328	16 290
La Rochelle–Birmingham					19 286 ⁽¹¹⁾	12 229
La Rochelle–Dublin						22 357 ⁽¹²⁾
La Rochelle–Bristol						12 943 ⁽¹³⁾
La Rochelle–Lyon	4 313	2 364		2 185 ⁽¹⁰⁾	9 871	14 951
La Rochelle–Bordeaux		36 ⁽⁷⁾				
Ostali putnici na komercijalnim letovima	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934
od čega u unutarnjem prometu	2 381	740	497	1 313	367	1 067
u međunarodnom prometu	1 331	1 647	878	1 508	1 338	867
Ukupan broj putnika u ukrcaju ili iskrcaju	76 681	91 854	93 802	100 404	127 563	180 888
Od čega putnici u tranzitu (broje se jednom)	57	128	31	62	0	16
Teretni promet	0	0	0	0	0	0

Izvor: francuska tijela

Uvođenje redovnih linija:

- (4) Linija La Rochelle–London uvedena je 5. travnja 2001.
- (5) Linija La Rochelle–Pariz obustavljena je 1. listopada 2001.
- (6) Liniju La Rochelle–Pariz 15. srpnja 2002. preuzelo je društvo Air Jet, zatim u svibnju 2003. društvo Air Atlantique, a obustavljena je 31. prosinca 2004.
- (7) Na liniji La Rochelle–Bordeaux od 15. srpnja do 19. kolovoza 2002. poslovalo je društvo Air Jet.
- (8) Linija La Rochelle–London obustavljena je u travnju 2003. (jer je društvo Ryanair preuzelo društvo Buzz).
- (9) Liniju La Rochelle–Southampton uvelo je društvo Flybe 24. lipnja 2004.
- (10) Liniju La Rochelle–Lyon (preko Poitiersa) uvelo je društvo Airlinair 14. listopada 2004.
- (11) Liniju La Rochelle–Birmingham uvelo je društvo Flybe 27. ožujka 2005.
- (12) Liniju La Rochelle–Dublin uvelo je društvo Ryanair 29. travnja 2006.
- (13) Liniju La Rochelle–Bristol uvelo je društvo easyJet 21. srpnja 2006.

Tablica 2.

Zračni promet zračne luke La Rochelle u razdoblju od 2007. do 2011.

	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.
Komercijalni letovi	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833
od čega redovne linije	3 069	3 042	2 320	2 511	3 400
ostalo	329	422	330	414	433
Letovi turističkih i poslovnih zrakoplova	21 699	22 311	21 112	20 041	19 934
od čega privatni zrakoplovi aeroklubova	7 332	7 162	7 800	7 080	6 705
zrakoplovi aeroklubova	14 367	15 149	13 312	12 961	13 229
Letovi vojnih zrakoplova i zrakoplova javnih službi	1 376	1 489	1 598	1 760	1 306
Ostalo (uključujući radove iz zraka)	6 501	5 948	4 785	5 010	4 606
Ukupno letova	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679
Putnički promet na redovnim linijama	217 493	209 668	162 822	186 034	223 396
La Rochelle–Lyon	17 754	18 524	15 196	15 524	18 968
La Rochelle–London (Stansted)	112 257	100 312	60 348	54 773	65 966
La Rochelle–Birmingham	9 824	7 607	4 917	4 681	4 708
La Rochelle–Southampton	16 789	11 786	10 720	12 978	12 413
La Rochelle–Dublin	14 578	19 960	20 198	17 182	13 985
La Rochelle–Bristol	21 572	13 391	14 224	14 572	14 126
La Rochelle–Manchester ⁽¹⁾	5 102	6 498	2 693	3 697	2 679
La Rochelle–London (Gatwick) ⁽²⁾	19 617	14 289	9 158	11 799	16 707
La Rochelle–Glasgow ⁽³⁾		2 692	1 516	1 537	
La Rochelle–Edinburgh ⁽⁴⁾		8 360	6 068	3 158	4 103
La Rochelle–Leeds Bradford ⁽⁵⁾		4 434	4 152	4 404	4 875
La Rochelle–Cork ⁽⁶⁾		1 815	2 881	2 584	
La Rochelle–Bruxelles ⁽⁷⁾			10 546	16 320	17 140
La Rochelle–Nica ⁽⁸⁾			205		
La Rochelle–Cork ⁽⁹⁾				10 366	10 392
La Rochelle–Oslo ⁽¹⁰⁾				12 459	13 677
La Rochelle–Porto ⁽¹¹⁾					17 167
La Rochelle–Pariz ⁽¹²⁾					6 490
Ostali putnici na komercijalnim letovima	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452
Ukupan broj putnika u ukrcaju ili iskrcaju	220 577	215 145	168 969	191 599	229 214
Od čega putnici u tranzitu (broje se jednom)	489	807	245	170	366
Teretni promet	0	0	0	0	0

Izvor: francuska tijela

Uvođenje redovnih linija:

- (1) Liniju La Rochelle–Manchester uvelo je društvo Flybe 22. svibnja 2007.
 - (2) Liniju La Rochelle–London Gatwick uvelo je društvo easyJet 14. srpnja 2007.
 - (3) Liniju La Rochelle–Glasgow uvelo je društvo easyJet 3. svibnja 2008.
 - (4) Liniju La Rochelle–Edinburgh uvelo je društvo Jet2 17. svibnja 2008.
 - (5) Liniju La Rochelle–Leeds Bradford uvelo je društvo Jet2 24. svibnja 2008.
 - (6) Liniju La Rochelle–Cork uvelo je društvo Aer Arann 24. svibnja 2008.
 - (7) Liniju La Rochelle–Bruxelles uvelo je društvo Ryanair 5. lipnja 2009.
 - (8) Liniju La Rochelle–Nica uvelo je društvo Airlinair 16. svibnja 2009.
 - (9) Liniju La Rochelle–Cork uvelo je društvo Ryanair 1. lipnja 2010.
 - (10) Liniju La Rochelle–Oslo uvelo je društvo Ryanair 2. travnja 2010.
 - (11) Liniju La Rochelle–Porto uvelo je društvo Ryanair 28. ožujka 2011.
 - (12) Liniju La Rochelle–Pariz uvelo je društvo Airlinair 8. travnja 2011.
-
- (30) U tablici 3. prikazan je ukupan broj putnika u dolasku i odlasku koji se služio zračnom lukom u razdoblju od 2000. do 2012.

Tablica 3.

Promet i letovi zračne luke La Rochelle

	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Putnici na redovnim linijama	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Ostali putnici na komercijalnim letovima	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Komercijalni letovi	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Nekomercijalni letovi	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Ukupno letova	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Teretni promet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Izvor: francuska tijela i, kad je riječ o podacima iz 2012., <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re> (podaci za 2012. obuhvaćaju sav putnički promet).

3. OPIS MJERA

(31) Mjere obuhvaćene formalnim istražnim postupkom obuhvaćaju:

- financijsku potporu koju su razna javna tijela dodijelila upravitelju zračne luke u razdoblju od 2001. do pokretanja formalnog istražnog postupka 8. veljače 2012.,
- razne ugovore koje je upravitelj zračne luke sklopio sa zračnim prijevoznicima u razdoblju od 2001. do pokretanja formalnog istražnog postupka 8. veljače 2012.

3.1. Mjere u korist zračne luke

3.1.1. *Financiranje poslovanja*

3.1.1.1. Subvencije za državne zadaće

- (32) Javna tijela su od 2001. do 2011. financirala razne državne zadaće koje je obavljala zračna luka La Rochelle u vezi sa sigurnošću i zaštitom (vidjeti tablicu 4.). Ta su financiranja predmet formalnog istražnog postupka.
- (33) Francuska tvrdi da to financiranje obuhvaća troškove državnih zadaća koje obavljaju upravitelji zračne luke, a plaća država. Financiranje je obuhvaćeno općim sustavom financiranja državnih zadaća u francuskim zračnim lukama kako je utvrđen nacionalnim pravom. Taj sustav temelji se na poreznom doprinosu, odnosno pristojbi zračne luke, i na dodatnom instrumentu financiranja. Kontekst i pravila kojima se uređuju ti instrumenti i zadaće koje se njima financiraju već su opisani u brojnim novijim odlukama Komisije ⁽¹²⁾. Međutim, Komisija želi istaknuti sljedeće aspekte koje treba razmotriti pri ispitivanju mjera obuhvaćenih ovom Odlukom.
- (34) Zadaće sigurnosti i zaštite zračnih luka povjerene su upraviteljima zračnih luka na temelju zakona ⁽¹³⁾. Oni poduzimaju potrebne mjere u skladu s pravom Unije i nacionalnim pravom te plaćaju povezane troškove. Ti im se troškovi zatim nadoknađuju u obliku pristojbe zračne luke, a prihodi od te pristojbe namijenjeni su isključivo za pokrivanje troškova zadaća od općeg interesa povezanih sa sigurnošću i zaštitom.
- (35) Načela kojima se uređuje upravljanje tim instrumentom financiranja i kategorije rashoda koji se njime mogu pokriti detaljno su navedeni u dva referentna teksta ⁽¹⁴⁾. Pristojbu zračne luke naplaćuju javni ili privatni subjekti koji upravljaju zračnim lukama koje su u zadnjoj kalendarskoj godini za koju su dostupni podaci zabilježile promet (ukrcaj ili iskrcaj) veći od 5 000 jedinica prijevoza (jedna jedinica prijevoza = jedan putnik ili 100 kg pošte ili tereta).
- (36) U skladu s člankom 1609.w Općeg poreznog zakonika „[u] svakoj zračnoj luci prihodima od poreza financiraju se protupožarne i spasilačke usluge, usluge suzbijanja opasnosti od naleta životinja, mjere zaštite i mjere zaštite okoliša. Postotak prihoda od poreza, koji se utvrđuje [međuministarskom] odlukom na godišnjoj razini, upotrebljava se za financiranje opreme za automatiziranu graničnu kontrolu biometrijskom identifikacijom koja je ugrađena u zračnim lukama. Iznos pristojbe utvrđuje se na temelju financijskih potreba svake zračne luke, posebno uzimajući u obzir usluge koje se pružaju radi poštovanja važećih propisa i očekivano kretanje podataka o prometu, troškova i drugih prihoda upravitelja zračne luke”.

⁽¹²⁾ Vidjeti posebno uvodne izjave od 32. do 43. Odluke Komisije (EU) 2016/633 od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.33961 koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Nîmes – Uzès – Le Vigan, društava Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited i Airport Marketing Services Limited (SL L 113, 27.4.2016., str. 32.), „Odluka o zračnoj luci Nîmes”. Vidjeti i uvodne izjave od 98. do 108. Odluke Komisije (EU) 2015/1227 od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.22614 (C 53/2007) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Pau-Béarn te društava Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (SL L 201, 30.7.2015., str. 109.), „Odluka o zračnoj luci Pau”.

⁽¹³⁾ Članci L.6332-3 i L.6341-2 Zakonika o prijevozu.

⁽¹⁴⁾ Članak 1609.w Općeg poreznog zakonika o pristojbi zračne luke i Međuministarska odluka od 30. prosinca 2009. o pravilima za izradu izvještaja upravitelja zračnih luka radi utvrđivanja putničke pristojbe zračne luke.

- (37) Iznos pristojbe stoga se utvrđuje na godišnjoj razini za svaku pojedinu zračnu luku na temelju troškova zadaća sigurnosti i zaštite koje je potrebno pokriti. Upravitelji zračnih luka u tu svrhu sastavljaju godišnji izvještaj o troškovima i prometu. Ti se izvještaji šalju lokalnom tijelu za sigurnost civilnoga zrakoplovstva koje ih provjerava i odobrava s obzirom na zakonodavstvo koje je na snazi. Iznos pristojbe izračunava Opća uprava za civilno zrakoplovstvo (*Direction générale de l'aviation civile*), koja dodatno provjerava sve prijavljene podatke uzimajući u obzir kumulativne rezultate iz prethodnih godina. Iznos pristojbe zatim se utvrđuje međuministarskom odlukom koja se objavljuje u francuskom službenom listu.
- (38) Nadalje, člankom 1609.w Općeg poreznog zakonika propisano je da podaci koje su prijavili upravitelji zračnih luka mogu podlijegati kontroli Opće uprave za civilno zrakoplovstvo.
- (39) Pravila za provedbu tog postupka prvotno su bila utvrđena okružnicom, a od 2010. nadalje primjenjuju se pravila utvrđena Međuministarskom odlukom od 30. prosinca 2009. o pravilima za izradu izvještaja upravitelja zračnih luka radi utvrđivanja putničke pristojbe zračne luke. Pravila se jednako primjenjuju na sve francuske zračne luke.
- (40) Osim pristojbe zračne luke, upravitelj zračne luke La Rochelle primio je i državne subvencije iz Interventnog fonda za zračne luke i zračni prijevoz („FIATA”). Fond FIATA osmišljen je kako bi se dopunili prihodi od pristojbe zračne luke koji često nisu dovoljni za zračne luke s manjim prometom jer one svojim korisnicima ne mogu nametnuti prevelik iznos pristojbe. Država je 2008. fond FIATA zamijenila povećanjem pristojbi zračne luke, zbog čega je u određenim zračnim lukama iznos pristojbe bio veći od onog koji je potreban za pokrivanje troškova zadaća sigurnosti i zaštite. Time se stvara višak koji se raspoređuje najmanjim zračnim lukama kako bi se dopunili njihovi prihodi od pristojbe zračne luke.
- (41) Francuska je u kontekstu navedenog regulatornog postupka Komisiji poslala pregled svih državnih subvencija koje su dodijeljene zračnoj luci La Rochelle u okviru financiranja državnih zadaća. Te su subvencije navedene u tablici 4.:

Tablica 4.

Troškovi povezani s državnim zadaćama (sigurnost i zaštita) i subvencije isplaćene zračnoj luci za te zadaće

Vrsta subvencije (u EUR)	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	Ukupno
	KOLIČINA PROMETA												
Putnički promet (odlazni)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	867 327
	TROŠKOVI SIGURNOSTI												
Protupožarne i spasilačke usluge za zrakoplove i suzbijanje opasnosti od naleta životinja	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
(I) Međuzbroj za sigurnost	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
	TROŠKOVI ZAŠTITE												
c – Objekti i uređaji za pregled predane prtljage	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	1 134 712
d – Kontrola zajedničkih prilaza zoni ograničenog kretanja	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	2 188 943
e – Pregled osoba i ručne prtljage	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	3 896 191
(II) Međuzbroj za zaštitu (c + d + e)	26 678	127 400	428 139	509 420	434 615	419 507	652 146	953 885	1 048 589	777 372	819 859	1 022 236	7 219 856
	UKUPNI TROŠKOVI ZA SIGURNOST I ZAŠTITU												
Ukupni troškovi za sigurnost/zaštitu (I + II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	15 747 916
Opći troškovi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180 982	188 447	211 712	581 141
Naknade upravitelja zračne luke za sigurnost i zaštitu	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 526	8 556	11 082
(A) Ukupni troškovi	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 990 805	2 075 439	2 337 391	16 340 139
	PRISTOJBA ZRAČNE LUKE												
Pristojba po putniku	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	—

Vrsta subvencije (u EUR)	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	Ukupno
Trošak po putniku	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	—
Vozarina	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	—
	SREDSTVA												
Dohodak od pristojbe	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	8 726 694
Prihodi od povećanja pristojbe iz 2008.	—	—	—	—	—	—	—	—	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	4 431 794
Subvencije lokalnih tijela	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostala sredstva	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subvencije zračnih luka (nekoć fond FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	—	—	—	—	2 739 599
(B) Ukupna sredstva	287 652	503 158	644 687	543 505	1 054 951	1 255 300	1 269 444	1 545 272	2 149 446	1 932 141	2 168 191	2 826 805	21 739 249
	BILANCA												
Godišnja bilanca za državne zadaće (B-A)	75 444	35 489	– 132 821	– 304 682	196 055	203 171	– 214 390	– 487 611	– 53 745	– 58 664	489 414	– 935 430	– 1 187 770
Kumulativna bilanca	88 765	124 853	– 3 947	– 302 830	– 106 684	84 044	– 134 396	– 618 967	– 678 360	– 763 570	– 696 547	– 231 759	– 3 239 418
Financijski troškovi	599	4 021	5 799	90	– 12 443	– 4 050	3 040	– 5 648	– 26 546	– 25 729	– 24 626	– 23 799	– 110 292
Diskontna stopa	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	—
Višegodišnja bilanca za državne zadaće (diskontirana kumulativna bilanca)	89 364	128 874	1 852	– 302 739	– 119 127	79 994	– 131 356	– 624 615	– 704 906	– 789 299	– 721 173	– 255 558	– 3 348 689

Izvor: francuska tijela

3.1.1.2. Navodno umanjenje iznosa faktura za usluge koje je opći odjel komore CCI pružao zračnoj luci La Rochelle

- (42) Opći odjel komore CCI pruža zajedničke opće usluge raznim svojim odjelima, među ostalim i odjelu za zračne luke, osobito računovodstvene usluge, informatičke usluge i usluge upravljanja ljudskim resursima. U tablici 5. prikazane su usluge koje je komora CCI fakturirala zračnoj luci La Rochelle.

Tablica 5.

Iznosi koje je opći odjel komore CCI fakturirao odjelu za zračne luke u razdoblju obuhvaćenom istragom

	Opća administra- cija	Komunika- cije	Ljudski resursi	Računo- vodstvo	IT	Studije/pro- jekti	Troškovi	Fakturirani doprinosi
2001.								33 160
2002.								100 000
2003.								100 000
2004.								100 000
2005.								100 000
2006.	100 000		62 000					162 000
2007.	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008.	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009.	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010.	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011.	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012.	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Izvor: francuska tijela

- (43) Francuska su tijela u pogledu usluga koje je komora CCI pružila zračnoj luci La Rochelle iznijela sljedeća pojašnjenja.

- Troškovi opće administracije obuhvaćaju troškove koji se odnose na dvije podusluge, odnosno trošak podusluge „zastupnika”, koji se izračunava na temelju broja obrađenih dnevnih redova, i trošak usluge „Glavne uprave”, koji se izračunava na temelju vremena koje je direktor utrošio na svaku uslugu.
- Kad je riječ o uslugama komunikacije, odjel komore CCI za zračne luke nema odjel za komunikacije, već koristi usluge službe za komunikacije općeg odjela komore CCI. Trošak službe za komunikacije izračunava se na kraju godine na temelju vremena utrošenog na svaku uslugu i aktivnost te njihovih troškova.
- Trošak usluga upravljanja ljudskim resursima ovisi o broju izdanih platnih lista.

- Kad je riječ o računovodstvenim uslugama, procjenjuje se broj računovodstvenih zapisa, a trošak usluge raspodjeljuje se razmjerno broju zapisa.
 - Trošak informatičkih usluga izračunava se na temelju raščlambe troškova za svaku stavku informatičkih usluga.
 - Kad je riječ o studijama/projektima, vrijeme utrošeno na pojedini projekt i/ili zadaću najrelevantniji je kriterij za procjenu troška.
- (44) Nadalje, francuska tijela istaknula su da su iznosi fakturirani od 2001. do 2005. bili paušalni iznosi. Prvi ključ za raspodjelu troškova uveden je 2006., a svi ključevi za raspodjelu zatim su doradeni za razdoblje 2007.–2012. Ključ za raspodjelu je način raspodjele troškova s pomoću fiksnog dijela ili postotka ovisno o prirodi neizravnog troška kako bi se utvrdio udio koji odgovara određenom poslovnom području (i/ili usluzi). Ključevi za raspodjelu temelje se na pretpostavci da su troškovi i pružene usluge razmjerni. Ključevi za raspodjelu prikazani u tablici 5. temelje se na šest različitih kriterija ovisno o usluzi koju je opći odjel komore CCI pružio zračnoj luci. Ključevi za raspodjelu temelje se na pretpostavkama neovisno o području u kojem se upotrebljavaju. Stoga se u ovom slučaju, osim ako se može dokazati da su odabrani čimbenici ili metode izračuna primijenjeni za ključeve bili potpuno nerealni ili imali ozbiljne nedostatke, ne može smatrati da su ključevi netočni ili da je njihova vrijednost podcijenjena. Francuska tijela potvrdila su da su kriteriji na kojima su se ključevi za raspodjelu temeljili objektivni i relevantni.
- (45) Naposljetku, francuska tijela navela su fakturirane iznose i kretanja podataka o putničkom prometu u razdoblju od 2001. do 2012.
- Od 2001. do 2005. ukupno je fakturirano 433 160 EUR. U istom se razdoblju povećao broj putnika, no godišnji je prosjek i dalje iznosio manje od 100 000 putnika.
 - U 2006. ukupno je fakturirano 162 000 EUR. Te se godine broj putnika u zračnoj luci znatno povećao i dosegao 180 890 putnika, što je povećanje od 42 % u odnosu na 2005.
 - Od 2007. do 2012. ukupno je fakturirano 1 386 000 EUR, dok je 2007. zabilježeno više od 200 000 putnika.

3.1.1.3. Navodno prekomjerno fakturiranje usluga koje je komora CCI pružila zračnoj luci Rochefort/Saint-Agnant

- (46) Direktor zračne luke La Rochelle i jedan od tajnika u razdoblju od 1. siječnja 2002. do 30. lipnja 2006. pomagali su rukovoditi i upravljati zračnom lukom Rochefort/Saint-Agnant („zračna luka Rochefort”) na temelju ugovora o uslugama koji je sklopljen u suradnji s Trgovačkom i industrijskom komorom Rochefort ⁽¹⁵⁾. Komora CCI La Rochelle odabrana je za rukovođenje zračnom lukom Rochefort 11. srpnja 2001. nakon provedenog natječajnog postupka.
- (47) Predmet ugovora o uslugama bilo je rukovođenje i upravljanje zračnom lukom Rochefort, a obuhvaćao je aspekte kao što su usluge opće administracije, usluge povezane s radovima i nabavom opreme te usluge za korisnike.
- (48) Ukupni trošak usluga pruženih za cijelo vrijeme trajanja ugovora (2002. – 2006.) iznosio je 991 235 EUR ⁽¹⁶⁾. Komora CCI La Rochelle za te je usluge primila 293 264 EUR.

⁽¹⁵⁾ Te su usluge pružene u skladu s ugovorom između grupe koja se sastojala od komora CCI Rochefort i CCI La Rochelle s jedne strane i sindikata Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort (zajedničko nadležno tijelo zračne luke Rochefort) s druge strane.

⁽¹⁶⁾ Tablica 21 u izvješću CRC-a.

3.1.1.4. Povratni predujmovi koje je dodijelio opći odjel komore CCI

Tablica 6.

Raščlamba povratnih predujmova u razdoblju 2001.–2012.

(u EUR)

Godina	Predujmovi
2001.	405 887
2002.	233 872
2003.	—
2004.	875 355
2005.	1 756 644
2006.	—
2007.	718 708
2008.	1 419 571
2009.	1 015 624
2010.	131 034
2011.	179 406
2012.	325 098
UKUPNO- 2001.–2012.	7 061 199

Izvor: francuska tijela

- (49) Opći odjel komore CCI u razdoblju od 2001. do 2012. dodijelio je zračnoj luci povratne predujmove u ukupnom kumulativnom iznosu od 7 061 199 EUR. Ti su povratni predujmovi dodijeljeni bez zahtjeva o povratu na uloženi kapital. Francuska tvrdi da se radi o zajmovima koje zračna luka mora otplatiti. Predujmovi su upisani kao imovina u bilanci općeg odjela komore CCI i kao obveze u bilanci zračne luke, pri čemu komora CCI koristi nekretnine zračne luke kao kolateralno osiguranje povrata zajmova.
- (50) Francuska tijela navela su da je svrha povratnih predujmova bila, s jedne strane, osigurati potrebnu likvidnost zračne luke kako bi mogla pokrenuti projekte ulaganja u infrastrukturu i, s druge strane, uravnotežiti proračun i tako privremeno (s obzirom na to da se radilo o povratnim predujmovima) pokriti operativni manjak zračne luke.

3.1.1.5. Financijski doprinosi lokalnih tijela za promidžbene mjere zračne luke La Rochelle

- (51) Komora CCI primila je subvencije od regije Poitou-Charentes, departmana Charente-Maritime i zajednice Communauté d'Agglomération de La Rochelle kao doprinos promidžbenim mjerama zračne luke La Rochelle. Tablica 7. sadržava pregled tih raznih subvencija.

Tablica 7.

Očekivani financijski doprinosi i oni koje su razna lokalna tijela zaista platila za promidžbene mjere zračne luke La Rochelle

(u EUR)

Očekivani financijski doprinosi	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007 ⁽¹⁾	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Departman Charente- Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Aggloméra- tion de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Regija Poitou- Charentes			115 000	42 500	42 500								
UKUPNO			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Stvarno plaćeni financijski doprinosi	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Departman Charente- Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Aggloméra- tion de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Regija Poitou- Charentes			115 000		85 000								
UKUPNO			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Izvor: francuska tijela

⁽¹⁾ Prema informacijama francuskih tijela u razdoblju od 2007. do 2009. nisu uplaćeni financijski doprinosi za promidžbene mjere zračne luke La Rochelle.

- (52) Ti su doprinosi plaćeni na temelju ugovora između komore CCI s jedne strane i departmana Charente-Maritime, zajednice Communauté d'Agglomération de La Rochelle i regije Poitou-Charentes s druge strane.
- (53) Francuska tijela Komisiji su dostavila samo dva ugovora sklopljena 2010., jedan s departmanom Charente-Maritime, a drugi sa zajednicom Communauté d'Agglomération de La Rochelle ⁽¹⁷⁾.
- (54) Na temelju obaju ugovora iz 2010. departman Charente-Maritime i Communauté d'Agglomération de La Rochelle obvezali su se financirati dio „promidžbenih mjera koje je komora CCI planirala provesti kako bi privukla strane turiste, posebno na tržištima Londona, Dublina, Osla i Bruxellesa zbog postojećih linija do tih gradova” ⁽¹⁸⁾. Međutim, u ugovorima nije navedena vrsta promidžbenih mjera koje su trebali provesti komora CCI ili pružatelji usluga. Štoviše, u ugovorima se ne spominje da će pružatelji usluga biti zračni prijevoznici ili njihova društva kćeri.

3.1.2. *Bespovratna sredstva za ulaganja*

- (55) Od 2001. do 2005. nekoliko lokalnih tijela i Europski fond za regionalni razvoj (EFRR) zračnoj luci La Rochelle dodijelili su subvencije („bespovratna sredstva za ulaganja”) za financiranje raznih ulaganja ukupne vrijednosti od oko 3 milijuna EUR (vidjeti tablicu 8.):
- Opće vijeće departmana Charente-Maritime je 2001. zračnoj luci dodijelilo sredstva za opremu u vrijednosti od 46 000 EUR, a 2005. sredstva u vrijednosti od 744 000 EUR,
 - Regionalno vijeće regije Poitou-Charentes je 2005. zračnoj luci dodijelilo sredstva za opremu u vrijednosti od 744 000 EUR,
 - zajednica Communauté d'Agglomération de La Rochelle je 2005. zračnoj luci dodijelila sredstva za opremu u vrijednosti od 967 000 EUR,
 - EFRR je zračnoj luci 2005. dodijelio subvenciju u vrijednosti od 485 000 EUR.
- (56) Tim bespovratnim sredstvima financirana su brojna ulaganja, među ostalim:
- izgradnja nove dvorane za odlaske i dolaske,
 - poboljšanje, produljenje i proširenje uzletno-sletne staze,
 - poboljšanje i proširenje staze za vožnju,
 - poboljšanje i produljenje stajanki i
 - izgradnja taložnika kako bi zračna luka ispunila zahtjeve Zakona o vodama.
- (57) Francuska tijela navela su i da se ulaganjima prije svega nastojao zajamčiti siguran promet zrakoplova kojima se obično koriste europski zračni prijevoznici (B737, A320), i to proširenjem uzletno-sletne staze na 45 metara (zračna luka La Rochelle bila je jedna od rijetkih komercijalnih zračnih luka s uzletno-sletnom stazom širine 30 metara), produljenjem staze za 115 metara prema zapadu (kako bi se djelomično ublažio utjecaj pomaknutog praga na duljinu za slijetanje) i adaptacijom staza za vožnju i stajanki kako bi se omogućilo sigurno kretanje zrakoplova. Nadalje, određena ulaganja omogućila su zračnoj luci da ispunji svoje obveze zaštite okoliša (Zakon o vodama).
- (58) Francuska tijela izjavila su da zračna luka La Rochelle nije primila bespovratna sredstva za financiranje izgradnje naplatnog parkirališta 2006. i njegovo proširenje 2008.
- (59) Tablica 8. sadržava pregled svih mjera ulaganja za koje su dodijeljena bespovratna sredstva za ulaganja.
- (60) Francuska tijela tvrde da je dio ulaganja koja nisu bila obuhvaćena bespovratnim sredstvima financirala komora CCI, koja je vlasnica i upraviteljica zračne luke.

⁽¹⁷⁾ Ti su ugovori poslani Komisiji 4. lipnja 2012.

⁽¹⁸⁾ Uvodne napomene u ugovorima između komore CCI i departmana Charente-Maritime, odnosno zajednice Communauté d'Agglomération de La Rochelle, koji su potpisani 29. lipnja 2010. odnosno 16. srpnja 2010.

Tablica 8.

Pregled svih mjera za koje su dodijeljena bespovratna sredstva za ulaganja

(u EUR)

Priroda ulaganja	Ukupni troškovi ulaganja (u EUR)	Datum dodjele subvencije	Javno tijelo isplatitelj	Iznos subvencije (u EUR)
Obnova i nadogradnja (uključujući uzletno-sletnu stazu)	5 876 000	4.1.2001.	Opće vijeće	46 000
		2.12.2005.	EFRR	485 000
		29.10.2004.	Opće vijeće	744 000
		14.3.2005.	Regionalno vijeće	744 000
		23.3.2005.	Communauté d'agglomération	967 000
UKUPNO				2 986 000

Izvor: francuska tijela

3.2. Mjere u korist zračnih prijevoznika**3.2.1. Opaske o naknadama zračne luke**

- (61) Francuska tvrdi da se sve cijene usluga zračne luke koje upravitelj pruža raznim korisnicima zračne luke određuju u skladu s njezinom tarifom naknada za usluge zračne luke. Za svaku predloženu naknadu traži se mišljenje Savjetodavnog gospodarskog povjerenstva („Cocoeco”), čime se omogućuje savjetovanje s korisnicima zračne luke (zračni prijevoznici, sindikati radnika, društva koja obavljaju radove iz zraka, udruge) o naknadama koje se primjenjuju. Tako se, prema tvrdnjama Francuske, povećanja nezrakoplovnih naknada svake godine dostavljaju povjerenstvu Cocoeco. Svaka naknada koju upravitelj zračne luke predloži šalje se i prefektu departmana prije nego što stupi na snagu, zajedno s mišljenjem povjerenstva Cocoeco.
- (62) Francuska je Komisiji poslala tarifu naknada za usluge zračne luke koja se primjenjivala u razdoblju od 2001. do 2013. Francuska je Komisiji poslala i sva mišljenja povjerenstva Cocoeco iz razdoblja od 2001. do 2013., osim za 2005. jer se povjerenstvo te godine nije sastalo.
- (63) Francuska je navela i da zračni prijevoznici plaćaju naknadu za osvjjetljenje uzletno-sletne staze ovisno o tome primjenjuju li se pravila civilnog zrakoplovstva kojima se uređuje kretanje noću ili u lošim vremenskim uvjetima (u takvim slučajevima služba za zračnu plovidbu mora utvrditi treba li se upotrebljavati osvjjetljenje) ili ako pilot zatraži osvjjetljenje. Prema tvrdnjama francuskih tijela, služba za zračnu plovidbu zračne luke La Rochelle pruža potrebne informacije o tome je li za vrijeme kretanja zrakoplova upotrijebljeno osvjjetljenje, čime se upravitelju zračne luke omogućuje da taj iznos fakturira zračnom prijevozniku.
- (64) Francuska navodi da zračna luka prima sljedeće nezrakoplovne naknade: i. naknade za upotrebu imovine u državnom vlasništvu (fiksni dio i varijabilni dio na temelju ostvarenog prometa) za sljedeće: parkirališta, društva za najam automobila, hangare za zrakoplove, restoran, trgovine, oglašavanje i ii. razne usluge koje se pružaju u zamjenu za naknadu.

3.2.2. Ugovori sa zračnim prijevoznicima

- (65) Istraga Komisije odnosi se na ugovore kojima se uređuje plaćanje usluga koje zračna luka pruža za zrakoplovne djelatnosti zračnih prijevoznika („ugovori o uslugama zračne luke”) i ugovore kojima se uređuje plaćanje marketinških usluga koje zračni prijevoznici pružaju zračnoj luci („ugovori o marketinškim uslugama”) koje je komora CCI sklopila sa zračnim prijevoznicima u razdoblju od 2001. do pokretanja formalnog istražnog postupka 8. veljače 2012.

- (66) Komisija je ispitala ugovore o naknadama zračne luke i/ili ugovore o marketinškim uslugama koje je komora CCI sklopila sa sljedećim zračnim prijevoznicima: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz i easyJet.

3.2.2.1. Ugovori sklopljeni s društvom Ryanair/AMS

- (67) Prema tvrdnjama Francuske u tablici u nastavku navedeni su svi ugovori koje je komora CCI sklopila s društvima Ryanair i AMS u razdoblju obuhvaćenom istragom:

Tablica 9.

Popis ugovora koje je komora CCI sklopila s društvom Ryanair/AMS

Br.	Ugovori	Datum potpisivanja	Razdoblje obuhvaćeno ugovorom
1	Ugovor o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair	10.12.2003.	1.5.2003.–30.4.2006.
A	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva Ryanair (Ujedinjena Kraljevina i druge države)	1.12.2003.	1.5.2003.–31.12.2003.
B	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva Ryanair (Ujedinjena Kraljevina i druge države)	3.6.2004.	1.1.2004.–30.4.2006.
C	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS br. 1 (Ujedinjena Kraljevina)	1.4.2006.	1.5.2006.–31.4.2009.
D	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS br. 2 (Irska)	1.4.2006.	1.5.2006.–31.4.2009.
2	Ugovor o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair br. 1 (Ujedinjena Kraljevina)	1.5.2006.	1.5.2006.–30.4.2009.
3	Ugovor o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair br. 2 (Irska)	1.5.2006.	1.5.2006.–30.4.2009.
4	Ugovor o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair	1.2.2007.	1.2.2007.–30.4.2009.
E	Izmjena ugovora o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS	1.6.2007.	1.6.2007.–30.9.2007.
F	Izmjena ugovora o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS	21.9.2007.	28.10.2007.–29.3.2008.
G	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS br. 1 (Ujedinjena Kraljevina)	17.9.2009.	1.1.2009.–31.12.2011.
H	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS br. 2 (Belgija)	17.9.2009.	1.1.2009.–31.12.2011.
I	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS br. 3 (Irska)	17.9.2009.	1.1.2009.–31.12.2011.
J	Izmjena ugovora o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS	17.9.2009.	1.1.2009.–31.12.2011.
5	Ugovor o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair	13.1.2010.	1.5.2009.–30.4.2012.
6	Izmjena br. 1 ugovora o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair	1.2.2010.	1.2.2010.–31.3.2013.
K	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS	25.2.2010.	31.3.2010.–30.3.2013.
L	Izmjena br. 1 ugovora o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS	23.6.2010.	23.6.2010.–30.3.2013.
7	Izmjena br. 2 ugovora o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair	28.1.2011.	28.1.2011.–30.4.2012.

Br.	Ugovori	Datum potpisivanja	Razdoblje obuhvaćeno ugovorom
M	Izmjena br. 2 ugovora o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS	11.2.2011.	28.3.2011.–30.3.2013.
N	Izmjena br. 3 ugovora o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS	11.2.2011.	31.3.2011.–30.3.2013.

(a) Ugovori o uslugama zračne luke koje je komora CCI sklopila s društvom Ryanair

(68) Kako je navedeno u tablici 9., u razdoblju obuhvaćenom istragom komora CCI i društvo Ryanair sklopili su nekoliko ugovora kojima se utvrđuju naknade zračne luke i naknade za zemaljske usluge.

(69) Francuska je za sve ugovore o uslugama zračne luke obuhvaćene ovim odjeljkom navela sljedeće:

- stope naknada zračne luke utvrđene u ugovorima one su stope koje je odobrilo povjerenstvo Cocoeco i primjenjuju se na sve zračne prijevoznike,
- komora CCI ne pruža zemaljske usluge osim opskrbe gorivom,
- društvu Ryanair nije fakturirana naknada za osvjetljenje uzletno-sletne staze jer je obavljalo letove samo tijekom dana, pa mu nije bilo potrebno osvjetljenje.

(70) Pomnim ispitivanjem tih ugovora jasno se vidi da naknade zračne luke koje su bile primjenjive na društvo Ryanair na temelju svih ugovora odgovaraju općem cjenovnom rasponu koji je odobrilo povjerenstvo Cocoeco.

— *Ugovor br. 1: ugovor od 10. prosinca 2003.*

(71) Prvim je ugovorom, potpisanim 10. prosinca 2003. između komore CCI i društva Ryanair, koji se primjenjivao retroaktivno na razdoblje od tri godine od 1. svibnja 2003., utvrđen iznos naknada zračne luke primjenjivih na društvo Ryanair. Društvo Ryanair na temelju tog ugovora obvezalo se upravljati svakodnevnom linijom između zračne luke La Rochelle i zračne luke London Stansted te potencijalno uvesti jednu ili više linija prema zračnim lukama Bruxelles-Charleroi, Frankfurt-Hahn ili drugoj zračnoj luci, pod uvjetom da predmetne linije društvu Ryanair omogućuju da obavlja letove iz zračne luke La Rochelle najmanje 340 dana godišnje u svakoj godini obuhvaćenoj ugovorom.

(72) U skladu s člankom 2. točkom (b) Ugovora br. 1 od 10. prosinca 2003. društvo Ryanair bilo je obvezno plaćati i naknadu za zemaljske usluge u iznosu od [...] EUR za svaki zrakoplov BAe 146-300, [...] EUR za svaki zrakoplov Boeing 737-300 i [...] EUR za svaki zrakoplov Boeing 737-800. Francuska je isprva u dopisu od 30. kolovoza 2011. tvrdila da, osim opskrbe gorivom, komora CCI „ne pruža druge zemaljske usluge” i da „korisnici sklapaju ugovore izravno s privatnom trećom stranom za zemaljske usluge”. Francuska je u odgovoru od 12. travnja 2012. dodatno objasnila da je komora CCI postupala samo kao posrednik između društva Ryanair i društva Atlantica, pružatelja zemaljskih usluga. Prema tvrdnjama komore CCI u ugovoru o uslugama zračne luke od 10. prosinca 2003. između komore CCI i društva Ryanair samo je navedena cijena koju je odredilo društvo Atlantica. Francuska i komora CCI navele su da je od 2007. društvo Ryanair ugovaralo usluge izravno s društvom Atlantica. Ta je odgovornost prenesena na društvo Atlantica na temelju ugovora o zemaljskim uslugama od 1. veljače 2007., u kojem je zadržana naknada utvrđena u prethodnom ugovoru za zemaljske usluge za zrakoplov Boeing 737-800 društva Ryanair.

— *Ugovor br. 2: ugovor od 1. svibnja 2006.*

(73) Komora CCI i društvo Ryanair sklopili su taj ugovor 1. svibnja 2006. na razdoblje od tri godine. Društvo Ryanair na temelju tog ugovora obvezalo se upravljati linijom između zračnih luka La Rochelle i London Stansted, kojom bi se ostvario putnički promet od najmanje 95 000 putnika godišnje.

— *Ugovor br. 3: ugovor od 1. svibnja 2006.*

(74) Komora CCI i društvo Ryanair sklopili su taj ugovor 1. svibnja 2006. na razdoblje od tri godine. Društvo Ryanair na temelju tog ugovora obvezalo se upravljati linijom između zračnih luka La Rochelle i Dublin, kojom bi se ostvario putnički promet od najmanje 45 000 putnika godišnje.

— Ugovor br. 4: ugovor od 1. veljače 2007.

- (75) Tim je ugovorom implicitno zamijenjen Ugovor br. 2, a sklopili su ga komora CCI i društvo Ryanair 1. veljače 2007. s trajanjem do 30. travnja 2009. Društvo Ryanair na temelju tog ugovora obvezalo se upravljati svakodnevnom linijom između zračnih luka La Rochelle i London Stansted te potencijalno uvesti jednu ili više linija prema zračnim lukama Bruxelles-Charleroi, Frankfurt-Hahn ili drugoj zračnoj luci. Također se obvezalo obavljati letove iz zračne luke La Rochelle najmanje 340 dana godišnje u svakoj godini obuhvaćenoj ugovorom. Društvo Atlantica je od 1. veljače 2007. pružalo zemaljske usluge društvu Ryanair na temelju ugovora o zemaljskim uslugama iz uvodne izjave 71.

— Ugovor br. 5: ugovor od 13. siječnja 2010.

- (76) Komora CCI i društvo Ryanair sklopili su taj ugovor 13. siječnja 2010., a primjenjivao se retroaktivno na razdoblje od tri godine od 1. svibnja 2009. Društvo Ryanair na temelju tog ugovora obvezalo se upravljati svakodnevnom linijom između zračne luke La Rochelle i zračnih luka London Stansted, Dublin i Bruxelles-Charleroi te potencijalno uvesti jednu ili više linija prema drugoj zračnoj luci u kojoj je društvo Ryanair poslovalo.

- (77) Taj je ugovor dvaput izmijenjen dvjema izmjenama navedenima u nastavku:

— Ugovor br. 6: izmjena br. 1 od 1. veljače 2010. Ugovora br. 5 od 13. siječnja 2010.

- (78) Tom izmjenom Ugovora br. 5 od 13. siječnja 2010., na snazi do 31. ožujka 2013., utvrđene su linije kojima je društvo Ryanair trebalo upravljati iz zračne luke La Rochelle od ljetne sezone 2010. pod sljedećim uvjetima:

- London Stansted: promet od najmanje 53 000 putnika (u dolasku i odlasku) za svaku cijelu godinu,
- Dublin (samo ljeti): promet od najmanje 17 000 putnika (u dolasku i odlasku) za svaku cijelu godinu,
- Bruxelles-Charleroi (samo ljeti): promet od najmanje 17 000 putnika (u dolasku i odlasku) za svaku cijelu godinu,
- Oslo Rygge (samo ljeti): promet od najmanje 17 000 putnika (u dolasku i odlasku) za svaku cijelu godinu.

- (79) Sljedećom je izmjenom dopunjen Ugovor br. 5 od 13. siječnja 2010.

— Ugovor br. 7: izmjena br. 2 od 28. siječnja 2011. Ugovora br. 5 od 13. siječnja 2010.

- (80) Društvo Ryanair na temelju te izmjene Ugovora br. 5 od 13. siječnja 2010. obvezalo se od ljetne sezone 2011. upravljati ljetnom linijom do Porta, kojom bi se ostvario putnički promet od najmanje 17 000 putnika (u dolasku i odlasku) za svaku cijelu godinu.

(b) Ugovori o marketinškim uslugama između komore CCI i društva Ryanair/AMS

- (81) Komora CCI sklopila je i brojne ugovore o marketinškim uslugama, kako je prikazano u tablici 9. Komora CCI sklopila je te ugovore s društvom Ryanair u razdoblju od 2003. do 2006., a od 2006. sklapala ih je s društvom AMS, društvom kćeri u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair.

— Ugovor A: ugovor od 1. prosinca 2003. s društvom Ryanair

- (82) Komora CCI i društvo Ryanair sklopili su 1. prosinca 2003. ugovor koji se primjenjivao retroaktivno od 1. svibnja 2003. do 31. prosinca 2003. Društvo Ryanair obvezalo se od 1. svibnja 2003. upravljati svakodnevnom linijom između zračnih luka La Rochelle i London Stansted te potencijalno uvesti jednu ili više dodatnih linija prema zračnim lukama Frankfurt-Hahn, Bruxelles-Charleroi ili prema drugoj zračnoj luci na kojima bi obavljalo letove najmanje 340 dana godišnje.

- (83) Društvo Ryanair na temelju tog ugovora obvezalo se na svojim internetskim stranicama prikazati tri internetske poveznice na turističke internetske stranice povezane s regijom La Rochelle i pokrenuti marketinšku kampanju kojima bi promicalo svoje linije prema zračnoj luci La Rochelle.

- (84) Komora CCI platila je društvu Ryanair [...] EUR:

— [...] EUR nakon potpisivanja ugovora,

— [...] EUR nakon što je društvo Ryanair predstavilo sažetak provedenih marketinških kampanja i njihov trošak, koji je morao iznositi najmanje [...] EUR.

— *Ugovor B: ugovor od 3. lipnja 2004. s društvom Ryanair*

- (85) Komora CCI i društvo Ryanair sklopili su 3. lipnja 2004. ugovor koji je obuhvaćao razdoblje od 1. siječnja 2004. do 30. travnja 2006. Društvo Ryanair obvezalo se od 1. siječnja 2004. upravljati svakodnevnom linijom između zračnih luka La Rochelle i London Stansted te potencijalno uvesti jednu ili više dodatnih linija prema zračnim lukama Frankfurt-Hahn, Bruxelles-Charleroi ili prema drugoj zračnoj luci na kojima bi obavljalo letove najmanje 340 dana godišnje. Društvo Ryanair također se obvezalo na stopu popunjenosti svojih letova od najmanje 60 %.
- (86) Društvo Ryanair na temelju tog ugovora obvezalo se na svojim internetskim stranicama prikazati internetske poveznice na turističke internetske stranice povezane s regijom La Rochelle.
- (87) Komora CCI plaćala je društvu Ryanair [...] EUR godišnje, a taj bi se iznos smanjio ako društvo Ryanair ne bi ostvarilo svoje ciljeve popunjenosti. Taj bi se iznos zatim ponovno izračunao na temelju broja prevezenih putnika. Plaćanja su se trebala izvršavati tromjesečno, a svi preplaćeni iznosi prebijali bi se iduće godine.
- (88) Komisija nije zaprimila nijedan dokument u kojem se navodi točan iznos koji je komora CCI platila društvu Ryanair u sljedeće dvije godine.

— *Ugovor C: ugovor od 1. travnja 2006. sklopljen s društvom AMS za Ujedinjenu Kraljevinu*

- (89) Komora CCI i društvo AMS sklopili su 1. travnja 2006. trogodišnji ugovor koji je stupio na snagu 1. svibnja 2006. Taj je ugovor povezan s preuzetom obvezom društva Ryanair da upravlja linijom između zračnih luka La Rochelle i London Stansted s najmanje 95 000 putnika godišnje.
- (90) Društvo AMS na temelju tog ugovora obvezalo se pružati razne marketinške usluge na internetskim stranicama www.ryanair.com za naknadu u iznosu od [...] EUR godišnje, odnosno [...] EUR mjesečno. Te su usluge obuhvaćale:
- poveznicu na internetske stranice koje odredi komora CCI na početnoj stranici na engleskom jeziku internetskih stranica www.ryanair.com ⁽¹⁹⁾ koja bi se prikazivala 56 dana za naknadu u iznosu od [...] EUR,
 - četiri odlomaka po 150 riječi u odjeljku „Five things to do” („Pet stvari koje trebate iskusiti”) na stranici odredišta La Rochelle na internetskim stranicama društva Ryanair za naknadu u iznosu od [...] EUR,
 - dvije poveznice na internetske stranice koje odredi komora CCI na statusnoj traci stranice odredišta La Rochelle na internetskim stranicama društva Ryanair za naknadu u iznosu od [...] EUR,
 - poveznicu na internetske stranice koje odredi komora CCI u odjeljku „Five things to do” („Pet stvari koje trebate učiniti”) na stranici odredišta La Rochelle na internetskim stranicama društva Ryanair za naknadu u iznosu od [...] EUR,
 - poruku elektroničke pošte kojom se La Rochelle promiče pretplatnicima internetskih stranica Ryanair u Ujedinjenoj Kraljevini i Irskoj za naknadu u iznosu od [...] EUR.
- (91) Stranke su mogle dogovoriti dodatne usluge. Komora CCI plaćala bi te usluge mjesečno na temelju faktura društva AMS.

— *Ugovori D i E: ugovor od 1. travnja 2006. i izmjena tog ugovora od 1. lipnja 2007. sklopljeni s društvom AMS za Irsku*

- (92) Komora CCI i društvo AMS sklopili su 1. travnja 2006. trogodišnji ugovor D, koji je stupio na snagu 1. svibnja 2006. Taj je ugovor povezan s preuzetom obvezom društva Ryanair da upravlja linijom između zračnih luka La Rochelle i Dublin s najmanje 45 000 putnika godišnje.
- (93) Društvo AMS na temelju tog ugovora obvezalo se na internetskim stranicama društva Ryanair, www.ryanair.com, 212 dana godišnje prikazivati poveznicu na internetske stranice koje odredi komora CCI za naknadu u iznosu od [...] EUR godišnje, odnosno [...] EUR mjesečno. Stranke su mogle dogovoriti dodatne usluge. Komora CCI plaćala bi te usluge mjesečno na temelju faktura društva AMS.

⁽¹⁹⁾ Izvorni tekst na engleskom jeziku: „the www.ryanair.com English language homepage”.

- (94) Ugovor D izmijenjen je 1. lipnja 2007. izmjenom (ugovor E) kojom su se mijenjale marketinške usluge za 2007.: društvo AMS obvezalo se na internetskim stranicama društva Ryanair 45 dana u razdoblju od lipnja do rujna 2007. umjesto 212 dana godišnje prikazivati poveznicu na internetske stranice koje odredi komora CCI za naknadu u iznosu od [...] EUR.

— Ugovor F: ugovor od 21. rujna 2007. sklopljen s društvom AMS za Ujedinjenu Kraljevinu

- (95) Odjel komore CCI za zračne luke 21. rujna 2007. potpisao je ugovor F, koji se odnosio na marketinške usluge na internetskim stranicama društva Ryanair u Ujedinjenoj Kraljevini. Ugovorom F izmijenjen je ugovor C i omogućene su marketinške usluge osim onih koje su već ugovorene, prvenstveno slanje pet dodatnih promidžbenih poruka elektroničke pošte tijekom zime 2007./2008. na adrese 255 000 anglofonih pretplatnika na elektroničke obavijesti društva Ryanair. Trošak tih dodatnih usluga iznosio bi [...] EUR.

— Ugovor G: ugovor od 17. rujna 2009. sklopljen s društvom AMS za Ujedinjenu Kraljevinu

- (96) Komora CCI i društvo AMS sklopili su 17. rujna 2009. trogodišnji ugovor koji se primjenjivao retroaktivno od 1. siječnja 2009. Taj je ugovor povezan s preuzetom obvezom društva Ryanair da upravlja linijom između zračnih luka La Rochelle i London Stansted s najmanje 53 000 putnika godišnje.

- (97) Društvo AMS na temelju tog ugovora obvezalo se pružati razne marketinške usluge za naknadu u iznosu od [...] EUR godišnje. Te su usluge obuhvaćale:

— poveznicu na internetske stranice koje odredi komora CCI na početnoj stranici za Ujedinjenu Kraljevinu internetskih stranica društva Ryanair, www.ryanair.com, koja bi se prikazivala 22 dana za naknadu u iznosu od [...] EUR,

— jedan odlomak na stranici odredišta La Rochelle na internetskim stranicama društva Ryanair za naknadu u iznosu od [...] EUR,

— poveznicu na internetske stranice koje odredi komora CCI na statusnoj traci stranice odredišta La Rochelle na internetskim stranicama društva Ryanair za naknadu u iznosu od [...] EUR.

- (98) Naknada za te usluge iznosila je ukupno [...] EUR, a taj je iznos dodatno diskontiran. Stranke su mogle dogovoriti dodatne usluge.

— Ugovori H i J: ugovor od 17. rujna 2009. i izmjena tog ugovora sklopljeni s društvom AMS za Belgiju

- (99) Komora CCI i društvo AMS sklopili su 17. rujna 2009. trogodišnji ugovor koji se primjenjivao retroaktivno od 1. siječnja 2009. (ugovor H). Taj je ugovor povezan s preuzetom obvezom društva Ryanair da upravlja linijom između zračnih luka La Rochelle i Bruxelles-Charleroi s najmanje 9 000 putnika prve godine i 16 000 putnika sljedeće dvije godine.

- (100) Društvo AMS na temelju tog ugovora obvezalo se na početnoj stranici za Nizozemsku/Belgiju internetskih stranica društva Ryanair (www.ryanair.com) ⁽²⁰⁾ 95 dana prve godine i 160 dana sljedeće dvije godine prikazivati poveznicu koju odredi komora CCI. Trošak tih usluga iznosio je [...] EUR, odnosno [...] EUR, a komori CCI naplaćeno je [...] EUR prve godine i [...] EUR u godinama koje su uslijedile. Stranke su mogle dogovoriti dodatne usluge.

- (101) Taj je ugovor izmijenjen istog dana ugovorom J na temelju kojeg se društvo AMS obvezalo na početnoj stranici za Nizozemsku/Belgiju internetskih stranica društva Ryanair, www.ryanair.com, dodatnih 10 dana u 2009. prikazivati poveznicu koju odredi komora CCI. Trošak te dodatne usluge iznosio bi [...] EUR.

— Ugovor I: ugovor od 17. rujna 2009. sklopljen s društvom AMS za Irsku

- (102) Komora CCI i društvo AMS sklopili su 17. rujna 2009. još jedan trogodišnji ugovor koji se primjenjivao retroaktivno od 1. siječnja 2009. (ugovor I). Taj je ugovor povezan s preuzetom obvezom društva Ryanair da upravlja linijom između zračnih luka La Rochelle i Dublin s najmanje 17 000 putnika godišnje.

⁽²⁰⁾ Izvorni tekst na engleskom jeziku: „the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage”.

- (103) Društvo AMS na temelju tog ugovora obvezalo se na početnoj stranici irske verzije internetskih stranica društva Ryanair, www.ryanair.com, 200 dana godišnje prikazivati poveznicu na internetske stranice koje odredi komora CCI. Naknada za tu uslugu iznosila je [...] EUR, a trebalo ju je fakturirati komori CCI po godišnjoj cijeni od [...] EUR. Stranke su mogle dogovoriti dodatne usluge.

— Ugovor K: ugovor od 25. veljače 2010. sklopljen s društvom AMS

- (104) Komora CCI i društvo AMS sklopili su 25. veljače 2010. trogodišnji ugovor koji je stupio na snagu 31. ožujka 2010. (ugovor K). Tim su ugovorom zamijenjeni i raskinuti prethodni ugovori između stranaka.

- (105) Stranke su 2009. sklopile tri ugovora o marketinškim uslugama koji su se odnosili na sva tržišta na kojima se planirala provedba promidžbenih mjera, odnosno na Ujedinjenu Kraljevinu, Irsku i Belgiju. Međutim, stranke su 2010. sklopile jedan ugovor za sva tri navedena tržišta.

- (106) Taj je ugovor povezan s upravljanjem društva Ryanair linijama koje su povezivale zračnu luku La Rochelle s Ujedinjenom Kraljevinom, Irskom, Belgijom i Norveškom (potonja je bila nova linija). Iako ugovorom nisu propisani zahtjevi u pogledu broja putnika ili učestalosti letova, propisano je da će se paket marketinških usluga izmijeniti na odgovarajući način u slučaju smanjenja učestalosti letova ili ukidanja jedne od predmetnih linija.

- (107) Društvo AMS na temelju tog ugovora obvezalo se pružati razne marketinške usluge za naknadu u iznosu od [...] EUR godišnje. Te su usluge obuhvaćale:

- pet odlomaka u odjeljku „Five things to do” („Pet stvari koje trebate učiniti”) na internetskim stranicama društva Ryanair,
- tri poveznice na internetskim stranicama društva Ryanair,
- poveznicu na početnoj stranici irske, norveške i nizozemske verzije internetskih stranica društva Ryanair koja bi se prikazivala 90 dana,
- poveznicu na početnoj stranici verzije internetskih stranica društva Ryanair za Ujedinjenu Kraljevinu koja bi se prikazivala 50 dana.

- (108) Stranke su mogle dogovoriti dodatne usluge.

- (109) Taj je ugovor izmijenjen trima izmjenama navedenima u nastavku:

— Ugovor L: izmjena br. 1 ugovora K od 25. veljače 2010. za Irsku

- (110) Prva izmjena ugovora K od 25. veljače 2010. potpisana je 23. lipnja 2010. Ta je izmjena povezana s preuzetom obvezom društva Ryanair da upravlja linijom između zračnih luka La Rochelle i Cork. Društvo AMS na temelju tog ugovora obvezalo se produljiti razdoblje tijekom kojeg bi se poveznica na internetske stranice koje odredi komora CCI prikazivala na internetskim stranicama društva Ryanair, www.ryanair.com, za naknadu u iznosu od [...] EUR na 70 dana.

— Ugovor M: izmjena br. 2 ugovora K od 25. veljače 2010. za Portugal

- (111) Društvo AMS na temelju tog ugovora potpisanog 11. veljače 2011. obvezalo se pružati razne marketinške usluge za naknadu u iznosu od [...] EUR koju je trebalo fakturirati po godišnjoj cijeni od [...] EUR. Te su usluge obuhvaćale:

- poveznicu na internetske stranice koje odredi komora CCI u odjeljku „Airports and Tourism” („Zračne luke i turizam”) na početnoj stranici portugalske verzije internetskih stranica društva Ryanair, www.ryanair.com, koja bi se prikazivala 365 dana godišnje,
- predstavljanje grada La Rochellea (tekstom, slikama i poveznicom koje odabere komora CCI) na početnoj stranici portugalske verzije internetskih stranica društva Ryanair u trajanju od četiri tjedna godišnje.

— Ugovor N: izmjena br. 3 ugovora K od 25. veljače 2010. za Norvešku

- (112) Treća izmjena ugovora K od 25. veljače 2010. potpisana je 2011. Društvo AMS na temelju tog ugovora obvezalo se pružati razne marketinške usluge za naknadu u iznosu od [...] EUR, koju je trebalo fakturirati po cijeni od [...] EUR prve godine i [...] EUR druge godine.

(113) Usluge za prvu godinu (od 31. ožujka 2011. do 31. listopada 2011.) bile su:

- predstavljanje grada La Rochellea (tekstom, slikama i poveznicom koje odabere komora CCI) na početnoj stranici norveške verzije internetskih stranica društva Ryanair u trajanju od šest tjedana godišnje,
- prikazivanje natpisa koji odabere CCI na statusnoj traci s desne strane početne stranice norveške verzije internetskih stranica društva Ryanair u trajanju od četiri mjeseca godišnje.

(114) Usluge za drugu godinu (od 31. ožujka 2012. do 31. listopada 2012.) bile su:

- predstavljanje grada La Rochellea (tekstom, slikama i poveznicom koje odabere komora CCI) na početnoj stranici norveške verzije internetskih stranica društva Ryanair u trajanju od tri tjedna godišnje,
- prikazivanje natpisa koji odabere CCI na statusnoj traci s desne strane početne stranice norveške verzije internetskih stranica društva Ryanair u trajanju od tri mjeseca godišnje.

3.2.2.2. Ugovori s društvima Flybe, Aer Arann i Jet2

(a) Odluka o naknadama od 27. ožujka 2008.

(115) Odlukom o naknadama od 27. ožujka 2008. dostavljenom povjerenstvu Cocoeco utvrđuju se poticaji za uvođenje novih redovnih linija. Tom odlukom o određivanju cijenu predviđen je sustav degresivnih popusta na zrakoplovne naknade ograničen na tri godine za uvođenje novih linija ili nastavak prometovanja postojećih linija tijekom zimske sezone reda letenja. Odlukom o određivanju cijena utvrđuju se uvjeti za odobravanje tih popusta:

- popust za uvođenje novih redovnih linija ⁽²¹⁾ odobrava se pod sljedećim uvjetima: i. nova redovna linija (sezonska ili godišnja), ii. pokretanje poslovanja 2008. i iii. ako se u sezoni IATA-e proljeće/ljeto nudi više od 2 000 sjedala,
- popust za upravljanje zimskim linijama odobrava se pod sljedećim uvjetima: i. postojeća linija kojom se nikad nije upravljalo u zimskoj sezoni IATA-e prije 2008. i ii. mjere koje su primjenjive samo na zimsku sezonu.

(116) Popusti dostupni u okviru tih poticajnih mjera navedeni su u tablici 10.

Tablica 10.

Popusti na naknade zračne luke predviđeni odlukom o određivanju cijena od 27. ožujka 2008.

	1. godina	2. godina	3. godina
Naknada za slijetanje	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Osvjetljenje uzletno-sletne staze	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Parkiranje	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Naknada po putniku	– 75 %	– 50 %	– 25 %

Izvor: francuska tijela

(b) Ugovor s društvom Jet2

(117) Komora CCI 4. srpnja 2008. sklopila je ugovor o naknadama zračne luke sa zračnim prijevoznikom Jet2 na razdoblje od tri godine koji se primjenjivao retroaktivno od 12. svibnja 2008. za usluge letova do Edinburgha i Leedsa ⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ Prema tvrdnjama Francuske definicija nove redovne linije jest definicija koja se upotrebljava u Smjernicama iz 2005.

⁽²²⁾ Ugovor od 12. svibnja 2008. između komore CCI i društva Jet2 odnosi se i na liniju između zračne luke La Rochelle i zračne luke Belfast koja je planirana za 2009. Međutim, prema tvrdnjama francuskih tijela, linija La Rochelle–Belfast nije nikad uvedena.

- (118) Tim je ugovorom predviđeno i odobravanje znatnih popusta na naknade zračne luke koji odgovaraju popustima navedenima u tablici 10. Društvo Jet2 obvezalo se ponuditi najmanje 2 000 sjedala svake sezone, a u suprotnom popusti bi se umanjili za 5 % sljedeće godine.
- (119) Komora CCI na temelju tog ugovora platila bi „doprinos za potporu marketingu” u iznosu od [...] EUR prve godine (2008.), a druge i treće godine (u teoriji 2009. i 2010.) platila bi doprinos za marketing čiji bi iznos bio „prilagođen na temelju reda letenja”. Na temelju ugovora iznos doprinosa za marketing mogao bi se prilagoditi izmjenom koja se temelji na postignutoj stopi popunjenosti i promjenama u redu letenja. Ugovorom je propisano da je društvo Jet2 bilo dužno dostaviti fakturu s popratnim dokumentima (marketinški plan, fakture za provedene promidžbene aktivnosti) kako bi se doprinos mogao platiti. Nadalje, društvo Jet2 obvezalo se ponuditi najmanje 2 000 sjedala po liniji za svaku sezonu IATA-e proljeće/ljeto da bi ispunilo uvjete za tu potporu. Na temelju tog ugovora, ako u predmetnom razdoblju nije ponuđen navedeni broj sjedala, društvo Jet2 ne bi ostvarilo pravo na doprinos za marketing za odgovarajuću godinu.
- (120) Francuska je u dopisu od 30. kolovoza 2011. obavijestila Komisiju da je komora CCI platila iznos od [...] EUR 2008. i 2009., no da 2010. društvu Jet2 nije izvršila nikakve uplate.

(c) Ugovori s društvima Flybe i Aer Arann

- (121) Komisijina istraga obuhvaća sljedeće ugovore o naknadama zračne luke između komore CCI i društava Flybe i Aer Arann:
- ugovor koji je 18. ožujka 2009. komora CCI sklopila s društvom Flybe na razdoblje od tri godine koji se primjenjivao retroaktivno od 3. svibnja 2008. za usluge letova do Glasgowa,
 - ugovor koji je komora CCI sklopila s društvom Aer Arann na razdoblje od tri godine s učinkom od 24. svibnja 2008. (u ugovoru se ne navodi datum potpisivanja) za usluge letova do Corka.
- (122) Tim dvama ugovorima predviđeno je odobravanje znatnih popusta na naknade zračne luke koji odgovaraju popustima navedenima u tablici 10. Zračni prijevoznici na temelju tih dvaju ugovora obvezali su se ponuditi najmanje 2 000 sjedala svake sezone, a u suprotnom popusti bi se umanjili za 5 % sljedeće godine.
- (123) Prema tvrdnjama Francuske ti su popusti odobreni u skladu s uvjetima utvrđenima u odluci o određivanju cijena za naknade od 27. ožujka 2008.

3.2.2.3. Ugovori s društvom Buzz

- (124) Prema izvješću CRC-a zračni prijevoznik Buzz, društvo kći društva KLM, uveo je prvu niskotarifnu liniju između zračnih luka La Rochelle i London Stansted u proljeće 2001. ⁽²³⁾ U izvješću CRC-a navodi se da su se na društvo Buzz primjenjivale naknade zračne luke u skladu s cjenovnim rasponima koji su bili na snazi u to vrijeme. U izvješću CRC-a navodi se i da je društvo Buzz ostvarilo korist od promidžbenih mjera i rashoda za komunikaciju u ukupnom iznosu od 59 068,51 EUR 2001. i 2002. Naposljetku, CRC navodi je društvo Ryanair preuzelo liniju 2003. i da je komora CCI fakturirala svoje usluge društvu Ryanair pod istim uvjetima koji su se primjenjivali na društvo Buzz do kraja godine.
- (125) Francuska napominje da je s društvom Buzz sklopljen jedan ugovor, odnosno ugovor od 8. studenoga 2002. Ugovor o uslugama zračne luke od 8. studenoga 2002. između komore CCI i društva Buzz odnosi se na redovne letove koje je društvo Buzz obavljalo do zračne luke La Rochelle i na uvjete upotrebe infrastrukture, a obuhvaća razdoblje od tri godine.
- (126) Francuska je također istaknula da se promidžbene mjere i rashodi za komunikaciju povezani s društvom Buzz navedeni u izvješću CRC-a zapravo odnose na komunikacijske aktivnosti koje su se provodile na temelju ugovora sklopljenog s društvom Maison de la France, a ne s društvom Buzz. Stoga, prema tvrdnjama komore CCI, društvu Buzz nisu izvršene uplate za marketinške usluge.

⁽²³⁾ Prema tvrdnjama CRC-a „uvođenje linije La Rochelle–London Stansted 2001. bilo je predmet retroaktivnog ugovora o uslugama od 8. studenoga 2002. (...), koji je obuhvaćao razdoblje od tri godine s učinkom od 25. ožujka 2001.”.

3.2.2.4. Odnos s društvom easyJet

- (127) U izvješću CRC-a navodi se da je društvo easyJet „zatražilo [...] EUR marketinške potpore” za liniju do Bristola 2006., a ta je potpora u trenutku dovršetka izvješća navodno bila predmet usmenog dogovora.
- (128) Francuska napominje da, protivno informacijama iz izvješća CRC-a, društvo easyJet nije primilo sredstva za marketinške usluge ili usluge oglašavanja. Prema tvrdnjama Francuske, iako se o mogućnosti isplate takvog doprinosa neformalno raspravljalo za vrijeme pregovora između zračne luke i društva easyJet, taj dogovor nikad nije ostvaren i stoga s društvom easyJet nikad nije sklopljen ugovor o marketinškoj potpori.

4. RAZLOZI ZA POKRETANJE FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA

- (129) Komisija je smatrala potrebnim pokrenuti formalni istražni postupak kako bi, s jedne strane, ispitala sve financijske doprinose različitih javnih tijela komori CCI, upravitelju zračne luke La Rochelle, od 2001. do dana donošenja odluke o pokretanju postupka, kako su opisani u odjeljku 3.1., i kako bi, s druge strane, ocijenila potencijalne potpore dodijeljene zračnim prijevoznicima na temelju svih ugovora između komore CCI i zračnih prijevoznika, koji su opisani u odjeljku 3.2.2., od 2001. do dana donošenja odluke o pokretanju postupka (8. veljače 2012.).

4.1. Mjere u korist zračne luke

- (130) Komisija je, analizirajući financijske doprinose komori CCI, upravitelju zračne luke La Rochelle, iznijela stajalište o mogućem postojanju potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a i sumnje u pogledu spojivosti potpore s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

4.1.1. Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a

- (131) Francuska tijela navela su da je dio financijskih sredstava koje je država odobrila bio namijenjen plaćanju troškova državnih zadaća koje nisu predstavljale gospodarsku djelatnost u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Međutim, takva se sredstva moraju upotrebljavati samo za plaćanje troškova tih zadaća i ne mogu se dodijeliti za druge gospodarske djelatnosti ⁽²⁴⁾. Komisija je smatrala da ne raspolaže s dovoljno informacija o točnoj prirodi troškova državnih zadaća i da također ne može isključiti mogućnost da je zračna luka ostvarila prednost time što su joj ti troškovi bili pokriveni.
- (132) Francuska je također navela da predmetno financiranje nije predstavljalo prednost u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Ujedno smatra da je cjelokupno upravljanje zračnom lukom La Rochelle usluga od općeg gospodarskog interesa. Komisija je stoga ispitala mjere financijske potpore komori CCI s obzirom na sudsku praksu iz predmeta *Altmark* ⁽²⁵⁾. Komisija je smatrala da Francuska nije dokazala da su ispunjena četiri uvjeta utvrđena u presudi u predmetu *Altmark*, a te je kriterije potrebno zadovoljiti kako bi se utvrdilo da nije ostvarena prednost na temelju naknade troškova za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa.
- (133) Kad je riječ o spojivosti financijskih doprinosa komori CCI s obzirom na načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu, Komisija nije mogla isključiti mogućnost da je predmetnim financijskim doprinosima komori CCI dodijeljena selektivna prednost za cijelog razdoblja obuhvaćenog Odlukom. Stoga nije mogla isključiti mogućnost da te mjere predstavljaju državne potpore.

4.1.1.1. Financiranje infrastrukture i državnih zadaća

- (134) Komisija je navela da nije raspolagala dokazima na temelju kojih bi mogla smatrati da su subvencije javnih tijela za infrastrukturu bile financijski profitabilne ili da se očekivao financijski povrat na ulaganja.

⁽²⁴⁾ Presuda Suda od 18. ožujka 1997., C-343/95, EU:C:1997:160; Odluka Komisije od 19. ožujka 2003. (državna potpora N309/2002) (SL C 148, 25.6.2003.) i odluka Komisije od 16. listopada 2002. (državna potpora N438/2002) – Subvencije lučkim kapetanijama za provedbu zadaća obuhvaćenih javnom ovlasti (SL C 284, 21.11.2002.).

⁽²⁵⁾ Presuda Suda od 24. srpnja 2003., *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg protiv društva Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (135) Kad je riječ o subvencijama kojima su se financirale državne zadaće, Komisija je, kako je prethodno objašnjeno, sumnjala u točnu prirodu troškova koje je snosila država i koji su se, prema tvrdnjama francuskih tijela, odnosili na izvršavanje ovlasti javnog tijela.

4.1.1.2. Financiranje poslovanja

- (136) Komisija je na temelju izvješća CRC-a smatrala da određene financijske transakcije između računa općeg odjela komore CCI i odjela za zračne luke naizgled nisu bile isključivo komercijalne prirode.
- (137) Prvo, čini se da je opći odjel komore CCI umanjio iznos faktura za neke od usluga koje je pružao zračnoj luci jer financijski izvještaji zračne luke ne održavaju stvarni trošak tih usluga. Komisija nije isključila mogućnost da je svrha navodnog umanjenja iznosa faktura bila ublažiti gubitak zračne luke u razdoblju od 2001. do 2006.
- (138) Drugo, čini se da je poslovanje zračne luke financirano povratnim predujmovima koji su isplaćeni iz općeg proračuna komore CCI na račune zračne luke i koji naizgled predstavljaju financijska sredstva dodijeljena besplatno.
- (139) Komisija je također smatrala da su iznosi koji su plaćeni komori CCI za rukovođenje i upravljanje zračnom lukom Rochefort naizgled veći od iznosa koji bi se mogli očekivati u uobičajenim tržišnim uvjetima s obzirom na manjak prometa u zračnoj luci.
- (140) Nadalje, 40 000 EUR od iznosa koji je zračna luka La Rochelle primila za pružanje tih usluga nije pokrivalo troškove komore CCI nastale pružanjem tih usluga već je taj iznos predstavljao „naknadu pružatelja usluga” koja je odgovarala prosječnoj stopi od 16 % ukupnog iznosa fakturiranog za te usluge.
- (141) Kad je riječ o financijskim doprinosima za prometovanje određenih linija koje su razna javna tijela isplatila komori CCI, Komisija je dovela u pitanje to jesu li te mjere zapravo predstavljale uplate zračnoj luci, s obzirom na to da su se uplate vršile na račune zračne luke, ili su predstavljale potpore predmetnim zračnim prijevoznicima.

4.1.2. Spojivost potpora u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a

- (142) Komisija je primijenila Smjernice iz 2005. kako bi ocijenila spojivost mjera ulaganja s unutarnjim tržištem ⁽²⁶⁾. Komisija je smatrala da nije raspolagala svim informacijama koje su joj bile potrebne da bi mogla ocijeniti spojivost predmetnih mjera na temelju kriterijâ iz Smjernica iz 2005.
- (143) Komisija je također sumnjala u spojivost potencijalno prekomjernih naknada za državne zadaće i potencijalnog dodjeljivanja operativnih potpora komori CCI s unutarnjim tržištem.

4.2. Mjere u korist zračnih prijevoznika

- (144) Kad je riječ o ocjeni mjera u korist zračnih prijevoznika, Komisija je također iznijela stajalište o mogućem postojanju potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a i sumnje u pogledu spojivosti takve potpore s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

4.2.1. Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a

- (145) Komisija je ocijenila postojanje selektivne prednosti u ugovorima sklopljenima sa zračnim prijevoznicima tako što je ispitala bi li u sličnim okolnostima privatni upravitelj zračne luke koji obavlja djelatnost u uobičajenim uvjetima tržišnog gospodarstva sklopio komercijalne ugovore slične ugovorima koje je sklopila komora CCI.

⁽²⁶⁾ Kad se analiziraju određene mjere donesene prije objave Smjernica iz 2005., mora se uzeti u obzir Komisijina prethodna praksa donošenja odluka. Kriteriji koji su proizašli iz prethodne prakse donošenja odluka objedinjeni su u Smjernicama iz 2005., zbog čega su Smjernice izravno primjenjive na te mjere.

- (146) Komisija je prvo istaknula da je zračna luka u svakoj financijskoj godini u razdoblju obuhvaćenom istragom poslovala s gubitkom i da su prema izvješću CRC-a ⁽²⁷⁾ naknade zračne luke odražavale različito postupanje prema različitim zračnim prijevoznicima ⁽²⁸⁾. Komisija zbog svih tih razloga sumnja u to je li zračna luka u svojim poslovnim odnosima sa zračnim prijevoznicima koji su poslovali u zračnoj luci La Rochelle postupala kao razborit ulagatelj.
- (147) Komisija je smatrala da sklopljene ugovore mora ocijeniti u odnosu na svako predmetno razdoblje, uzimajući u obzir vrijeme njihova potpisivanja, kako bi utvrdila je li upravitelj zračne luke postupao kao razborit ulagatelj u tržišnom gospodarstvu koji se vodi izgleđima za profitabilnost ⁽²⁹⁾.

4.2.1.1. Postojanje selektivne prednosti u ugovorima sklopljenima s društvom Ryanair/AMS

- (148) Komisija je smatrala da je ugovore o uslugama zračne luke i ugovore o marketinškim uslugama potrebno ocijeniti zajedno s obzirom na to da su društva Ryanair i AMS činila jednog korisnika predmetnih mjera. Nadalje, Komisija je smatrala da je potpisivanje ugovora o marketinškim uslugama bilo uvjetovano sklapanjem ugovora o uslugama zračne luke jer je jedina očekivana korist ugovora o marketinškim uslugama bila povećanje broja putnika društva Ryanair koji se služe zračnom lukom.
- (149) Komisija je izrazila sumnje o tome je li se upravitelj zračne luke sklapanjem ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama ponio kao razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu koji provodi strukturalnu politiku, bilo općenitu ili sektorsku, i vodio se izgleđima za srednjoročnu ili dugoročnu profitabilnost. Naime, Komisija je zamijetila da nisu provedeni nijedno ispitivanje tržišta i/ili poslovni plan u vezi s raznim ugovorima sklopljenima s društvom Ryanair/AMS kojima bi se ekonomski opravdala odluka zračne luke da se tako obveže prema društvu Ryanair/AMS.
- (150) Prema tvrdnjama Francuske korist od tih ugovora za poslovanje i turizam u regiji bila je ekonomski razlog za njihovo sklapanje. Međutim, Komisija je istaknula da se pitanja regionalnog razvoja ne mogu uzeti u obzir pri provedbi testa razboritog ulagatelja ⁽³⁰⁾.
- (151) Komisija je izrazila sumnje u pogledu naknada zračne luke koje su se primjenjivale na društvo Ryanair, osobito kad je riječ o ugovoru potpisanom 10. prosinca 2003., kojim je društvo Ryanair oslobođeno plaćanja naknade za osvjjetljenje uzletno-sletne staze.
- (152) Komisija je napomenula da su u financiranju troškova ugovorâ o marketinškim uslugama sudjelovala razna javna tijela. Stoga je razmotrila je li primjereno ocijeniti postupanje zračne luke zajedno s postupanjem države ili drugih javnih tijela koja nadziru upravitelja zračne luke ili sudjeluju u njegovu financiranju.
- (153) Komisija je također dovela u pitanje jesu li zemaljske usluge obuhvaćene uzastopnim ugovorima s društvom Ryanair, posebno ugovorom o zemaljskim uslugama između društva Ryanair i komore CCI od 10. prosinca 2003., zaista postojale. Francuska je u odgovoru od 30. kolovoza 2011. navela da komora CCI nije pružala zemaljske usluge.
- (154) Komisija je zbog svega navedenog izrazila sumnje u to jesu li zračna luka i javna tijela koja su sudjelovala u operativnim troškovima društva Ryanair postupili kao razboriti ulagatelji u tržišnom gospodarstvu kad su sklopili ugovore obuhvaćene istragom.

⁽²⁷⁾ U izvješću CRC-a od 13. svibnja 2008. objavljeni su financijski rezultati zračne luke za razdoblje od 2001. do 2006. Francuska je u dopisu od 30. kolovoza 2011. spomenula da je zračna luka poslovala s gubitkom i nakon 2006.

⁽²⁸⁾ Prema izvješću CRC-a, društvo Airlinair jedini je zračni prijevoznik koji je platio naknada za osvjjetljenje dok su niskotarifni zračni prijevoznici bili oslobođeni plaćanja te naknade u zimskoj sezoni te čak i ljeti za noćne letove kako su definirani propisima o zračnom prometu (vidjeti poglavlje 3.1. izvješća).

⁽²⁹⁾ Presuda suda od 21. ožujka 1991., *Italija protiv Komisije („Alfa Romeo“)*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, točka 20., i presuda Općeg suda od 12. prosinca 2000., *Alitalia protiv Komisije*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, točka 84.

⁽³⁰⁾ Presuda Općeg suda od 21. siječnja 1999. u spojenim predmetima T-129/95, T-2/96 i T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke protiv Komisije*, ECLI:EU:T:1999:7, točka 120.

4.2.1.2. Postojanje selektivne prednosti u ugovorima sklopljenima s društvima Jet2, Flybe i Aer Arann

- (155) Komisija je istaknula da su ugovorima potpisanim sa zračnim prijevoznicima Jet2, Flybe i Aer Arann uvedeni veliki popusti na naknade ⁽³¹⁾ i da su se, prema tvrdnjama Francuske, primjenjivali na nediskriminirajući način na sve zračne prijevoznike koji su zadovoljavali kriterije utvrđene u odluci o određivanju cijena od 27. ožujka 2008. (vidjeti odjeljak 3.3.2.2).
- (156) Međutim, Komisija je primijetila da je zračna luka, kako je navela Francuska, poslovala s gubitkom u razdoblju obuhvaćenom istragom. Profitabilnost tih poticaja izračunana je na temelju procijenjenih operativnih troškova, čime su zračni prijevoznici oslobođeni obveze sudjelovanja u financiranju infrastrukture koju su upotrebljavali. Komisija je stoga smatrala da se tim poticajima zračnu luku moglo lišiti operativnih prihoda koji su bili presudni za njezinu financijsku održivost.

4.2.1.3. Postojanje selektivne prednosti na temelju iznosa plaćenih društvima Jet2, easyJet i Buzz za pružanje marketinških usluga

- (157) Francuska je u odgovoru na zahtjev za dodatne informacije navela iznose koji su plaćeni društvu Jet2 2009. za pružanje marketinških usluga, a koji su iznosili ukupno [...] EUR. Nadalje, u izvješću CRC-a navodi se da je društvo easyJet „zatražilo [...] EUR potpore za marketinške usluge” za liniju do Bristola 2006. ⁽³²⁾, a da je društvo Buzz ostvarilo korist od promidžbenih mjera i rashoda za komunikaciju u ukupnom iznosu od 59 068,51 EUR 2001. i 2002.
- (158) Komisija je smatrala da ne raspolaže s dovoljno informacija koje bi pokazale da plaćeni iznosi nisu predstavljali potpore ili da su plaćanja izvršena u skladu s načelom razboritog ulagatelja i da su pružene marketinške usluge koje su time plaćene odgovarale plaćenim iznosima.

4.2.2. *Spojivost potpora u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a*

- (159) Komisija je smatrala da se spojivost mjera dodijeljenih nakon objave Smjernica iz 2005. mora ocijeniti s obzirom na te smjernice, a da se spojivost mjera dodijeljenih prije objave tih smjernica mora ocijeniti u skladu s Komisijinom praksom donošenja odluka koja je bila na snazi u vrijeme dodjeljivanja tih mjera. Međutim, Komisija je također istaknula da je donošenjem Smjernica iz 2005. konsolidirala svoju praksu donošenja odluka u vezi s ocjenjivanjem spojivosti potpora dodijeljenih upraviteljima zračnih luka i da su kriteriji utvrđeni u smjernicama primjenjivi i na mjere dodijeljene prije objave tih smjernica.
- (160) Komisija je, s obzirom na informacije kojima je raspolagala, sumnjala da su mjere u korist zračnih prijevoznika bile spojive s unutarnjim tržištem.

5. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

- (161) Komisija je zaprimila primjedbe od sljedećih zainteresiranih strana:

- komore CCI, društva Ryanair i društva AMS,
- sljedećih poduzetnika: Doc Services, Fontaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma et La Rochelle Evénements,
- sljedećih udruga: Amicale Rivedoux [udruga lokalne zajednice], Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [Udruga hotelijera La Rochelle-Ile de Ré], Envol Vert [udruga za zaštitu okoliša], Ile de Ré Tourisme [Turistički odbor otoka Ile de Ré], Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [Udruga stručnjaka za plovidbu grada La Rochellea], Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) [Udruga turističkih informativnih ureda departmana Charente-Maritime], Destination La Rochelle,

⁽³¹⁾ Popust od 75 % prve godine, 50 % druge godine i 25 % treće godine.

⁽³²⁾ Poglavlje 5.1.1. izvješća CRC-a.

- sljedećih javnih tijela: Conseillers du Commerce Extérieur [Savjetnici za vanjsku trgovinu], departman Charente-Maritime, Office de Tourisme de La Rochelle [Turistički ured grada La Rochellea], CCI Poitou-Charentes, CCI Angoulême, Charente-Maritime Tourisme [Turistički odbor departmana Charente-Maritime], Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Nadležno tijelo za aglomeraciju La Rochelle], Gradska uprava grada Royana, Vendée Tourisme [Turistički odbor departmana Vendée] i regija Poitou-Charentes i
- pojedinaca.

5.1. Primjedbe komore CCI

- (162) Primjedbe komore CCI nadovezuju se na primjedbe koje je Francuska dostavila 12. travnja 2012., pri čemu je komora CCI dostavila dodatne informacije o primjedbama Francuske.

— *Primjedbe o mjerama u korist zračne luke*

- (163) Kao prvo, komora CCI smatra da mjere koje je ispitala Komisija nisu mogle utjecati na tržišno natjecanje jer nijedna od dvije zračne luke u prihvatnom području zračne luke La Rochelle (Rochefort/Saint-Aignan i Niort) nije nudila komercijalne letove. Kao drugo, osporava tvrdnju da se zračna luka Angoulême nalazi u istom prihvatnom području kao i zračna luka La Rochelle jer je udaljena dva sata putovanja automobilom.
- (164) Kad je riječ o potporama za ulaganje, komora CCI smatra da je dio tih potpora obuhvaćenih istragom bio namijenjen državnim zadaćama povezanim sa sigurnošću i zaštitom i stoga ne predstavlja državne potpore. To se odnosi na zadaće i infrastrukturu koji se financiraju iz naknade za sigurnost i zaštitu te na infrastrukturu koja se upotrebljava za sljedeće negospodarske djelatnosti: kontrolne točke za sigurnosnu provjeru/pregled, carinske kontrole i hangar za parkiranje triju vatrogasnih vozila.
- (165) Komora CCI ujedno smatra da joj je povjerena zadaća pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa. U skladu s člankom L.170-1 Trgovačkog zakonika, komora CCI zadužena je za gospodarski razvoj, privlačnost i prostorno planiranje tog područja, a rukovođenjem zračnom lukom na njezinu području doprinosi ostvarivanju tih ciljeva. Komora CCI napominje da je aglomeracija La Rochelle odsječena od ostatka zemlje. Naime, radi se o jedinoj francuskoj aglomeraciji s više od 150 000 stanovnika kojoj se ne može pristupiti autocestom. Osim toga, nije povezana željezničkom vezom velikih brzina i ne planira se njezina izgradnja zbog čega vožnja vlakom do Pariza trenutačno traje više od tri sata.
- (166) Podredno, komora CCI smatra da bi se financiranje infrastrukture trebalo smatrati spojem potporom s obzirom na Komisijinu praksu u razdoblju od 2000. do 2005. i s obzirom na Smjernice iz 2005.
- (167) Kad je riječ o umanjenju iznosa faktura za usluge koje je opći odjel komore CCI pružao odjelu komore CCI za zračne luke, komora CCI naglašava da se predmetne usluge pružaju objedinjeno raznim odjelima komore CCI i strukturne su prirode (računovodstvene usluge, informatičke usluge i usluge upravljanja ljudskim resursima), a trošak tih usluga raspodjeljuje se na sve odjele komore CCI. Stoga se može očekivati da se fakturiranje tih usluga ne temelji na komercijalnoj logici i da su fakturirani iznosi niži nego što bi bili da se fakturiraju vanjskoj organizaciji. Prema tvrdnjama komore CCI, to je u skladu sa sudskom praksom Suda koji prihvaća se pružanje usluga subjektima u istoj mreži subjekata ne temelji uvijek na isključivo komercijalnom pristupu ⁽³³⁾.
- (168) Kad je riječ o prekomjernom fakturiranju usluga pruženih zračnoj luci Rochefort/Saint-Agnant, komora CCI smatra da sporni iznosi ne predstavljaju dodatno fakturiranje usluga, iako je promet premašio broj letova utvrđen u specifikacijama za usluge.
- (169) Kad je riječ o povratnim predujmovima, komora CCI tvrdi da se ne mogu smatrati subvencijama jer se radi o zajmovima koje zračna luka mora otplatiti. Ti predujmovi zapravo predstavljaju sredstva premještena iz jednog internog naslova proračuna komore CCI u drugi zbog čega nije obračunata kamata. Nadalje, komora CCI smatra da je time što je pokrila potrebe svoje zračne luke za likvidnošću postupila na isti način na koji bi postupio i privatni upravitelj zračne luke.

⁽³³⁾ Presuda Suda od 3. srpnja 2003., *Chronopost SA*, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

- (170) Komora CCI stoga smatra da bi Komora, čak i ako financiranje operacija smatra državnom potporom, to trebala smatrati spojivom potporom na temelju Smjernica iz 2014.

— *Primjedbe o mjerama u korist zračnih prijevoznika*

- (171) Kad je riječ o ugovorima između zračne luke i zračnih prijevoznika, komora CCI najprije smatra da se ti ugovori ne mogu pripisati državi na temelju kriterija utvrđenih u presudu u predmetu *Stardust* ⁽³⁴⁾.
- (172) Komora CCI također smatra da cijena koju je zračna luka platila na temelju ugovorâ o marketinškim uslugama nije bila veća od tržišne cijene. Pogotovo naglašava da je cijena koju je zračna luka La Rochelle platila za marketinške usluge bila u skladu s tržišnom cijenom ili čak manja od nje i da se temeljila na cjenovnom rasponu dostupnom na internetskim stranicama društva AMS.
- (173) Komora CCI smatra da su ugovori s društvom AMS sklopljeni radi ostvarivanja profitabilnosti jer bi se time povećala privlačnost zračne luke i njezin cjelokupni odnos s društvom Ryanair. Smatra da poslovni plan za razdoblje 2003.–2018., u kojem su pri ocjeni odnosa zračne luke s društvom Ryanair uzeti u obzir marketinški troškovi, pokazuje da su postojali izgledi za dugoročnu profitabilnost.
- (174) Kad je riječ o naknadama zračne luke koje su plaćali razni zračni prijevoznici, komora CCI napominje da se oslobođenje društva Ryanair od plaćanja naknade za osvjetljenje može objasniti činjenicom da taj zračni prijevoznik obavlja letove samo tijekom dana kad mu nije potrebno osvjetljenje.
- (175) Kad je riječ o popustima na naknade zračne luke koji su odobreni određenim zračnim prijevoznicima, komora CCI smatra da je jedini cilj primjene tih popusta bio uvođenje novih linija te da su odobreni na nediskriminirajući način i s ograničenim trajanjem. Nadalje napominje da su naknade zračne luke pozitivno utjecale na profitabilnost zračne luke.
- (176) Komora CCI iznose plaćene društvu Jet2 za marketinške usluge objašnjava na isti način koji je naveden gore za društva Ryanair i AMS. Komora CCI napominje da, protivno tvrdnjama CRC-a u izvješću, društvo easyJet nije primilo naknadu za marketinške usluge.
- (177) Kad je riječ o financijskim doprinosima javnih tijela za prometovanje linija, komora CCI osporava tvrdnju da je u poslovnom planu zračne luke uzeto u obzir financiranje ugovora o marketinškim uslugama koje pružaju lokalna tijela. Smatra da su predmetna lokalna tijela tim ugovorima o marketinškim uslugama pristupila u okviru svoje zadaće od općeg interesa, odnosno zadaće promicanja lokalnog područja.

5.2. Primjedbe društava Ryanair i AMS

- (178) Društvo Ryanair osporava Komisijinu analizu u odluci o pokretanju postupka. Smatra da bi Komisija trebala primijeniti metodu usporedbe pri provedbi testa razboritog ulagatelja. Ujedno je dostavilo i nekoliko financijskih studija koje se temelje na metodi usporedbe kako bi dokazalo da su ugovori o uslugama zračne luke između društva Ryanair i zračne luke La Rochelle bili u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (179) Društvo Ryanair također kritizira odluku Komisije da zajedno ocijeni ugovore sklopljene s društvima Ryanair i AMS. Ujedno osporava ideju da se mjere koje je provela komora CCI mogu pripisati državi ili da su za njih upotrijebljena državna sredstva.
- (180) Osim toga, društvo Ryanair dostavilo je gospodarsku studiju kojom je nastojalo dokazati da su ugovori koje je sklopilo sa zračnom lukom La Rochelle u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu kad se primijeni metoda *ex ante* analize inkrementalne profitabilnosti. U skladu s tom studijom analiza ne bi trebala biti ograničena na stvarno trajanje ugovorâ već bi se trebalo razmotriti i njihovo teorijsko trajanje uzimajući u obzir sve mogućnosti produljenja ugovora utvrđene u samim ugovorima. Studija se temelji na prosječnim promjenama podataka o prometu društva Ryanair u brojnim drugim zračnim lukama u kojima posluje.

⁽³⁴⁾ Presuda Suda od 16. svibnja 2002., *Francuska Republika protiv Komisije (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- (181) Društvo Ryanair također smatra da cijene društva AMS odgovaraju tržišnim cijenama i da je odluka javne zračne luke da kupi usluge društva AMS u skladu s testom subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (182) Društvo Ryanair ujedno je dostavilo i gospodarsko izvješće kojim se nastojalo dokazati da su ugovori s društvima Ryanair i AMS u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu kad se analiziraju zajedno (pristup koji društvo Ryanair osporava).
- (183) Naposljetku, društvo Ryanair kritizira Komisijinu ocjenu ugovora o marketinškim uslugama sklopljenih s društvom AMS prema kojoj je jedina vrijednost tih ugovora potencijalno povećanje broja putnika koji putuju letovima društva Ryanair dok su ugovori na snazi, zbog čega nemaju konačnu vrijednost nakon njihova isteka. Prema tvrdnjama društva Ryanair, ugovori o uslugama zračne luke i ugovori o marketinškim uslugama stvaraju inkrementalne prihode dok su na snazi i konačnu vrijednost nakon njihova isteka. Konačna vrijednost ugovora o marketinškim uslugama sastoji se od povećanja prometa do zračne luke nakon njihova isteka zbog poboljšanja ugleda zračne luke.
- (184) Društvo AMS također osporava analizu Komisije. Društvo AMS najprije smatra da očekivana korist njegovih ugovora o marketinškim uslugama za zračne luke nije ograničena samo na povećanje broja putnika koji putuju letovima društva Ryanair. Prema tvrdnjama društva AMS, posjetitelji internetskih stranica društva Ryanair na koje će njegovo oglašavanje vjerojatno utjecati nisu isključivo klijenti društva Ryanair i izgledno je da će putovati letovima drugih zračnih prijevoznika. Društvo AMS također napominje da postojanje ugovora o marketinškim uslugama između određene zračne luke i društva Ryanair ne utječe na stopu popunjenosti njegova zrakoplova koji leti iz te zračne luke.
- (185) Društvo AMS ujedno osporava odluku Komisije da zajedno ocijeni ugovore sklopljene s društvima Ryanair i AMS. Naposljetku, društvo AMS objašnjava da se oglašavanjem na internetskim stranicama društva Ryanair zračnoj luci omogućuje da privuče više putnika u dolasku, za koje je izglednije da će trošiti novac od putnika u odlasku, i time poveća svoje prihode od neizletnih djelatnosti.

5.3. Opaske drugih zainteresiranih strana

- (186) Nekoliko pojedinaca i udruga Envol Vert obavijestilo je Komisiju da podržavaju pokrenuti postupak i osuđuju subvencije dodijeljene društvu Ryanair. Neki pojedinci također dovode u pitanje stvarni opseg gospodarskih koristi od zračne luke La Rochelle.
- (187) Sve druge zainteresirane strane ističu doprinos zračne luke La Rochelle razvoju turizma i gospodarstva na tom području. Ujedno naglašavaju da bi zatvaranje zračne luke posebno štetno utjecalo na gospodarsku djelatnost nekih zainteresiranih strana.
- (188) Komora CCI Angoulême napominje da zračne luke Angoulême i La Rochelle nisu konkurenti.
- (189) Komora CCI Poitou-Charentes podržala je Rezoluciju Europskog parlamenta ⁽³⁵⁾ o budućnosti regionalnih zračnih luka i usluga zračnog prijevoza u Europskoj uniji kojom se potvrđuje važnost regionalnih zračnih luka za razvoj lokalnog gospodarstva.
- (190) Regija Poitou-Charentes naglašava da nije isplatila subvencije izravno zračnoj luci, već samo komori CCI kako bi joj omogućila uspješno obavljanje njezinih zadaća.
- (191) UDOTSI smatra ključnim nastaviti financiranje koje zračnim prijevoznicima koji primaju ta sredstva omogućuje da nastave i prošire svoju djelatnost u zračnoj luci La Rochelle. Napominje da bi smanjenje financiranja dovelo do slabijih turističkih rezultata u departmanu Charente-Maritime, što bi negativno utjecalo na lokalno gospodarstvo.
- (192) Communauté d'Agglomération de La Rochelle i departman Charente-Maritime napominju da su u marketinškim kampanjama provedenima na temelju ugovora o marketinškim uslugama sklopljenima s komorom CCI sudjelovali u okviru svojih ovlasti i u skladu sa svojom misijom promidžbe lokalnog područja. Communauté d'Agglomération napominje da se udružilo s komorom CCI na temelju općeg ugovora o marketinškim uslugama zahvaljujući kojem

⁽³⁵⁾ Rezolucija Europskog parlamenta od 10. svibnja 2012. o budućnosti regionalnih zračnih luka i usluga zračnog prijevoza u EU-u (2011/2196(INI)).

je moglo ostvariti popust na cijene koje naplaćuje društvo AMS. Naposljetku, to tijelo također napominje da nema izravan interes za rukovođenje zračnom lukom La Rochelle i stoga smatra da njegovo financijsko sudjelovanje ne bi trebalo biti uključeno u poslovni plan zračne luke.

6. OPASKE I PRIMJEDBE FRANCUSKE

6.1. Mjere u korist zračne luke

— Opći interes zračne luke

- (193) Francuska tvrdi da sve djelatnosti zračne luke (uključujući djelatnosti komercijalnog zrakoplovstva) predstavljaju usluge od općeg interesa, osobito gospodarski i turistički razvoj regije, tako da se nijedan iznos dodijeljen upraviteljima zračne luke ne može smatrati državnom potporom.

— Bespovratna sredstva za ulaganja

- (194) Francuska se ne slaže s mišljenjem ⁽³⁶⁾ Komisije o primjenjivosti sudske prakse iz predmeta *Aéroports de Paris* ⁽³⁷⁾ na mjere potpore za infrastrukturu dodijeljene prije objave Smjernica iz 2005. Smatra da bi se trebale primijeniti Smjernice iz 1994. ⁽³⁸⁾, posebno točka 12. na temelju koje potpore za infrastrukturu ne podliježu Komisijinom kontroli državnih potpora. Prema tvrdnjama Francuske odstupanje od prethodne sudske prakse u presudi *Aéroports de Paris*, kojom su djelatnosti rukovođenja i upravljanja zračnom lukom utvrđene kao gospodarske djelatnosti, odnosilo se na veliko europsko čvorište i na pravno pitanje koje nije povezano s financiranjem zračnih luka, zbog čega se ono ne može smatrati izravno obvezujućim za države članice u kontekstu financiranja infrastrukture zračnih luka, dok je jedini tekst koji je bio na snazi u relevantno vrijeme (Smjernice iz 1994.) jasno propisivao da su projekti koji se odnose na infrastrukturu zračnih luka predstavljali opće mjere ekonomske politike koje su izvan opsega kontrole državnih potpora. Nadalje, Francuska smatra da je Komisijina praksa ⁽³⁹⁾ bila u skladu sa Smjernicama iz 1994. S obzirom na taj nedostatak pravne sigurnosti, Francuska smatra da je postupala u skladu s jedinim dokumentom s pravnom snagom u relevantno vrijeme, Smjernicama iz 1994.
- (195) Nadalje, Francuska smatra da nijedna sporna mjera potpore za ulaganje ne može utjecati na tržišno natjecanje i da bi ih stoga trebalo isključiti iz Komisijine istrage.
- (196) Prema tvrdnjama Francuske ta su ulaganja u skladu s načelom razboritog ulagatelja u tržišnom gospodarstvu. Francuska navodi da se razne mjere ulaganja mogu objasniti kroničnim problemima zračne luke povezanim s nedovoljnim prihvatnim kapacitetom. Prema tvrdnjama Francuske komora CCI odlučila je to riješiti ulaganjem u povećanje prihvatnog kapaciteta zračne luke. Francuska tvrdi da su se razne odluke o ulaganjima sustavno temeljile na rezultatima prognostičkih studija i poslovnih planova izrađenih *ex ante* 2000., 2002. i 2008. Francuska na temelju tih studija smatra da je komora CCI postupala na temelju razumnih pretpostavki kad je odlukom od 21. veljače 2003. odlučila zatražiti financiranje od raznih navedenih javnih tijela.
- (197) Francuska smatra da su njezina ulaganja bila ograničena i da je iz financijske perspektive pristup zračne luke uvijek bio vrlo odmjeren kad je riječ o ulaganjima jer je čekala da dosegne točku zasićenja prije nego što je odlučila izvesti ključne radove.

⁽³⁶⁾ Odluka o pokretanju postupka, uvodne izjave 162. i 163.

⁽³⁷⁾ Presuda od 12. prosinca 2000., *Aéroports de Paris* protiv Komisije, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

⁽³⁸⁾ Primjena članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61. Sporazuma o EGP-u na državne potpore u sektoru zrakoplovstva (SL C 350, 10.12.1994., str. 5.).

⁽³⁹⁾ Odluka Komisije od 30. ožujka 1999., Italija, zračna luka na otoku Elba, državna potpora NN 638/1998 (SL C 67, 17.3.2004., str. 9.); Odluka Komisije od 14. lipnja 1999., Ujedinjena Kraljevina – zračna luka Manchester, državna potpora NN 109/98 (SL C 65, 13.3.2004., str. 5.), uvodna izjava 6.

- (198) Podredno, Francuska smatra da bi Komisija mjere obuhvaćene istragom, ako smatra da predstavljaju državne potpore, trebala smatrati spojivima s unutarnjim tržištem jer su mjere dodijeljene kako bi se ispunile zadaće od općeg gospodarskog interesa koje ispunjavaju uvjete utvrđene člankom 106. stavkom 2. UFEU-a. Francuska tijela smatraju da se zračna luka La Rochelle u cjelini može smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa jer su njezine glavne zadaće osigurati da se području na kojem posluje može pristupiti i omogućiti gospodarski i društveni razvoj te poticati turizam.
- (199) Podrednije, Francuska tvrdi da su potpore za infrastrukturu spojive s unutarnjim tržištem na temelju Smjernica iz 2005.

— *Financiranje poslovanja*

- (200) Prvo, Francuska smatra da su protupožarne usluge za zrakoplove i usluge suzbijanja opasnosti od naleta životinja zadaće u nadležnosti javnih tijela koje su presudne za sigurnost zračne luke i da bi ih stoga trebalo isključiti iz Komisijine istrage koja se odnosi na zračnu luku La Rochelle.
- (201) Drugo, Francuska navodi da financijska sredstva dodijeljena zračnoj luci La Rochelle ne mogu utjecati na tržišno natjecanje u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a zbog čega mjere koje se ocjenjuju ne predstavljaju državne potpore.
- (202) Podredno, Francuska smatra da bi Komisija mjere obuhvaćene istragom, ako zaključi da predstavljaju državne potpore, trebala smatrati spojivima s unutarnjim tržištem s obzirom na Smjernice iz 2014.

6.2. Mjere u korist zračnih prijevoznika

— *Popusti na naknade za društva Jet2, Flybe i Aer Arann*

- (203) Francuska napominje da je program popusta koji se primjenjivao na društva Jet2, Flybe i Aer Arann bio degresivan, vremenski ograničen i primjenjivao se na svakog zračnog prijevoznika koji je ispunio uvjete utvrđene u odluci komore CCI o naknadama od 27. ožujka 2008. kojim je taj program uspostavljen.
- (204) Prema tvrdnjama Francuske ta vrsta popusta koja je dostupna svima i odobrava se s ograničenim rokom ne čini potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a jer mjera nije selektivna i ne utječe na tržišno natjecanje.

— *Mjere marketinške potpore*

- (205) Francuska napominje da rastuće regionalne zračne luke trebaju promicati svoje usluge i regiju provedbom marketinških kampanja kako bi povećale broj putnika.
- (206) Nadalje, Francuska također napominje da se, u skladu s Komisijinom praksom, usluga koja je plaćena po tržišnoj cijeni ne može smatrati državnim potporom.
- (207) Francuska naglašava koliko je složeno procijeniti tržišnu cijenu marketinških usluga jer se u obzir moraju uzeti točna priroda pružene usluge, mehanizmi nadzora, učinak usluga na promet i ostvarena korist. Francuska tijela željela bi da se te prakse sveobuhvatno ocijene kako se određene zračne luke ne bi našle u nepovoljnom položaju u odnosu na druge zračne luke.
- (208) Francuska tijela slažu se s mišljenjem Komisije navedenim u uvodnim izjavama 205. i 214. odluke o pokretanju postupka o potrebi za zajedničkom ocjenom ugovorâ o uslugama zračne luke i ugovorâ o marketinškim uslugama i za zajedničkim pristupom raznim javnim tijelima i komori CCI u kontekstu financiranja ugovorâ o marketinškim uslugama.
- (209) Francuska smatra da ne može dokazati da su ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni s društvom Ryanair/AMS u skladu s načelom privatnog ulagatelja u tržišnom gospodarstvu jer se pri ocjeni kriterija tog načela ne mogu uzeti u obzir pitanja regionalnog razvoja, a odluke raznih lokalnih i regionalnih tijela da sudjeluju u financiranju tih ugovora temeljile su se upravo na pitanjima regionalnog razvoja. Nadalje, Francuska smatra da test privatnog ulagatelja u tržišnom gospodarstvu nije primjeren za zračne luke s manje od milijun putnika godišnje koje moraju uzimati u obzir i druge aspekte osim vlastite profitabilnosti.

- (210) Francuska naglašava pozitivan utjecaj djelatnosti zračne luke na regionalni razvoj i stoga smatra prirodnim da se lokalna i regionalna tijela koja nastoje razviti gospodarstvo i turizam na svojem području služe uslugama koje im omogućuju da promiču zračnu luku i privuku posjetitelje.
- (211) Francuska napominje gospodarske koristi od zračne luke. Primjerice, putnici koji su 2010. doputovali u zračnu luku La Rochelle letovima niskotarifnih zračnih prijevoznika potrošili su oko 30 milijuna EUR.
- (212) Kad je riječ o komori CCI, francuska tijela na sljedeći način objašnjavaju upotrebu marketinških usluga: „kad je riječ o pitanjima koja su navela komoru CCI da sklopi ugovore obuhvaćene istragom, mogućnost oglašavanja zračne luke La Rochelle i njezine regije, kao i svih odredišta do kojih se putuje putem te zračne luke, na internetskim stranicama s toliko puno posjetitelja kao internetske stranice društva Ryanair predstavljala je priliku da se privuku dodatni klijenti koju je komora CCI, naravno, iskoristila u želji da poveća promet zračne luke, a time i njezine prihode.” Francuska je dodala da je „iz perspektive zračne luke La Rochelle njezina strategija marketinške potpore urodila plodom jer je dovela do naglog povećanja broja putnika u tom razdoblju, što je pak dovelo do stabilnog povećanja naknada zračne luke i prihoda od neizrakoplovnih usluga”.
- (213) Francuska tijela iznose plaćene društvu Jet2 za marketinške usluge objašnjavaju na isti način koji je naveden gore za društvo Ryanair/AMS.
- (214) Francuska ujedno napominje da, protivno informacijama iz izvješća CRC-a iz 2008. i uvodne izjave 39. odluke Komisije o pokretanju postupka, društvo easyJet nije primilo sredstva za marketinške usluge ili usluge oglašavanja.

7. OCJENA MJERA

7.1. Mjere u korist zračne luke

- (215) Komisija će u ovom dijelu ocijeniti razne mjere financijske potpore koje su dodijeljene zračnoj luci, a opisane su u odjeljku 3.1.

7.1.1. Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a

- (216) Člankom 107. stavkom 1. UFEU-a predviđa se da je svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj nespojiva s Ugovorom u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama.
- (217) Ocjenom mjere kao državne potpore pretpostavlja se da su ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti, odnosno:
- korisnik je poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, što podrazumijeva da obavlja gospodarsku djelatnost,
 - predmetna se mjera financira iz državnih sredstava i pripisiva je državi,
 - mjerom je dodijeljena selektivna prednost njezinu korisniku ili korisnicima,
 - predmetna mjera narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje i može utjecati na trgovinu među državama članicama.

7.1.1.1. Pojam poduzetnika i gospodarske djelatnosti

(a) Opći okvir

- (218) Kako je Komisija ponovila u Smjernicama iz 2014. ⁽⁴⁰⁾, od datuma presude u predmetu *Aéroports de Paris* (12. prosinca 2000.) ⁽⁴¹⁾ izgradnja infrastrukture zračne luke i upravljanje njome moraju se smatrati pripadajućima djelokrugu državnih potpora. Suprotno tome, zbog nesigurnosti koja je postojala prije tog datuma, javna tijela mogla su u to vrijeme zakonito smatrati da financiranje infrastrukture zračne luke ne predstavlja državne potpore te da u skladu s tim Komisija nije trebala biti obaviještena o tim mjerama. Iz toga slijedi da Komisija ne može na temelju pravila o državnim potporama dovesti u pitanje mjere financiranja dodijeljene prije 12. prosinca 2000.

⁽⁴⁰⁾ Točke 28. i 29. Smjernica iz 2014.

⁽⁴¹⁾ Presuda od 12. prosinca 2000., *Aéroports de Paris* protiv Komisije, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

- (219) U ovom su predmetu bespovratna sredstva za ulaganja dodijeljena nakon 12. prosinca 2000., kao i potencijalne operativne potpore, a ispitivanje tih potpora obuhvaća razdoblje od 1. siječnja 2001. Stoga se francuska tijela ne mogu pozvati na nedostatak pravne sigurnosti kad je riječ o ocjenjivanju djelatnosti zračne luke La Rochelle kao negospodarske djelatnosti jer su predmetne mjere primijenjene nakon 12. prosinca 2000.
- (220) Međutim, kako je istaknuto i u Smjernicama iz 2014., nisu sve djelatnosti zračne luke nužno gospodarske prirode ⁽⁴²⁾. Djelatnosti koje obično potpadaju u opseg odgovornosti države pri izvršenju službenih ovlasti kao javnog tijela nisu gospodarske naravi i općenito ne spadaju u okvir pravila dodjele državnih potpora.
- (221) Bespovratna sredstva za ulaganja dodijeljena 2001. i 2005. (vidjeti tablicu 8.) upotrijebljena su ponajprije za financiranje ulaganja u dvoranu za odlaske i dolaske, uzletno-sletnu stazu, stazu za vožnju i stajanke. Tom je infrastrukturom i opremom komercijalno upravljala komora CCI koja je upravitelj zračne luke i koja korisnicima naplaćuje troškove te imovine. Ta su ulaganja stoga svojstvena komercijalnoj djelatnosti zračne luke. Bespovratna sredstva za ulaganja dodijeljena u razdoblju od 2001. do 2005. stoga su dodijeljena u korist gospodarskih djelatnosti.
- (222) Kad je riječ o pojmovima poduzetnika i gospodarske djelatnosti, financiranje te infrastrukture zračne luke i potencijalne operativne potpore stoga su služili prvenstveno za financiranje gospodarske djelatnosti komercijalnog upravljanja zračnom lukom koju je obavljala komora CCI i stoga spadaju u okvir pravila dodjele državnih potpora.
- (b) Poseban slučaj subvencija za državne zadaće
- (223) Kako je navedeno u tablici 4., formalni istražni postupak obuhvaća subvencije (posebno iz fonda FIATA) kojima su financirana razna ulaganja povezana sa zaštitom, prvenstveno objekti i uređaji za pregled predane prtljage, kontrola zajedničkih prilaza zoni ograničenog kretanja te pregled osoba i ručne prtljage. Ulaganjima se također nastojala povećati sigurnost, konkretno kupnjom vozila za protupožarne i spasilačke usluge za zrakoplove. Te razne subvencije dodijeljene su u okviru općeg sustava financiranja državnih zadaća u francuskim zračnim lukama opisanog u uvodnoj izjavi 32. i sljedećim uvodnim izjavama.
- (224) Kako je Komisija istaknula u Smjernicama iz 2014., Sud je utvrdio da djelatnosti koje obično spadaju u opseg odgovornosti države pri izvršenju službenih ovlasti kao javnog tijela nisu gospodarske naravi i općenito ne spadaju u okvir pravila dodjele državnih potpora ⁽⁴³⁾. U skladu sa Smjernicama iz 2014., djelatnosti u zračnoj luci poput kontrole zračnog prometa, djelatnosti policije, carine, vatrogasaca i djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja povezana s infrastrukturom i opremom potrebnom za provođenje tih djelatnosti općenito se smatraju negospodarskima ⁽⁴⁴⁾.
- (225) U Smjernicama iz 2014. navodi se i da javno financiranje takvih negospodarskih djelatnosti ne predstavlja državne potpore ako se strogo ograniči na nadoknadu troškova koje one uzrokuju te ako ne dovodi do neopravdane diskriminacije između zračnih luka. U smjernicama je u pogledu drugog uvjeta navedeno da ako je u predmetnom pravnom poretku normalno da civilne zračne luke moraju snositi određene troškove koji su svojstveni radu civilne zračne luke, dok druge civilne zračne luke ne moraju, moglo bi se smatrati da su druge u prednosti, neovisno o tome jesu li ti troškovi povezani s djelatnošću koja se općenito smatra djelatnošću negospodarske naravi ⁽⁴⁵⁾.

— *Negospodarska narav djelatnosti koje se financiraju*

⁽⁴²⁾ Točke 34. i 35. Smjernica iz 2014.

⁽⁴³⁾ Presuda Suda u predmetu C-118/85, *Komisija protiv Italije*, ECLI:EU:C:1987:283, točke 7. i 8., i presuda Suda od 4. svibnja 1988., *Bodson protiv društva Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, točka 18.

⁽⁴⁴⁾ Točka 35. Smjernica iz 2014.

⁽⁴⁵⁾ Točke 36. i 37. Smjernica iz 2014.

- (226) Djelatnosti koje se financiraju općim sustavom financiranja državnih zadaća u francuskim zračnim lukama, kako je opisano u uvodnoj izjavi 32. i sljedećim uvodnim izjavama, odnose se na zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji ⁽⁴⁶⁾, zadaće policije ⁽⁴⁷⁾, protupožarne i spasilačke usluge za zrakoplove ⁽⁴⁸⁾, zaštitu zračnog prometa ⁽⁴⁹⁾ te zaštitu ljudskog i prirodnog okoliša ⁽⁵⁰⁾. Te se djelatnosti mogu zakonito smatrati odgovornošću države u izvršavanju njezinih službenih ovlasti kao javnog tijela. Prema tome, Francuska može s obzirom na pravila dodjele državnih potpora legitimno smatrati da su te zadaće „državne”, odnosno negospodarske naravi. Stoga može predvidjeti i javno financiranje u svrhu naknade troškova koje snose upravitelji zračnih luka pri provedbi tih zadataka, ako su za te zadaće zaduženi na temelju nacionalnog zakonodavstva i pod uvjetom da to financiranje ne dovodi do prekomjerne naknade ni do diskriminacije među zračnim lukama.

— *Strogo ograničena naknada i nediskriminirajuće financiranje*

- (227) Iz opisa navedenog u uvodnoj izjavi 32. i sljedećim uvodnim izjavama proizlazi da se sustav predviđen francuskim pravom temelji na strogim mehanizmima kontrole koja se provodi *ex ante* i *ex post* te kojima se osigurava da upravitelji zračnih luka putem pristojbe zračne luke i dodatnog instrumenta financiranja ostvaruju samo strogo nužne iznose za pokrivanje troškova.
- (228) Nadalje, s obzirom na to da se taj sustav primjenjuje na sve francuske civilne zračne luke kako u pogledu vrsta zadaća koje dovode do naknade troškova tako i u pogledu mehanizama financiranja, ispunjen je uvjet o nediskriminaciji. Iako je francuskim zakonodavstvom upraviteljima zračnih luka povjereno izvršavanje državnih zadaća, za financiranje tih zadaća nadležna je država, a ne ti upravitelji. Tako naknada troškova izvršavanja tih zadaća iz javnih sredstava ne dovodi do smanjenja troškova koje bi uobičajeno, na temelju francuskog pravnog poretka, trebali snositi upravitelji zračnih luka.
- (229) Taj nacionalni sustav primjenjivao se na zračnu luku La Rochelle od početka razdoblja obuhvaćenog istragom. Stoga financiranje primljeno u okviru tog sustava ne predstavlja državnu potporu u korist zračne luke.

7.1.1.2. Državna sredstva i pripisivost državi

- (230) Upravitelju zračne luke La Rochelle subvencije su dodijelila sljedeća lokalna tijela i javna tijela: francuska država, regija Poitou-Charentes, departman Charente-Maritime, zajednica Communauté d'agglomération de La Rochelle i opći odjel komore CCI La Rochelle.

(a) Opći odjel komore CCI La Rochelle

- (231) Kako bi se utvrdilo predstavljaju li sredstva trgovačkih i industrijskih komora državna sredstva i može se li se njihova upotreba pripisati državi, Komisija najprije napominje da su člankom L.710-1 Trgovačkog zakonika trgovačke i industrijske komore klasificirane kao „posrednička tijela države”. Konkretnije, trgovačke i industrijske komore javna su tijela u smislu francuskog prava. Člankom L.710-1 Trgovačkog zakonika koji je trenutačno na snazi utvrđeno je sljedeće: „Komora CCI France, regionalne trgovačke i industrijske komore, lokalne trgovačke i industrijske komore te međukonzularne skupine javna su tijela pod državnim nadzorom, kojima upravljaju izabrani voditelji.”
- (232) Člankom L.710-1 Trgovačkog zakonika utvrđene su i zadaće trgovačkih i industrijskih komora: „Mreža [trgovačkih i industrijskih komora] i sve ustanove ili komore koje ju tvore doprinose gospodarskom razvoju, privlačnosti i prostornom planiranju područja te potpori poduzetnika i njihovih udruga izvršavanjem, u skladu s uvjetima utvrđenima uredbom, svih zadaća pružanja javne usluge i svih zadaća od općeg interesa potrebnih za izvršenje tih zadaća.

⁽⁴⁶⁾ Toj kategoriji pripadaju pregled predane prtljage, putnika i ručne prtljage te kontrola zajedničkog pristupa zoni ograničenog kretanja.

⁽⁴⁷⁾ Tom je kategorijom obuhvaćena automatizirana granična kontrola biometrijskom identifikacijom.

⁽⁴⁸⁾ Kako je prethodno navedeno, te su tri kategorije izričito navedene u Smjernicama iz 2014. kao primjeri negospodarske djelatnosti.

⁽⁴⁹⁾ Suzbijanje opasnosti od naleta životinja dio je te kategorije.

⁽⁵⁰⁾ Mjere nadzora okoliša pripadaju toj kategoriji.

U tu svrhu sve ustanove ili komore koje tvore mrežu mogu, poštujući sve primjenjive sektorske planove, izvršavati:

1. zadaće od općeg interesa koje su im povjerene zakonima i propisima;
2. zadaće potpore, mentoriranja, povezivanja i savjetovanja osnivača i kupaca poduzetnika te poduzetnika općenito, u skladu sa zakonima i propisima koji su na snazi u području prava tržišnog natjecanja;
3. zadaću potpore i savjetovanja u svrhu međunarodnog razvoja poduzetnika i izvoza njihovih proizvoda u partnerstvu s agencijom iz članka 50. Zakona br. 2003-721 od 1. kolovoza 2003.;
4. zadaću poticanja početnog ili trajnog strukovnog osposobljavanja, posebno putem javnih i privatnih obrazovnih ustanova koje su osnovala, kojima upravljaju ili koje financiraju;
5. zadaću osnivanja i upravljanja objektima, posebno objektima luka i zračnih luka;
6. zadaće trgovačke prirode koje im je povjerio javni subjekt ili koji su se pokazali potrebnima za ispunjenje njihovih drugih zadaća;
7. sve zadaće davanja stručnog mišljenja, savjetovanja ili istraživanja koje zatraže javna tijela o pitanjima povezanim s industrijom, trgovinom, uslugama, gospodarskim razvojem, strukovnim osposobljavanjem ili prostornim planiranjem, ne dovodeći u pitanje poslove koje bi same mogle pokrenuti.”.

(233) Popisom zadataka trgovačkih i industrijskih komora iz članka L.710-1 Trgovačkog zakonika navedenim gore upućuje se na to da su razlog postojanja i prvi cilj trgovačkih i industrijskih komora zadaće od općeg interesa koje su im povjerene zakonom i koje uglavnom obuhvaćaju zastupanje interesa industrije, trgovine i usluga pred javnim tijelima, podršku lokalnim poduzetnicima te razvoj privlačnosti i prostornog planiranja njihovih regija. Industrijske i trgovačke djelatnosti trgovačkih i industrijskih komora sporedne su u odnosu na njihove zadaće od općeg interesa te je njihova svrha doprinijeti izvršenju tih zadaća.

(234) To se zakonodavstvo razvilo od izrade 2005. do današnje verzije, no njegova temeljna načela nisu se promijenila. Slično tome, pravila koja su bila na snazi prije sastavljanja članka L.710-1 Trgovačkog zakonika temeljila su se na istim načelima. Naime, za vrijeme cijelog razdoblja obuhvaćenog istragom trgovačke i industrijske komore poput komore CCI ostale su javna zakonski utemeljena tijela, kojima upravljaju izabrani voditelji i koja su pod državnim nadzorom. Osim toga, kao posredničkim tijelima države povjerene su im zadaće od općeg interesa koje obuhvaćaju zastupanje interesa industrije, trgovine i usluga pred drugim nacionalnim i inozemnim javnim tijelima, doprinos privlačnosti i prostornom planiranju regija te podršku poduzetnicima.

(235) Komisija napominje i da su trgovačke i industrijske komore u skladu s člankom R.712-2 i sljedećima člancima Trgovačkog zakonika pod nadzorom predstavnika države. U tom pogledu nadzorno tijelo ima pristup svim sjednicama glavne skupštine trgovačkih i industrijskih komora te može dodavati teme na njihov dnevni red. Nadzornom tijelu trebaju biti upućene i određene važne odluke koje su utvrđene propisima (u pogledu, na primjer, proračuna, zajmova, dodjele jamstava trećim stranama, prijenosa, stjecanja ili povećanja financijskih udjela u civilnim ili trgovačkim društvima itd.). Štoviše, odluke o prvotnim, izmijenjenim ili izvršenim proračunima nisu izvršne dok ih nije, makar i prešutno, odobrilo nadzorno tijelo.

(236) Nadalje, opći proračun trgovačkih i industrijskih komora obuhvaća porezne prihode ostvarene od društava upisanih u registar trgovačkih društava. Sredstva trgovačkih i industrijskih komora tako se uglavnom sastoje od poreznih prihoda (pristojba za troškove trgovačkih i industrijskih komora utvrđena člankom 1600. Općeg poreznog zakonika), subvencija ili sredstava iz djelatnosti osposobljavanja i upravljanja prijevoznim infrastrukturama. Tako se trgovačke i industrijske komore pri pokrivanju troškova ne trebaju oslanjati samo na svoje trgovačke prihode. Time je potkrijepljen zaključak prema kojemu su industrijske i trgovačke djelatnosti trgovačkih i industrijskih komora sporedne u odnosu na njihove zadaće od općeg interesa te je njihova svrha doprinijeti izvršenju tih zadaća.

- (237) S obzirom na sve prethodno navedeno trgovačke i industrijske komore, poput komore CCI, potrebno je smatrati javnim tijelima čije se sve odluke, kao i odluke središnje državne uprave ili regionalnih i lokalnih tijela, moraju smatrati „pripisivima državi” u smislu sudske prakse o državnim potporama ⁽⁵¹⁾, a čija sredstva predstavljaju državna sredstva. I Opći sud Europske unije podržao je taj pristup u nekoliko presuda o potporama koje su komore CCI iz gradova Nîmesa, Angoulêmea i Paua dodijelile zračnim prijevoznicima ⁽⁵²⁾.

(b) Lokalna tijela

- (238) Sredstva lokalnih tijela koja su dodijelila subvencije zračnoj luci, odnosno regije Poitou-Charentes, departmana Charente-Maritime i zajednice Communauté d'agglomération de La Rochelle, smatraju se državnim sredstvima u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a ⁽⁵³⁾. Nadalje, ako su uvjeti iz te odredbe ispunjeni, taj se članak primjenjuje na postupanje takvih tijela jednako kao i na mjere koje poduzima središnja vlast ⁽⁵⁴⁾. Stoga se odluke lokalnih tijela koje se istražuju u ovom predmetu trebaju smatrati pripisivima državi (u širem smislu riječi), s obzirom na sudsku praksu o državnim potporama.
- (239) Uplate za rukovođenje i upravljanje zračnom lukom Rochefort izvršilo je zajedničko nadležno tijelo zračne ruke (Syndicat Mixte de l'Aéroport), koje se sastoji od različitih lokalnih tijela ⁽⁵⁵⁾ i stoga također predstavljaju državna sredstva, čije se dodjeljivanje može pripisati državi.

(c) Država

- (240) Subvencije za financiranje „državnih” zadaća isplaćene su iz fonda FIATA kojim upravlja država ili izravno iz državnog proračuna i stoga predstavljaju državna sredstva, čija se upotreba može pripisati državi.
- (241) Razvoj infrastrukture djelomično je financirao EFRR. Smatra se da to financiranje predstavlja državna sredstva jer se dodjeljuje pod kontrolom predmetne države članice ⁽⁵⁶⁾. Također se može pripisati državi u mjeri u kojoj odluku o upotrebi tih sredstva donose francuska tijela.
- (242) Stoga su sve mjere u korist zračne luke La Rochelle obuhvaćene ovom istragom pripisive državi i financirane su iz državnih sredstava.

7.1.1.3. Selektivna prednost

- (243) Kako bi se ocijenilo daje li se državnom mjerom prednost poduzetniku u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a, treba utvrditi je li predmetni poduzetnik ostvario gospodarsku prednost zbog koje je izbjegao plaćanje troškova koje bi uobičajeno trebao platiti iz vlastitih financijskih sredstava ili je li ostvario prednost koju ne bi ostvario u

⁽⁵¹⁾ Na primjer, presuda Općeg suda od 12. prosinca 1996., *Compagnie nationale Air France protiv Komisije*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, točke 58.–61., presuda Općeg suda od 12. svibnja 2011., *Région Nord-Pas-de-Calais i Communauté d'agglomération du Douaisis protiv Komisije*, T-267/08 i T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, točka 108.

⁽⁵²⁾ Presuda Općeg suda od 13. prosinca 2018., *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, točke 85.–89.; presuda Općeg suda od 13. prosinca 2018., *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, točka 89.; presuda Općeg suda od 13. prosinca 2018., *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, točke 97.–106.

⁽⁵³⁾ Presuda Općeg suda od 12. svibnja 2011., *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 i T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, točka 108.

⁽⁵⁴⁾ Presuda Općeg suda od 6. ožujka 2002., *Diputación Foral de Álava i drugi protiv Komisije*, T-127/99, T-129/99 i T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, točka 142.

⁽⁵⁵⁾ Do 2007. zajedničko nadležno tijelo sastojalo se od Općeg vijeća departmana Charente-Maritime, zajednice Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais i međuopćinskih tijela općina Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente i bassin de Marennes.

⁽⁵⁶⁾ Kad je riječ o klasifikaciji sredstava EFRR-a kao državnih potpore, vidjeti Odluku Komisije od 22. studenoga 2006., Projekt uspostave širokopojasne mreže Digital Region u Južnom Yorkshiru, državna potpora N 157/2006 (SL C 80, 13.4.2007., str. 1.), uvodna izjava 29., i Odluku Komisije od 15. lipnja 2006., Razvoj infrastrukture na otoku Krievu Sala radi premještanja lučke djelatnosti iz centra grada, državna potpora N 44/2010 (SL C 215, 21.7.2011., str. 21.), uvodne izjave 69. i 70.

uobičajenim tržišnim uvjetima ⁽⁵⁷⁾. Treba utvrditi i može li se predmetna mjera smatrati naknadom za javne usluge koja ispunjava uvjete iz presude u predmetu *Altmark* ⁽⁵⁸⁾.

(a) Pojam usluge od općega gospodarskog interesa i primjena presude u predmetu *Altmark*

- (244) Prvo valja ispitati mogu li se različite mjere koje se ocjenjuju smatrati naknadama za pružanje javne usluge koje su dodijeljene za pružanje stvarne usluge od općega gospodarskog interesa.
- (245) U tom pogledu trebalo bi podsjetiti da je Sud u presudi donesenoj u predmetu *Altmark* odlučio da naknade za pružanje javne usluge ne predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a ako su ispunjena četiri kumulativna uvjeta. Prvo, poduzetniku primatelju moraju zaista biti povjerene obveze pružanja javne usluge i te obveze moraju biti jasno utvrđene. Drugo, parametri na temelju kojih se izračunava naknada moraju biti utvrđeni unaprijed, na objektivan i transparentan način. Treće, naknada ne smije premašiti iznos neophodan za pokrivanje svih ili dijela troškova koji su nastali pri izvršenju obveza pružanja javne usluge, uzimajući u obzir povezane prihode i razumnu dobit. Četvrto, ako poduzetnik zadužen za izvršenje obveza pružanja javne usluge u konkretnom slučaju nije odabran u postupku javne nabave kojim se omogućuje odabir ponuditelja koji je sposoban te usluge pružiti po najnižoj cijeni za zajednicu, razinu potrebne naknade valja utvrditi na temelju analize troškova koje bi snosio tipičan poduzetnik koji ima dobru upravu i odgovarajuća potrebna sredstva.
- (246) Za potrebe primjene tih uvjeta, najprije je potrebno ispitati postoji li autentična usluga od općega gospodarskog interesa.
- (247) Francuska u ovom predmetu smatra da bi rukovođenje zračnom lukom u cjelini trebalo smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa. Svoju tvrdnju o postojanju stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa za zračnu luku La Rochelle u cjelini temeljila je na doprinosu zračne luke lokalnom gospodarskom razvoju. Nadalje, smatra da se zadaća razvoja zračnog prometa koju je komora CCI povjerila odjelu komore CCI za zračne luke „može smatrati obvezom pružanja javne usluge u smislu sudske prakse iz predmeta *Altmark*”. Smatra da se ta zadaća odnosi na „gospodarski i turistički razvoj područja” koji zahtijeva, prema mišljenju Francuske, „i. povećanje protoka putnika, što stvara prihode i nova radna mjesta u regionalnom gospodarstvu [...] i ii. razvoj poslovne zone kraj zračne luke”. Kad je riječ o poslovnoj zoni, Francuska upućuje na nekoliko poduzetnika s poslovnim nastanom u tom području i navodi da na temelju članka L.170-1 Trgovačkog zakonika komora CCI ima „zadaću osnivanja i upravljanja objektima, posebno objektima luka i zračnih luka” ⁽⁵⁹⁾.
- (248) Komisija ne dijeli to mišljenje. Kako bi se ocijenilo u kojoj je mjeri upravljanje zračnom lukom usluga od općega gospodarskog interesa, potrebno je analizirati potrebu od općeg interesa koja je ispunjena tom djelatnošću.
- (249) U točki 69. Smjernica iz 2014. navodi se „da bi djelatnost, kako bi se smatrala uslugom od općega gospodarskog interesa, trebala imati posebne karakteristike u usporedbi s običnim gospodarskim djelatnostima”. Prema sudskoj praksi Suda usluga od općega gospodarskog interesa usluga je koja ima posebne karakteristike u usporedbi s ostalim gospodarskim djelatnostima ⁽⁶⁰⁾ te je poduzetnicima zaduženima za uslugu od općega gospodarskog interesa povjerena „posebna zadaća” ⁽⁶¹⁾. Općenito, „posebna zadaća pružanja javne usluge” podrazumijeva pružanje usluge koju poduzetnik ne bi preuzeo ili ne bi preuzeo u istoj mjeri ili pod istim uvjetima da u obzir uzima samo svoj komercijalni interes ⁽⁶²⁾.

⁽⁵⁷⁾ Presuda od 14. veljače 1990., *Francuska protiv Komisije*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, točka 41.

⁽⁵⁸⁾ Presuda Suda od 24. srpnja 2003., *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg protiv društva Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁵⁹⁾ Primjedbe Francuske na odluku o pokretanju postupka.

⁽⁶⁰⁾ Vidjeti presudu Suda od 10. prosinca 1991., *Mercé Convenzionali porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, točka 27.; presuda od 17. srpnja 1997., *GT-Link A/S*, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, točka 53., i presuda od 18. lipnja 1998., *Corsica Ferries France SA*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, točka 45.

⁽⁶¹⁾ Vidjeti osobitu presudu od 27. ožujka 1974., *BRT protiv udruge SABAM*, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

⁽⁶²⁾ Vidjeti Komunikaciju Komisije o primjeni pravila Europske unije o državnim potporama na naknadu koja se dodjeljuje za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.), točke 46. i 47.

- (250) U točki 69. Smjernica iz 2014. navodi se i da „cilj općeg interesa koji žele postići javna tijela ne može jednostavno biti razvoj određenih gospodarskih djelatnosti ili područja navedenih u članku 107. stavku 3. točki (c) Ugovora” ⁽⁶³⁾. Nije sporno da poboljšanjem pristupačnosti regije, osobito ako se time prekida njezina izoliranost, zračna luka može pozitivno utjecati na lokalni gospodarski razvoj. Međutim, sama činjenica da zračna luka svojom prisutnošću i djelatnošću izravno i neizravno stvara radna mjesta te potiče djelatnost lokalnih poduzetnika, posebno u turističkom sektoru, ne može se smatrati relevantnim kriterijem za utvrđivanje postojanja stvarne usluge od općega gospodarskog interesa.
- (251) Stoga doprinos zračne luke La Rochelle lokalnom gospodarskom razvoju, koji je Francuska isticala kao glavni čimbenik u prilog tvrdnji o postojanju stvarne usluge od općega gospodarskog interesa, nije sam po sebi relevantan čimbenik sve dok se razmatra neovisno o doprinosu te zračne luke pristupačnosti regije.
- (252) Nadalje, u točki 72. smjernica navodi se sljedeće: „Kad je riječ o zračnim lukama, Komisija smatra da je moguće da se u opravdanim slučajevima cijelo upravljanje nekom zračnom lukom smatra uslugama od općega gospodarskog interesa. [...] Komisija smatra da to može biti slučaj samo kad bi dio područja koje bi zračna luka opskrbljivala, bez te zračne luke, bio izoliran od ostatka Unije do takve mjere da bi to sprečavalo njegov socijalni i gospodarski razvoj. Takva procjena trebala bi uzeti u obzir druge načine prijevoza, posebno brze željeznice ili pomorske veze koje se opslužuju trajektima.” ⁽⁶⁴⁾
- (253) Kad je riječ o doprinosu zračne luke La Rochelle pristupačnosti regije, trebalo bi istaknuti da je grad La Rochelle s gradovima Parizom i Bordeauxom povezan čestim željezničkim linijama, pri čemu putovanje traje oko 3 sata, odnosno 2 sata i 30 minuta. Kad je riječ o cestovnoj mreži, grad La Rochelle nalazi se u blizini autocesta A837, A10 i A83, koje ga izravno povezuju s nekoliko velikih francuskih gradova, točnije gradovima Bordeauxom i Nantesom. S obzirom na te informacije nije moguće tvrditi da bi dio područja koje zračna luka La Rochelle potencijalno opskrbljuje bez nje bio izoliran od ostatka Unije do takve mjere da bi to sprečavalo njegov socijalni i gospodarski razvoj.
- (254) Naposljetku, Francuska u primjedbama nije odgovorila na opasku u odluci o pokretanju postupka kojom se dovodi u pitanje njezina tvrdnja da za zračnu luku La Rochelle u cjelini postoji stvarna usluga od općeg gospodarskog interesa. Komisija je navela da rukovođenje zračnom lukom La Rochelle „obuhvaća i djelatnosti koje nisu izravno povezane s ključnim djelatnostima zračne luke, uključujući izgradnju, financiranje, upotrebu i iznajmljivanje zemljišta i zgrada, ne samo za urede i skladištenje, već i za hotele i industrijske poduzetnike smještene unutar zračne luke te za trgovine, restorane i parkirališta za automobile. Naposljetku, iako francuska tijela smatraju da sve predmetne djelatnosti zračne luke predstavljaju obveze pružanja javne usluge, ne nije predviđeno vođenje zasebnog računovodstva za prihode od komercijalnih djelatnosti”. Francuska je, kad je zaključila da su te djelatnosti koje nisu izravno povezane s ključnim djelatnostima zračne luke dio obveza pružanja javne usluge, zanemarila činjenicu da te djelatnosti nemaju posebne karakteristike u usporedbi s ostalim gospodarskim djelatnostima i da gospodarski subjekti pružaju iste usluge u istoj mjeri ili pod istim uvjetima izvan zračne luke kao i unutar nje. Stoga je Francuska počinila očitu pogrešku u ocjeni kad je definirala usluge od općeg gospodarskog interesa i zaključila da sve djelatnosti zračne luke predstavljaju obveze pružanja javne usluge.
- (255) Komisija ujedno napominje da se u računovodstvenim evidencijama koje su dostavljene za zračnu luku, posebno u financijskom planu za razdoblje 2001.–2014., ne razlikuju ključne djelatnosti zračne luke od ostalih djelatnosti. Naprotiv, čini se da su operativni manjkovi zabilježeni u razdoblju obuhvaćenom istragom potom kompenzirani gotovinskim predujmovima općeg odjela komore CCI koji su također obuhvaćeni ovom Odlukom. Time su se nastojali saldirati računi, a da se pritom nisu razlikovale ključne djelatnosti zračne luke.
- (256) Stoga, s obzirom na sve prethodno navedeno i na tvrdnje koje je iznijela Francuska, Komisija smatra da je Francuska počinila očitu pogrešku u ocjeni kad je tvrdila da je cjelokupno rukovođenje zračnom lukom La Rochelle uslugom od općega gospodarskog interesa. Konkretno, djelatnost upravitelja zračne luke La Rochelle, koja je obuhvaćala prihvrat komercijalnih putničkih letova u toj zračnoj luci, ne može se smatrati stvarnom uslugom od općega gospodarskog interesa. Iz toga proizlazi da se razne mjere financijske potpore koje su predmet ovog ispitivanja, u mjeri u kojoj se

⁽⁶³⁾ Vidjeti i Odluku Komisije od 16. studenoga 2004. – Francuska, Projekt za telekomunikacije visokog kapaciteta u Atlantskim Pirenejima, državna potpora N 381/2004 (SL C 162, 2.7.2005., str. 5.–6.), uvodna izjava 53.

⁽⁶⁴⁾ Točka 72. Smjernica iz 2014.

njima nastojalo financirati cjelokupno upravljanje djelatnošću zračne luke, ne mogu smatrati financijskim naknadama dodijeljenima u svrhu upravljanja stvarnom uslugom od općega gospodarskog interesa.

- (257) Nadalje, čak i da se rukovođenje zračnom lukom La Rochelle moglo, djelomično ili u potpunosti, valjano smatrati uslugom od općega gospodarskog interesa, predmetne mjere svejedno ne bi ispunile kumulativne uvjete iz presude u predmetu *Altmark*. One ne ispunjavaju prvi, drugi i četvrti uvjet iz te presude, kao što će u nastavku biti dokazano s obzirom na Komunikaciju o primjeni pravila o državnim potporama na naknadu koja se dodjeljuje za pružanje usluga od općega gospodarskog interesa ⁽⁶⁵⁾ („Komunikacija o uslugama od općega gospodarskog interesa”).

— *Jasno utvrđene obveze pružanja javne usluge koje ima poduzetnik (prvi uvjet)*

- (258) Kako je utvrđeno u presudi u predmetu *Altmark*, poduzetnik korisnik mora stvarno imati obveze pružanja javne usluge i te obveze moraju biti jasno definirane.

- (259) Budući da je Francuska počinila očitu pogrešku u ocjeni kad je smatrala cjelokupno rukovođenje zračnom lukom uslugom od općega gospodarskog interesa i da su mjere koje su predmet istrage upotrijebljene za financiranje cjelokupnog upravljanja zračnom lukom, prvi uvjet iz presude u predmetu *Altmark* nije ispunjen.

- (260) Osim toga, u skladu s Komunikacijom o uslugama od općega gospodarskog interesa ⁽⁶⁶⁾, da bi prvi uvjet iz presude u predmetu *Altmark* bio ispunjen, zadaću pružanja javne usluge potrebno je povjeriti putem jednog ili više akata koji, ovisno o zakonodavstvu država članica, mogu biti u obliku zakonskih ili podzakonskih akata ili u obliku ugovora. Nadalje, u aktu ili nizu akata trebaju biti navedeni barem sadržaj i trajanje obveze pružanja javne usluge, poduzetnik i, prema potrebi, predmetno područje, priroda svih isključivih ili posebnih prava koje je tom poduzetniku dodijelilo predmetno tijelo, parametri za izračunavanje, praćenje i preispitivanje naknade te detaljna pravila za povrat moguće prekomjerne naknade i za njezino izbjegavanje. Jedinu akte koje je Francuska dostavila koji bi mogli ispuniti tu funkciju jesu članak L.170-1 Trgovačkog zakonika, odluke komore CCI od 21. veljače 2003. i 25. lipnja 2004. te postupak donošenja proračuna za zračnu luku utvrđen okružnicom br. 111 od 30. ožujka 1992. ⁽⁶⁷⁾ („okružnica br. 111”), koji trebaju jamčiti mehanizme izbjegavanja prekomjerne naknade.

- (261) Međutim, čini se da nijednim od tih akata nisu jasno definirane obveze pružanja javne usluge. Konkretno, u aktima nisu navedeni sadržaj i trajanje obveza pružanja javne usluge ili načini izračunavanja i preispitivanja mehanizama financijskih naknada. Stoga ti akti ne ispunjavaju zahtjeve prvog uvjeta iz presude u predmetu *Altmark*, čak i neovisno o činjenici da obveze odjela komore CCI za zračne luke nisu stvarne usluge od općega gospodarskog interesa.

— *Parametri naknade unaprijed utvrđeni na objektiv i transparentan način (drugi uvjet)*

- (262) Sve su jednokratne subvencije i povratni predujmovi koje je primio odjel komore CCI za zračne luke jednokratne mjere koje su dodjeljivane *ad hoc* u svrhu pokrivanja nužnih troškova ulaganja i financiranja operativnog manjka zračne luke. Stoga te mjere ne proizlaze iz unaprijed utvrđenih parametara izračuna.

- (263) Trebalo bi napomenuti da su zadaće odjela komore CCI za zračne luke za razdoblje 2000.–2012. utvrđene u njegovim temeljnim aktima. Međutim, tim aktima nije predviđen mehanizam financijskih naknada u korist komore CCI na temelju parametara koji su naprijed utvrđeni na objektiv i transparentan način.

⁽⁶⁵⁾ Vidjeti Komunikaciju Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu koja se dodjeljuje za pružanje usluga od općega gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.).

⁽⁶⁶⁾ Ibid., točka 52.

⁽⁶⁷⁾ Okružnica br. 111 od 30. ožujka 1992. o utvrđivanju proračunskih, računovodstvenih i financijskih pravila primjenjivih na ACFCI (Zajednica francuskih i industrijskih komora), CRCI-je (regionalne trgovačke i industrijske komore), CCI-je (trgovačke i industrijske komore) i GIC-jeve (međukonzularne skupine).

- (264) Jednako tako ni postupak za utvrđivanje naknade, koji je prema mišljenju Francuske dio postupka za donošenje proračuna za zračnu luku utvrđen okružnicom br. 111., ne predviđa mehanizam financijskih naknada za upravitelja zračne luke.
- (265) Stoga mjere financijske potpore dodijeljene odjelu komore CCI za zračne luke ne ispunjavaju drugi uvjet iz presude u predmetu *Altmark*.

— *Pravedna naknada troškova proizašlih iz obveza pružanja javne usluge (treći uvjet)*

- (266) Naknada ne smije premašivati iznos potreban za pokrivanje svih ili dijela troškova nastalih izvršenjem obveza pružanja javne usluge, uzimajući u obzir povezane primitke, kao i razumnu dobit za izvršenje tih obveza.
- (267) Ne postoji nijedna odredba kojom je predviđeno da komora CCI plaća dodatnu naknadu za komercijalnu upotrebu dodatne infrastrukture koju financira regija.
- (268) Francuska navodi da je ta dodatna infrastruktura nužna za izvršenja zadaća pružanja javne usluge i da njezina izgradnja doprinosi uravnoteženju financija zračne luke. Međutim, čini se da su ti objekti svojstveni gospodarskoj djelatnosti upravljanja zračnom lukom i da je njihova svrha prije svega razviti zračnu luku. Stoga ti objekti ne ispunjavaju gore opisani kriterij općeg interesa.
- (269) Slijedom toga, naknada ne ispunjava treći uvjet iz presude u predmetu *Altmark*. Iako su uvjeti iz presude u predmetu *Altmark* kumulativni i dovoljno je da jedan od tih uvjeta ne bude ispunjen da Komisija ne može isključiti mogućnost da je upravitelj zračne luke ostvario prednost, ona će i dalje analizirati četvrti uvjet iz presude u predmetu *Altmark*.

— *Načini odabira pružatelja usluge (četvrti uvjet)*

- (270) Prema četvrtom uvjetu iz presude u predmetu *Altmark* dodijeljena naknada mora ili proizaći iz postupka javne nabave kojim se omogućuje odabir ponuditelja koji je sposoban te usluge pružiti po najnižoj cijeni za zajednicu (prvi poduvjet) ili se pri njezinu utvrđivanju treba za referencu uzeti tipičan poduzetnik koji ima dobru upravu i odgovarajuća potrebna sredstva (drugi poduvjet).
- (271) Komora CCI nije bila odabrana za upravljanje zračnom lukom na temelju postupka javne nabave i Komisija ne raspolaže informacijama koje bi upućivale na to da su iznosi mjera financijske potpore koje je komora primila potencijalno utvrđeni na temelju analize troškova koje bi snosio tipičan poduzetnik koji ima dobru upravu i odgovarajuća potrebna sredstva.
- (272) Stoga mjere financijske potpore dodijeljene odjelu komore CCI za zračne luke ne ispunjavaju četvrti uvjet iz presude u predmetu *Altmark*.
- (273) Budući da četiri uvjeta iz presude u predmetu *Altmark* nisu ispunjena, razne mjere u korist upravitelja zračne luke ne mogu se smatrati naknadom za pružanje javne usluge dodijeljenom za upravljanje zračnom lukom kao uslugom od općeg gospodarskog interesa. Komisija stoga u ovom trenutku ne može isključiti mogućnost da je upravitelj zračne luke ostvario prednost.

(b) Ocjenjivanje postoji li selektivna gospodarska prednost

1. Bespovratna sredstva za ulaganja

- (274) Kad je riječ o bespovratnim sredstvima za ulaganja u ukupnom iznosu od oko 3 milijuna EUR za novu dvoranu za odlaske i dolaske, jačanje, produljenje i proširenje uzletno-sletne staze, jačanje i proširenje staze za vožnju, jačanje i produljenje stajanki i izgradnju bazena za taloženje kako bi zračna luka ispunila zahtjeve Zakona o vodama, Francuska nije iznijela argumente kojima bi potkrijepila stajalište da su razna javna tijela koja su ta sredstva dodijelila mogla očekivati povrat ulaganja koji bi zadovoljio subjekta u tržišnom gospodarstvu da je ta sredstva dodijelio umjesto njih. Umjesto toga, čini se da su razna javna tijela dodijelila bespovratna sredstva za ulaganja kako bi doprinijela regionalnom razvoju. Stoga su javna tijela djelovala u okviru izvršenja svojih zadaća pružanja javne usluge.

- (275) S obzirom na prethodno navedeno bespovratna sredstva za ulaganja nisu u skladu s testom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Stoga je dodjelom bespovratnih sredstava za ulaganja odjelu komore CCI za zračne luke dodijeljena gospodarska prednost. Tim su sredstvima zapravo smanjeni troškovi ulaganja koje je odjel komore CCI za zračne luke trebao snositi, a da pritom nije bilo izgleda da će tijela koja su ta sredstva dodijelila ostvariti dovoljan povrat ulaganja. Osim toga, te su prednosti selektivne s obzirom na to da ih je ostvario samo jedan poduzetnik.

2. Povratni predujmovi

- (276) Kad je riječ o povratnim predujmovima u ukupnom iznosu od 8,77 milijuna EUR, najprije bi trebalo napomenuti da su oni istovjetni beskamratnim zajmovima koje je opći odjel komore CCI dodijelio odjelu komore CCI za zračne luke. Prema tvrdnjama Francuske predujam bi trebalo smatrati doprinosom za tekući račun koji bi dioničar dao svojem društvu kćeri. Francuska dodaje da privatni dioničar ne mora provesti analizu profitabilnosti da bi uplatio takav predujam jer se zapravo radi o zajmu kojim se društvu kćeri omogućuje da razvije svoje djelatnosti u korist dioničara. Prema mišljenju Francuske, to je posebno točno u ovom slučaju s obzirom na to da se radi o prijenosu sredstava između sastavnica istog pravnog subjekta, odnosno komore CCI. Francuska tvrdi da ti predujmovi nisu predstavljali financijski rizik za komoru CCI jer je vlasnik zemljišta i infrastrukture čija vrijednost znatno premašuje iznos predujmova ⁽⁶⁸⁾. Takav argument može biti relevantan samo ako je dodjelom predujmova u svrhu nastavka upravljanja zračnom lukom La Rochelle komora CCI očekivala da će zračna luka postati srednjoročno ili dugoročno profitabilna, što bi komori CCI omogućilo ne samo da vrati svoje predujmove, nego i da ostvari „povrat ulaganja” kojim bi nadoknadio uloženi kapital putem eventualnih dobiti koje ostvari zračna luka.
- (277) Komisija je stoga pitala Francusku o dobitima koje komora CCI može očekivati od dodjele tih povratnih predujmova. Francuska u odgovoru ⁽⁶⁹⁾ nije dostavila studiju ili analizu kojom bi dokazala da se dodjelom tih subvencija mogla očekivati hipotetska dobit. Samo je uputila na dokumente kojima se utvrđuje uloga vlasnika koji se služi svim sredstvima radi dugoročnog razvoja svoje zračne luke.
- (278) Komora CCI, u trenutku kad je dodijelila razne povratne predujmove, nije raspolagala dovoljnim jamstvima da će upravljanje zračnom lukom postati profitabilno i omogućiti odjelu komore CCI za zračne luke da vrati dodijeljene predujmove uz dovoljnu profitnu maržu za povrat kapitala koji je uložio opći odjel komore CCI. Povratni predujmovi dodjeljivani su od 2001. U tom je trenutku zračna luka već bilježila računovodstveni manjak. Naposljetku, da ti povratni predujmovi nisu dodijeljeni, rezultati odjela komore CCI za zračne luke bili bi još gori i time bi se isključila svaka mogućnost povrata uloženog kapitala.
- (279) S obzirom na sve te čimbenike, komora CCI nije mogla smatrati vjerojatnim da će ostvariti kratkoročni ili srednjoročni povrat kapitala koji je uložila dodjelom predujmova odjelu komore CCI za zračne luke. Komora CCI mogla je čak legitimno ozbiljno sumnjati da će odjel komore CCI za zračne luke ikad moći otplatiti te predujmove.
- (280) Nadalje, iako je otplata predujmova trebala početi 2014., ničime nije bilo predviđeno da odjel za zračne luke plaća bilo kakvu kamatu kao urednu naknadu za zajam koji mu je komora CCI odobrila.
- (281) S obzirom na sve prethodno navedeno komora CCI prema svojem odjelu za zračne luke nije postupala kao subjekt u tržišnom gospodarstvu koji se vodi vjerodostojnim i dokumentiranim izgljedima za profitabilnost.
- (282) Zaključno, svim povratnim predujmovima odjelu komore CCI za zračne luke dodijeljena je gospodarska prednost. Osim toga, te su prednosti selektivne s obzirom na to da ih je ostvario samo jedan poduzetnik.

3. Navodno prekomjerno fakturiranje usluga koje je komora CCI pružila zračnoj luci Rochefort/Saint-Agnant

- (283) Kad je riječ o navodnom prekomjernom fakturiranju usluga koje je komora CCI pružila zračnoj luci Rochefort/Saint-Agnant, Francuska tvrdi da se ono temeljilo na ugovoru o pružanju usluga koji je sklopljen u partnerstvu s komorom CCI Rochefort. Navodi da je komora CCI odabrana za rukovođenje zračnom lukom Rochefort 11. srpnja 2001. nakon provedenog konkurentnog natječajnog postupka.

⁽⁶⁸⁾ Dopis Francuske od 18. studenoga 2015.

⁽⁶⁹⁾ Dopis Francuske od 26. svibnja 2014.

- (284) Ako se prodaja imovine obavlja na temelju konkurentnog, transparentnog, nediskriminirajućeg i bezuvjetnog natječajnog postupka u skladu s načelima UFEU-a o javnoj nabavi, može se pretpostaviti da je prodaja u skladu s tržišnim uvjetima ⁽⁷⁰⁾.
- (285) Francuska je u ovom predmetu dostavila dokaze da je poziv za sudjelovanje u natječaju bio: i. konkurentan jer su svi ponuditelji mogli odgovoriti na poziv za sudjelovanje u natječaju; ii. transparentan jer je javno objavljen i svi su ponuditelji bili propisno obaviješteni o njemu; iii. nediskriminirajući jer su kriteriji za odabir bili objektivni i navedeni unaprijed i iv. bezuvjetan jer nisu propisani posebni uvjeti. Nadalje, kriteriji za odabir bili su povezani s cijenom.
- (286) S obzirom na prethodno navedeno informacije dostavljene Komisiji dokazuju da je raspisani natječaj bio otvoren, transparentan i bezuvjetan. Komisija stoga zaključuje da cijena usluga koje pruža komora CCI doista predstavlja tržišnu cijenu kojom se komori CCI ne daje prednost.

(4) Navodno umanjeno iznosa faktura za usluge koje je opći odjel komore CCI pružao zračnoj luci

— *Razdoblje 2001.–2005.*

- (287) Informacije dostavljene Komisiji pokazuju da su u razdoblju od 2001. do 2005. uplate vršene u paušalnim iznosima i da nije postojao analitički ključ za raspodjelu koji se temeljio na objektivnim kriterijima. Iako Francuska u objašnjenjima upućuje na to da su paušalni iznosi odobreni pod tržišnim uvjetima, nekoliko elemenata dovodi u pitanje nepostojanje državne potpore, konkretno činjenica da nije postojao analitički ključ za raspodjelu.
- (288) Konkretno, u razdoblju od 2001. do 2005. uplate odjela komore CCI za zračne luke za usluge koje je pružio opći odjel komore CCI bile su oko 50 % niže od uplata za iste usluge u razdoblju od 2006. do 2012. (vidjeti tablicu 5.), a naglo su se povećale kad je uveden ključ za raspodjelu. Stoga je uvođenje analitičkog ključa za raspodjelu od 2006. nadalje pokazalo da su iznosi faktura za usluge koje je pružao opći odjel komore CCI bili očigledno umanjeni. Komisija na temelju toga zaključuje da je navodnim umanjenjem iznosa faktura za usluge koje je opći odjel komore CCI pružao zračnoj luci u razdoblju od 2001. do 2005. odjelu komore CCI za zračne luke dodijeljena selektivna gospodarska prednost.

— *Razdoblje 2006.–2012.*

- (289) Kad je riječ o navodnom umanjenju iznosa faktura za usluge koje je opći odjel komore CCI pružao zračnoj luci u razdoblju od 2006. do 2012., Francuska tvrdi da je trošak zajedničkih usluga pruženih raznim odjelima komore CCI, kao što su strukturne usluge povezane s računovodstvom, IT-jem, ljudskim resursima itd., raspoređen među tim odjelima u skladu s analitičkim ključem za raspodjelu i da je stoga raspodijeljen na temelju objektivnih kriterija. Ujedno tvrdi da je komora CCI provela detaljnu analizu s obzirom na promjene opsega poslovanja i da je ključ za raspodjelu u potpunosti u skladu s promjenama u prometu zračne luke. Osim toga, tvrdi i da se upotreba ključa za raspodjelu provjeravala svake godine jer računovodstvenu evidenciju komore CCI provjera surevizor zbog računovodstvene konsolidacije grupe CCI.
- (290) Komisija smatra da je Francuska dokazala da je u razdoblju od 2006. do 2012. uveden ključ za raspodjelu na temelju šest objektivnih i relevantnih kriterija u skladu s uslugama koje je opći odjel komore CCI pružio zračnoj luci:
- kad je riječ o općoj administraciji zračne luke, trošak podusluge „zastupnika” izračunan je na temelju broja obrađenih dnevnih redova za sjednice upravljačkog odbora i glavne skupštine zračne luke koje su se odnosile na zračnu luku, a dobiveni postotak primijenjen je na troškove predsjedništva komore CCI; trošak usluge „Glavne uprave” izračunava se na temelju vremena koje je glavni direktor proveo na sastancima na kojima se donose odluke, s predstavnicima osoblja, prateći ulaganja itd. S obzirom na sve navedeno, Komisija zaključuje da se te usluge temelje na potrebama i fakturiraju u skladu s njihovim troškovima. Nadalje, informacije dostavljene Komisiji dokazuju da je ključ za raspodjelu ispravno primijenjen,

⁽⁷⁰⁾ Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, točke 89. i sljedeće točke (SL C 262, 19.7.2016., str. 1.).

- komunikacija: trošak usluge izračunan je na temelju vremena utrošenog za svaki odjel komore CCI,
- računovodstvo i nadzor rukovođenja: trošak usluge izračunan je na temelju postotka broja računovodstvenih zapisa,
- IT: trošak usluge izračunan je na temelju broja ugrađenih informatičkih stanica (kupnja, održavanje, analiza i provedba nadogradnje hardvera i ažuriranja softvera itd.),
- ljudski resursi: trošak usluge izračunan je na temelju stalnih zaposlenika zračne luke,
- projekti: trošak usluge izračunan je na temelju vremena koje je ta služba utrošila nakon većih ulaganja (uključujući nakon proširenja dvorane za odlaske i terminala) u svakom pojedinom slučaju ovisno o projektima i pozivima za sudjelovanje u natječaju.

(291) Ti su kriteriji objektivni i relevantni jer se odnose na utrošeno vrijeme i stvarno obavljene rad.

(292) Nadalje, Komisija smatra da je Francuska dokazala da je ključ za raspodjelu ispravno primijenjen jer se ključevi provjeravaju svake godine kako bi se ostvario najrealniji rezultat. Osim toga, revizori provjeravaju konceptualizaciju i odabir kriterija te metodu izračuna.

(293) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da navodnim umanjnjem iznosa faktura za usluge koje je opći odjel komore CCI pružao zračnoj luci u razdoblju od 2006. do 2012. zračnoj luci nije dodijeljena prednost i stoga ono ne čini potporu.

5. Financijski doprinosi raznih lokalnih tijela za promidžbene mjere zračne luke La Rochelle

(294) Komisija smatra da se financijski doprinosi lokalnih tijela za promidžbene mjere zračne luke La Rochelle moraju se smatrati potporom za financiranje upravljanja zračnom lukom, a ne financiranjem zračnih prijevoznika.

(295) S druge strane, francuska tijela i komora CCI smatraju da bi se ti doprinosi trebali tretirati kao da su lokalna tijela kupila marketinške usluge, odnosno treba ih smatrati financiranjem zračnih prijevoznika. Komora CCI tvrdi da su se lokalna tijela pridružila ugovorima o marketinškim uslugama kako bi ostvarila svoje ciljeve u kontekstu svojih zadaća od općeg interesa i, konkretno, kako bi ostvarila popust na cijene društva AMS za grupnu kupnju ⁽⁷¹⁾. Slično tome, francuska tijela smatraju da je zračna luka imala ulogu središnjeg tijela za nabavu ⁽⁷²⁾.

(296) Međutim, analizom činjenica nije potvrđena verzija koju su iznijela francuska tijela i komora CCI. Nekoliko elemenata upućuje na to da se doprinosi lokalnih tijela moraju smatrati financiranjem upravljanja zračnom lukom.

(297) Kako je navedeno u Smjernicama iz 2014., nije neuobičajeno da upravitelji zračnih luka zračnim prijevoznicima nude poticaje u obliku marketinške potpore. To se posebno odnosi na regionalne zračne luke, kojima je možda teže privući zračne prijevoznike nego zračnim lukama u blizini velikih gradova. Troškovi povezani s ugovorima o marketinškim uslugama sklopljenima sa zračnim prijevoznicima stoga se mogu smatrati uobičajenim operativnim troškovima upravitelja zračne luke ⁽⁷³⁾. Zbog toga je doprinosima lokalnih tijela pokriven dio uobičajenim operativnih izdataka zračne luke La Rochelle.

(298) Osim toga, doprinosi lokalnih tijela dodijeljeni su zračnoj luci La Rochelle, koja ih je upotrijebila kako bi razvila svoju gospodarsku djelatnost sklapanjem ugovorâ o marketinškim uslugama sa zračnim prijevoznicima u svoje ime. Nadalje, sljedeći elementi upućuju na to da ti doprinosi nisu marketinške usluge koje su kupila lokalna tijela.

⁽⁷¹⁾ Primjedbe komore CCI od 10. lipnja 2014., str. 27.

⁽⁷²⁾ Bilješka francuskih tijela od 11. travnja 2018., str. 9.

⁽⁷³⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 11. studenoga 2016., SA.24221, Zračna luka Klagenfurt – Potpora dodijeljena društvu Ryanair i drugim zračnim prijevoznicima, uvodna izjava 237.

- (299) Prvo, kako je navedeno u odjeljku 3.1.1.5., ti su doprinosi plaćeni na temelju ugovora između komore CCI s jedne strane i departmana Charente-Maritime, zajednice Communauté d'Agglomération de La Rochelle i regije Poitou-Charentes s druge strane. U ugovorima nije navedena vrsta promidžbenih mjera koje su trebali provesti komora CCI ili pružatelji usluga kojima bi provedba mjera bila povjerena. Štoviše, u ugovorima se ne spominje da će pružatelji usluga biti zračni prijevoznici ili njihova društva kćeri. U primjedbama od 4. lipnja 2012. komora CCI također navodi da „zračna luka naglašava da se javna tijela, kad se obvezuju podržati marketinške promidžbene mjere zračne luke La Rochelle, ni na koji način ne namjeravaju obvezati konkretnom gospodarskom subjektu koji pruža marketinške usluge. To je dovoljno jasno iz ugovora o marketinškim uslugama koje su ta tijela sklopila jer se u njima ni ne spominje naziv gospodarskog subjekta koji pruža te usluge” ⁽⁷⁴⁾. Stoga se čini da je komora CCI bila u velikoj mjeri autonomna kad je riječ o odabiru promidžbenih mjera i pružatelja tih usluga.
- (300) Drugo, u raznim ugovorima o marketinškim uslugama koje je komora CCI sklopila s raznim zračnim prijevoznicima i njihovih društvima kćerima ne spominje se da lokalna tijela sudjeluju u financiranju marketinških mjera komore CCI.
- (301) Naposljetku, čini se da je u nekim slučajevima komora CCI sklopila ugovore o marketinškim uslugama sa zračnim prijevoznicima, a da nije imala zakonsko jamstvo da će od javnih tijela primiti subvencije. Primjerice, komora CCI sklopila je nekoliko ugovora o marketinškim uslugama sa zračnim prijevoznicima u razdoblju od 2004. do 2006. na temelju poslovnog plana kojim je predviđen godišnji financijski doprinos departmana Charente-Maritime u iznosu od 144 500 EUR. Međutim, departman Charente-Maritime u konačnici nije platio nikakav financijski doprinos.
- (302) Ti različiti elementi stoga upućuje na to da se doprinosi raznih lokalnih tijela moraju smatrati financiranjem operativnih troškova zračne luke.

7.1.1.4. Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

- (303) Komisija je u odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje u pogledu mogućeg tržišnog natjecanja između zračne luke La Rochelle i drugih obližnjih zračnih luka, poput onih u gradovima Angoulêmeom, Rochefortom i Niortom.
- (304) U točki 25. Smjernica iz 2014. prihvatno područje zračne luke definirano je kao zemljopisna granica tržišta koja se obično postavlja na otprilike 100 kilometara ili 60 minuta putovanja automobilom, autobusom, vlakom ili vlakom velikih brzina. Međutim, u nastavku točke 25. navodi se da prihvatno područje određene zračne luke može biti različito i treba uzeti u obzir specifična obilježja svake pojedine zračne luke. Veličina i oblik prihvatnog područja razlikuju se u različitim zračnim lukama i ovise o različitim značajkama zračne luke, uključujući: i. poslovni model, ii. lokaciju i iii. odredišta koja opslužuje.
- (305) Kad je riječ o zračnoj luci Angoulême, Komisija prvo napominje da je ta zračna luka udaljena od zračne luke La Rochelle više od dva sata putovanja automobilom, odnosno 150 km. Udaljenost između tih dviju zračnih luka stoga je znatno veća od udaljenosti iz točke 25. Smjernica iz 2014. Zbog toga zračna luka Angoulême u načelu vjerojatno nije u privatnom području luke La Rochelle. Komisija ujedno napominje da zračne luke La Rochelle i Angoulême imaju relativno različite poslovne modele. U razmatranom razdoblju (2001.–2012.) djelatnosti zračne luke La Rochelle uglavnom su se sastojale od putničkog prijevoza na redovnim letovima do europskih odredišta koje su obavljali niskotarifni zračni prijevoznici kao što su društva Ryanair i easyJet (vidjeti uvodnu izjavu 29.). S druge strane, djelatnosti zračne luke Angoulême u tom su se razdoblju uvelike razlikovale: i. u razdoblju od 2004. do 2007. letovi su se odvijali samo na jednoj redovnoj domaćoj liniji (obuhvaćenoj obvezom pružanja javne usluge) između gradova Angoulêmea i Lyona; ii. u razdoblju od 2008. do 2009. društvo Ryanair obavljalo je samo jedan redovan let do zračne luke London Stansted u sezoni od travnja do listopada; iii. u razdoblju od 2010. do 2011. iz zračne luke Angoulême nije letio nijedan redovan let ⁽⁷⁵⁾.

⁽⁷⁴⁾ Primjedbe komore CCI od 4. lipnja 2012., točka 34.

⁽⁷⁵⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Angoulêmea te društava SNC-Lavalin, Ryanair i Airport Marketing Services (SL L 201, 30.7.2015., str. 48.), uvodne izjave 15. i 16.

- (306) Komisija također napominje da su se za vrijeme razmatranog razdoblja (2001.–2012.) iz zračne luke La Rochelle paralelno odvijali letovi do dva odredišta do koja su se odvijali i letovi iz zračne luke Angoulême (Lyon i London Stansted). Kad je riječ o zračnoj luci London Stansted, Komisija napominje da je društvo Ryanair u razdoblju od 2008. do 2009. obavljalo letove do tog odredišta iz obje zračne luke, što bi moglo upućivati na to da ih zračni prijevoznici smatraju zasebnim tržištima. Nadalje, obustava linije do zračne luke Angoulême nije navela putnike da umjesto toga putuju na liniji La Rochelle–London Stansted.
- (307) Komisija stoga smatra da se zračna luka La Rochelle ne nalazi u prihvatnom području zračne luke Angoulême.
- (308) Kad je riječ o zračnim lukama Niort i Rochefort, Komisija napominje da su od zračne luke La Rochelle udaljene 60 minuta putovanja automobilom (75 km), odnosno 50 minuta putovanja automobilom (54 km). Međutim, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 304., prihvatno područje određene zračne luke može se razlikovati i treba uzeti u obzir druga specifična obilježja zračne luke, kao što su poslovni model zračne luke i odredišta koja opskrbljuje. Kad je riječ o poslovnom modelu, djelatnosti zračne luke La Rochelle, koje se uglavnom sastoje od putničkog prijevoza na redovnim letovima i koje obavljaju veliki komercijalni zračni prijevoznici kao što su društva Ryanair i easyJet, bitno se razlikuju od djelatnosti zračnih luka Niort i Rochefort. Kako je Francuska istaknula, zračne luke Niort i Rochefort uglavnom su namijenjene letovima aeroklubova i lakih zrakoplova te javni zračni prijevoznici ne posluju u njima. Nadalje, nijedna od njih ne pruža usluge potrebne zračnim prijevoznicima koji upravljaju redovnim linijama ⁽⁷⁶⁾, za razliku od zračne luke La Rochelle, iz koje posluje nekoliko zračnih prijevoznika koji nude redovne letove do raznih odredišta u Francuskoj i Europi.
- (309) Komisija stoga smatra da se zračne luke Niort i Rochefort ne mogu smatrati zamjenom za zračnu luku La Rochelle kao putničku zračnu luku za redovne letove koje obavljaju veliki komercijalni zračni prijevoznici.
- (310) Međutim, Komisija smatra da je zračna luka La Rochelle u tržišnom natjecanju s drugim zračnim lukama, čak i onima koje se nalaze izvan njezina prihvatnog područja. Upravitelji zračnih luka u EU-u međusobno se natječu kako bi privukli zračne prijevoznike. Naime, zračni prijevoznici linije na kojima će obavljati letove i učestalost tih letova određuju na temelju niza kriterija. Ti kriteriji uključuju potencijalne klijente koje mogu očekivati na tim linijama, ali i obilježja zračnih luka do kojih te linije vode.
- (311) Zračni prijevoznici uzimaju u obzir kriterije poput vrste usluga zračne luke, stanovništva ili gospodarske djelatnosti u okolici zračne luke, zagušenja, cestovnog pristupa i razine naknada te općih komercijalnih uvjeta za upotrebu infrastrukture i usluga zračne luke (među ostalim, postojanje i iznos poticaja i mjera marketinške potpore koji se nude zračnim prijevoznicima). Razina naknada, poticaja i mjera potpore ključan je čimbenik jer bi se javna sredstva koja se dodjeljuju zračnoj luci mogla upotrijebiti kako bi se privuklo zračne prijevoznike te bi se time moglo značajno narušiti tržišno natjecanje.
- (312) Stoga zračni prijevoznici svoja sredstva, pogotovo kad je riječ o zrakoplovima i osoblju, raspoređuju na različite linije uzimajući u obzir, među ostalim, usluge koje upravitelji zračnih luka nude te cijene koje potonji utvrde za te usluge.
- (313) Iz navedenog proizlazi da su različite mjere odobrene u korist zračne luke La Rochelle i obuhvaćene ovom istragom mogle ojačati položaj tog poduzetnika u odnosu na druge upravitelje europskih zračnih luka, ako mu je tim mjerama dodijeljena gospodarska prednost. Prema tome, te su mjere mogle narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

7.1.1.5. Zaključak o postojanju potpore

- (314) Subvencije za državne zadaće i navodno umanjenje iznosa faktura za usluge koje je opći odjel komore CCI pružao zračnoj luci u razdoblju od 2006. do 2012. ne predstavljaju državne potpore. Bespovratna sredstva za ulaganja, umanjenje iznosa faktura za usluge koje je opći odjel komore CCI pružao zračnoj luci La Rochelle u razdoblju od 2001. do 2005., povratni predujmovi isplaćeni zračnoj luci La Rochelle i subvencije lokalnih tijela kojima se nastojalo doprinijeti mjerama promidžbe zračne luke La Rochelle predstavljaju državne potpore zračnoj luci La Rochelle.

⁽⁷⁶⁾ Te usluge obuhvaćaju zemaljske usluge, usluge zaštite te protupožarne i spasilačke usluge 1. razine za zrakoplove.

7.1.2. Nezakonitost državnih potpora

- (315) Bespovratna sredstva za ulaganja, umanjenje iznosa faktura u razdoblju od 2001. do 2005., povratni predujmovi i subvencije kojima se nastojalo doprinijeti promidžbenim mjerama koje je komora CCI primila od departmana Charente-Maritime, regije Poitou-Charentes i zajednice Communauté d'Agglomération de La Rochelle dodijeljeni su i provedeni, a da Komisija o tome nije obaviještena, protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a.
- (316) Odlukom Komisije 2005/842/EZ od 28. studenoga 2005. o primjeni članka 86. stavka 2. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku naknade za pružanje javne usluge koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa („Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.”) predviđeni su uvjeti pod kojima se određene potpore dodijeljene kao naknade za pružanje javne usluge mogu izuzeti od obveze obavješćivanja utvrđene člankom 108. stavkom 3. UFEU-a. Prema tvrdnjama Francuske mjere dodijeljene u korist odjela komore CCI za zračne luke ispunjavaju te uvjete. Komisija smatra da to nije slučaj.
- (317) Kao prvo, rukovođenje zračnom lukom La Rochelle u cjelini ne može se smatrati stvarnom uslugom od općeg gospodarskog interesa, kako je dokazano u uvodnoj izjavi 261. Prema tome, s obzirom na to da su različite prethodno navedene mjere dodijeljene za financiranje rukovođenja zračnom lukom u cjelini, one ne ispunjavaju kriterije utvrđene Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.
- (318) Kao drugo, kako je prethodno navedeno, čak i da se rukovođenje zračnom lukom u cjelini može smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa, nijedna predmetna mjera svejedno ne bi predstavljala naknadu za pružanje javne usluge čiji su parametri bili unaprijed utvrđeni na objektivan i transparentan način. Kako je istaknuto u uvodnoj izjavi 273., predmetne mjere ne ispunjavaju uvjete iz presude u predmetu *Altmark*.
- (319) S obzirom na prethodno navedeno bespovratna sredstva za ulaganja, umanjenje iznosa faktura u razdoblju od 2001. do 2005., povratni predujmovi i subvencije kojima se nastojalo doprinijeti promidžbenim mjerama koje je komora CCI primila od departmana Charente-Maritime, regije Poitou-Charentes i zajednice Communauté d'Agglomération de La Rochelle predstavljaju nezakonite potpore.

7.1.3. Spojivost potpore s unutarnjim tržištem

7.1.3.1. Spojivost potpora za ulaganje

- (320) Predmetne mjere odnose se na bespovratna sredstva za ulaganja koja su razna javna tijela (regija Poitou-Charentes, departman Charente-Maritime i zajednica Communauté d'Agglomération de La Rochelle) dodijelila odjelu komore CCI za zračne luke i sredstva EFRR-a. Kako je prethodno navedeno, tim bespovratnim sredstvima za ulaganja smanjeni su troškovi ulaganja koje bi komora CCI uobičajeno morala snositi i stoga predstavljaju potpore za ulaganje.
- (321) Potpore za ulaganje dodijeljene su prije 4. travnja 2014., odnosno datuma primjene Smjernica iz 2014. U skladu s tim smjernicama Komisija na nezakonite potpore za ulaganje dodijeljene zračnim lukama primjenjuje pravila koja su bila na snazi u trenutku njihove dodjele ⁽⁷⁾.
- (322) Kad je riječ o bespovratnim sredstvima dodijeljenima od 2005. nadalje, na njih bi se trebale primjenjivati Smjernice iz 2005. koje su tada bile na snazi.
- (323) Međutim, kad je riječ o bespovratnim sredstvima dodijeljenima odjelu komore CCI za zračne luke od 2000. do 2005., ona su dodijeljena prije nego što su Smjernice iz 2005. stupile na snagu u vrijeme kad nije postojao poseban kriterij spojivosti koji se primjenjivao na potpore za ulaganje dodijeljene zračnim lukama. Komisija ih stoga mora ocijeniti izravno na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a, uzimajući u obzir svoju relevantnu praksu donošenja odluka. Potrebno je podsjetiti da je praksa Komisije u donošenju odluka u pogledu procjene spojivosti potpora dodijeljenih upraviteljima zračnih luka konsolidirana smjernicama iz 2005. Komisija stoga smatra da bi spojivost bespovratnih sredstva dodijeljenih od 2000. do 2005. s unutarnjim tržištem trebalo ocijeniti s obzirom na načela utvrđena u Smjernicama iz 2005. i s obzirom na sudsku praksu ⁽⁸⁾.

⁽⁷⁾ Točka 173. Smjernica iz 2014.

⁽⁸⁾ Presuda Suda (veliko vijeće) od 22. rujna 2020., C-594/18 P, *Republika Austrija protiv Komisije*, ECLI:EU:C:2020:742, točka 20.

(324) Državne potpore zračnim lukama, kao i sve druge državne potpore, moraju biti nužne za olakšavanje razvoja gospodarske djelatnosti i proporcionalne tom cilju kako bi se mogle smatrati spojivima s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a. Komisija će stoga ocijeniti jesu li ispunjeni ti kriteriji nužnosti i proporcionalnosti, uz prethodno navedene kriterije iz Smjernica iz 2005.

(325) Da bi utvrdila nužnost i proporcionalnost potpore, Komisija mora potvrditi i da je iznos potpore ograničen na ono što je strogo nužno za ostvarenje postavljenog cilja ⁽⁷⁹⁾.

(a) Prihvatljivost troškova ulaganja

(326) Komisija prvo napominje da se, u skladu sa Smjernicama iz 2005., troškovi koji mogu biti pokriveni potporama za ulaganje u korist zračnih luka moraju ograničiti na troškove ulaganja povezane sa stvarnom infrastrukturom zračne luke (uzletno-sletne staze, terminali, stajanke itd.) ili na troškove kapaciteta koji ih izravno podržavaju (vatrogasni kapaciteti, zaštitna ili sigurnosna oprema). Međutim, prihvatljivi troškovi ne smiju obuhvaćati troškove povezane s obavljanjem komercijalnih djelatnosti koje nisu izravno povezane s ključnim djelatnostima zračne luke, uključujući izgradnju, financiranje, upotrebu i iznajmljivanje zemljišta i zgrada, ne samo za urede i skladištenje, već i za hotele i industrijske poduzetnike smještene unutar zračne luke te za trgovine, restorane i parkirališta za automobile.

(327) Razna bespovratna sredstva za ulaganja koja su dodijeli EFRR, regija Poitou-Charentes, departman Charente-Maritime i zajednica Communauté d'Agglomération de La Rochelle u ukupnom iznosu od gotovo 3 milijuna EUR upotrijebljena su za financiranje izgradnje nove dvorane za odlaske i dolaske, jačanje, produljenje i proširenje uzletno-sletne staze, jačanje i proširenje staze za vožnju, jačanje i produljenje stajanki te izgradnju bazena za taloženje kako bi zračna luka ispunila zahtjeve Zakona o vodama.

(328) Uzletno-sletna staza, staza za vožnju, stajanke, bazen za taložene i termin dio su infrastrukture zračne luke i podliježu kontroli državnih potpora kako je navedeno u uvodnoj izjavi 218. Stoga su troškovi ulaganja u tu infrastrukturu prihvatljivi.

(b) Potporama se olakšava razvoj gospodarske djelatnosti

(329) Bespovratna sredstva za ulaganja upotrijebljena su za izgradnju nove dvorane za odlaske i dolaske, jačanje, produljenje i proširenje uzletno-sletne staze, jačanje i proširenje staze za vožnju, jačanje i produljenje stajanki te izgradnju bazena za taloženje kako bi zračna luka ispunila zahtjeve Zakona o vodama.

(330) Promjena veličine uzletno-sletne staze (proširenje za 45 m i produljenje za 115 m), staze za vožnju i stajanki omogućilo je zračnoj luci La Rochelle da prima zrakoplove kapaciteta od 100 do 200 sjedala kao što su zrakoplovi B737 i A320 te da se usmjeri na nova tržišta na kojima se ti zrakoplovi najčešće upotrebljavaju (Velika Britanija, Belgija, Pirinejski poluotok) tako što se prilagodila posebnim sigurnosnim standardima tih zrakoplova. Time se ispunjava cilj regionalnog gospodarskog i turističkog razvoja kojim se povećava privlačnost zračne luke La Rochelle i tako nastoji povećati broj putnika koji putuju u tu regiju.

(331) Terminal je proširenjem prilagođen stalnom povećanju prometa i prijemu putnika u skladu s prihvatljivom razinom sigurnosti, zaštite i udobnosti, koja prethodno nije bila zadovoljena, kako je istaknuto u studiji o zgradama zračne luke iz siječnja 2000. U studiji je navedeno da je u razdobljima vršnog opterećenja zračnom lukom prolazilo 100 putnika, za koje je javna dvorana bila znatno premala, što je uzrokovalo zagušenja i kašnjenja pri provedbi sigurnosnih postupaka, a time i pri ukrcaju i iskrcaju iz zrakoplova. Tim su financiranjem stoga poboljšani sigurnost i upravljanje infrastrukturom, što je ključno za ostvarenje ciljeva regionalnog razvoja i povećanja turizma.

⁽⁷⁹⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 18. veljače 2011. o državnoj potpori NN 26/2009 – Grčka – razvoj zračne luke Ioannina, uvodne izjave 69. i 70. Vidjeti i presudu Općeg suda od 18. siječnja 2012., *Djebel protiv Komisije*, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, točke 122. i 123. te navedenu sudsku praksu.

- (332) Trebalo bi istaknuti i da je zračna luka La Rochelle važna veza između Europe i regije oko grada La Rochelle. U tom je smislu zračna luka ključna za gospodarski i turistički razvoj regije. Nepostojanje zračne luke u gradu La Rochelleu ili znatno smanjenje njezinih kapaciteta vjerojatno bi ugrozilo tu ulogu jer prije svega putnici na poslovnom putu žele smanjiti vrijeme putovanja općenito, naročito kako bi se mogli vratiti na polazište istog dana. Posljedično, kad bi putnici na poslovnom putu koji putuju u grad La Rochelle i iz njega morali upotrebljavati zračnu luku koja nije u njegovoj neposrednoj blizini, to bi se moglo smatrati preprekom razvoju gospodarske djelatnosti.
- (333) Kroz zračnu luku La Rochelle prolazi i velik broj turista, što je posebno povezano s njezinim položajem u blizini otoka Île de Ré i njegovih priobalnih odmarališta. Taj je pozitivan utjecaj ocijenjen u memorandumu komore CCI iz 2008. o strategiji kontroliranog rasta. U njemu se navodi da se gospodarski doprinos zračne luke toj aglomeraciji očituje u potrošnji putnika koji putuju niskotarifnim zračnim prijevoznicima na lokalnom tržištu za vrijeme njihova boravka (33 milijuna EUR 2007.). Osim toga, 2008. zabilježeno je 167 radnih mjesta u zračnoj luci. Izvješće o zračnom prometu i razvoju turizma društva ODIT France iz 2008. sadržavao je omjer na temelju kojeg je bilo moguće procijeniti ukupni gospodarski doprinos zračne luke La Rochelle lokalnom gospodarstvu na 100 milijuna EUR u 2008.
- (334) Zbog svega toga bespovratna sredstva za ulaganja dodijeljena odjelu komore CCI za zračne luke doprinijela su gospodarskom razvoju grada La Rochellea i regije oko njega s obzirom na utjecaj zračne luke na turizam i općenito gospodarsku djelatnost.
- (335) Ta su bespovratna sredstva pridonijela i pristupačnosti regije, posebno kad je riječ o turistima i putnicima na poslovnom putu. U tom pogledu trebalo bi istaknuti da se zračna luka La Rochelle ne nalazi u istom prihvatnom području kao zračna luka Angoulême (vidjeti uvodne izjave od 305. do 307.).
- (336) Kad je riječ o zračnim lukama Niort i Rochefort, Komisija smatra da se one ne mogu smatrati zamjenom za zračnu luku La Rochelle kao putničku zračnu luku za redovne letove koje obavljaju veliki komercijalni zračni prijevoznici (vidjeti uvodnu izjavu 309.).
- (337) Tako potpore za ulaganje kojima se omogućuje povećanje prihvatnog kapaciteta zračne luke La Rochelle u određenoj mjeri doprinose pristupačnosti regije jer putnici i zračni prijevoznici ne moraju odabrati nesavršenu zamjenu.
- (338) Nadalje, vlak na liniji velikih brzina (TGV) koja povezuje La Rochelle s Parizom, međunarodnim prometnim čvorištem, putuje velikom brzinom tek od općine Saint Pierre des Corps, zbog čega se tim prometnim sredstvom do Pariza putuje tri sata. Projekt TGV Atlantique, kojim će se gradovi Poitiers, Angoulême i Bordeaux povezati vlakovima koji putuju najvećom mogućom brzinom, ne uključuje La Rochelle.
- (339) Stoga se čini da su bespovratna sredstva za ulaganja doprinijela poboljšanju pristupačnosti i gospodarskog razvoja regije unatoč postojanju prijevoznih sredstava kojima se može zamijeniti zračni prijevoz.

(c) Infrastruktura je nužna i proporcionalna postavljenom cilju

- (340) Ulaganjima se nastojalo poboljšati upravljanje postojećom infrastrukturom i optimizirati njezinu upotrebu, ponajprije zato što se dio infrastrukture nije mogao upotrebljavati zbog neusklađenosti sa sigurnosnim standardima ili zato što je ulaganje omogućilo prilagodbu zračne luke predvidivom povećanju broja putnika.
- (341) Pri provedbi ulaganja povezanih s povećanjem premale i nedostatne uzletno-sletne staze zračne luke, odjel komore CCI za zračne luke ograničio je povećanje na produljene staze za 115 metara, što je bilo dovoljno za ostvarenje tržišnih ciljeva navedenih u uvodnoj izjavi 330., odnosno za prilagodbu zrakoplovima maksimalnog kapaciteta od 200 sjedala. To je produljenje također preporučeno u studiji koju je u siječnju 2000. provelo tijelo Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest. Promet zabilježen u godinama koje su uslijedile potvrđuje te zaključke.
- (342) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 331., radovi na (jednako premalom) terminalu koji su financirani bespovratnim sredstvima za ulaganja nisu doveli do značajnih povećanja kapaciteta, već se njima nastojalo osigurati samo da premala infrastruktura može podnijeti postojeći broj putnika i bolje funkcionirati u razdobljima vršnog opterećenja.
- (343) Ta ulaganja stoga nisu bila veća od onoga što je bilo nužno da bi ta zračna luka mogla neometano funkcionirati s postojećim brojem putnika, među ostalim u razdobljima vršnog opterećenja. Ta su ulaganja stoga bila nužna i proporcionalna postavljenom cilju.

(d) Infrastruktura ima zadovoljavajuće srednjoročne izgleda za upotrebu

- (344) Trebalo bi istaknuti da je broj putnika u zračnoj luci La Rochelle u razdoblju od 2005. do 2007. varirao od oko 120 000 do oko 220 000 putnika godišnje, a ukupan broj putnika stalno je rastao tijekom godina. Stoga je i 2005. i 2007. bilo razumno izgledno očekivati znatnu i povećanu upotrebu usluga zračne luke.
- (345) Tim su se izgledima stoga mogla opravdati ulaganja u svrhu održavanja infrastrukture u stanju za prihvrat dotadašnjeg prometa i u svrhu pripremljenosti za godišnji rast prometa zračne luke, ali bez znatnog povećanja kapaciteta.
- (346) U tom pogledu trebalo bi podsjetiti da je cilj radova na povećanju uzletno-sletne staze zračne luke La Rochelle bio prihvrat zrakoplova većeg kapaciteta i prilagodba posebnim sigurnosnim standardima određenih zrakoplova, pri čemu je krajnji cilj bio potaknuti povećanje broja putnika koji putuju u tu regiju. Osim toga, terminal je proširenjem prilagođen stalnom povećanju prometa i prihvatputnika u skladu s prihvatljivom razinom sigurnosti, zaštite i udobnosti, pri čemu su se ujedno spriječila zagušenja i kašnjenja pri provedbi sigurnosnih postupaka, a time i pri ukrcaju i iskrcaju iz zrakoplova. Bespovratnim sredstvima za ulaganja financirani su radovi obnove i nadogradnje uzletno-sletne staze radi održavanja infrastrukture u stanju za daljnji prihvrat postojećih vrsta zrakoplova i broja putnika bez znatnog povećanja kapaciteta i radi poboljšanja rada zračne luke u razdobljima vršnog opterećenja. Prema tome, infrastruktura koja je tako financirana imala je zadovoljavajuće srednjoročne izgleda za upotrebu u trenutku dodjele bespovratnih sredstava za ulaganja.

(e) Jednak i nediskriminirajući pristup infrastrukturi

- (347) Zračnom lukom La Rochelle mogu se bez posebnih ograničenja služiti razni zračni prijevoznici koji to žele. Stoga je pristup toj infrastrukturi jednak i nediskriminirajući u smislu Smjernica iz 2005.

(f) Nepostojanje učinka na trgovinu u mjeri protivnoj zajedničkom interesu

- (348) Kako je prethodno navedeno, zračna luka La Rochelle je zračna luka kategorije D u skladu sa Smjernicama iz 2005. U točki 39. Smjernica navodi se da „za financiranje odobreno malim regionalnim zračnim lukama (kategorija D) malo je vjerojatno da će iskriviti konkurenciju ili utjecati na trgovinu u mjeri protivnoj zajedničkom interesu”.
- (349) Nadalje, iz uvodnih izjava 304. i 309. proizlazi da se zračna luka La Rochelle na svojem prihvatnom području ne natječe s nekom drugom zračnom lukom s istim poslovnim modelom na koju bi predmetne mjere vjerojatno negativno utjecale. Zračne luke Niort i Rochefort usmjerene su na druge segmente tržišta i stoga su međusobno samo nesavršene zamjene. Zračna luka Angoulême ne nalazi se na prihvatnom području zračne luke La Rochelle.
- (350) Osim toga, predmetnim bespovratnim sredstvima za ulaganja nije financirano veliko povećanje kapaciteta zbog kojeg bi se promijenila klasifikacija zračne luke na temelju Smjernica iz 2005. Stoga je glavni učinak predmetnih bespovratnih sredstava za ulaganja bio održavanje zračne luke na način da bez tih sredstava ne bi mogla nastaviti s radom ili bi se taj rad nastavio isključivo u lošijim uvjetima. Međutim, uložnim bespovratnim sredstvima nisu stvoreni novi kapaciteti zbog kojih bi zračna luka La Rochelle konkurirala drugim zračnim lukama, kako je prikazano u tablici 11.

Tablica 11.

Iskorišten kapacitet u smislu broja putnika u razdoblju 2002.–2010.

Godina	Iskorišteni kapacitet
2002.	91 726
2003.	93 763
2004.	100 342

2005.	127 563
2006.	180 964
2007.	220 088
2008.	214 338
2009.	167 724
2010.	191 429

Izvor: francuska tijela

(351) Naposljetku, nakon provedbe ulaganja s pomoću bespovratnih sredstava nije došlo do značajnog prelaska zračnih prijevoznika iz zračne luke Angoulême u zračnu luku La Rochelle, a jednako tako nijedna linija do zračne luke Angoulême nije obustavljena i zamijenjena novom linijom do istih odredišta preko zračne luke La Rochelle.

(352) Uzimajući u obzir sve pozitivne i negativne učinke predmetnih bespovratnih sredstava, Komisija smatra da bespovratna sredstva za ulaganja nisu utjecala na trgovinu u mjeri protivnoj zajedničkom interesu.

(g) Nužnost i proporcionalnost potpore

(353) Nužno je i razmjerno uložiti u bolje upravljanje postojećom infrastrukturom i njezinu optimalnu upotrebu, posebno kad se dio infrastrukture ne može upotrebljavati zbog neusklađenosti sa sigurnosnim standardima ⁽⁸⁰⁾ ili kad ulaganje omogućuje prilagodbu zračne luke predvidivom povećanju broja putnika ⁽⁸¹⁾.

(354) Kad je riječ o radovima na premaloj uzletno-sletnoj stazi, stazi za vožnju i stajankama, strategija zračne luke bila je uvesti nove linije i povećati promet zračne luke zbog čega je tu infrastrukturu bilo potrebno proširiti.

(355) Kad je riječ o radovima na terminalu, infrastruktura zračne luke nije bila prikladna za stalno povećanje broja putnika, što je dovodilo do zagušenja i kašnjenja. Stoga je povećanje zračne luke bilo i nužno i proporcionalno za prihvrat takvog priljeva putnika.

(356) Bespovratna sredstva za ulaganja iznosila su 2 986 000 EUR, odnosno potpora je činila 50,8 % ukupnog ulaganja od 5 876 000 EUR, što je prihvatljivo za tu kategoriju zračne luke.

(357) Nadalje, sve dostupne informacije ukazuju na to da se te potpore mogu smatrati nužnima i proporcionalnima s obzirom na to da komora CCI ne bi bila sposobna financirati predmetna ulaganja bez tih potpora ni dati znatno veći doprinos od dodijeljenog doprinosa.

(358) U tablici 12. sažimaju se neto prihodi zračne luke La Rochelle u razdoblju 2002.–2012. i njezina sposobnost samofinanciranja, koja predstavlja zbroj neto prihoda i negotovinskih izdataka (uglavnom sredstva za amortizaciju te rezervacije za rizik i troškove). Sposobnost samofinanciranja sastoji se od iznosa ostvarenih djelatnošću poduzetnika koji su dostupni za financiranje ulaganja, radnog kapitala poduzetnika, povrata zajmova, štednje i dividenda plaćenih dioničarima.

⁽⁸⁰⁾ Odluka Komisije od 16. svibnja 2006. o državnoj potpori N 21/2006, Ujedinjena Kraljevina – zračna luka grada Derry (SL C 272, 9.11.2006., str. 13.), uvodne izjave 57. i 58.

⁽⁸¹⁾ Odluka Komisije od 27. travnja 2010. o državnoj potpori N 41/2010, Latvija – državna potpora povezana s ulaganjima u infrastrukturu zračne luke Riga (SL C 143, 2.6.2010., str. 22.), uvodne izjave 35.–37.

Tablica 12.

Neto prihodi i sposobnost samofinanciranja zračne luke La Rochelle

(u tisućama EUR)

Godina	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Prihodi	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Rashodi	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Neto prihodi	- 175	- 75	19	- 334	- 738	- 559	- 728	- 771	- 197	- 491	- 496
Sposobnost samofinanciranja	5	228	- 84	5	298	- 195	- 259	- 679	46	- 2	- 30

Izvor: francuska tijela

(359) Iz tablice je vidljivo da je zračna luka akumulirala gubitke od 2002. do 2012. Osim toga, sposobnost samofinanciranja zračne luke u tom se razdoblju kretala od 298 000 EUR do -679 000 EUR godišnje. Sposobnost samofinanciranja zračne luke iznosila je samo -84 000 EUR 2004., odnosno 5 000 EUR 2005., u godinama u kojima su isplaćena gotovo sva bespovratna sredstva za ulaganja, što je vrlo malo u usporedbi s troškovima ulaganja (ukupni trošak ulaganja 2004. i 2005.: 5 830 000 EUR) ⁽⁸²⁾. Sredstva ostvarena djelatnošću zračne luke stoga nisu bila ni približno dovoljna za bilo kakav značajan doprinos financiranju tih ulaganja.

(360) Dostupni podaci pokazuju da je 2004. ostvaren financijski rezultat od 19 000 EUR, a 2005. rezultat od -334 000 EUR, i to u godinama u kojima su isplaćena gotovo sva bespovratna sredstva za ulaganja. Ti se podaci moraju usporediti s neto prihodima zračne luke nakon dodjele bespovratnih sredstava, odnosno s iznosom od -738 000 EUR za 2006. i -559 000 EUR za 2007. Stoga bi se financiranjem svih ili čak znatnog dijela predmetnih ulaganja vlastitim sredstvima zračne luke iznimno povećali njezini gubici, koji su već bili znatni.

(361) Nadalje, uzevši u obzir činjenicu da su gubici bili dugoročni, malo je vjerojatno da bi komora CCI bila sposobna financirati znatan dio predmetnih ulaganja povećanjem svojeg duga, koji je 2005. iznosio oko 226 000 EUR, a 2006. oko 341 000 EUR ⁽⁸³⁾.

(362) Stoga su bespovratna sredstva za ulaganja bila nužna za provedbu ulaganja koja su njima bila financirana. Drugim riječima, imala su učinak poticaja jer komora CCI ne bi provela ta ulaganja bez takvih bespovratnih sredstava. Nadalje, ona su u skladu s načelom proporcionalnosti jer komora CCI ne bi mogla znatno povećati svoj doprinos financiranju tih ulaganja.

(h) Zaključak o spojivosti potpora za ulaganje

(363) Zbog razloga objašnjenih u ovom odjeljku Komisija smatra da bespovratna sredstva za ulaganja za razdoblje 2001.–2005. predstavljaju potpore spojive s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU.

(364) Taj se zaključak temelji na kriterijima iz Smjernica iz 2005. svojstvenima za potpore za ulaganje u korist zračnih luka. Zaključkom se ne dovode u pitanje ocjene eventualnih budućih potpora za ulaganje u korist zračne luke La Rochelle koje bi Komisija ubuduće mogla provesti na temelju Smjernica iz 2014.

⁽⁸²⁾ Tablica koju su francuska tijela dostavila 14. studenoga 2017. kao odgovor na 9. pitanje.

⁽⁸³⁾ Prilog 6. dodatnom konačnom odgovoru komore CC od 14. studenoga 2017. (poslovni plan za razdoblje 2001.–2014., stavka o zaduženjima i drugim financijskim obvezama).

7.1.3.2. Spojivost operativnih potpora

- (365) Kako je prethodno pojašnjeno, Francuska je počinila očitu pogrešku u ocjeni kad je tvrdila da je rukovođenje zračnom lukom La Rochelle u cjelini predstavljalo uslugu od općega gospodarskog interesa. Konkretno, djelatnost upravitelja zračne luke La Rochelle, koja je obuhvaćala prihvata komercijalnih putničkih letova u toj zračnoj luci, ne može se smatrati stvarnom uslugom od općega gospodarskog interesa. Razne mjere financijske potpore obuhvaćene ovom istragom, u mjeri u kojoj se njima nastojalo financirati cjelokupno upravljanje djelatnošću zračne luke, ne mogu se smatrati naknadom za pružanje javne usluge dodijeljenom u svrhu rukovođenja stvarnom uslugom od općega gospodarskog interesa.
- (366) Nadalje, kako je prethodno navedeno, nijedna mjera financijske potpore obuhvaćena ovom istragom nije proizašla iz mehanizma financijske naknade čiji su parametri unaprijed utvrđeni na objektivan i transparentan način, s pripadajućim parametrima za praćenje i preispitivanje naknade te načinima izbjegavanja i povrata eventualnih prekomjernih naknada. Stoga predmetne mjere ne ispunjavaju kumulativne uvjete utvrđene okvirom Europske unije za državne potpore u obliku naknade za pružanje javne usluge ⁽⁸⁴⁾, koji je na ovaj predmet primjenjiv *ratione temporis*.
- (367) Prema tome, te mjere ne mogu se proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a.
- (368) Komisija će analizirati mjere koje su predmet ovog ispitivanja s obzirom na različite kriterije iz članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.
- (369) Predmetne mjere odnose se na financiranje povezano s upravljanjem zračnom lukom: povratni predujmovi s nultom stopom kamate, umanjenje iznosa faktura za usluge koje je opći odjel komore CCI pružao zračnoj luci La Rochelle u razdoblju od 2001. do 2005. i subvencije koje je komora CCI primila od lokalnih tijela kao doprinos mjerama promidžbe zračne luke La Rochelle.
- (370) Te mjere predstavljaju operativne potpore u mjeri u kojoj su bile namijenjene financiranju upravljanja zračnom lukom La Rochelle, a ne posebnim ulaganjima unutar zračne luke. Te operativne potpore dodijeljene su nezakonito prije 4. travnja 2014., kad su se počele primjenjivati Smjernice iz 2014., u kojima je Komisija navela da će načela navedena u njima primijeniti na sve predmete u tijeku povezane s operativnim potporama zračnim lukama, čak i ako su te potpore dodijeljene prije 4. travnja 2014. ⁽⁸⁵⁾.
- (371) U skladu sa Smjernicama iz 2014. operativne potpore dodijeljene zračnim lukama prije 4. travnja 2014. mogu se proglasiti potpuno usklađenima do pune mjere nepokrivenih operativnih troškova ako su ispunjeni uvjeti iz odjeljka 5.1.2. ⁽⁸⁶⁾ Uvjeti iz odjeljka 5.1.2. Smjernica iz 2014. analiziraju se u nastavku.

— Potporama se olakšava razvoj gospodarske djelatnosti

- (372) Povratnim predujmovima i umanjenjem iznosa faktura financirao se operativni manjak zračne luke La Rochelle, čime joj je omogućeno da nastavi s radom. Svrha subvencija lokalnih tijela kojima se nastojalo doprinijeti mjerama promidžbe zračne luke La Rochelle bila je financiranje promidžbenih mjera radi razvoja djelatnosti zračne luke.
- (373) Kako je već objašnjeno u uvodnim izjavama 329. i 332., djelatnost zračne luke La Rochelle pozitivno je utjecala na gospodarski razvoj regije oko grada La Rochellea, posebno turističkog sektora.
- (374) U Smjernicama iz 2014. Komisija je potvrdila da je lokalni gospodarski razvoj cilj od zajedničkog interesa kojim bi se mogla opravdati dodjela operativnih potpora u korist zračne luke prije 4. travnja 2014. ako su ispunjeni određeni uvjeti.
- (375) Djelatnost zračne luke La Rochelle nepobitno je dovela do velikog priljeva turista u regiju oko grada La Rochellea i pozitivno je utjecala na nju i na lokalno gospodarstvo.

⁽⁸⁴⁾ Komunikacija Komisije – Okvir Europske unije za državne potpore u obliku naknade za pružanje javne usluge (2011.) (SL C 8, 11.1.2012., str. 15.).

⁽⁸⁵⁾ Točka 172. Smjernica iz 2014.

⁽⁸⁶⁾ Točka 137. Smjernica iz 2014.

- (376) Taj je pozitivan utjecaj ocijenjen u memorandumu komore CCI iz 2008. o strategiji kontroliranog rasta. U njemu se navodi da se gospodarski doprinos zračne luke toj aglomeraciji očituje u potrošnji putnika koji putuju niskotarifnim zračnim prijevoznicima na lokalnom tržištu za vrijeme njihova boravka (33 milijuna EUR 2007.) i u broju radnih mjesta u zračnoj luci (167 radnih mjesta 2008.).
- (377) Izvješće o zračnom prometu i razvoju turizma društva ODIT France iz 2008. sadržavao je omjer na temelju kojeg je bilo moguće procijeniti ukupan gospodarski doprinos zračne luke La Rochelle lokalnom gospodarstvu na 100 milijuna EUR u 2008. Osim toga, 2008. zabilježeno je 167 radnih mjesta u zračnoj luci.
- (378) Nadalje, u godišnjim istraživanjima koja su se provodila od 2006. do 2014. izračunana je potrošnja po putniku i ukupna potrošnja, a rezultati su navedeni u tablici u nastavku.

Tablica 13.

Potrošnja po putniku i ukupna potrošnja u regiji oko grada La Rochellea

(u EUR)

Godina	Potrošnja po putniku	Ukupna potrošnja
2006.	336	17,8 milijuna
2007.	471	33 milijuna
2008.	367	27,4 milijuna
2009.	nije procijenjeno	nije procijenjeno
2010.	532,58	30 milijuna
2011.	548,97	35 milijuna
2012.	558,62	37 milijuna
2013.	482,80	27,4 milijuna
2014.	578,44	33 milijuna

Izvor: francuska tijela

- (379) Iz tablice 13. vidljivo je da se gospodarski doprinos zračne luke regiji oko grada La Rochellea povećao u razdoblju od 2006. do 2014., a potrošnja po putniku povećala se s 336 EUR 2006. na 578,44 EUR 2014.
- (380) U skladu sa Smjernicama iz 2014., ako je zračna luka smještena u istom prihvatnom području kao i neka druga zračna luka s viškom kapaciteta, u poslovnom planu utemeljenom na razumnim predviđanjima putničkog i teretnog prometa mora se identificirati vjerojatan učinak drugih zračnih luka u istom prihvatnom području na promet ⁽⁸⁷⁾. Zračna luka La Rochelle ne natječe se s nekom drugom zračnom lukom s istim poslovnim modelom na svojem prihvatnom području. Zračne luke Niort i Rochefort usmjerene su na druge segmente tržišta i stoga su međusobno samo nesavršene zamjene (vidjeti uvodne izjave 308. i 309.). Zračna luka Angoulême ne nalazi se na prihvatnom području zračne luke La Rochelle. Stoga se može zaključiti da se vjerojatni učinak prometa zračne luke La Rochelle na obližnje zračne luke uzeo u obzir i da je isključena mogućnost znatnog učinka.

- (381) Komisija stoga smatra da su operativne potpore dodijeljene zračnoj luci La Rochelle doprinijele gospodarskom razvoju i povezanosti regije oko grada La Rochellea.

⁽⁸⁷⁾ Točka 114. Smjernica iz 2014.

(b) Potreba za intervencijom države i prikladnost potpora kao instrumenta politike

- (382) Operativne potpore bile su nužne za financijsko održivo poslovanje zračne luke La Rochelle i nastavak njezina rada. Sa stajališta proračuna predmetne potpore bile su nužne jer poslovanje zračne luke nije bilo financijski održivo i stvorilo je gotovinski deficit. Zračna luka zbog svojih rezultata ne bi mogla osigurati više financiranja vlastitim sredstvima.
- (383) Nadalje, U Smjernicama iz 2014. navodi se da „u sadašnjim tržišnim okolnostima male zračne luke mogu imati poteškoće pri osiguravanju financijskih sredstava za svoje operacije bez javnog financiranja”⁽⁸⁸⁾. Konkretno se navodi da zračne luke s godišnjim prometom do 700 000 putnika možda neće moći pokriti znatan dio svojih operativnih troškova. Zračna luka La Rochelle jedna je od manjih zračnih luka jer se ne očekuje da će broj putnika kroz tu zračnu luku prijeći brojku od 300 000 prije 2020. i jer nije prešao brojku od 200 000 prije 2007.
- (384) U skladu sa Smjernicama iz 2014. trebalo bi ispitati jesu li se mogli upotrijebiti drugi instrumenti politike ili potpora te bi li u manjoj mjeri narušili tržišno natjecanje⁽⁸⁹⁾. Kako je već istaknuto, svake godine u razdoblju od 2002. do 2012. (osim 2004.) zračna luka zabilježila je vrlo velik operativni manjak. U svrhu nastavka poslovanja i osiguravanja potrebne likvidnosti za rad zračne luke u tom je kontekstu bilo teško predvidjeti druge instrumente osim bespovratnih subvencija za upravljanje, poput subvencija za marketinške mjere i umanjenja iznosa faktura te povratnih predujmova bez točnog roka povrata i bez kamata.
- (385) Stoga su operativne potpore zračnoj luci La Rochelle bile nužne i prikladne.

(c) Učinak poticaja i proporcionalnost potpora

- (386) U skladu sa Smjernicama iz 2014. trebalo bi provjeriti bi li u nedostatku operativnih potpora razina gospodarske djelatnosti zračne luke bila znatno smanjena te jesu li potpore bile ograničene na minimum nužan za ostvarenje djelatnosti za koju se potpora odobrava⁽⁹⁰⁾.
- (387) S obzirom na to da poslovanje zračne luke La Rochelle nije bilo financijski održivo, da nije primila mjere financijske potpore kojima je financirala svoje operativne troškove, njezina gospodarska djelatnost bila bi znatno smanjena radi uravnoteženja njezinih financija ili bi čak bila potpuno obustavljena. Prema tome, potpore su imale učinak poticaja u smislu točke 124. Smjernica iz 2014.
- (388) Nadalje, iz tablice 12. proizlazi da su razne subvencije za upravljanje bile ograničene na iznose nužne za osiguravanje financijske održivosti zračne luke i ništa više. Osim 2004., kad je zračna luka zabilježila računovodstveni višak (19 000 EUR), u svim ostalim godinama zabilježen je manjak, koji ukazuje na to da operativne potpore dodijeljene zračnoj luci nikad nisu premašile iznose nužne za uravnoteženje računovodstvenog računa dobiti i gubitka.
- (389) Kad je riječ o posebnom slučaju povratnih predujmova koje je dodijelio opći odjel komore CCI, oni proizlaze iz obveze donošenja uravnoteženog proračuna zračne luke koju komora CCI ima na temelju ugovora o koncesiji. Iznos predujmova svake se godine određivao u trenutku izrade proračuna i u svrhu njegova uravnoteženja. Izrada proračuna zračnih luka kojima upravljaju trgovačke i industrijske komore propisana je strogim postupcima kojima se osigurava da javni doprinosi namijenjeni uravnoteženju proračuna budu ograničeni na nužni minimum.
- (390) Komisija stoga smatra da su razne subvencije za upravljanje dodijeljene odjelu komore CCI za zračne luke bile ograničene na minimum.

(d) Ocjena narušavanja tržišnog natjecanja i učinka na trgovinu

- (391) U skladu sa Smjernicama iz 2014., pri ocjenjivanju spojivosti operativnih potpora dodijeljenih prije 4. travnja 2014. Komisija uzima u obzir narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Točka 117. Smjernica iz 2014.

⁽⁸⁹⁾ Točka 120. Smjernica iz 2014.

⁽⁹⁰⁾ Točke 124. i 125. Smjernica iz 2014.

⁽⁹¹⁾ Točke 131. i 137. Smjernica iz 2014.

- (392) Potpore dodijeljene određenoj zračnoj luci Unije potencijalno mogu negativno utjecati na sve ostale zračne luke Unije. Sve zračne luke Unije međusobno se natječu kako bi privukle zračne prijevoznike u okviru unutarnjeg tržišta zračnog prijevoza. Kad je riječ o operativnim potporama koje zračnim lukama omogućuju da ostanu gospodarski održive, intenzitet tog općeg učinka na druge zračne luke ovisi o obujmu djelatnosti zračne luke koja je primila potporu, koji može biti izražen brojem putnika, linija i letova.
- (393) U tom pogledu trebalo bi napomenuti da je zračna luka La Rochelle za vrijeme razmatranog razdoblja (2001.–2012.) ostala mala zračna luka. Zračna luka La Rochelle jedna je od manjih zračnih luka jer se ne očekuje da će godišnji broj putnika kroz tu zračnu luku prijeći brojku od 300 000 prije 2020. i jer nije prešao brojku od 200 000 prije 2007. Tako je obujam djelatnosti zračne luke La Rochelle ostao mali. Stoga je opći učinak koji su potpore dodijeljene toj zračnoj luci imale na sve ostale zračne luke ostao relativno ograničen.
- (394) Ipak, učinci koji operativne potpore dodijeljene određenoj zračnoj luci imaju na drugu zračnu luku tim su veći što su te dvije zračne luke bliže. Konkretno, kad se jedna zračna luka nalazi unutar prihvatnog područja druge zračne luke, one se međusobno izrazito natječu u privlačenju zračnih prijevoznika koji žele opsluživati regiju u kojoj se te zračne luke nalaze. Osim toga, kad postoje linije s polaskom iz obiju zračnih luka prema istom odredištu, te se dvije zračne luke natječu u privlačenju putnika koji žele otputovati do tog odredišta, a za taj put mogu birati između dviju zračnih luka.
- (395) Zračna luka Angoulême ne nalazi u istom prihvatnom području kao zračna luka La Rochelle (vidjeti uvodne izjave od 305. do 307.).
- (396) Kad je riječ o zračnim lukama Niort i Rochefort, Komisija smatra da se predmetnim subvencijama dodijeljenima zračnoj luci La Rochelle ne narušava tržišno natjecanje s tim zračnim lukama zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama 308. i 309.
- (397) Stoga su predmetne operativne potpore imale ograničen učinak na zračne luke koje se nalaze u blizini zračne luke La Rochelle.
- (398) Uzimajući u obzir sve ukupne pozitivne i negativne učinke predmetnih potpora, Komisija smatra da te potpore nisu utjecale na trgovinu u mjeri protivnoj zajedničkom interesu.
- (399) S obzirom na prethodno iznesene informacije koje se odnose na učinak predmetnih potpora na tržišno natjecanje i trgovinu te s obzirom na važan doprinos tih potpora gospodarskom razvoju područja na kojem se nalazi zračna luka La Rochelle, osobito zbog njezina pogodnog utjecaja na lokalni turizam i poslovanje u toj regiji, Komisija smatra da predmetne potpore nisu utjecale na tržišno natjecanje i trgovinu u mjeri protivnoj zajedničkom interesu.

(e) Zaključak o spojivosti operativnih potpora

- (400) S obzirom na prethodno navedeno povratni predujmovi, jednokratne subvencije za upravljanje, umanjenje iznosa faktura za usluge koje je opći odjel komore CCI pružao zračnoj luci La Rochelle u razdoblju od 2001. do 2005. i subvencije za promidžbene mjere predstavljaju potpore spojive s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.
- (401) Taj se zaključak temelji na posebnim kriterijima utvrđenim u Smjernicama iz 2014. za ocjenjivanje spojivosti operativnih potpora dodijeljenih zračnim lukama prije 4. travnja 2014. Zaključkom se ne dovode u pitanje ocjene eventualnih budućih potpora u korist zračne luke La Rochelle koje bi Komisija ubuduće mogla provesti na temelju pravila utvrđenih u Smjernicama iz 2014. za potpore dodijeljene nakon 4. travnja 2014.

7.2. Mjere u korist zračnih prijevoznika

7.2.1. Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a

- (402) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama.

(403) Ocjenom mjere kao državne potpore pretpostavlja se da su ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti, odnosno:

- korisnik je poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, što podrazumijeva da obavlja gospodarsku djelatnost,
- predmetna se mjera financira iz državnih sredstava i pripisiva je državi,
- mjerom je dodijeljena selektivna prednost njezinu korisniku ili korisnicima,
- predmetna mjera narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje i može utjecati na trgovinu među državama članicama.

7.2.1.1. Pojam poduzetnika

(404) Kako bi se utvrdilo predstavljaju li mjere koje se ocjenjuju državne potpore, treba utvrditi jesu li njihovi korisnici, društva Ryanair/AMS i Jet2, poduzetnici u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Ne može se osporiti da su ta dva društva subjekti koji rade na pružanju usluga zračnog prijevoza i oglašavanja. U tom smislu, obavljaju gospodarske djelatnosti.

7.2.1.2. Državna sredstva i pripisivost državi

(405) Razni ugovori koji su predmet formalnog istražnog postupka sklopljeni su između zračnih prijevoznika s jedne strane i komore CCI s druge strane.

(406) Komisija najprije napominje da za ocjenjivanje pripisivosti predmetnih mjera (odnosno javnih sredstava dodijeljenih na temelju tih ugovora) državi nije važno razlikovati komoru CCI u cjelini od općeg odjela komore CCI i odjela komore CCI za zračne luke. Naime, odjel komore CCI za zračne luke nema različitu pravnu osobnost od komore CCI te je navedene ugovore sklopio predsjednik komore CCI ili su bili sklopljeni pod njegovim nadzorom. Odjel komore CCI za zračne luke nije zaseban subjekt koji ima mogućnost samostalnog odlučivanja, osim kad je riječ o svakodnevnom upravljanju zračnom lukom. Iz toga slijedi da se postupanje odjela komore CCI za zračne luke i komore CCI u cjelini mora ocijeniti zajedno kad je riječ o njihovim odnosima sa zračnim prijevoznicima i društvima kćerima zračnih prijevoznika u svrhu primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu. Komisija napominje da je taj pristup već primijenjen u njezinoj praksi donošenja odluka ⁽⁹²⁾.

(407) Kako je već utvrđeno u odjeljku 7.1.1.2., komora CCI javno je tijelo čija se sva sredstva moraju smatrati državnim sredstvima, a sve njezine odluke pripisive su državi u smislu sudske prakse o državnim potporama.

(408) Komora CCI i društvo Ryanair u primjedbama tvrde da se ugovori koje je komora CCI sklopila sa zračnim prijevoznicima ne mogu smatrati pripisivima državi.

(409) Društvo Ryanair i komora CCI prije svega osporavaju pripisivost raznih predmetnih mjera državi i tvrde da država nema utjecaja na odluke trgovačkih i industrijskih komora te vrši samo nadzornu ulogu. Društvo Ryanair i komora CCI argument temelje na činjenici da komore CCI nisu funkcionalno integrirane u državne strukture jer su svi članovi upravljačkih tijela trgovačkih i industrijskih komora trgovci ili rukovoditelji trgovačkih društava, pri čemu nijedan položaj u komorama nije rezerviran za predstavnika države. Društvo Ryanair ujedno upućuje na mišljenje Državnog vijeća koje ukazuje na to da su trgovačke i industrijske komore neovisne o državi. Prema tom mišljenju činjenica da su trgovačke i industrijske komore „povezane s državom, s obzirom na to da sva javna tijela moraju biti tehnički povezana s pravnom osobom, ne podrazumijeva da su podređene državi”.

(410) Suprotno onomu što društvo Ryanair i komora CCI tvrde u primjedbama, u tom je pogledu nevažno što trgovačkim i industrijskim komorama upravljaju osobe koje su izabrali trgovci i vodeće osobe u trgovačkim društvima i što nijedan položaj nije rezerviran za predstavnika države. Naime, trgovačke i industrijske komore u tom su pogledu nalik regionalnim i lokalnim tijelima kojima upravljaju lokalni izabrani dužnosnici neovisni o državi (u užem smislu), a ne javni službenici koje su imenovala druga javna tijela. Nadalje, i nacionalni parlamenti sastoje se od izabраниh zastupnika. Međutim, parlamenti predstavljaju jedno od temeljnih javnih tijela demokratske države.

⁽⁹²⁾ Odluka Komisije o zračnoj luci Nîmes, citirana u bilješci 12., uvodna izjava 306.

- (411) Jednako tako, razina utjecaja ili kontrole države (u užem smislu) nad djelatnostima trgovačkih i industrijskih komora također je potpuno nevažna jer su one same javna tijela. Situacija trgovačkih i industrijskih komora razlikuje se od situacije javnih poduzetnika za koje je Sud u presudi u predmetu *Stardust Marine* ⁽⁹³⁾ pojasnio kriterije za utvrđivanje pripisivosti državi. Naime, ako je mjeru poduzeo javni poduzetnik čiji je glavni cilj provesti gospodarsku djelatnost, potrebno je utvrditi jesu li javna tijela koja kontroliraju tog poduzetnika, na primjer zbog udjela u kapitalu koji imaju u tom poduzetniku, sudjelovala u donošenju predmetne mjere. Situacija trgovačke i industrijske komore razlikuje se jer je taj subjekt dio javne uprave ili „posredničko tijelo države” te je stoga javno tijelo osnovano zakonom u svrhu ispunjenja općih interesa. Prema tome, kako bi se utvrdilo je li odluka trgovačke i industrijske komore pripisiva državi (u širem smislu sudske prakse o državnim potporama), nije potrebno utvrditi je li neko drugo javno tijelo (na primjer, država u užem smislu ili lokalno tijelo) sudjelovalo u donošenju predmetne odluke. Zapravo, takvom je odlukom nužno ispunjen uvjet pripisivosti.
- (412) Taj je pristup Komisija već primijenila u svojoj praksi donošenja odluka i potvrđen je u sudskoj praksi. Stoga je Komisija u pogledu Trgovačke i industrijske komore Var tvrdila sljedeće: „s obzirom na svoj status javnog tijela uređenog francuskim pravom ona svoju djelatnost obavlja na određenom zemljopisnom području, njome upravljaju izabrani članovi te ona raspolaže poreznim sredstvima koje prima od poduzetnika upisanih u registar trgovačkih društava zbog čega pripada kategoriji ‘javnih tijela’ u smislu Direktive Komisije 2000/52/EZ. Stoga nije potrebno utvrditi pripisivost mjere državi u smislu sudske prakse *Stardust Marine*.” ⁽⁹⁴⁾ Opći sud podržao je taj pristup u novijim presudama o potporama koje su zračnim prijevoznicima dodijelile komora CCI Nîmes i komora CCI Pau: „Komisija je pravilno mogla smatrati, [...], na temelju svih tih činjenica, da se komore CCI, kao što je CCIPB, moraju smatrati javnim tijelima čije se sve odluke, kao i odluke središnje državne uprave ili lokalnih tijela, moraju nužno smatrati pripisivima državi.” ⁽⁹⁵⁾ Ta analiza vrijedi i za komoru CCI u ovom predmetu.
- (413) Komora CCI također smatra da djelatnost iz ovog predmeta, odnosno upravljanje zračnom lukom La Rochelle, predstavlja gospodarsku djelatnost koja se obavlja u uobičajenim uvjetima tržišnog natjecanja s privatnim gospodarskim subjektima. Međutim, taj je argument bespredmetan jer ništa ne sprečava državno tijelo ⁽⁹⁶⁾, poput trgovačke i industrijske komore ⁽⁹⁷⁾, da obavlja gospodarsku djelatnost. Nadalje, kako je navedeno u odjeljku 7.1.1.2., razlog postojanja i prvi cilj trgovačkih i industrijskih komora jesu zadaće od općeg interesa koje su im povjerene zakonom. Industrijske i trgovačke djelatnosti trgovačkih i industrijskih komora stoga su sporedne u odnosu na njihove zadaće od općeg interesa te je njihova svrha doprinijeti izvršenju tih zadaća.
- (414) Argumenti komore CCI i društva Ryanair nisu relevantni zbog svih navedenih razloga, a razni ugovori koje je komora CCI sklopila i koji su obuhvaćeni ovom istragom moraju se smatrati pripisivima državi i mora se smatrati da su za njih upotrijebljena državna sredstva.
- (415) Na temelju svega navedenog Komisija smatra da su za sklapanje tih ugovora upotrijebljena državna sredstva u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a i da su odluke o sklapanju tih ugovora pripisive državi.

7.2.1.3. Selektivna prednost u korist društava Buzz i easyJet

- (416) Kad je riječ o društvu Buzz, kako je navedeno u odjeljku 3.2.2.3., Francuska je razjasnila da društvu Buzz nisu izvršene uplate za marketinške usluge jer se promidžbene mjere i rashodi za komunikaciju povezani s društvom Buzz navedeni u izvješću CRC-a zapravo odnose na komunikacijske aktivnosti koje su se provodile na temelju ugovora sklopljenog s društvom Maison de la France, a ne s društvom Buzz. Nadalje, te promidžbene mjere nisu bile povezane s društvom Buzz. Stoga su u formalnom istražnom postupku otklonjene sumnje Komisije o postojanju potencijalnih potpora dodijeljenih društvu Buzz.

⁽⁹³⁾ Presuda od 16. svibnja 2002., *Francuska protiv Komisije*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, točka 52.

⁽⁹⁴⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 22. lipnja 2006. u predmetu o državnim potporama N 563/2005 – Francuska – Potpora društvu Ryanair za zračnu liniju Toulon – London (SL C 204, 26.8.2006., str. 4.), uvodna izjava 16.

⁽⁹⁵⁾ Vidjeti presuda u predmetu *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-53/16, citiranu u bilješki 53., točke 85.–89. Vidjeti presudu u predmetu *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-165/15, citiranu u bilješki 53., točka 101.

⁽⁹⁶⁾ Vidjeti presudu Suda od 23. travnja 1991., *Höfner i Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, točka 21.

⁽⁹⁷⁾ Vidjeti presuda u predmetu *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-53/16, citiranu u bilješki 53., točke 90.–91.

- (417) Kad je riječ o društvu easyJet, kako je navedeno u odjeljku 3.2.2.4., Francuska je razjasnila da, protivno informacijama iz izvješća CRC-a, društvo easyJet nije primilo sredstva za marketinške usluge ili usluge oglašavanja. Stoga su u formalnom istražnom postupku otklonjene sumnje Komisije o postojanju potencijalnih potpora dodijeljenih društvu easyJet.

7.2.1.4. Selektivna prednost u korist društava Flybe i Aer Arann dodijeljena ugovorima sklopljenima s komorom CCI u razdoblju obuhvaćenom istragom

- (418) Ugovorima potpisanim sa zračnim prijevoznicima Flybe i Aer Arann uvedeni su veliki popusti na naknade kojima se tim zračnim prijevoznicima daje prednost.
- (419) Ugovori su sklopljeni u kontekstu uvjeta utvrđenih u odluci komore CCI o naknadama od 27. ožujka 2008. kojom je predviđen sustav regresivnih popusta na naknade zračne luke ograničen na tri godine za uvođenje novih linija ili nastavak prometovanja postojećih linija tijekom zimske sezone reda letenja.
- (420) Pokazalo se da se taj program popusta primjenjivao na svakog zračnog prijevoznika koji je obavljao ili želio obavljati letove iz zračne luke La Rochelle i koji je ispunio uvjete utvrđene u odluci o naknadama od 27. ožujka 2008. Bilo koji zračni prijevoznik mogao je ostvariti taj popust za uvođenje novih linija ili nastavak prometovanja postojećih linija tijekom zimske sezone reda letenja. Nadalje, ništa ne ukazuje na to da je tim uvjetima pogodnost popusta bila ograničena na određene zračne prijevoznike.
- (421) S obzirom na to da je program popusta osmišljen i primijenjen na nediskriminirajući način, prednost dodijeljena društvima Flybe i Aer Arann nije selektivna ⁽⁹⁸⁾. Zbog toga program popusta primijenjen na društva Flybe i Aer Arann ne čini potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a jer nije ispunjen uvjet selektivnosti.

7.2.1.5. Postojanje prednosti u korist društava Ryanair/AMS i Jet2 u ugovorima sklopljenima s komorom CCI u razdoblju obuhvaćenom istragom

- (422) Kad je riječ o oslobođenju društva Ryanair od plaćanja naknade za osvjetljenje uzletno-sletne staze, u formalnom istražnom postupku jasno je utvrđeno da je razlog za oslobođenje činjenica da je društvo Ryanair obavljalo letove tijekom dana i da mu stoga nije bilo potrebno osvjetljenje. Stoga se tim oslobođenjem društvu Ryanair ne dodjeljuje gospodarska prednost.
- (423) Kad je riječ o zemaljskim uslugama predviđenima uzastopnim ugovorima sklopljenima s društvom Ryanair, posebno ugovorom br. 1, u formalnom istražnom postupku otklonjene su sumnje Komisije o stvarnom postojanju tih usluga. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 72., komora CCI postupala je samo kao posrednik između društva Ryanair i društva Atlantica (pružatelja zemaljskih usluga), a u ugovoru br. 1 samo je navedena cijena koju je odredilo društvo Atlantica. Stoga se zemaljskim uslugama predviđenima uzastopnim ugovorima sklopljenima s društvom Ryanair tom društvu ne dodjeljuje gospodarska prednost.
- (424) Kad je riječ o ostalim mjerama, kako bi se utvrdilo dodjeljuje li se sklopljenim ugovorima prednost u korist predmetnih zračnih prijevoznika, Komisija bi u načelu trebala ispitati bi li u sličnim okolnostima upravitelj zračne luke koji obavlja djelatnost u uobičajenim uvjetima tržišnog gospodarstva sklopio komercijalne ugovore koji su slični ili istovjetni ugovorima koje je sklopila komora CCI.
- (425) U svrhu ocjenjivanja predmetnih ugovora trebalo bi napomenuti da i postojanje i iznos potpore u tim ugovorima treba ocijeniti s obzirom na situaciju u vrijeme njihova potpisivanja ⁽⁹⁹⁾. Stoga se sklopljeni ugovori moraju ocijeniti u odnosu na svako predmetno razdoblje, odnosno s obzirom na vrijeme njihova potpisivanja, kako bi se utvrdilo je li upravitelj zračne luke postupao kao razborit ulagatelj u tržišnom gospodarstvu koji se vodi izgledima za profitabilnost ⁽¹⁰⁰⁾.

⁽⁹⁸⁾ Vidjeti, među ostalim, presudu Suda od 21. prosinca 2016., *Komisija protiv Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, točke 40.–67.

⁽⁹⁹⁾ Vidjeti presudu u predmetu *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-165/15, citiranu u bilješci 94., točke 71.–72.

⁽¹⁰⁰⁾ Vidjeti presudu u predmetu *Alfa Romeo* citiranu u bilješci 30., točka 20. i presudu u predmetu *Alitalia* protiv *Komisije* citiranu u bilješci 30., točka 84.

(426) Komisija će prvo ispitati razna metodološka razmatranja povezana s metodom upotrijebljenom za primjenu testa razboritog subjekta s jedne strane i s metodom upotrijebljenom za rekonstrukciju poslovnih planova s druge strane, a zatim će analizirati razne mjere o kojima je ovdje riječ.

(a) Metodološka razmatranja povezana s metodom upotrijebljenom za primjenu testa razboritog subjekta

(427) Kako bi se utvrdila metoda upotrijebljena za primjenu testa razboritog subjekta, trebalo bi ispitati sljedeća metodološka pitanja:

- 1) bi li ugovore o marketinškim uslugama i ugovore o uslugama zračne luke trebalo analizirati zajedno ili odvojeno;
- 2) za potrebe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, koliko je za analizu inkrementalne profitabilnosti prikladna usporedna analiza uvjeta iz ugovorâ o uslugama zračne luke ispitanih u formalnom istražnom postupku i naknada zračne luke naplaćenih u drugim zračnim lukama;
- 3) koje je koristi hipotetski subjekt u tržišnom gospodarstvu mogao uzeti u obzir pri potpisivanju ugovorâ o marketinškim uslugama;
- 4) koji bi vremenski okvir subjekt u tržišnom gospodarstvu odabrao za ocjenu prednosti potpisivanja ugovora o uslugama zračne luke i/ili ugovora o marketinškim uslugama?

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

(428) Komisija za primjenu testa razboritog ulagatelja u tržišnom gospodarstvu mora utvrditi bi li ugovore o marketinškim uslugama i ugovore o uslugama zračne luke između komore CCI i društava Ryanair i AMS, navedene u tablici 9., trebalo analizirati zajedno ⁽¹⁰¹⁾.

(429) Francuska je navela da se slaže ⁽¹⁰²⁾ s pristupom koji je primijenjen u odluci o pokretanju postupka prema kojem se ugovori o uslugama zračne luke i ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni zajedno i analiziraju zajedno.

(430) Međutim, društvo Ryanair osporava taj pristup jer smatra da bi ugovore o marketinškim uslugama sklopljene s društvom AMS trebalo analizirati odvojeno od ugovora o uslugama zračne luke sklopljenih s društvom Ryanair. Društvo AMS također smatra da ugovori koje je potpisalo s komorom CCI imaju svojstven komercijalni interes koji se razlikuje od interesa ugovora o uslugama zračne luke.

(431) Stoga valja ispitati imaju li, kao što to tvrdi društvo Ryanair, ugovori o marketinškim uslugama interes koji se razlikuje od interesa ugovora o uslugama zračne luke. Kako bi se odgovorilo na to pitanje, prvo je potrebno odgovoriti na sljedeća pitanja:

- bi li društvo Ryanair i njegovo društvo kći AMS trebalo razmatrati zajedno ili odvojeno radi utvrđivanja postoji li gospodarska prednost,
- koju je zadaću obavljala komora CCI kad je kupila marketinške usluge,
- postoji li neodvojiva veza između ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama?

Zajednička ili odvojena analiza društava Ryanair i AMS radi utvrđivanja postoji li gospodarska prednost

(432) Kad je riječ o ugovorima koje su sklopili komora CCI s jedne strane i društva Ryanair i AMS s druge strane, Komisija mora prvo utvrditi bi li radi utvrđivanja potencijalne gospodarske prednosti u njihovu korist društvo Ryanair i njegovo društvo kći AMS trebalo razmatrati zajedno ili odvojeno u vrijeme potpisivanja ugovora.

⁽¹⁰¹⁾ Trebalo bi napomenuti da pitanje zajedničke ocjene ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama nije primjenjivo na društvo Jet2. Odjel komore CCI za zračne luke sklopio je s društvom Jet2 samostalni ugovor koji je sadržavao odredbe o uslugama zračne luke i plaćanju doprinosa za marketing.

⁽¹⁰²⁾ Odgovor Francuske od 13. travnja 2012., točka 253.

- (433) Komisija najprije napominje da je u vrijeme potpisivanja ugovora društvo AMS bilo društvo kći u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair, njegovi su rukovoditelji bili viši izvršni direktori društva Ryanair ⁽¹⁰³⁾, a društvo je osnovano isključivo radi pružanja marketinških usluga na internetskim stranicama društva Ryanair i nije obavljalo druge djelatnosti. Društvo AMS djelovalo je u skladu s interesom društva Ryanair i pod njegovom kontrolom, a njegova je dobit pripala društvu Ryanair u obliku dividendi ili povećanja vrijednosti društva. Stoga se može pretpostaviti da je društvo Ryanair imao odlučujući utjecaj na postupke društva AMS.
- (434) Nadalje, iako su marketinške usluge prvi put kupljene na temelju dvaju ugovora sklopljenih s društvom Ryanair 1. prosinca 2003. i 1. siječnja 2004., komora CCI kasnije je kupovala marketinške usluge od društva AMS na temelju ugovora sklopljenih od 1. travnja 2006. nadalje. Činjenica da je društvo AMS zamijenilo društvo Ryanair kao pružatelj marketinških usluga komori CCI također ukazuje na to da su društvo Ryanair i njegovo društvo kći AMS povezani u pogledu raznih ugovora sklopljenih s komorom CCI.
- (435) Nadalje, Komisija napominje da se u izjavi o svrsi svih ugovora o marketinškim uslugama sklopljenih s društvom AMS navodi da su povezani samo s obvezom društva Ryanair da obavlja letove iz zračne luke La Rochelle.
- (436) Stoga činjenica da društvo AMS obavlja djelatnost različitu od djelatnosti koju obavlja društvo Ryanair ne može prikriti izrazito komplementarnu prirodu tih dviju djelatnosti: poslovanje i oglašavanje zračnih prijevoznika.
- (437) Naposljetku, Komisija napominje da je taj pristup već primijenjen u njezinoj novijoj praksi donošenja odluka ⁽¹⁰⁴⁾ i potvrđen je u sudskoj praksi ⁽¹⁰⁵⁾.
- (438) Iz tih istih razloga Komisija smatra da bi mjere u korist društava Ryanair i AMS trebalo ocijeniti zajedno kako bi se utvrdilo je li postojala gospodarska prednost jer Ryanair i AMS čine jednog korisnika predmetnih mjera ⁽¹⁰⁶⁾.

Zadaća koju je obavljala komora CCI kad je kupila marketinške usluge

- (439) Prvi pristup polazi od toga da je komora CCI sklopila ugovore o marketinškim uslugama u svojstvu upravitelja zračne luke ⁽¹⁰⁷⁾ te se, prema tome, njezino postupanje uspoređuje s onim hipotetskog upravitelja zračne luke koji se vodi izgleđima za profitabilnost.
- (440) Drugi pristup polazi od toga da je komora CCI djelovala u svojstvu tijela zaduženog za zadaću od općeg interesa, prvenstveno za gospodarski razvoj grada La Rochellea i njegove regije te da je te marketinške usluge kupila radi provedbe te zadaće, neovisno o svojem svojstvu upravitelja zračne luke La Rochelle. Taj se drugi pristup temelji na činjenici da je komora CCI za takvu zadaću gospodarskog razvoja zadužena na temelju zakona.

⁽¹⁰³⁾ Vidjeti izvješće Regionalne revizorske komore Akvitanije (Chambre régionale des Comptes d'Aquitaine) o Trgovačkoj i industrijskoj komori Pau-Béarn objavljeno 19. listopada 2006. u kojem je posebno zaključeno da je „društvo AMS samo ogranak društva Ryanair kojim upravljaju dva viša izvršna direktora društva Ryanair”. Izvješću se može pristupiti na sljedećoj adresi: www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

⁽¹⁰⁴⁾ U vezi s tim vidjeti Odluku Komisije o zračnoj luci Pau citiranu u bilješci 12., posebno uvodnu izjavu 290. Odluka Komisije (EU) 2017/1861 od 29. srpnja 2016. o državnoj potpori SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italija – Kompenzacija zračnim lukama na Sardiniji za obveze pružanja javne usluge (SL L 268, 18.10.2017., str. 1.), posebno uvodnu izjavu 353.

⁽¹⁰⁵⁾ Vidjeti presudu u predmetu *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-165/15, citiranu u bilješci 53., točka 184. i presudu u predmetu *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-53/16, citiranu u bilješci 53., točke 207.–212.

⁽¹⁰⁶⁾ Komisija će stoga ponekad upotrebljavati izraz „Ryanair/AMS” u nastavku ocjene kad upućuje na korisnika predmetnih mjera.

⁽¹⁰⁷⁾ Ne dovodeći u pitanje eventualne ciljeve javne politike lokalnog gospodarskog razvoja koje je upravitelj nastojao ostvariti sklapanjem predmetnih ugovora.

- (441) U skladu s tim alternativnim pristupom trebalo bi provjeriti ispunjavaju li se predmetne usluge „stvarnu potrebu” javnog kupca (primjerice, jer su povezane s nastojanjem da se maksimalno poveća gospodarski učinak potpore dodijeljene za regionalni razvoj) i jesu li nabavljene po cijeni jednakoj „tržišnoj cijeni” ili nižoj od nje ⁽¹⁰⁸⁾, neovisno o tome je li ta tržišna cijena utvrđena na temelju poziva za sudjelovanje u natječaju ili na neki drugi način.
- (442) Komisija napominje da ni Francuska ⁽¹⁰⁹⁾ ni komora CCI ⁽¹¹⁰⁾ u opaskama nisu izrijekom navele da su ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni zbog razloga javne politike.
- (443) Točno je da je Francuska, kako je navedeno uvodnoj izjavi 210., tvrdila da bi mjere omogućile pozitivan utjecaj djelatnosti zračne luke na regionalni razvoj i stoga je smatrala „prirodnim” da se lokalna i regionalna tijela koja nastoje razviti gospodarstvo i turizam na svojem području služe uslugama koje im omogućuju da promiču zračnu luku i privuku posjetitelje. Međutim, Komisija napominje da se komora CCI ne slaže s tom tvrdnjom (vidjeti uvodnu izjavu 445.) i da su joj suprotstavljene primjedbe dostavljene nakon pokretanja formalnog istražnog postupka, navedene u uvodnoj izjavi 212., u kojima je Francuska navela sljedeće: „kad je riječ o pitanjima koja su navela komoru CCI da sklopi ugovore obuhvaćene istragom, mogućnost oglašavanja zračne luke La Rochelle i njezine regije, kao i svih odredišta do kojih se putuje putem te zračne luke, na internetskim stranicama s toliko puno posjetitelja kao internetske stranice društva Ryanair predstavljala je priliku da se privuku dodatni klijenti koju je komora CCI, naravno, iskoristila u želji da poveća promet zračne luke, a time i njezine prihode”. Francuska je dodala da je „iz perspektive zračne luke La Rochelle njezina strategija marketinške potpore urodila plodom jer je dovela do naglog povećanja broja putnika u tom razdoblju, što je pak dovelo do stabilnog povećanja naknada zračne luke i prihoda od nezaplovnih usluga”.
- (444) Osim toga, Komisija napominje da Francuska u ovom predmetu, osim toga što je općenito iznijela pitanje regionalnog razvoja iz prethodne uvodne izjave, nije točno navela kako je prilagodila financiranje zračnih prijevoznika radi ostvarenja tog cilja od javnog interesa koji, nadalje, nije ni precizno definirala ni potkrijepila mjerljivim kriterijima. Komisija stoga primjećuje da Francuska nije izradila kvantificiranu *ex ante* gospodarsku analizu koja bi se mogla upotrijebiti da se nedvojbeno utvrdi gospodarski učinak financijskih mjera i njegova uzročno-posljedična veza s ostvarenjem tog cilja od javnog interesa, odnosno regionalnog razvoja.
- (445) Komora CCI dostavila je informacije u prilog primjeni prvog pristupa. U opaskama od 4. lipnja 2012., komora CCI navela je da su „izgledi za profitabilnost naveli komoru CCI da sklopi ugovore [o marketinškim uslugama]”. Dodala je i da su „pitanja koja su navela komoru CCI da sklopi ugovore obuhvaćene istragom bila isključivo komercijalne prirode, a komercijalna prednost u korist zračne luke koja bi proizašla iz tih ugovora propisno je ocijenjena. Mogućnost oglašavanja zračne luke La Rochelle i njezine regije, kao i svih odredišta do kojih se putuje putem te zračne luke, na internetskim stranicama s toliko puno posjetitelja kao internetske stranice društva Ryanair predstavljala je priliku da se privuku dodatni klijenti iz inozemstva koju je komora CCI, naravno, iskoristila u želji da poveća promet zračne luke, a time i njezine prihode”. U istim opaskama komora CCI zaključila je sljedeće: „osim što su poboljšali imidž zračne luke i privlačnost regije koju ona opskrbljuje, ugovori o marketinškim uslugama koje je zračna luka La Rochelle sklopila s društvom AMS doprinijeli su i ukupnoj profitabilnosti odnosa s društvom Ryanair [...] s obzirom na to da su predmetnim oglašavanjem ostvareni dodatni prihodi od zrakoplovnih i nezaplovnih djelatnosti zahvaljujući stranim putnicima koji su u zračnu luku doputovali letovima društva Ryanair i koje je na to odredište privuklo to ciljano i učinkovito oglašavanje.” Ti čimbenici ukazuju na to da bi postupanje komore CCI, prema njezinim tvrdnjama, trebalo ocijeniti na isti način kao i postupanje svakog drugog upravitelja zračne luke ⁽¹¹¹⁾.
- (446) Komisija smatra da bi se trebao primijeniti prvi od dva navedena pristupa. Uobičajena je praksa da upravitelj zračne luke u okviru obavljanja svoje gospodarske djelatnosti sa zračnim lukama sklapa dogovore u kojima se utvrđuju razne naknade, a u određenim slučajevima tim zračnim prijevoznicima dodjeljuju se i znatni poticaji te marketinška potpora ⁽¹¹²⁾. Komisija u tom pogledu smatra da je sklapanje ugovora o marketinškim uslugama u načelu obuhvaćeno gospodarskom djelatnošću upravitelja zračne luke ⁽¹¹³⁾.

⁽¹⁰⁸⁾ Vidjeti, na primjer, presudu Općeg suda od 28. siječnja 1999., *BAI protiv Komisije*, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, točke 75. i 76. i presudu Općeg suda od 5. kolovoza 2003., *P & O European Ferries (Vizcaya), SA i Diputación Foral de Vizcaya protiv Komisije*, T-116/01 i T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, točka 117.

⁽¹⁰⁹⁾ Vidjeti uvodne izjave 205.–214.

⁽¹¹⁰⁾ Vidjeti uvodne izjave 171.–177.

⁽¹¹¹⁾ Stoga ovdje nije potrebno utvrditi tržišnu cijenu koju je Francuska ili komora CCI trebala platiti za razvoj regionalnog gospodarstva putem potpora zračnim prijevoznicima jer ni Francuska ni komora CCI nisu primijenile potonji pristup.

⁽¹¹²⁾ Točka 7. Smjernica iz 2014.

⁽¹¹³⁾ Trebalo bi napomenuti i da je u odjeljku 3.5. Smjernica iz 2014. navedeno da je za potrebe primjene načela privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu u ocjeni potrebno uzeti u obzir poticaje i marketinšku potporu.

(447) Stoga bi za potrebe utvrđivanja postojanja prednosti u korist zračnih prijevoznika trebalo primijeniti prvi pristup naveden u uvodnoj izjavi 439., odnosno usporediti postupanje komore CCI s postupanjem hipotetskog subjekta u tržišnom gospodarstvu koji se vodi izgledima za profitabilnost i koji upravlja zračnom lukom La Rochelle umjesto komore CCI. Komisija napominje da je taj pristup već primijenjen u Smjernicama iz 2014. ⁽¹¹⁴⁾ i u njezinoj novijoj praksi donošenja odluka ⁽¹¹⁵⁾, a potvrđen je i u sudskoj praksi ⁽¹¹⁶⁾.

(448) Taj zaključak donesen za ugovore sklopljene s društvima Ryanair i AMS primjenjuje se i na ugovor s društvom Jet2 iz istih razloga.

Neodvojivost ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračne luke

(449) Komisija je utvrdila dva scenarija. U prvom scenariju istovremeno s ugovorom o uslugama zračne luke potpisan je jedan ili više ugovora o marketinškim uslugama i zajedno čine jednu transakciju. U tom slučaju ocjena kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu provodi se za sve ugovore koji čine transakciju. U drugom scenariju ugovor ili ugovori o marketinškim uslugama nisu potpisani u isto vrijeme kad i ugovor o uslugama zračne luke. U tom slučaju transakcija se ocjenjuje isključivo na temelju ugovora o marketinškim uslugama. Međutim, pri ocjeni kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu u obzir se uzima i ugovor o uslugama zračne luke koji je bio na snazi u vrijeme potpisivanja ugovora o marketinškim uslugama kako bi se ocijenili prihodi komore CCI.

(450) Komisija stoga smatra da bi trebalo ocijeniti svaki ugovor o marketinškim uslugama iz tablice 9. kako bi se utvrdilo je li neodvojivo povezan s jednim ili više drugih ugovora o uslugama zračne luke ili čak, ako je primjenjivo, s drugim ugovorima o marketinškim uslugama. Komisija smatra da mora iznijeti sljedeća opažanja radi ocjenjivanja neodvojivosti te veze.

(451) Prije svega, činjenica da je komora CCI neke ugovore o marketinškim uslugama sklopila s društvom AMS, a ne s društvom Ryanair, ne sprečava Komisiju da ugovore o marketinškim uslugama ocijeni zajedno s ugovorima o uslugama zračne luke. Obje vrste ugovora sklopile su iste stranke jer se društva Ryanair i AMS moraju smatrati jednim gospodarskim subjektom, kako je utvrđeno u uvodnim izjavama od 432. do 438.

(452) Drugi čimbenici utvrđeni u nastavku ukazuju na to da su određeni ugovori o marketinškim uslugama i ugovori o uslugama zračne luke koji su sklopljeni zajedno usko povezani.

(453) Komisija najprije napominje da je postupak sklapanja ugovora o marketinškim uslugama s društvom AMS ili društvom Ryanair usko povezan sa sklapanjem ugovora o uslugama zračne luke s društvom Ryanair.

(454) Kako je prikazano u tablici 9., većina ugovora o marketinškim uslugama sklopljena je gotovo istovremeno kad i ugovor o uslugama zračne luke. Primjerice, ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni s društvom Ryanair 1. prosinca 2003. i 1. siječnja 2004. sklopljeni su gotovo istovremeno kad i ugovor o uslugama zračne luke od 10. prosinca 2003. Slično tomu, ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni s društvom AMS 1. svibnja 2006. sklopljeni su samo mjesec dana nakon sklapanja ugovora o uslugama zračne luke 1. travnja 2006. i stupili su na snagu 1. svibnja 2006. s istim trajanjem od tri godine.

(455) Nadalje, komora CCI nije provela natječajni postupak niti zapravo uzela u obzir druge pružatelje usluga osim društava AMS ili Ryanair, što potvrđuje da su postupci sklapanja obje vrste ugovora bili neodvojivo povezani.

(456) Drugo, na temelju ispitivanja sadržaja ugovora jasno je da su ugovori o marketinškim uslugama usko povezani s linijama društva Ryanair iz zračne luke La Rochelle.

(457) Prije svega valja istaknuti da se usluge društva AMS, čak i kad se njima promiču La Rochelle i njezina regija, odnose isključivo na linije kojima upravlja društvo Ryanair i nijedan drugi zračni prijevoznik.

⁽¹¹⁴⁾ Točka 53. Smjernica iz 2014.

⁽¹¹⁵⁾ Vidjeti, na primjer, Odluku Komisije (EU) 2015/1227, uvodne izjave 314.–330.

⁽¹¹⁶⁾ Vidjeti presudu u predmetu *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-165/15, citiranu u bilješci 53., točke 329.–334.

- (458) Nadalje, ocjena marketinških usluga društva AMS također ukazuje na to da su te usluge ugovorene isključivo za oglašavanje na internetskim stranicama društva Ryanair, što je opisano kao „glavni marketinški alat” u nekoliko ugovora o marketinškim uslugama ⁽¹¹⁷⁾, a posebno na verzijama stranica kojima se pristupa iz zemalja iz kojih društvo Ryanair pruža letove do zračne luke La Rochelle. U skladu s uvjetima raznih ugovora o marketinškim uslugama, marketinške usluge društva AMS obuhvaćale su sljedeće: i. postavljanje poveznica na stranicu za odredište La Rochelle na internetskim stranicama društva Ryanair; ii. postavljanje poveznica koje vode na internetske stranice koje je odredila komora CCI na početnoj stranici britanske, belgijske, nizozemske, portugalske, irske i norveške verzije internetskih stranica društva Ryanair (za polazišne točke zračnih linija društva Ryanair prema zračnoj luci La Rochelle); iii. unos odlomaka u odjeljak „5 things to do” („Pet stvari koje trebate iskusiti”) na stranici odredišta La Rochelle na internetskim stranicama društva Ryanair; iv. slanje e-poruka kojima se La Rochelle promiče među britanskim i irskim pretplatnicima internetskih stranica društva Ryanair ⁽¹¹⁸⁾; v. predstavljanje La Rochellea na početnoj stranici norveške i portugalske verzije internetskih stranica društva Ryanair ⁽¹¹⁹⁾. Međutim, internetske stranice društva Ryanair zamišljene su prije svega kao platforma za prodaju karata za linije kojima upravlja društvo Ryanair, a samo sekundarno kao alat za promidžbu odredišta do kojih društvo Ryanair pruža letove, što uključuje La Rochelle ⁽¹²⁰⁾.
- (459) Nadalje, kako je objašnjeno u uvodnim izjavama od 81. do 114., ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni s društvom Ryanair (ugovori A i B) propisuju obvezu društva Ryanair da upravlja određenim linijama, dok se u ugovorima o marketinškim uslugama D, G, H, I, J i K s društvom AMS izričito navodi da „proizlaz[e] iz obveze društva Ryanair da upravlja” ⁽¹²¹⁾ određenim zračnim linijama obuhvaćenim temeljnim ugovorima o uslugama zračne luke. Postojanje tih odredbi upućuje na to da ugovor o marketinškim uslugama ne bi postojao da društvo Ryanair ne upravlja linijama obuhvaćenima ugovorom o marketinškim uslugama. Taj zaključak nije upitan kad je riječ o ugovorima C, E i F, koji predstavljaju samo izmjene prethodnih ugovora i čije nove odredbe ne dovode u pitanje vezu između upravljanja društva Ryanair prethodno navedenim linijama i marketinških usluga.
- (460) Naposljetku, iznosi koji se plaćaju društvu Ryanair na temelju određenih ugovora o marketinškim uslugama (ugovori A i B) određuju se na temelju broja povratnih letova koje obavi društvo Ryanair. Kao primjer, u članku 3. ugovora A sklopljenog s društvom Ryanair navodi se sljedeće: „ako društvo Ryanair ne ostvari godišnju prosječnu stopu popunjenosti od 60 % na barem 340 povratnih letova svake kalendarske godine [...], iznos će se ponovno obračunati proporcionalno broju prevezenih putnika” ⁽¹²²⁾. Činjenica da ugovor o marketinškim uslugama sadržava tu odredbu pokazuje da njegov glavni cilj nije, općenito, promicati grad La Rochelle i njegovu regiju, već konkretnije pomoći društvu Ryanair da ostvari kvantificirane ciljeve koji se odnose na prijevoz putnika do grada La Rochellea.
- (461) Iz prethodno navedenog slijedi da su usluge predviđene tim ugovorima o marketinškim uslugama usko povezane s uslugama zračnog prijevoza koje nudi društvo Ryanair, a na koje se upućuje u ugovorima o marketinškim uslugama i koje su obuhvaćene odgovarajućim ugovorima o uslugama zračne luke. Marketinške usluge nisu osmišljene općenito i neodređeno kako bi se povećao broj turističkih i poslovnih putovanja u grad La Rochellea i njegovu regiju, već su posebno usmjerene na osobe koje će vjerojatno upotrijebiti usluge prijevoza društva Ryanair obuhvaćene ugovorima o marketinškim uslugama, što znači da je njihov primarni cilj promicati te usluge.
- (462) Ugovori o marketinškim uslugama stoga su neodvojivo povezani s istovremeno potpisanim ugovorima o uslugama zračne luke, kao i s uslugama zračnog prijevoza koje su predmet tih ugovora. Prethodno navedene činjenice također ukazuju na to da se hipotetski argument da bi ugovori o marketinškim uslugama i dalje bili sklopljeni kad ne bi bilo predmetnih zračnih linija (a time ni ugovora o uslugama zračne luke koji se na njih odnose) ne može potkrijepiti.

⁽¹¹⁷⁾ Ugovori od 1.4.2006. i 17.9.2009. s društvom AMS.

⁽¹¹⁸⁾ Ugovori od 1.4.2006., 17.9.2009. i 25.2.2010. s društvom AMS.

⁽¹¹⁹⁾ Izmjene ugovora od 25.2.2010.

⁽¹²⁰⁾ Činjenica da je dio internetskih stranica društva Ryanair na kojem se promiče turizam posebno malen zajedno s činjenicom da je regija oko grada La Rochellea samo jedno od niza odredišta obuhvaćenih komercijalnim promidžbenim mjerama na internetskim stranicama društva Ryanair znači da je predstavljanje regije oko grada La Rochellea na internetskim stranicama tog društva znatno manje važno od prodaje karata i usluga koje taj zračni prijevoznik prodaje.

⁽¹²¹⁾ Članak 1. ugovora o marketinškim uslugama koji se odnosi na njihovu svrhu glasi: „Ovaj ugovor proizlazi iz obveze društva Ryanair da upravlja linijama...”.

⁽¹²²⁾ Izvorni tekst na engleskom jeziku: „... if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60 %) on at least 340 rotations in each calendar year ... the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried ...”

- (463) Trebalo bi napomenuti i da je Francuska sama istaknula vezu između uplata utvrđenih u ugovorima o marketinškim uslugama i linija kojima upravljaju zračni prijevoznici: „Razvoj zračne luke u potpunosti ovisi o povećanju njezina broja putnika, zbog čega je potrebno provoditi promidžbene kampanje usmjerene na povećanje svijesti o linijama do te zračne luke, turističkim mjestima u regiji zračne luke itd. Stoga oglašavanje na internetskim stranicama s velikim brojem posjetitelja predstavlja ključnu uslugu koja se pruža nekojoj rastućoj regionalnoj zračnoj luci. Ta je potreba dovela do razvoja praksi, posebno među niskotarifnim prijevoznicima, koje se sastoje od toga da se zračnim lukama nude marketinške usluge i usluge oglašavanja” ⁽¹²³⁾ (isticanje je dodala Komisija). Iz te tvrdnje proizlazi da su plaćanja utvrđena ugovorima o marketinškim uslugama bila sastavni dio komercijalnog odnosa između komore CCI i zračnih prijevoznika u svrhu poslovanja na tim linijama i njihova razvoja. Iz toga također proizlazi da svrha tih plaćanja nije bila samo potaknuti putovanja u grad La Rochelle i općenito njegovu regiju, već prije svega promicati posebno te linije kojima upravljaju zračni prijevoznici koji posluju iz zračne luke La Rochelle.
- (464) S obzirom na prethodno navedeno Komisija će svoju posebnu ocjenu ugovora iz tablice 9. temeljiti na skupu dokaza koji se, među ostalim, odnose na istovjetnost ili sličnost sljedećeg: i. datuma potpisivanja ugovora; ii. zemljopisnih područja predmetnih zračnih linija; iii. broja putnika navedenog u ugovorima; iv. unakrsnog upućivanja između djelatnosti marketinga i putničkog prijevoza; v. svakog drugog elementa koji očito povezuje te ugovore. Iz te ocjene stoga može proizaći da određeni ugovori o marketinškim uslugama nisu bili dio zajedničke transakcije s ugovorom o uslugama zračne luke (i stoga se moraju ocijeniti pojedinačno), dok bi druge ugovore trebalo ocijeniti zajedno kao skupinu.

— *Skupina ugovora 1–A*

- (465) Komisija napominje da je odjel komore CCI za zračne luke potpisao ugovor o uslugama zračne luke (ugovor br. 1) 10. prosinca 2003., odnosno nekoliko dana nakon potpisivanja ugovora o marketinškim uslugama A 1. prosinca 2003. Nadalje, trajanje ugovora o marketinškim uslugama A (od 1. svibnja 2003. do 31. prosinca 2003.) u cijelosti je obuhvaćeno razdobljem primjene ugovora br. 1 (od 1. svibnja 2003. do 30. travnja 2006.). Naposljetku, obveze u pogledu godišnjeg broja putnika i linije kojima se upravlja istovjetne su u oba ugovora. Komisija stoga smatra da ta dva ugovora čine jednu transakciju i da bi ih stoga trebalo ocijeniti zajedno.

— *Ugovor B*

- (466) Komisija napominje da je odjel komore CCI za zračne luke potpisao ugovor o marketinškim uslugama B 3. lipnja 2004., odnosno gotovo šest mjeseci nakon potpisivanja ugovora o uslugama zračne luke br. 1 iako se u ugovoru navodi sljedeće: „ovaj se ugovor sklapa 1. siječnja 2004.” ⁽¹²⁴⁾.
- (467) Iako ta dva ugovora dijele datum isteka i u njemu se navode slične linije i obveze u pogledu broja putnika, Komisija napominje da Francuska nije obrazložila odgodu potpisivanja ugovora do 3. lipnja 2004. iako se u ugovoru navodi da je sklopljen 1. siječnja 2004. Komisija stoga zaključuje da bi ugovor B trebalo ocijeniti zasebno.

— *Skupina ugovora 2–3–C–D*

- (468) Komisija napominje da je odjel komore CCI za zračne luke potpisao dva ugovora o uslugama zračne luke (ugovori br. 2 i 3) 1. svibnja 2006., odnosno samo mjesec dana nakon potpisivanja ugovora o marketinškim uslugama C i D 1. travnja 2006. Ta se četiri ugovora također odnose na isto vrijeme upravljanja linijama, odnosno na razdoblje od 1. svibnja 2006. do 30. travnja 2009. Osim toga, ugovori br. 2 i C s jedne strane te ugovori br. 3 i D s druge strane, potpisani u razmaku od mjesec dana, odnose se na iste zračne luke (zračna luka London-Stansted u ugovorima br. 2 i C te zračna luka Dublin u ugovorima br. 3 i D) i sadržavaju istovjetne obveze u pogledu broja putnika (95 000 putnika za zračnu luku London-Stansted i 45 000 putnika za zračnu luku Dublin). Nadalje, ugovori o marketinškim uslugama koji se odnose na te dvije zračne luke istovjetni su po svemu osim po obvezama u pogledu broja putnika, iznosa koji se plaćaju za marketinške usluge i obujma tih usluga. Isto se odnosi na ugovore o uslugama zračne luke koji su istovjetni po svemu osim po obvezama u pogledu broja putnika. Komisija stoga smatra da ta četiri ugovora čine jednu transakciju i da bi ih stoga trebalo ocijeniti zajedno.

⁽¹²³⁾ Odgovor Francuske od 13. travnja 2012., točka 247.

⁽¹²⁴⁾ Izvorni tekst na engleskom jeziku: „this agreement is made the 1st of January 2004”.

- (469) Komisija navodi da je jedan od ključnih pokazatelja toga činjenica da su sva četiri ugovora potpisana otprilike u isto vrijeme (u razmaku od manje od mjesec dana), dok je naknadni ugovor (ugovor E) potpisan više od godinu dana kasnije. Osim toga, Komisija napominje da su dva ugovora o uslugama zračne luke i dva ugovora o marketinškim uslugama potpisana istog dana (1. travnja, odnosno 1. svibnja 2006.). Naposljetku, Komisija naglašava da zasebno ocjenjivanje ugovora br. 2 i C s jedne strane te ugovora br. 3 i D s druge strane u svakom slučaju ne bi utjecalo na zaključak o dodijeljenoj prednosti (vidjeti tablicu 18.).

— Ugovor E

- (470) Odjel komore CCI za zračne luke 1. lipnja 2007. potpisao je ugovor E koji se odnosi na marketinške usluge na internetskim stranicama društva Ryanair u Irskoj. Stoga je ta izmjena ugovora D potpisana više od godinu dana nakon potpisivanja samog ugovora D i, za razliku od gore ocijenjenih ugovora o marketinškim uslugama, nije potpisana zajedno s ugovorom o uslugama zračne luke. Nadalje, sljedeći ugovor koji su odjel komore CCI za zračne luke i društvo Ryanair/AMS potpisali jest ugovor F koji je potpisan gotovo četiri mjeseca nakon ugovora E i ne odnosi se na irsku verziju internetskih stranica društva Ryanair. Ugovori E i F ujedno se odnose na dvije zasebne linije (Dublin, odnosno London-Stansted). Komisija stoga smatra da bi ugovor E trebalo ocijeniti zasebno.

— Ugovor F

- (471) Odjel komore CCI za zračne luke 21. rujna 2007. potpisao je ugovor F, koji se odnosi na marketinške usluge na internetskim stranicama društva Ryanair u Ujedinjenoj Kraljevini. Stoga je ta izmjena ugovora C potpisana više od godinu dana nakon potpisivanja samog ugovora C i, poput ugovora E, nije potpisana zajedno s ugovorom o uslugama zračne luke. Nadalje, sljedeći ugovor koji su odjel komore CCI za zračne luke i društvo Ryanair/AMS potpisali jest ugovor G, koji je potpisan gotovo dvije godine nakon ugovora F. Komisija stoga smatra da bi ugovor F trebalo ocijeniti zasebno.

— Skupina ugovora G–H–I–J

- (472) Komisija napominje da je 17. rujna 2009. odjel komore CCI za zračne luke potpisao četiri ugovora o marketinškim uslugama koji su se odnosili na linije kojima je upravljalo društvo Ryanair iz zračne luke La Rochelle do zračnih luka London-Stansted (ugovor G), Bruxelles Charleroi (ugovori H i J) i Dublin (ugovor I). Ta četiri ugovora odnose se na isto vrijeme upravljanja linijama, odnosno na razdoblje od 1. siječnja 2009. do 31. prosinca 2011. Nadalje, sadržaj ugovora o marketinškim uslugama G, H i I istovjetan je po svemu osim po obvezama u pogledu broja putnika, cijene i obujma marketinških usluga. Kad je riječ o ugovoru J, on predstavlja izmjenu ugovora H i jedina mu je svrha bila povećati, iako neznatno, naknadu za marketinške usluge koja je već utvrđena u ugovoru H, koji je potpisan istoga dana. Komisija stoga smatra da ta četiri ugovora čine jednu transakciju i da bi ih stoga trebalo ocijeniti zajedno.
- (473) Ugovor o uslugama zračne luke br. 5 potpisan je 13. siječnja 2010. Odnosi se na razdoblje od 1. svibnja 2009. do 30. travnja 2012. Komisija napominje da se taj ugovor odnosi na zračne luke London-Stansted, Bruxelles Charleroi i Dublin (uz otvorenu mogućnost da društvo Ryanair upravlja jednom ili više drugih linija do zračne luke La Rochelle), kao i skupina ugovora G–H–I–J. Međutim, Komisija primjećuje da se razdoblje primjene ugovora br. 5 razlikuje od razdoblja primjene skupine ugovora G–H–I–J i da je potpisan gotovo pet mjeseci nakon potpisivanja navedene skupine ugovora. Komisija napominje da se ugovorom br. 5 društvu Ryanair zapravo ne nameću obveze u pogledu broja putnika i da ne obuhvaća marketinške usluge koje se plaćaju društvu Ryanair/AMS. U stvarnosti se u njemu zapravo samo formaliziraju jedinični iznosi naknade zračne luke koju je društvo Ryanair bilo obvezno plaćati od 1. svibnja 2009. Komisija stoga smatra da ugovor br. 5 ne bi trebalo ocijeniti kao dio skupine ugovora G–H–I–J.

— Skupina ugovora 6–K

- (474) Komisija napominje da je odjel komore CCI za zračne luke potpisao ugovor o uslugama zračne luke (ugovor br. 6) 1. veljače 2010., odnosno manje od mjesec dana prije potpisivanja ugovora o marketinškim uslugama K 25. veljače 2006. Ugovor br. 6 odnosi se na usluge zračne luke koje su se trebale pružiti društvu Ryanair za linije do zračnih luka London-Stansted (Ujedinjena Kraljevina), Dublin (Irska), Bruxelles Charleroi (Belgija) i Oslo Rygge (Norveška) u razdoblju od 28. ožujka 2010. do 31. ožujka 2013. Ujedno obuhvaća obveze društva Ryanair u pogledu broja putnika. Ugovor K odnosi se pak na marketinške usluge koje su se trebale pružiti na početnoj stranici irske, norveške, nizozemske i britanske verzije internetskih stranica društva Ryanair u razdoblju od 28. ožujka 2010. do 31. ožujka 2013. S obzirom na sve navedeno, Komisija smatra da bi ugovor br. 6 i ugovor K trebalo ocijeniti zajedno.

- (475) Kad je riječ o ugovoru br. 5, iako je poput ugovora K potpisan početkom 2010., Komisija napominje da se odnosi na razdoblje koje prethodi razdoblju na koje se odnosi ugovor K. Nadalje, ugovorom br. 5 nije obuhvaćena nijedna linija do Norveške, dok se ugovor K odnosi na marketinške usluge koje su se trebale pružati na početnoj stranici norveške verzije internetskih stranica društva Ryanair. Sljedeći ugovor između odjela komore CCI za zračne luke i društva Ryanair/AMS (ugovor o marketinškim uslugama L) potpisan je četiri mjeseca nakon ugovora K i odnosi se na zračnu luku Cork koja nije obuhvaćena ugovorom o uslugama zračne luke br. 6. Komisija stoga smatra da ugovor br. 5 i ugovor L ne može pripojiti skupini ugovora 6–K.

— *Ugovor L*

- (476) Odjel komore CCI za zračne luke 23. lipnja 2010. potpisao je ugovor L koji se odnosi na marketinške usluge na internetskim stranicama društva Ryanair u Irskoj. Stoga je ta izmjena ugovora K potpisana više od četiri mjeseca nakon potpisivanja samog ugovora K i nije potpisana zajedno s ugovorom o uslugama zračne luke. Nadalje, sljedeći ugovor između odjela komore CCI za zračne luke i društva Ryanair/AMS (ugovor br. 7) potpisan je gotovo sedam mjeseci nakon ugovora L i ne odnosi se na irsku verziju internetskih stranica društva Ryanair. Komisija stoga smatra da bi ugovor L trebalo ocijeniti zasebno.

— *Skupina ugovora 7–M i ugovor N*

- (477) Komisija napominje da je odjel komore CCI za zračne luke potpisao ugovor o uslugama zračne luke (ugovor br. 7) 28. siječnja 2011., odnosno samo dva tjedna prije potpisivanja ugovora o marketinškim uslugama M i N 11. veljače 2011. Ta tri ugovora ne odnose na točno isto vrijeme upravljanja linijama: ugovor br. 7 u kojem se ne navodi datum isteka predstavlja izmjenu ugovora br. 5 s načelnim datumom 30. travnja 2012., dok ugovori M i N imaju datum isteka 30. ožujka 2013. Nadalje, u ugovoru br. 7 zračnog prijevoznika obvezuje se na prijevoz 17 000 putnika godišnje, dok se u ugovorima M i N samo navode marketinške usluge bez ikakve obveze u pogledu prometa.
- (478) Komisija napominje da je zajednička svrha ugovora br. 7 i M nova linija koju je društvo Ryanair namjeravalo otvoriti iz zračne luke La Rochelle u zračnu luku Porto (Portugal). S obzirom na to preklapanje datuma potpisivanja i zračne linije, Komisija smatra da činjenica da je ugovor o marketinškim uslugama M kraći od ugovora o uslugama zračne luke br. 7. ne utječe na opći zaključak da su odjel komore CCI za zračne luke i društvo Ryanair očito odlučili organizirati operativno, komercijalno i financijsko upravljanje novom rutom do Porta zajedno u tim dvama ugovorima, na isti način na koji su to učinili za druga odredišta do kojih iz zračne luke La Rochelle lete letovi društva Ryanair.
- (479) Kad je riječ o ugovoru N, s ugovorima br. 7 i M preklapa se jedino po datumu potpisivanja jer je ugovor N izmjena ugovora K koja se odnosi samo na marketinške usluge povezane s linijom do zračne luke Oslo Rygge (Norveška) (no potpisan je više od godinu dana kasnije). Nadalje, kako je prethodno navedeno, u ugovoru N ne spominju se obveze u pogledu broja putnika. Stoga ugovor N nije povezan s ugovorom M i ugovorom br. 7 te ga se može odvojiti od njih.

- (480) Naposljetku, Komisija napominje da je sljedeći ugovor o marketinškim uslugama između tih dviju stranaka sklopljen 26. listopada 2012., dugo nakon potpisivanja ugovora br. 7, M i N ⁽¹²⁵⁾. Komisija iz tih različitih razloga stoga smatra da ugovori br. 7 i M čine jednu transakciju i da bi ih trebalo ocijeniti zajedno, dok ugovor N treba ocijeniti zasebno.

— *Zaključak o načinu zajedničkog ocjenjivanja ugovora između odjela komore CCI za zračne luke i društva Ryanair/AMS*

- (481) Iz prethodno navedenog proizlazi da bi sve sljedeće skupine ugovora trebalo smatrati jednom mjerom kako bi se ocijenila njihova profitabilnost. Neki ugovori o marketinškim uslugama nisu bili dio jedne transakcije s nekim ugovorom o uslugama zračne luke. Ti ugovori o marketinškim uslugama ocijenit će se uzimajući u obzir prihode ostvarene na temelju ugovora o uslugama zračne luke koji je na snazi.

⁽¹²⁵⁾ U svakom slučaju izvan razdoblja obuhvaćenog ovom odlukom.

Tablica 14.

Popis skupina ugovora koje je komora CCI sklopila s društvom Ryanair/AMS

Br.	Ugovori	Datum potpisivanja	Razdoblje na koje se ugovor odnosi
1	Ugovor o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair	10.12.2003.	1.5.2003.–30.4.2006.
A	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva Ryanair	1.12.2003.	1.5.2003.–31.12.2003.
B	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva Ryanair	1.1.2004.	1.1.2004.–30.4.2006.
C	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS br. 1 (Ujedinjena Kraljevina)	1.4.2006.	1.5.2006.–30.4.2009.
D	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS br. 2 (Irska)	1.4.2006.	1.5.2006.–30.4.2009.
2	Ugovor o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair br. 1 (Ujedinjena Kraljevina)	1.5.2006.	1.5.2006.–30.4.2009.
3	Ugovor o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair br. 2 (Irska)	1.5.2006.	1.5.2006.–30.4.2009.
4	Ugovor o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair	1.2.2007.	1.2.2007.–30.4.2009.
E	Izmjena ugovora o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS	1.6.2007.	1.6.2007.–30.9.2007.
F	Izmjena ugovora o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS	21.9.2007.	28.10.2007.–29.3.2008.
G	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS br. 1 (Ujedinjena Kraljevina)	17.9.2009.	1.1.2009.–31.12.2011.
H	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS br. 2 (Belgija)	17.9.2009.	1.1.2009.–31.12.2011.
I	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS br. 3 (Irska)	17.9.2009.	1.1.2009.–31.12.2011.
J	Izmjena ugovora o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS (Belgija)	17.9.2009.	1.1.2009.–31.12.2011.
5	Ugovor o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair	13.1.2010.	1.5.2009.–30.4.2012.
6	Izmjena br. 1 ugovora o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair	1.2.2010.	1.2.2010.–31.3.2013.
K	Ugovor o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS	25.2.2010.	31.3.2010.–30.3.2013.
L	Izmjena br. 1 ugovora o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS	23.6.2010.	1.6.2010.–1.9.2010.
7	Izmjena br. 2 ugovora o uslugama zračne luke između komore CCI i društva Ryanair (Portugal)	28.1.2011.	28.1.2011.–30.4.2012.
M	Izmjena br. 2 ugovora o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS (Portugal)	11.2.2011.	28.3.2011.–30.3.2013.
N	Izmjena br. 3 ugovora o marketinškim uslugama između komore CCI i društva AMS (Norveška)	11.2.2011.	31.3.2011.–30.3.2013.

— Sporazum sklopljen s društvom Jet2

- (482) Kako je već navedeno u uvodnim izjavama od 117. do 120., komora CCI potpisala je ugovor s društvom Jet2 4. srpnja 2008. Taj ugovor prije svega sadržava odredbe koje se odnose na usluge zračne luke i omogućuje odobravanje znatnih popusta na naknade zračne luke. U njemu je predviđeno i plaćanje doprinosa za marketing povezanog s upravljanjem linijom La Rochelle–Leeds. Stoga ga se mora smatrati jednom mjerom čiju će profitabilnost, kao i profitabilnost ugovora između komore CCI i društva Ryanair/AMS, Komisija ispitati u odjeljku 7.1.1.3.

2. Odabir metode analize između usporedne analize i analize inkrementalne profitabilnosti

- (483) Na temelju Smjernica iz 2014., uz primjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, postojanje potpore zračnom prijevozniku koji koristi zračnu luku u načelu se može isključiti ako cijena koja se zaračunava za usluge zračne luke odgovara tržišnoj cijeni (usporedna analiza) ili ako se *ex ante* analizom, tj. analizom utemeljenom na podacima koji su bili raspoloživi u trenutku dodjele potpore te na promjenama koje je u to vrijeme bilo moguće predvidjeti, može dokazati da će dogovor sa zračnom lukom/zračnim prijevoznikom dovesti do pozitivnog doprinosa inkrementalnoj dobiti za zračnu luku ⁽¹²⁶⁾ (analiza inkrementalne profitabilnosti).
- (484) Prvo bi trebalo istaknuti da u skladu sa sudskom praksom Komisija može, a da pritom ne počinj pogrešku, detaljno analizirati najprimjereniju metodu ocjenjivanja koju treba odabrati radi primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu. Sudska praksa priznala je da Komisija može dati prednost jednoj od tih metoda ako ju smatra prikladnijom ⁽¹²⁷⁾. Konkretno, priznala je da između tih dviju metoda ne postoji hijerarhija ⁽¹²⁸⁾.
- (485) Kad je riječ o prvom pristupu (usporedna analiza), Komisija snažno dvoji u to da se trenutačno može odrediti odgovarajuća referentna točka radi definiranja pravih tržišnih cijena usluga koje pružaju zračne luke. Stoga analizu inkrementalne profitabilnosti smatra najrelevantnijim pristupom za ocjenu dogovora koje zračne luke sklapaju s pojedinačnim zračnim prijevoznicima ⁽¹²⁹⁾.
- (486) Komisija u kontekstu te analize smatra prikladnim podsjetiti da su nakon donošenja Smjernica iz 2014. i Francuska i zainteresirane strane bile pozvane iznijeti primjedbe na primjenu tih smjernica na ovaj predmet.
- (487) U tom bi smislu trebalo napomenuti da se, općenito, primjena testa subjekta u tržišnom gospodarstvu pozivanjem na prosječnu cijenu na drugim sličnim tržištima (usporedna analiza) može pokazati korisnom kad se tržišna cijena može razumno utvrditi ili se može zaključiti na temelju drugih tržišnih pokazatelja. Ipak, ta metoda ne može biti jednako relevantna u slučaju usluga zračne luke. Struktura troškova i prihoda može se uvelike razlikovati od jedne zračne luke do druge. Naime, ti troškovi i prihodi ovise o stanju razvoja zračne luke, privlačnosti njezina prihvatnog područja, broju zračnih prijevoznika koji u njoj posluju, kapacitetu putničkog prometa, stanju infrastrukture, zakonskom okviru koji se može razlikovati od jedne države članice do druge te o prošlim dugovanjima i obvezama zračne luke ⁽¹³⁰⁾.
- (488) Osim toga, liberalizacija tržišta zračnog prijevoza čini svaku strogo usporednu analizu složenijom. Kako je vidljivo u ovom predmetu, komercijalni dogovori između zračnih luka i zračnih prijevoznika ne temelje se nužno na javnom cjeniku pojedinačnih usluga. Ti su komercijalni odnosi vrlo raznoliki. Uključuju podjelu rizika od niskog broja putnika te uzajamne komercijalne i financijske odgovornosti, opću upotrebu mehanizama poticaja (na primjer, u obliku popusta povezanih s brojem linija ili prevezenih putnika) te različite odnose raspodjele rizika za vrijeme trajanja ugovora. Prema tome, transakcije su međusobno teško usporedive na temelju cijene po povratnom letu ili po putniku.

⁽¹²⁶⁾ Točka 53. Smjernica iz 2014.

⁽¹²⁷⁾ Vidjeti presudu u predmetu *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-165/15, citiranu u bilješci 53., točka 143.

⁽¹²⁸⁾ Vidjeti presudu u predmetu *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-165/15, citiranu u bilješci 53., točka 145.

⁽¹²⁹⁾ Smjernice iz 2014., točke 59. i 61.

⁽¹³⁰⁾ Vidjeti Odluku Komisije 2011/60/EU od 27. siječnja 2010. o državnoj potpori C 12/08 – Slovačka – Ugovor između zračne luke Bratislava i zračnog prijevoznika Ryanair, uvodne izjave 88. i 89. (SL L 27, 1.2.2011., str. 24.).

- (489) Društvo Ryanair smatra da se test subjekta u tržišnom gospodarstvu može primijeniti provedbom usporedne analize u kojoj se kao referentne točke upotrebljavaju određene europske zračne luke. U tom pogledu smatra da su određene europske zračne luke zamjenjive sa zračnom lukom La Rochelle zbog njihovih sličnosti i dostavilo je studiju društva Oxera od 1. lipnja 2012. ⁽¹³¹⁾, u kojoj su uspoređene naknade zračne luke koje je društvo Ryanair plaćalo u zračnoj luci La Rochelle s naknadama zračne luke koje je plaćalo u zračnim lukama koje smatra usporedivima. Iz toga je zaključilo da naknade koje je plaćalo u zračnoj luci La Rochelle nisu bile znatno niže. Također je dostavilo dopunu toj studiji od 1. lipnja 2012. ⁽¹³²⁾, u kojoj su uzete u obzir uplate društvu Ryanair/AMS na temelju ugovora o marketinškim uslugama.
- (490) Međutim, u ovom je predmetu usporedna analiza u svakom slučaju nepraktična. Naime, kako je prethodno dokazano, transakcije koje je potrebno analizirati složeni su skupovi koji se sastoje od ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama (koji su katkad objedinjeni u istu pravnu podlogu). Tim je transakcijama obuhvaćeno više „cijena“, odnosno razne naknade zračne luke, cijena zemaljskih usluga i cijena marketinških usluga, od kojih neke ovise o broju putnika, neke o broju letova zrakoplova, a neke su fiksni iznosi. Iz svake od tih transakcija tako proizlazi složen skup financijskih tokova između upravitelja zračne luke te zračnog prijevoznika i njegovih društava kćeri, koji se sastoje od prihoda od naknada zračne luke, prihoda povezanih sa zemaljskim uslugama i prihoda povezanih s marketinškim uslugama.
- (491) Analiza koju je izradilo društvo Oxera i dostavilo društvo Ryanair 10. travnja 2015. (dopuna studije od 1. lipnja 2012.) prikazuje velike poteškoće u utvrđivanju kako ispravno usporediti naknade zračne luke i marketinške potpore društvu Ryanair u različitim zračnim lukama.
- (492) Kao prvo, u samoj studiji društva Oxera navodi se da „nije moguće odrediti usporedive zračne luke kojima se služi društvo Ryanair, a koje su slične po svim mogućim obilježjima i za koje je ujedno vjerojatno da će se ponašati kao zračna luka kojom upravlja subjekt u tržišnom gospodarstvu. Stoga je utvrđen niz usporedivih zračnih luka sličnih zračnoj luci La Rochelle po brojnim karakteristikama“ ⁽¹³³⁾. Komisija u ovom predmetu napominje da, iako svaki kriterij odabira za pet razmatranih zračnih luka ⁽¹³⁴⁾ uključuje jedan od sedam kriterija navedenih u točki 60. Smjernica iz 2014., usporedive zračne luke slične su zračnoj luci La Rochelle samo u pogledu jednog ili dvaju od tih sedam kriterija. Nadalje, samo zračne luke Grenoble (GNB) i Maastricht (MST) imaju referentne vrijednosti relevantne za upravljanje zračnom lukom La Rochelle, prije svega broj putnika i opseg poslovanja društva Ryanair u tim zračnim lukama. Druge ispitane zračne luke odabrane su na temelju kriterija (kao što je sustav vlasništva, postojanje javnog financiranja, BDP regije ili udio niskotarifnih zračnih prijevoznika) koji, s obzirom na to da nisu dovoljno povezani s mjerenjem troškova i prihoda svake zračne luke, nisu dovoljni sami po sebi da bi poslužili kao mjerilo razine naknada zračne luke i marketinških usluga u postupku usporedbe s referentnim vrijednostima. Komisija stoga sumnja da je odabrani uzorak usporedivih zračnih luka reprezentativan.
- Kao drugo, rezultati društva Oxera ukazuju na to da se neto iznosi naknada koje je društvo Ryanair plaćalo u raznim zračnim lukama odabranima za usporedbu znatno razlikuju. Društvo Oxera u studiji je izračunalo neto razinu naknade zračne luke koju je društvo Ryanair plaćalo tim zračnim lukama (njih pet) bez svih marketinških doprinosa koji su isplaćeni društvima AMS i Ryanair (što znači da se u studiji uspoređuju naknade zračne luke koje je platilo društvo Ryanair nakon što se odbiju njegovi prihodi od marketinga). Međutim, ti podaci pokazuju velike razlike među usporedivim zračnim lukama.
- Prosječne neto naknade po povratnom letu. Prosječne neto naknade po povratnom letu koje je društvo Ryanair plaćalo zračnoj luci La Rochelle predstavljaju [100; 150] % neto naknada koje je plaćalo u pet usporedivih zračnih luka. Međutim, raspon vrijednosti pokazuje da ne postoji homogena skupina usporedivih zračnih luka. Stoga, ovisno o godini, prosječne neto naknade koje je društvo Ryanair plaćalo zračnoj luci La Rochelle variraju između [–50; 0] % i [150; 200] % prosječnih neto naknada koje je plaćalo u zračnim lukama koje je ispitalo

⁽¹³¹⁾ Studija od 8.10.2012. koju je provelo društvo Oxera, „Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport“.

⁽¹³²⁾ Dopuna od 10.4.2015. studiji od 1.6.2012. koju je provelo društvo Oxera, „Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport“.

⁽¹³³⁾ Izvorni tekst na engleskom jeziku: „it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [La Rochelle airport] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [La Rochelle airport] on the basis of characteristics.“ Analiza društva Oxera od 10.4.2015., str. 3.

⁽¹³⁴⁾ Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) i Maastricht (MST).

društvo Oxera. Taj raspon očito pokazuje da upotrijebljeni uzorak nije homogen i reprezentativan. Slično tomu, iznos neto naknada koje društvo Ryanair plaća određenoj zračnoj luci izrazito varira i može se utrostručiti u godinu dana, što dodatno dokazuje da nije ni moguće ni primjereno uspoređivati neto naknade za zračne luke.

- Prosječne neto naknade po putniku. Kao i kod neto naknada po povratnom letu, raspon vrijednosti pokazuje da se zračne luke iz uzorka društva Oxera ne mogu stabilno ni razumno usporediti. Ovisno o godini prosječna neto naknada koju je društvo Ryanair plaćalo zračnoj luci La Rochelle varira između $[-50; 0]$ % i $[150; 200]$ % prosječne neto naknade koju je društvo Ryanair plaćalo u zračnim lukama koje je odabralo društvo Oxera, a neto naknade po putniku koje je društvo Ryanair plaćalo određenoj zračnoj luci mogu varirati na način da se i utrostruče, ovisno o godini.

(493) Indikativno je da ni društvo Ryanair ni društvo Oxera nije pokušalo utvrditi tržišnu cijenu koja bi za uzorak zračnih luka usporedivih sa zračnom lukom La Rochelle odgovarala neto cijeni naknada zračne luke (naknade zračne luke od kojih je oduzeta marketinška potpora). Kad bi se takvom usporedbom mogla utvrditi tržišna cijena, iskustvo društva Ryanair s brojnim europskim zračnim lukama to bi zasigurno i omogućilo.

(494) Naposljetku, kad bi se na temelju primjenjive usporedne analize moglo utvrditi da su „cijene” iz različitih transakcija koje se ocjenjuju bile ekvivalentne ili više od „tržišnih cijena” utvrđenih na temelju uzorka transakcija koje služe za usporedbu, Komisija iz toga svejedno ne bi mogla zaključiti da su te transakcije u skladu s tržišnom cijenom, ako bi se pokazalo da je u trenutku sklapanja transakcija upravitelj zračne luke mogao očekivati da će iz tih cijena nastati inkrementalni troškovi veći od inkrementalnih prihoda. Naime, subjekt u tržišnom gospodarstvu nema nikakav interes ponuditi robu ili usluge po „tržišnoj cijeni” ako to rezultirati inkrementalnim gubicima ⁽¹³⁵⁾.

(495) S obzirom na sve prethodno navedeno Komisija smatra da se na ovaj predmet mora primijeniti pristup koji se općenito preporučuje u Smjernicama iz 2014. za primjenu testa subjekta u tržišnom gospodarstvu na odnose između zračnih luka i zračnih prijevoznika, odnosno mora se primijeniti analiza inkrementalne profitabilnosti. Taj je pristup opravdan činjenicom da upravitelj zračne luke može imati objektivan interes za sklapanje transakcije sa zračnim prijevoznikom ako može razumno očekivati da će taj posao povećati njegovu dobit (ili smanjiti njegove gubitke) u odnosu na protučinjeničnu situaciju u kojoj takva transakcija ne bi bila sklopljena ⁽¹³⁶⁾, i to neovisno o bilo kakvoj usporedbi s uvjetima koji se nude drugim zračnim prijevoznicima ili s uvjetima koje nude drugi upravitelji zračnih luka.

3. Potencijalne koristi koje bi subjekt u tržišnom gospodarstvu uzeo u obzir pri potpisivanju ugovora o marketinškim uslugama sa zračnim prijevoznicima

(496) Iz svega navedenog proizlazi da se za potrebe primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu postupanje komore CCI mora ocijeniti u odnosu na postupanje hipotetskog subjekta u tržišnom gospodarstvu koji umjesto nje upravlja zračnom lukom La Rochelle. Predmetni ugovori o marketinškim uslugama moraju se ocijeniti zajedno s odgovarajućim ugovorima o uslugama zračne luke kad čine jednu transakciju (vidjeti kriterije ocjenjivanja u uvodnoj izjavi 464.) ⁽¹³⁷⁾. Nadalje, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 481., iako neki ugovori o marketinškim uslugama nisu činili jednu transakciju s ugovorom o uslugama zračne luke, ipak će ih se ocijeniti uzimajući u obzir prihode ostvarene na temelju ugovora o uslugama zračne luke koji je na snazi, kako bi se utvrdila profitabilnost predmetnog ugovora o marketinškim uslugama.

(497) Pri analizi svake transakcije navedene u tablici 14. trebalo bi je utvrditi koristi koje bi taj hipotetski subjekt u tržišnom gospodarstvu vođen izgledima za profitabilnost mogao očekivati od marketinških usluga. U toj analizi ne bi trebalo uzeti u obzir opće učinke takvih usluga na turizam i gospodarsku djelatnost regije. Važni su samo učinci takvih usluga na profitabilnost zračne luke jer su to jedini učinci koje bi hipotetski subjekt u tržišnom gospodarstvu iz te analize uzeo u obzir ⁽¹³⁸⁾.

⁽¹³⁵⁾ Presuda u predmetu *Ryanair DAC protiv Komisije*, T-165/15, citirana u bilješci 53., točke 176.–178.

⁽¹³⁶⁾ Drugim riječima, ako se od te transakcije očekuje pozitivna inkrementalna profitabilnost.

⁽¹³⁷⁾ Pojedini ugovor o marketinškim uslugama mora se analizirati zajedno s odgovarajućim ugovorom o uslugama zračne luke kao da s njim čini jednu transakciju. Stoga postoji onoliko zasebnih transakcija koliko i „parova” ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračne luke.

⁽¹³⁸⁾ Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz bilješke 71., točka 77.

- (498) Iako učinak marketinških usluga nije dokazan, nije isključeno da bi one mogle blago povećati broj putnika na zračnim linijama obuhvaćenima ugovorima o marketinškim uslugama i odgovarajućim ugovorima o uslugama zračne luke, s obzirom na to da su namijenjene promicanju tih linija. Međutim, društvo Ryanair navelo je da je postojanje ugovora o marketinškim uslugama u samo maloj mjeri utjecalo na stopu popunjenosti njegovih zrakoplova jer su aktivnosti upravljanja prinosom (prilagođavanje cijena potražnji) prilagođene kako bi se ostvarili ciljevi popunjenosti ⁽¹³⁹⁾. Društvo Ryanair stoga nije potvrdilo da ugovori o marketinškim uslugama utječu na povećanje broja putnika. Stoga se čini da je glavni učinak ugovora o marketinškim uslugama poticanje društva Ryanair da obavlja letove do zračne luke La Rochelle.
- (499) Trebalo bi utvrditi je li hipotetski subjekt u tržišnom gospodarstvu koji upravlja zračnom lukom La Rochelle umjesto komore CCI mogao razumno očekivati i kvantificirati druge koristi osim onih koje proizlaze iz pozitivnog učinka na otvaranje linija, nastavak upravljanja linijama i broj putnika na linijama koje su predmet ugovora o marketinškim uslugama za vrijeme upravljanja tim linijama, kako je predviđeno ugovorom o marketinškim uslugama ili ugovorom o uslugama zračne luke.
- (500) Društvo Ryanair potkrijepilo je tu hipotezu u studiji od 17. siječnja 2014. Ta studija temelji se na ideji prema kojoj marketinške usluge koje kupuje upravitelj zračne luke, poput komore CCI, mogu ojačati imidž zračne luke te, posljedično, trajno povećati broj putnika koji se služe tom zračnom lukom, uključujući broj putnika na drugim linijama osim onih koje su navedene u ugovoru o marketinškim uslugama i ugovoru o uslugama zračne luke za vrijeme upravljanja tim linijama, kako je predviđeno u tim ugovorima. Iz te studije posebice proizlazi da, prema mišljenju društva Ryanair, marketinške usluge mogu trajno pozitivno utjecati na broj putnika zračne luke čak i nakon isteka ugovora o marketinškim uslugama.
- (501) Najprije bi trebalo napomenuti da ništa u ovom predmetu ne ukazuje na to da je u vrijeme sklapanja ugovora o marketinškim uslugama koji su predmet formalnog istražnog postupka komora CCI razmotrila, a kamoli kvantificirala eventualne pozitivne učinke ugovora o marketinškim uslugama na zračne linije koje nisu predmet tih ugovora, ili s vremenskog stajališta, učinke nakon očekivanog razdoblja upravljanja predmetnim linijama. Osim toga, ni Francuska ni komora CCI nisu predložile metodu kojom bi se procijenila potencijalna vrijednost koju bi hipotetski subjekt u tržišnom gospodarstvu koji upravlja zračnom lukom La Rochelle umjesto komore CCI pripisao tim učincima pri odlučivanju hoće li sklopiti ugovore o marketinškim uslugama i ugovore o uslugama zračne luke. Naposljetku, marketinške usluge kupljene od društva Ryanair/AMS bile su prvenstveno usmjerene na osobe za koje je bilo izgledno da će putovati zračnim linijama iz ugovora o marketinškim uslugama.
- (502) Taj zaključak donesen za ugovore sklopljene s društvima Ryanair i AMS također se primjenjuje na ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o marketinškim uslugama s društvom Jet2 iz istih razloga.
- (503) Nadalje, Komisija sumnja i u trajnost tih učinaka. Moguće je da je oglašavanje grada La Rochellea i njegove regije na internetskim stranicama društva Ryanair potaknulo osobe koje su posjetile te internetske stranice da kupe karte društva Ryanair do grada La Rochellea odmah po objavi oglasa ili netom nakon objave. Međutim, malo je vjerojatno da je učinak tog oglašavanja bio trajan ili utjecao na kupnju karata dulje od nekoliko tjedana nakon objave oglasa na internetskim stranicama društva Ryanair. Promidžbena kampanja može imati trajni učinak kad se za promidžbene aktivnosti koriste jedan ili više medija oglašavanja kojima su potrošači u određenom razdoblju redovito izloženi. Primjerice, promidžbena kampanja na glavnim televizijskim ili radijskim postajama, na brojnim internetskim stranicama i/ili na skupini reklamnih panoa postavljenih na otvorenom ili na javnim mjestima mogla bi imati trajan učinak ako su potrošači redovito izloženi tim medijima. Međutim, malo je vjerojatno da promidžbene aktivnosti ograničene samo na određene stranice na internetskim stranicama društva Ryanair mogu imati učinak koji traje znatno dulje od trajanja promidžbene kampanje. Naime, vrlo je vjerojatno da većina osoba ne posjećuje internetske stranice društva Ryanair dovoljno često da bi se trajno sjećali oglasa za tu regiju.
- (504) Francuska i komora CCI u formalnom istražnom postupku nisu dostavile informacije u prilog suprotnom zaključku. Taj je zaključak dobro potkrijepljen i dvama čimbenicima.

⁽¹³⁹⁾ Posebno podnesci od 15.12.2009., 13.6.2014. i 29.3.2019.

- (505) Prvo, neke od marketinških aktivnosti iz ugovora sklopljenih s društvom Ryanair/AMS odnosile su se u prvom redu na početnu stranicu na internetskim stranicama društva Ryanair. Te su se usluge odnosile samo na postavljanje poveznice na internetske stranice koje je odredila komora CCI, često na ograničeno ili vrlo kratko vrijeme:
- bez navedenog razdoblja prikazivanja za poveznice iz ugovora A i B,
 - prikazivanje sponzorirane poveznice 56 dana godišnje tijekom tri godine u skladu s ugovorom C,
 - prikazivanje sponzorirane poveznice 212 dana godišnje tijekom tri godine u skladu s ugovorom D, no razdoblje prikazivanja poveznice za 2007. smanjeno je na 45 dana u skladu s ugovorom E kojim je izmijenjen ugovor D,
 - prikazivanje sponzorirane poveznice na britanskoj verziji internetskih stranica društva Ryanair 22 dana godišnje tijekom tri godine u skladu s ugovorom G,
 - prikazivanje sponzorirane poveznice na nizozemskoj/belgijskoj verziji internetskih stranica društva Ryanair 95 dana tijekom prve godine i 160 dana tijekom druge i treće godine u skladu s ugovorom H,
 - prikazivanje sponzorirane poveznice na irskoj verziji internetskih stranica društva Ryanair 200 dana godišnje tijekom tri godine u skladu s ugovorom I,
 - prikazivanje sponzorirane poveznice na belgijskoj verziji internetskih stranica društva Ryanair 10 dana godišnje tijekom tri godine u skladu s ugovorom J,
 - prikazivanje sponzorirane poveznice na irskoj, norveškoj i nizozemskoj verziji internetskih stranica društva Ryanair 90 dana godišnje, odnosno 50 dana godišnje na britanskoj verziji, tijekom tri godine, u skladu s ugovorom K,
 - prikazivanje sponzorirane poveznice na irskoj verziji internetskih stranica društva Ryanair 70 dana u skladu s ugovorom L,
 - prikazivanje sponzorirane poveznice na portugalskoj verziji internetskih stranica društva Ryanair 365 dana tijekom dvije godine u skladu s ugovorom M,
 - prikazivanje sponzorirane poveznice na norveškoj verziji internetskih stranica društva Ryanair 6 tjedana (približno 42 dana) tijekom prve godine i 4 tjedna (tj. 24 dana) tijekom druge i treće godine u skladu s ugovorom N.
- (506) Priroda tih promidžbenih aktivnosti (postavljanje jedne poveznice ograničene promidžbene vrijednosti), njihovo kratko trajanje i neredovita učestalost prikazivanja oglasa u predmetnom razdoblju (s obzirom na to da je linija do Porta jedina linija koja je kontinuirano promovirana dvije godine) vjerojatno su znatno ograničili učinak tih aktivnosti nakon njihova završetka, tim više što je oglašavanje bilo ograničeno samo na internetske stranice društva Ryanair i nije prikazano ni u jednom drugom mediju. Drugim riječima, vrlo je malo vjerojatno da su te promidžbene aktivnosti kod osoba koje su im bile izložene izazvale trajno sjećanje na predmetni oglas i trajni interes za grad La Rochelle i njegovu regiju.
- (507) Drugo, druge marketinške aktivnosti predviđene ugovorima sklopljenima s društvom Ryanair/AMS bile su povezane samo s dijelom internetskih stranica društva Ryanair koji se odnosio na grad La Rochelle kao odredište. Posljednja vrsta promidžbene aktivnosti općenito je usmjerena samo na ograničenu publiku, koja nije često izložena tom oglašavanju. Nadalje, kad je riječ o stranici odredišta La Rochelle na internetskim stranicama društva Ryanair, manje je vjerojatno da će određena osoba posjetiti tu stranicu nego početnu stranicu jer je namijenjena specifičnom odredištu društva Ryanair, a ne svim njegovim djelatnostima. Stoga, zbog male vjerojatnosti da će stranica odredišta La Rochelle na internetskim stranicama društva Ryanair biti često posjećena, nije vjerojatno da će promidžbene aktivnosti na toj stranici izazvati trajno sjećanje na atrakcije grada La Rochellea i njegove regije kod ljudi koji tu stranicu posjete. Osim toga, vrlo je vjerojatno da je otvaranje stranice o gradu La Rochelleu na internetskim stranicama društva Ryanair većinom motivirano potencijalnim interesom za to odredište ili za usluge društva Ryanair prema tom odredištu. Stoga je mala mogućnost da će oglas istaknut na toj stranici pobuditi novi interes za to odredište kod osoba koje za njega ne znaju ili koje se za njega ne zanimaju.
- (508) Tomu u prilog ide činjenica da se marketinška vrijednost ugovora o marketinškim uslugama koje je dostavilo društvo Ryanair i koji su sklopljeni između privatnih društava koja nisu zračne luke (društva za najam automobila, društva za lokalne turističke aktivnosti) i društva AMS temelji na mogućnosti prodaje turističkih proizvoda ili usluga putnicima koji putuju na letovima društva Ryanair. Za te se potencijalne putnike smatra da će vjerojatno putovati u jasno definiranu odredišnu zračnu luku nakon što posjete internetske stranice društva Ryanair (kupnja karte, pregled dostupnih letova itd.), zbog čega im se predstavljaju marketinške poruke u kojima ih se potiče da kupe proizvod ili uslugu u svojoj odredišnoj zračnoj luci. Stoga se vrijednost marketinških usluga društva Ryanair temelji na sposobnosti oglašavanja klijentima društva Ryanair koji su već odabrali odredišnu zračnu luku ili čiji posjet internetskim stranicama društva Ryanair ukazuje na to da će vjerojatno odabrati određenu odredišnu zračnu luku, kako bi ih se potaknulo na kupnju turističke usluge na njihovu krajnjem odredištu. U tom kontekstu Komisija ne

isključuje mogućnost da marketinške usluge koje društvo AMS nudi na internetskim stranicama društva Ryanair imaju vrijednost za određene poduzetnike treće strane zainteresirane za prodaju proizvoda ili usluga klijentima društva Ryanair, kao što su društvo za najam automobila ili regionalni pružatelj usluga obilaska. Međutim, to nije slučaj za upravitelja zračne luke koji želi trajno povećati broj putnika kroz zračnu luku. Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 501., vrlo je vjerojatno da su osobe koje posjete stranicu grada La Rochellea na internetskim stranicama društva Ryanair već potencijalno zainteresirane za to odredište ili za usluge društva Ryanair prema tom odredištu. Stoga je učinak marketinških aktivnosti provedenih na stranicama društva Ryanair koje se odnose na odredište La Rochelle u smislu privlačenja novih putnika neznatan ili nepostojeći.

- (509) Prema tome, čak i ako su marketinške usluge potencijalno potaknule povećanje broja putnika na linijama iz ugovora o marketinškim uslugama u razdoblju provedbe tih usluga, vrlo je vjerojatno da je taj učinak nakon tog razdoblja ili na drugim zračnim linijama bio nepostojeći ili zanemariv.
- (510) Nadalje, i iz studija društva Ryanair od 17. i 31. siječnja 2014. proizlazi da je vjerojatnost ostvarivanja koristi od ugovora o marketinškim uslugama na drugim zračnim linijama osim onih iz tih ugovora ili nakon razdoblja upravljanja tim linijama, kako je predviđeno ugovorom o marketinškim uslugama i ugovorom o uslugama zračne luke, vrlo mala i ne može se brojčano iskazati s pouzdanošću koju bi razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu ocijenio dostatnom.
- (511) Tako je, primjerice, prema studiji društva Ryanair od 17. siječnja 2014. „ostvarivanje buduće inkrementalne dobiti nakon predviđenog isteka ugovora o uslugama zračne luke samo po sebi nesigurno” ⁽¹⁴⁰⁾. Nadalje, tom su studijom predložene dvije metode *ex ante* ocjenjivanja pozitivnih učinaka ugovora o marketinškim uslugama: pristup „novčanog toka” i pristup „kapitalizacije”.
- (512) Pristup „novčanog toka” odnosi se na ocjenjivanje koristi od ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračne luke u obliku budućih prihoda upravitelja zračne luke od marketinških usluga i od ugovora o uslugama zračne luke nakon što se odbiju odgovarajući troškovi. Kod pristupa kapitalizacije poboljšanje imidža trgovačke marke zračne luke putem marketinških usluga smatra se nematerijalnom imovinom koja je nabavljena po cijeni predviđenoj ugovorom o marketinškim uslugama.
- (513) U studiji su, međutim, istaknute brojne teškoće koje proizlaze iz pristupa kapitalizacije, koje stoga ukazuju na nepouzdanost rezultata koji mogu proizaći iz takve metode te se i u samoj studiji prednost daje pristupu novčanog toka. U studiji je osobito navedeno sljedeće: „[p]ristupom kapitalizacije trebao bi se uzeti u obzir samo udio rashoda za marketing koji se može pripisati osnovi nematerijalne imovine zračne luke. Međutim, moglo bi biti teško utvrditi udio rashoda za marketing usmjerenih na stvaranje očekivanih budućih prihoda zračne luke (odnosno, ulaganje u osnovu nematerijalne imovine zračne luke) u odnosu na stvaranje tekućih prihoda zračne luke.” ⁽¹⁴¹⁾ Također se napominje da je „radi provedbe pristupa kapitalizacije nužno procijeniti prosječno vrijeme na koje će zračna luka moći zadržati korisnika zahvaljujući marketinškoj kampanji društva AMS. U praksi bi bilo vrlo teško procijeniti prosječno razdoblje zadržavanja korisnika nakon kampanje društva AMS zbog nedovoljne količine podataka” ⁽¹⁴²⁾.
- (514) U studiji društva Ryanair od 31. siječnja 2014. predlaže se praktična primjena pristupa novčanog toka. U skladu s tim pristupom koristi od sporazuma o marketinškim uslugama i sporazuma o uslugama zračne luke koje traju čak i nakon isteka sporazuma o marketinškim uslugama izražavaju se kao „konačna vrijednost” koja se izračunava na dan isteka sporazuma. Ta konačna vrijednost izračunava se na temelju inkrementalne dobiti koja se očekuje od ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama u posljednjoj godini primjene ugovora o uslugama zračne

⁽¹⁴⁰⁾ Izvorni tekst na engleskom jeziku: „... future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain.”

⁽¹⁴¹⁾ Izvorni tekst na engleskom jeziku: „The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport.”

⁽¹⁴²⁾ Izvorni tekst na engleskom jeziku: „In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data.”

luke. Naime, ta se metoda temelji na očekivanoj inkrementalnoj dobiti tijekom posljednje godine primjene ugovora o uslugama zračne luke koja se projicira u budućnost za razdoblje jednako razdoblju trajanja ugovora o uslugama zračne luke, no pritom se usklađuje prema stopi rasta tržišta zračnog prijevoza u Europi i faktoru vjerojatnosti za koji se smatra da odražava sposobnost ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama da pridonesu dobiti zračne luke i nakon što ti ugovori isteknu. Prema studiji od 31. siječnja 2014. ta sposobnost stvaranja dugotrajnih koristi ovisi o raznim čimbenicima, „... uključujući veći ugled i snažniju trgovačku marku te vanjske mrežne učinke i putnike koji se vraćaju” ⁽¹⁴³⁾, no o tim čimbenicima nisu dane pojedinosti. Osim toga, ovom se metodom uzima u obzir diskontirana stopa koja odražava kapitalne troškove.

- (515) U studiji se predlaže faktor vjerojatnosti od 30 %, koji se u njoj smatra razboritim. Međutim, u toj vrlo teoretskoj studiji nisu predstavljeni ozbiljni kvantitativni ili kvalitativni dokazi za taj faktor. Ona se ne temelji na činjenicama koje se odnose na djelatnosti društva Ryanair, tržišta zračnog prometa ili usluge zračne luke, a kojima bi se potkrijepila ta stopa od 30 %. U njoj nije utvrđena veza između te stope i usput spomenutih čimbenika (ugled, snažna trgovačka marka, vanjski mrežni učinci i putnici koji se vraćaju) i za koje se očekuje da će produljiti koristi ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama i nakon datuma njihova isteka. Naposljetku, ta se studija uopće ne temelji na konkretnom sadržaju marketinških usluga predviđenih različitim ugovorima s društvom AMS kad se analizira u kojoj bi mjeri te usluge mogle utjecati na navedene čimbenike.
- (516) Studijom nije dokazano da postoji ikakva vjerojatnost da će i po isteku ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama upravitelj zračne luke nastaviti ostvarivati dobiti koje je ostvarivao na temelju tih ugovora tijekom posljednje godine njihove primjene. Nadalje, studijom nije dokazano da je stopa rasta tržišta zračnog prometa u Europi koristan pokazatelj za mjerenje učinka ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama za određenu zračnu luku.
- (517) Razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu za vrijeme odlučivanja hoće li sklopiti ugovor vrlo vjerojatno ne bi uzeo u obzir „konačnu vrijednost” izračunanu prema metodi koju je predložilo društvo Ryanair.
- (518) Studijom od 31. siječnja 2014. prikazano je dakle da bi pristup „novčanog toka” doveo samo do vrlo nesigurnih i nepouzdatih rezultata, kao i metoda „kapitalizacije”.
- (519) Nadalje, ni Francuska ni bilo koja zainteresirana treća strana nisu dostavile dokaze da su upravitelji regionalnih zračnih luka usporedivi s upraviteljem zračne luke La Rochelle stvarno primijenili metodu koju je društvo Ryanair predložilo u toj studiji, ili drugu metodu kojom se nastoje uzeti u obzir i kvantificirati koristi koje će nastati nakon isteka ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama. Francuska se, uostalom, nije očitovala na studije od 17. i 31. siječnja 2014., te stoga nije potvrdila njihove zaključke.
- (520) Osim toga, kako je prethodno navedeno, marketinške usluge očito su namijenjene osobama koje bi mogle putovati na linijama iz ugovora o marketinškim uslugama. Ako te zračne linije ne budu obnovljene po isteku ugovora o uslugama zračne luke, malo je vjerojatno da bi marketinške usluge mogle i dalje imati pozitivne učinke na putnički promet zračne luke nakon što ugovor istekne. Upravitelju zračne luke vrlo je teško procijeniti koliko je vjerojatno da će zračni prijevoznik nastaviti upravljati linijom nakon isteka roka iz ugovora o uslugama zračne luke za koji se obvezao njome upravljati. Niskotarifni zračni prijevoznici osobito su pokazali da vrlo dinamično upravljaju otvaranjem i zatvaranjem zračnih linija. Prema izvješću društva Oxera izrađenom za udruženje ACI Europe, 2011. zatvorilo se od 15 % do 20 % linija u europskim zračnim lukama s manje od pet milijuna putnika ⁽¹⁴⁴⁾. Za vrijeme sklapanja transakcije poput transakcija koje se ispituju u formalnom istražnom postupku razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi mogao računati na volju zračnog prijevoznika da nastavi prometovati na predmetnoj zračnoj liniji nakon isteka ugovora.

⁽¹⁴³⁾ Izvorni tekst na engleskom jeziku: „... including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger”.

⁽¹⁴⁴⁾ Studija od 15.9.2017. koju je provelo društvo Oxera, „The continuing development of airport competition in Europe”, slika 4.8., str. 41. <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf>.

- (521) Nadalje, trebalo bi napomenuti da je konačna vrijednost izračunana prema metodi koju je društvo Ryanair predložilo u studiji od 31. siječnja 2014. pozitivna (i stoga ima pozitivan učinak na predviđenu profitabilnost ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama) jedino u slučaju kad je očekivana inkrementalna dobit od tih ugovora tijekom posljednje godine primjene ugovora o uslugama zračne luke pozitivna. Naime, metoda polazi od inkrementalne dobiti koja se očekuje u posljednjoj godini primjene ugovora o uslugama zračne luke te je projicira u budućnost primjenom dvaju čimbenika. Prvi čimbenik predstavlja opći rast europskog tržišta zračnog prijevoza i odražava očekivani rast prometa. Drugi čimbenik iznosi 30 % i približno predstavlja vjerojatnost da provedba ugovora koji istječu potakne sklapanje sličnih ugovora u budućnosti za koje je vjerojatno da će stvoriti slične financijske tokove. Prema tome, ako je buduća inkrementalna dobit koja se očekuje u posljednjoj godini primjene ugovora o uslugama zračne luke negativna i sama konačna vrijednost bit će negativna (ili u najboljem slučaju jednaka nuli), odražavajući tako činjenicu da sklapanje ugovora nalik onima koji su upravo istekli može, poput njih, svake godine dovesti do smanjenja profitabilnosti zračne luke.
- (522) U studiji društva Ryanair od 31. siječnja 2014. vrlo je šturo predviđen takav scenarij i ograničen je na navođenje u bilješki, bez komentara ili obrazloženja: „... nije moguće izračunati nijednu konačnu vrijednost ako je neto inkrementalna dobit nakon što se oduzmu plaćanja društvu AMS negativna u posljednjoj godini predmetnog razdoblja.”⁽¹⁴⁵⁾ Međutim, kao što će biti prikazano u uvodnim izjavama od 580. do 642., svi ugovori u ovom predmetu dovode do predviđenih inkrementalnih tokova koji imaju negativnu neto sadašnju vrijednost svake godine, a ne samo općenito. Tako bi za te ugovore „konačna vrijednost” izračunana po metodi koju predlaže društvo Ryanair bila jednaka nuli, ili čak negativna. Uvažavanje takve konačne vrijednosti ne bi dovelo u pitanje zaključak prema kojem različiti ugovori donose gospodarsku prednost.
- (523) Naposljetku, u trećoj studiji od 26. rujna 2014. društvo Ryanair ponovilo je da ugovori o uslugama zračne luke i ugovori o marketinškim uslugama stvaraju inkrementalnu dobit dok su na snazi i konačnu vrijednost nakon njihova isteka. Stoga, prema tvrdnjama društva Ryanair, potpisivanje prvog ugovora s društvom Ryanair povećava šanse za potpisivanje novog ugovora po isteku prvog ugovora, bilo s društvom Ryanair ili s drugim zračnim prijevoznicima. Nadalje, konačna vrijednost ugovora o marketinškim uslugama očituje se u povećanju prometa do zračne luke nakon njihova isteka zbog poboljšanja ugleda zračne luke. Iako društvo Ryanair predlaže metodu empirijske provjere svoje hipoteze, tu provjeru ne može provesti jer nema potrebne podatke. Naposljetku, u analizi provedenoj u okviru izvješća nisu uzeti u obzir potencijalni vanjski mrežni učinci.
- (524) Zaključno, iz prethodno navedenog proizlazi da su jedine koristi koje bi razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao od ugovora o marketinškim uslugama i kvantificirao pri odlučivanju hoće li sklopiti takav ugovor zajedno s ugovorom o uslugama zračne luke sljedeće: i. s jedne strane mogućnost da zračni prijevoznici obavljaju letove iz zračne luke La Rochelle u skladu s ugovorima o uslugama zračne luke koje su zračni prijevoznici motivirani sklopiti zbog ugovora o marketinškim uslugama i ii. s druge strane potencijalni marginalni pozitivni utjecaj marketinških usluga na broj putnika na linijama obuhvaćenima predmetnim ugovorima (blago povećanje broja putnika na linijama obuhvaćenima ugovorima o marketinškim uslugama i odgovarajućim ugovorima o uslugama zračne luke). Druge bi eventualne koristi bile ocijenjene suviše nesigurnima da bi se kvantificirale i ništa ne upućuje na to da ih je komora CCI uzela u obzir.
4. Koji bi vremenski okvir subjekt u tržišnom gospodarstvu odabrao za ocjenu prednosti potpisivanja ugovora o uslugama zračne luke i/ili ugovora o marketinškim uslugama?
- (525) Procjenjujući prednosti sklapanja ugovora o uslugama zračne luke i/ili ugovora o marketinškim uslugama, subjekt u tržišnom gospodarstvu za vremenski bi okvir svoje ocjene odabrao trajanje predmetnih ugovora. Drugim riječima, procijenio bi inkrementalne troškove i prihode za razdoblja primjene ugovora.

⁽¹⁴⁵⁾ Studija od 31. siječnja 2014., bilješka 17. Izvorni tekst na engleskom jeziku: „... no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration”.

- (526) Ne čini se opravdanim uzeti u obzir dulje razdoblje. Naime, na dane sklapanja ugovora razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi računao na produljenje ugovora nakon njihova isteka jer, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 520., niskotarifni prijevoznici poput društava Ryanair i Jet2 vrlo dinamično otvaraju i zatvaraju zračne linije ili povećavaju i smanjuju učestalost letova.
- (527) Nadalje, datum stvarnog početka djelatnosti kod određenih ugovora nije datum sklapanja tog ugovora. U tom je slučaju kao početna točka uzet stvarni datum početka djelatnosti, a ne datum potpisivanja u situacijama kad je datum potpisivanja prethodio stvarnom datumu početka djelatnosti ⁽¹⁴⁶⁾.
- (528) U situacijama u kojima društvo Ryanair nije upravljalo određenim linijama za cijelog razdoblja obuhvaćenog ugovorom, ocjena kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu temelji se na planiranom trajanju ugovora jer se u vrijeme sklapanja ugovora nije moglo ni znati ni predvidjeti da će ugovor prestati ranije. Upravitelj zračne luke svoja bi predviđanja prometa temeljio na obvezama koje je društvo Ryanair preuzelo u vrijeme potpisivanja ugovora i koje su ga obvezivale.
- (529) Komisija će u nastavku teksta ispitati ugovore sklopljene sa svakim zračnim prijevoznikom u pogledu prometa, prihoda i inkrementalnih troškova s obzirom na iznesene pretpostavke, a zatim će iznijeti rezultate analize tih ugovora.

(5) Zaključci o metodi primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (530) Sve navedeno ukazuje i na to da, za primjenu testa subjekta u tržišnom gospodarstvu na predmetne mjere, Komisija mora svaki ugovor o marketinškim uslugama analizirati zajedno s odgovarajućim ugovorom o uslugama zračne luke (neovisno o tome je li potonji dio skupine ugovora navedenih u tablici 14. ili je samo bio na snazi u vrijeme sklapanja ugovora o marketinškim uslugama ⁽¹⁴⁷⁾) i mora ocijeniti bi li hipotetski subjekt u tržišnom gospodarstvu koji je vođen izgledima za profitabilnost i koji upravlja zračnom lukom La Rochelle umjesto komore CCI sklopio te ugovore. U tu svrhu potrebno je odrediti inkrementalnu profitabilnost ugovora kako bi je ocijenio subjekt u tržišnom gospodarstvu u trenutku potpisivanja tih ugovora, procjenjujući sljedeće za cijelo trajanje njihove primjene:
- budući inkrementalni promet koji se očekuje od provedbe tih ugovora, eventualno uzimajući u obzir učinke marketinških usluga na stopu popunjenosti linija obuhvaćenih ugovorima,
 - buduće inkrementalne prihode koji se očekuju od provedbe tih ugovora, uključujući prihode od naknada zračne luke i od zemaljskih usluga koji se ostvare od zračnih linija iz tih ugovora te prihode od neizrakoplovnih djelatnosti ostvarene zbog dodatnog prometa nastalog provedbom tih ugovora,
 - buduće inkrementalne troškove koji se očekuju od provedbe tih ugovora, uključujući operativne troškove i eventualne inkrementalne troškove ulaganja zbog zračnih linija iz tih ugovora te troškove marketinških usluga.
- (531) Iz tih izračuna trebali bi proizaći budući godišnji tokovi koji odgovaraju razlici između inkrementalnih prihoda i troškova, koje treba diskontirati, ako je potrebno, po stopi koja odražava trošak kapitala za upravitelja zračne luke. Pozitivna neto sadašnja vrijednost načelno ukazuje na to da se predmetnim ugovorima ne dodjeljuje gospodarska prednost, dok negativna neto sadašnja vrijednost ukazuje na to da takva prednost postoji.
- (532) Trebalo bi napomenuti da pri tom ocjenjivanju nisu relevantni argumenti komore CCI i društva Ryanair prema kojima je cijena marketinških usluga koje je kupila komora CCI jednaka ili manja od onoga što se za takve usluge može smatrati „tržišnom cijenom”. Naime, hipotetski subjekt u tržišnom gospodarstvu koji je vođen izgledima za profitabilnost ne bi bio spreman kupiti takve usluge, čak ni po cijeni koja je niža ili jednaka „tržišnoj cijeni”, ako je predvidio da će, unatoč pozitivnom utjecaju takvih usluga na predmetne linije, inkrementalni troškovi nastali ugovorima biti veći od inkrementalnih prihoda po diskontiranoj vrijednosti. U tom slučaju ne bi bio spreman platiti „tržišnu cijenu” i stoga bi logično odlučio da neće upotrebljavati predmetne usluge.

⁽¹⁴⁶⁾ Vidjeti tablicu 9.

⁽¹⁴⁷⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 496.

(b) Metodološka razmatranja povezana s rekonstrukcijom poslovnih planova

- (533) Komisija je za vrijeme postupka pozvala Francusku da dostavi procjene inkrementalnih troškova, prihoda i profitabilnosti za različite ugovore koje je komora CCI sklopila s društvom Ryanair/AMS, a koje su možda izrađene prije potpisivanja tih ugovora. Francuska je u odgovoru navela da zračna luka La Rochelle nije provela analizu prije potpisivanja ugovora o marketinškim uslugama i stoga je dostavila retrospektivnu rekonstrukciju poslovnih planova za svaki ugovor o marketinškim uslugama iz tablice 9., kao i rekonstrukciju poslovnog plana ugovora sklopljenog s društvom Jet2 (uzimajući u obzir parametre odgovarajućih ugovora o uslugama zračne luke relevantne za analizu ugovora potpisanih s tim dvama zračnima prijevoznicima). Međutim, svrha retrospektivne analize jest provesti financijsku analizu koja je trebala biti provedena prije potpisivanja ugovora o marketinškim uslugama, uzimajući u obzir podatke koji su bili dostupni zračnoj luci u vrijeme njihova potpisivanja.

1. Model upotrijebljen za rekonstrukciju poslovnih planova

- (534) Francuska je retrospektivno rekonstruirala poslovne planove primjenom „osnovnog scenarija” u kojem su utvrđene pretpostavke koje bi razumno iznio subjekt u tržišnom gospodarstvu. Ta se analiza temelji na pretpostavkama o prometu, stopama popunjenosti zrakoplova, prihodima od zrakoplovnih i nezrakoplovnih djelatnosti po putniku, operativnim troškovima po putniku, marketinškim troškovima i trajanju ugovora. Francuska je, kako bi izračunala neto sadašnju vrijednost svakog ugovora, rekonstruirala poslovni plan u kojem su prikazane sljedeće stavke prihoda i troškova:

Tablica 15.

Model upotrijebljen za rekonstrukciju poslovnih planova

Ugovor [x]			
	Godina N	Godina N + 1	Itđ.
Broj povratnih letova godišnje (a)	vidjeti ugovor		
Broj sjedala u zrakoplovu (b)	vidjeti odjeljak 7.2.1.5(b)(2)		
Broj ponuđenih sjedala (c)	$c = a * b * 2$		
Prosječna stopa popunjenosti (d)	vidjeti odjeljak 7.2.1.5(b)(2)		
Ukupan broj putnika u dolasku i odlasku (e)	$e = c * d$		
Naknada za slijetanje (f)	$f = a * \text{jedinična naknada koju je odredila komora CCI ili koja je navedena u ugovoru o uslugama zračne luke}$		
Naknada za parkiranje zrakoplova (g)	0 (vidjeti odjeljak 7.2.1.5(b)(3))		
Naknada za osvjetljenje (h)	0 (vidjeti odjeljak 7.2.1.5(b)(3))		
Naknada za osobe s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću (i)	$i = e * \text{jedinična naknada koju je odredila komora CCI ili koja je navedena u ugovoru o uslugama zračne luke} / 2$		
Naknada po putniku (j)	$j = e * \text{jedinična naknada koju je odredila komora CCI ili koja je navedena u ugovoru o uslugama zračne luke} / 2$		
Zemaljske usluge (k)	0		
Ukupni prihodi od zrakoplovnih djelatnosti (l)	$l = f + g + h + i + j + k$		
Prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti (m)	$m = e * \text{jedinična inkrementalna marža (vidjeti odjeljak 7.2.1.5(b)(3))}$		

Ugovor [x]			
	Godina N	Godina N + 1	Itđ.
Ukupni prihodi (n)	$n = l + m$		
Inkrementalni troškovi (o)	$o = e * \text{jedinični inkrementalni trošak}$ (vidjeti odjeljak 7.2.1.5(b)(4))		
Marketinški troškovi (p)	vidjeti ugovor o marketinškim uslugama		
Ukupni troškovi (q)	$q = o + p$		
Inkrementalni novčani tok (r)	$r = n - q$		
Neto sadašnja vrijednost	$\sum_{v=0}^u \frac{r_v}{(1+t)^v}$ pri čemu vrijedi sljedeće: — v se odnosi na godinu predmetnog ugovora, v = 0 odnosi se na početak ugovora, — u se odnosi na ukupno trajanje ugovora (u godinama) — r_v je inkrementalni novčani tok (r) za godinu (v) ugovora — t je odabrana diskontna stopa ⁽¹⁾		

⁽¹⁾ Francuska je za sve ugovore primijenila diskontnu stopu od 6 %. Ta stopa odgovara stopi koju je Francuska predložila u sličnim predmetima o kojima je Komisija već bila pozvana donijeti odluku (vidjeti, na primjer, odluku Komisije o zračnoj luci Pau citiranu u bilješci 12.). S druge strane, s obzirom na to da Komisijina rekonstrukcija poslovnih planova (primjenom osnovnog scenarija) rezultira godišnjim inkrementalnim tokovima koji su svi negativni u relevantnom razdoblju, neto sadašnja vrijednost ugovorâ nužno je negativna neovisno o upotrijebljenoj diskontnoj stopi.

- (535) Iako Komisija općenito smatra da su pretpostavke Francuske koje se odnose na prihode po putniku i trajanje ugovorâ razumne, njezine druge pretpostavke nisu uvijek razumne ili realistične. Prvo, Francuska je počinila metodološke pogreške koje su uobičajene za sve rekonstrukcije (kao što je preniska procjena inkrementalnih operativnih troškova zrakoplovnih djelatnosti i uključivanje doprinosa lokalnih tijela općim rashodima za marketing u inkrementalni prihod). Drugo, kao što će biti utvrđeno u odjeljku u kojem se ugovori ocjenjuju pojedinačno, osim metodoloških pogrešaka uobičajenih u svim rekonstrukcijama Francuska, rekonstrukcije određenih poslovnih planova imaju i druge posebne metodološke probleme.
- (536) Stoga je Komisija svoju analizu provela primjenom osnovnog scenarija i rekonstrukcijom inkrementalnih troškova i prihoda različitih skupina ugovora onako kako bi ih subjekt u tržišnom gospodarstvu izračunao *ex ante*, kako bi provela test subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (537) Komisija je provela i analizu osjetljivosti načina na koji je neto sadašnja vrijednost tih ugovora izračunana, i to tako što je promijenila neke od pretpostavki. Komisija je pritom namjerno upotrijebila pretpostavke koje su po definiciji nerealne jer nisu upotrijebljene u njezinu osnovnom scenariju (scenarij u kojem se zračnom prijevozniku već povoljno pristupalo). Vjerojatnost da će se te pretpostavke ostvariti, odnosno vjerojatnost da će doći do velikih i trenutačnih promjena u rukovođenju zračnom lukom do kojih bi trebalo doći da se te pretpostavke ostvare, vrlo je mala (vidjeti uvodne izjave od 575. do 578.). Izračun neto sadašnje vrijednosti na temelju promjena u tim parametrima (čija je istodobna pojava također statistički više nego malo vjerojatna) naziva se „nerazboritim scenarijem” (vidjeti uvodne izjave od 574. do 578.). U svakom slučaju, svaki razuman i razborit ulagatelj taj bi scenarij smatrao očito nerealističnim i mogao bi ga samo odbaciti.
- (538) Razlike u ocjenjivanju između Francuske i Komisije (posebno kad je riječ o pretpostavkama o operativnim troškovima i rashodima za marketing) dovode do velikih razlika u rezultatima izračuna neto sadašnje vrijednosti skupina ugovora. Različite pretpostavke o prometu uvelike utječu na određene ugovore, dok pretpostavke o stopi popunjenosti imaju tek ograničen učinak na dobiveni rezultat izračuna neto sadašnje vrijednosti ugovora, pri čemu se zaključak Komisije o tome je li neto sadašnja vrijednost negativna ili pozitivna nije promijenio.

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

- (539) Analiza koju je provela Komisija temelji se na inkrementalnom prometu (tj. broju dodatnih putnika) koji bi subjekt u tržišnom gospodarstvu koji upravlja zračnom lukom La Rochelle umjesto komore CCI mogao predvidjeti pri sklapanju ugovora. Na primjer, za skupinu ugovora iz 2006. (ugovori o marketinškim uslugama C i D te ugovori o uslugama zračne luke 2 i 3) utvrđen je broj putnika koji bi upravitelj zračne luke La Rochelle 2006. mogao očekivati za vrijeme trajanja ugovora na liniji La Rochelle – London Stansted kojom upravlja društvo Ryanair.
- (540) Predviđeni inkrementalni promet izračunan je na temelju broja linija i učestalosti letova predviđenih različitim ugovorima o uslugama zračne luke i ugovorima o marketinškim uslugama te na temelju broja godišnjih povratnih letova koji iz njih proizlaze. U nekim su ugovorima navedeni ciljevi u pogledu broja povratnih letova, u nekima u pogledu broja putnika, a u nekima se pak ciljevi uopće ne spominju.
- (541) Kad je riječ o retroaktivnim ugovorima potpisanim nakon datuma njihove provedbe (kao što je ugovor A), u obzir je uzet samo promet ostvaren nakon potpisivanja jer se promet na temelju ugovora ne može ostvariti prije nego što je potpisan.
- (542) Komisijina predviđanja prometa uglavnom su niža od predviđanja koje je komora CCI upotrijebila za rekonstrukciju svojih *ex post* poslovnih planova, posebno za određene ugovore o marketinškim uslugama koji ne sadržavaju ciljeve u pogledu prometa. U jednom su slučaju Komisijina predviđanja bila viša od predviđanja zračne luke. Ti će se ispravci detaljno opisati za svaku mjeru (ugovor ili skupinu ugovora iz tablice 14.).
- (543) Komisija općenito napominje da je previsoka procjena prometa povezana sa sljedećim analitičkim problemima. Prvo, u rekonstrukciji Francuske utvrđena je veća količina prometa od onog iz ugovora. Razborit subjekt ne bi na takav način previsoko procijenio promet bez dodatnog objašnjenja (koje Francuska nije dostavila ni za jedan ugovor).
- (544) Drugo, kad je riječ o određenim retroaktivnim ugovorima (čiji datum početka prethodi datumu njegova potpisivanja), Francuska je rekonstrukciju temeljila na prometu koji je ostvaren prije nego što je ugovor potpisan. Komisija sumnja da bi razborit subjekt snosio troškove marketinških usluga za već obavljene letove. Naprotiv, pozvao bi se na budući promet koji će se ostvariti na temelju ugovora o marketinškim uslugama. Naposljetku, tvrdnja da bi razborit ulagatelj mogao u obzir uzeti poslovni odnos izvan samog trajanja ugovora ne temelji se na gospodarskim studijama ni dokazima, kako je navedeno u uvodnim izjavama od 525. do 529.
- (545) Nadalje, Komisija je uzela u obzir kapacitet zrakoplova kojima se služi društvo Ryanair, prvenstveno zrakoplova Boeing 737-800 (189 sjedala) i, u manjoj mjeri, zrakoplova Boeing 737-300 (148 sjedala) ili BAe 146-300 (110 sjedala).
- (546) Komisija je primijenila stopu popunjenosti koja se svake godine mijenja i odgovara prosječnoj stopi zabilježenoj u prethodne dvije godine (s prosječnom stopom od 80 % za 2003. i 2004. koju je primijenila komora CCI). Ta je pretpostavka najvjerodostojnija jer se primjenjuje pristup upravitelja zračne luke koji pri izradi poslovnog plana upotrebljava izravno najrelevantnije informacije koje su mu na raspolaganju. Tom se metodom ujedno od 2005. omogućuje da se kao osnova upotrebljavaju stope popunjenosti zabilježene u razdobljima kad su ugovori o marketinškim uslugama bili na snazi i da se stoga uzmu u obzir svi korisni učinci marketinških usluga na broj putnika na tim linijama. U tom pogledu Komisija napominje da se od 2003. do 2013. stopa popunjenosti zrakoplova društva Ryanair koji su opsluživali zračnu luku La Rochelle smanjila s 81 na 70 %, dok je zračna luka La Rochelle izradu poslovnih planova temeljila na znatno optimističnijim pretpostavkama (od 75 do 85 %).

Tablica 16.

Stopa popunjenosti zrakoplova

Godina	Stopa popunjenosti zrakoplova	Prosječna stopa u dvije godine koje su prethodile datumu T ⁽¹⁾
2003.	0,81	0,8
2004.	0,78	0,8
2005.	0,78	0,80
2006.	0,74	0,78
2007.	0,72	0,76
2008.	0,72	0,73
2009.	0,78	0,72
2010.	0,74	0,75
2011.	0,73	0,76
2012.	0,71	0,74
2013.	0,70	0,72

(¹) Prethodne dvije godine nisu relevantne za 2003. i 2004. (nije bilo letova društva Ryanair). Upotrijebljena je stopa od 80 % (osnovni scenarij Francuske).

(547) Kad se ugovor nije primjenjivao cijelu kalendarsku godinu, Komisija je to uzela u obzir računajući predviđeni promet za svaku godinu provedbe ugovora razmjerno broju dana u godini kad se ugovor trebao provoditi.

1. Inkrementalni prihodi (ugovori sklopljeni s društvima Ryanair i AMS)

(548) Komisija je za svaku transakciju koja je predmet njezine analize nastojala utvrditi inkrementalne prihode, odnosno prihode koji su nastali tom transakcijom, koje bi predvidio subjekt u tržišnom gospodarstvu.

(549) U skladu s načelom „jedne blagajne” Komisija smatra da bi u obzir trebalo uzeti prihode i od zrakoplovnih i od nezrakoplovnih djelatnosti.

— *Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti*

(550) Prihode od zrakoplovnih djelatnosti čini dohodak od različitih naknada koje zračni prijevoznik plaća upravitelju zračne luke, prije svega:

- naknada za slijetanje, odnosno iznos po povratnom letu,
- naknada po putniku, odnosno iznos po povratnom letu,
- naknada koja se plaća za zemaljske usluge u fiksnom iznosu po povratnom letu koji je određen različitim ugovorima o uslugama zračne luke,
- naknada za parkiranje, odnosno iznos po povratnom letu,
- „naknada za osvjjetljenje uzletno-sletne staze”, odnosno iznos koji se treba platiti na temelju primjene pravila civilnog zrakoplovstva u slučaju kretanja noću ili u uvjetima loše vidljivosti,
- naknada za pomoć osobama s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću (naknada „PHMR”).

- (551) Naknada za slijetanje i naknada po putniku koje obračunava komora CCI načelno su regulirane naknade kojima se plaća pristup infrastrukturi zračne luke, a primjenjuju se na sve zračne prijevoznike korisnike nakon savjetovanja te se objavljuju. Komisija je za razne ugovore o uslugama zračne luke kao predviđene jedinične iznose naknade za slijetanje i naknade po putniku upotrebljavala objavljene naknade koje su bile na snazi u trenutku sklapanja ugovora, uz godišnju indeksaciju od 2 % ako se razumno moglo predvidjeti da će se regulirane naknade povećati svake godine u skladu s inflacijom. Sustavom reguliranih naknada zračne luke nije predviđena automatska indeksacija, nego mogućnost upravitelja da, nakon savjetovanja, s vremenom prilagodi naknade. U tim okolnostima Komisija smatra da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu pretpostavio da će se naknade svake godine povisivati u skladu s inflacijom, primjenjujući stopu inflacije od 2 % koja odgovara stopi koju je Europska središnja banka („ESB”) predvidjela za europodručje ⁽¹⁴⁸⁾.
- (552) Naknade za zemaljske usluge nisu regulirane nego se o njima bilateralno pregovara. U zračnoj luci Luke zemaljske usluge pruža društvo Atlantica. Zbog toga se u poslovnom planu zračne luke te usluge ne uzimaju u obzir, već se uzima samo najamnina koju društvo Atlantica plaća zračnoj luci La Rochelle (u okviru „dobiti od nezrakoplovnih usluga”).
- (553) Naknade za parkiranje odnose se na upotrebu infrastrukture i opreme za parkiranje zrakoplova, osim privatne infrastrukture. Cijene ovise o trajanju parkiranja i obilježjima zrakoplova. Međutim, u poslovnim planovima izrađenima kako bi se ocijenila profitabilnost ugovora potpisanih s društvima Ryanair i Jet2 nije predviđeno plaćanje naknade za parkiranje, u teoriji zato što ona svoje zrakoplove parkiraju kraće od dva sata, a za takva razdoblja parkiranja zračni prijevoznici ne moraju plaćati naknadu.
- (554) Naknada za osvjetljenje uzletno-sletne staze utvrđuje se u cjeniku koji objavljuje zračna luka, za svako kretanje zrakoplova noću ili u uvjetima loše vidljivosti u kojima staze moraju biti osvijetljene. Međutim, u poslovnim planovima izrađenima kako bi se ocijenila profitabilnost ugovora potpisanih s društvima Ryanair i Jet2 nije predviđeno plaćanje naknade za osvjetljenje jer se njihovi letovi obavljaju samo danju.
- (555) Naposljetku, u obzir se mora uzeti i naknada za pomoć osobama s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću (naknada „PHMR”), a ona se primjenjuje za svakog putnika u odlasku (0,50 EUR po putniku od lipnja 2008.).
- (556) Komisija je, kako bi izračunala prihod od prethodno navedenih naknada zračne luke koje bi subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao od svakog ugovora, upotrijebila predviđeni broj povratnih letova (za naknadu za slijetanje) i broj odgovarajućih putnika (za naknadu po putniku i naknadu „PHMR”), koji su utvrđeni za svaki ugovor, te ih je množila s jediničnim iznosima naknada.

— *Prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti*

- (557) Zračna luka La Rochelle ocijenila je inkrementalne marže od nezrakoplovnih djelatnosti povezanih s putničkim prometom. Te marže obuhvaćaju djelatnosti parkirališta za automobile, restorana i drugih poduzetnika koji se nalaze u zračnoj luci, kao i marže koje se odnose na prodaju goriva i najmnine. Radi se o maržama, a ne prihodima jer se odbijaju ulazni troškovi. Stoga se u okviru rekonstrukcije poslovnih planova neće trebati odbiti troškovi da bi se utvrdila inkrementalna marža upravitelja zračne luke.
- (558) Komisija općenito smatra izglednim da bi pri sklapanju novog ugovora razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu utvrdio inkrementalnu maržu od nezrakoplovnih djelatnosti na temelju inkrementalnih marži od nezrakoplovnih djelatnosti iz prethodne godine, u skladu s najboljom mogućom procjenom. To je učinila zračna luka La Rochelle. Međutim, u konkretnom slučaju zračne luke La Rochelle, Komisija uzima u obzir ulaganja izvršena između 2003. i 2013. koja se odnose na izgradnju parkirališta za automobile, restorana i trgovina. Kad bi se pri ocjenjivanju profitabilnosti novog ugovora u obzir uzele samo prethodne zabilježene marže, to bi značilo da se ne uzimaju u obzir prospektivni učinci poznatih projekata razvoja nezrakoplovnih djelatnosti (povezani, na primjer, s novim

⁽¹⁴⁸⁾ „Cilj je ESB-a zadržati stabilnost cijena i održati stopu godišnje inflacije ispod, ali oko 2 % u srednjoročnom razdoblju”. Vidjeti: <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

ulaganjima koja će postati dio poslovanja) i da se prestrogo ograničavaju izgledi za rast inkrementalnih prihoda od nezrakoplovnih usluga. Komisija je stoga rekonstruirala poslovne planove primjenjujući pristup prema kojem se u vrijeme potpisivanja ugovora treba razmotriti marža od nezrakoplovnih djelatnosti po putniku koja odgovara prosječnoj marži od nezrakoplovnih djelatnosti iz prethodne godine pomnožena s „prospektivnim” korektivnim koeficijentom kojim se uzimaju u obzir očekivani izgledi za rast prihoda od novih ulaganja (parkirališta za automobile, komercijalnih prostora). Korektivni koeficijent razlikuje se iz godine u godinu na temelju projekata planiranih za zračnu luku, a predviđena marža od nezrakoplovnih djelatnosti odgovara marži koju upravitelj zračne luke može razumno očekivati u razdoblju od nekoliko godina (ne samo sljedeće godine):

Tablica 17.

Prosječna marža od nezrakoplovnih djelatnosti

Godina	Marža od nezrakoplovnih djelatnosti u godini n – 1 (EUR po putniku)	„Prospektivni” korektivni koeficijent	„Prospektivna” prosječna marža od nezrakoplovnih djelatnosti koju primjenjuje Komisija
2003.	1,09	30 %	1,42
2004.	1,40	10 %	1,54
2005.	1,59	20 %	1,91
2006.	1,33	60 %	2,13
2007.	1,74	30 %	2,26
2008.	2,14	10 %	2,35
2009.	2,15	10 %	2,36
2010.	2,29	10 %	2,52
2011.	2,36	10 %	2,59
2012.	2,45	5 %	2,57
2013.	2,48	5 %	2,61

(559) Povećanje korektivnog koeficijenta u određenim godinama temelji se na uvođenju novih nezrakoplovnih usluga u tom razdoblju (parkiralište za automobile 2006., restoran 2008. i trgovine 2009.). S obzirom na to da komora CCI nije dostavila ocjenu očekivanih marži od nezrakoplovnih djelatnosti u trenutku potpisivanja novih ugovorima, taj pristup omogućuje ocjenjivanje očekivanih marži od novih nezrakoplovnih djelatnosti. Inkrementalne marže od nezrakoplovnih djelatnosti po putniku koje je primijenila Komisija u prosjeku su [15–20] % veće od marži koje je dostavila komora CCI, zbog čega se u rekonstrukcijama Komisije maksimalno povećava inkrementalna profitabilnost skupina ugovora koje je zračna luka sklopila s društvom Ryanair. Komisija napominje da je prosječna godišnja korekcija marže čak i veća od one koju je društvo Oxera navelo u studiji od 4. prosinca 2015. ⁽¹⁴⁹⁾, prema kojoj početak poslovanja društva Ryanair u 29 zračnih luka iz uzorka dovodi do stvarnog povećanja prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti po putniku u odlasku od 12,0–13,7 %.

⁽¹⁴⁹⁾ Studija društva Oxera od 4.12.2015., „The impact of Ryanair’s operations on airports’ non-aeronautical revenues”.

- (560) Komisija također smatra da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu predvidio indeksaciju te marže tijekom vremena za svaku godinu obuhvaćenu novom skupinom ugovora kako bi se uzela u obzir inflacija. Komisija je u tom pogledu primijenila stopu od 2 % godišnje ⁽¹⁵⁰⁾.
- (561) Komisija je u svakom slučaju odlučila upotrijebiti pretpostavke o dobiti od nezrakoplovnih djelatnosti čija je vrijednost veća od vrijednosti pretpostavki zračne luke La Rochelle, kako bi uzela u obzir razvoj parkirališnih, ugostiteljskih i komercijalnih djelatnosti u razdoblju od 2003. do 2013.

1. Inkrementalni troškovi (ugovori sklopljeni s društvima Ryanair i AMS)

- (562) Inkrementalni troškovi koje je subjekt u tržišnom gospodarstvu koji upravlja zračnom lukom umjesto komore CCI *ex ante* mogao očekivati od svake transakcije (koja se sastoji od ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama) mogu se podijeliti u sljedeće kategorije:

- troškovi nabave marketinških usluga,
- inkrementalni troškovi ulaganja nastali ulaganjem izvršenim zbog transakcije i
- inkrementalni operativni troškovi, odnosno operativni troškovi (osoblje, razne nabave) koji mogu nastati zbog transakcije.

- (563) Kad je riječ o troškovima ugovora o marketinškim uslugama, Komisija napominje da je Francuska iz marketinških troškova pogrešno isključila doprinose lokalnih tijela (departmana Charente-Maritime i zajednice Communauté d'agglomération de La Rochelle) općim rashodima za marketing odjela komore CCI za zračne luke.

- (564) Kako je utvrđeno u uvodnim izjavama od 294. do 302., Francuska je trebala uključiti sve iznose koje je društvu Ryanair platio odjel komore CCI za zračne luke jer doprinosi raznih lokalnih tijela predstavljaju financiranje uobičajenih operativnih troškova zračne luke. Naime, odjel komore CCI za zračne luke bio je taj koji je posjedovao odobrena proračunska sredstva namijenjena financiranju marketinških usluga i snosio je sve povezane rizike upravljanja njima.

- (565) Nadalje, trebalo bi podsjetiti da postupanje zračne luke La Rochelle treba usporediti s postupanjem upravitelja zračne luke koji obavlja djelatnost u uobičajenim uvjetima tržišnog gospodarstva kako bi se utvrdilo je li ugovorima koje je zračna luka La Rochelle potpisala s društvima Ryanair i Jet2 tim društvima dodijeljena prednost. Subjekt u tržišnom gospodarstvu po definiciji mora sam financirati svoje poslovanje. Osim toga, u točki 63. Smjernica iz 2014. navodi se da bi „[z]račna luka trebala [...] pokazati da je [...] sposobna [...] pokriti sve troškove koji proizlaze iz dogovora [...]” kako bi se utvrdilo da je ugovor sa zračnim prijevoznikom u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

- (566) U Smjernicama iz 2014. također se navodi sljedeće: „[k]ako bi se procijenilo je li dogovor koji je zračna luka sklopila sa zračnim prijevoznikom u skladu s testom [subjekta u tržišnom gospodarstvu], očekivane nezrakoplovne prihode koji proizlaze iz djelatnosti zračnog prijevoznika treba uzeti u obzir zajedno s pristojbama zračnih luka, bez popusta, marketinške podrške ili programa poticaja” ⁽¹⁵¹⁾ i „[s]vaka javna potpora, kao što su npr. marketinški sporazumi izravno zaključeni između javnih tijela i zračnog prijevoznika, a koja je smišljena kao nadoknada za dio uobičajenih troškova koje snosi zračna luka u vezi s dogovorom između zračne luke i zračnog prijevoznika isto će se tako uzeti u obzir” ⁽¹⁵²⁾.

⁽¹⁵⁰⁾ Komisija je iz istog razloga primijenila stopu indeksacije od 2 % na naknade zračne luke i inkrementalne operativne troškove.

⁽¹⁵¹⁾ Točka 64. Smjernica iz 2014.

⁽¹⁵²⁾ Smjernice iz 2014., točka 62.

- (567) Naposljetku, kad bi se javni financijski doprinosi mogli isključiti iz marketinških troškova u poslovnim planovima, to bi značilo da bi se svaki neprofitabilni projekt ili transakcija mogli uskladiti s testom subjekta u tržišnom gospodarstvu tako što bi se jednostavno dodijelila dostatna javna subvencija. Primjenom tog pristupa članak 107. UFEU-a postao bi nedjelotvoran, a sam pristup bio bi protivan načelu da analiza postojanja državne potpore obuhvaća utvrđivanje je li poduzetniku dodijeljena „gospodarska prednost koju ne bi stekao u uobičajenim tržišnim uvjetima” ⁽¹⁵³⁾.
- (568) Komisija zbog navedenih razloga smatra da se nijedna javna potpora namijenjena pokrivanju marketinških troškova (čak i ako nije specifična za određeni ugovor ili skupinu ugovora) ne može odbiti od marketinških troškova u analizi profitabilnosti na kojoj se temelji test subjekta u tržišnom gospodarstvu. Komisija je stoga pri rekonstrukciji poslovnih planova povezanih s potpisivanjem ugovora iz tablice 14. uzela u obzir sve iznose predviđene raznim ugovorima o marketinškim uslugama.
- (569) Naknade za marketinške usluge utvrđene u ugovorima ne predstavljaju nužno stvarno plaćene iznose jer su određeni događaji koji su uslijedili nakon sklapanja ugovora doveli do odstupanja od prvotno predviđenih iznosa. Upravo je to slučaj kod prijevremenog prestanka ugovora. Međutim, pri primjeni načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ti se događaji ne bi trebali uzeti u obzir jer su uslijedili nakon sklapanja ugovora.
- (570) Kad je riječ o inkrementalnim troškovima ulaganja, potrebno je napomenuti da, prema tvrdnjama Francuske, na temelju različitih ugovora koji su predmet ove istrage u zračnoj luci La Rochelle nije trebalo biti provedeno nijedno ulaganje. Prema tome, uzevši u obzir činjenicu da ništa ne ukazuje na to da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao da treba izvršiti određena ulaganja zbog jednog ili više ugovora koji su predmet formalnog istražnog postupka, nijedan inkrementalni trošak ulaganja u ovoj analizi nije uzet u obzir.
- (571) Komisija ne može upotrijebiti rekonstrukciju koju su dostavile Francuska i komora CCI kako bi procijenila inkrementalne operativne troškove. Iako je komora CCI procijenila varijabilne troškove na najviše 55 000 EUR godišnje (isključujući marketinške troškove) za promet od oko 200 000 putnika, odnosno procijenila je prosječni trošak od 0,27 EUR po putniku, nije objasnila metodologiju kojom se služila kako bi to procijenila. Osim toga, u tom se procjeni ne održavaju stvarni inkrementalni troškovi zračne luke La Rochelle: ne samo da se procjena od 0,27 EUR po putniku uvelike razlikuje od procjene društva Oxera ⁽¹⁵⁴⁾ za druge zračne luke za koje je Komisija pokrenula formalni istražni postupak ⁽¹⁵⁵⁾, financijski podaci zračne luke La Rochelle također pokazuju da inkrementalni operativni troškovi zrakoplovnih djelatnosti iznose prosječno 3,83 EUR po putniku u predmetnom razdoblju.
- (572) Komisija je rekonstruirala inkrementalne operativne troškove, bez marketinških troškova, na temelju informacija koje je dostavila Francuska (račun dobiti i gubitka te bilanca zračne luke). Komisija je pritom učinila sljedeće:
- temeljila je godišnje operativne troškove za prijevoz putnika na financijskim izvještajima odjela komore CCI za zračne luke. Ti troškovi obuhvaćaju samo operativne troškove, a ne i trošak kapitala (amortizaciju). U toj pretpostavci vrlo vjerojatno se prenisko procjenjuju stvarni inkrementalni troškovi jer dio amortizacije ulaganja odgovara troškovima inkrementalnog upravljanja zračnom lukom radi prihvata novih putnika (društvo Oxera kojem je društvo Ryanair povjerilo analizu situacije u drugim zračnim lukama uzelo je u obzir određene amortizacije u izračunu inkrementalnih operativnih troškova) ⁽¹⁵⁶⁾,

⁽¹⁵³⁾ Presuda od 29. travnja 1999., *Kraljevina Španjolska protiv Komisije*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, točka 41.; vidjeti i Odluku Komisije (EU) 2018/628 od 11. studenoga 2016. o državnoj potpori SA.24221(2011/C) (ex 2011/NN) koju je provela Austrija za zračnu luku Klagenfurt, Ryanair i druge zračne prijevoznike koji se koriste tom zračnom lukom (SL L 107, 26.4.2018., str. 1.), uvodna izjava 381.(b).

⁽¹⁵⁴⁾ Studije društva Oxera od 13. lipnja, 11. rujna, 22. rujna, 10. listopada i 6. studenoga 2014.

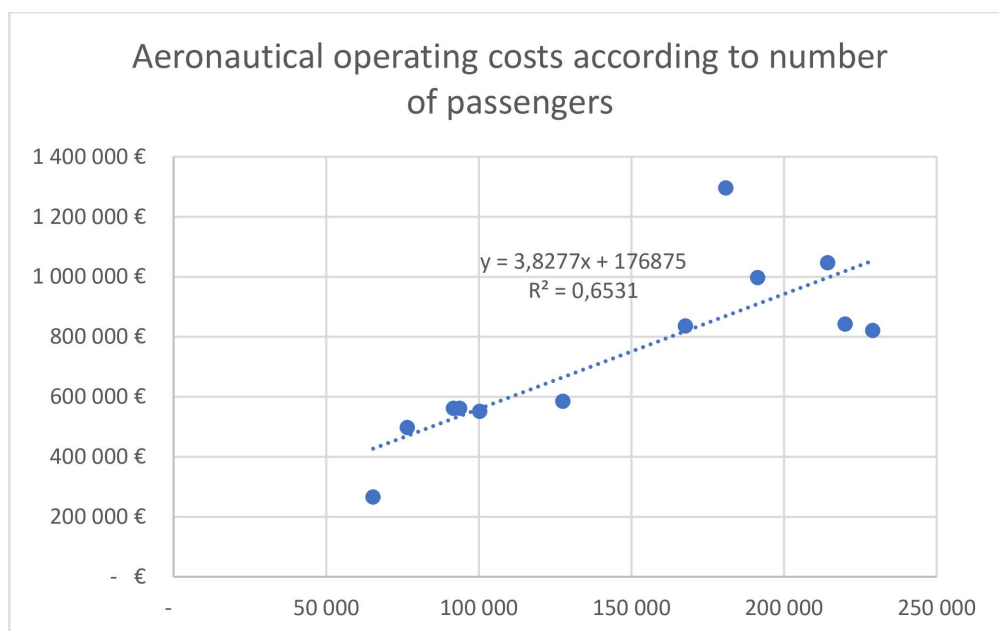
⁽¹⁵⁵⁾ Odluka Komisije od 16. listopada 2013., Španjolska, Navodna potpora za Ryanair i druge zračne prijevoznike te moguća potpora za zračne luke Girona i Reus, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (SL C 120 od 23.4.2014., str. 24.); Odluka Komisije od 30. svibnja 2012., Francuska, zračna luka Beauvais Tillé, SA.33960 (2012/C) (2012/NN), (SL C 279, 14.9.2012., str. 23.); Odluka Komisije od 4. travnja 2012., Francuska, zračna luka Carcassonne, SA.33960 (2012/C) (ex 2012/NN), (SL C 254, 23.8.2012., str. 11.).

⁽¹⁵⁶⁾ Studija od 31.5.2013. koju je provelo društvo Oxera, „*Economic MEIP assessment: profitability analysis – La Rochelle*”, priložena opaskama društva Ryanair od 31.5.2013., odjeljak 2.5., stranice 10. i 12.

- odbila je operativne troškove povezane s državnim zadaćama i pokrivene državnim sredstvima,
- odbila je troškove pokrivene subvencijama povezanim s obvezama pružanja javne usluge ili uslugama od općeg gospodarskog interesa,
- odbila je troškove koji se odnose na plaćanje marketinških usluga utvrđenih u ugovorima o marketinškim uslugama sklopljenima sa zračnim prijevoznicima (jer su ti izdaci već uzeti u obzir zasebno pri rekonstrukciji profitabilnosti spornih mjera). Prikazani su u stavci troškova (p) u tablici 15.,
- odbila je operativne troškove povezane s prihodima od neizrakoplovnih djelatnosti. S obzirom na to da komora CCI nije dostavila potrebne podatke, Komisija je procijenila operativne troškove povezane s prihodima od neizrakoplovnih djelatnosti. U toj je procjeni primijenjen postotak prihoda od neizrakoplovnih djelatnosti u ukupnim prihodima zračne luke na godišnje operativne troškove ⁽¹⁵⁷⁾. Taj se postotak kretao od 19 do 41 % u razdoblju od 2001. do 2010., a prosječno je iznosio 26 %. Tom se metodom na prvi pogled mogu previsoko procijeniti operativni troškovi povezani s prihodima od neizrakoplovnih djelatnosti jer neizrakoplovne usluge iziskuju razmjerno veći kapital, a imaju manje operativnih troškova od izrakoplovnih usluga ⁽¹⁵⁸⁾. To je u svakom slučaju najbolja moguća procjena s obzirom na to da Francuska nije dostavila druge podatke,
- analizirala je kretanja operativnih troškova izrakoplovnih djelatnosti izračunanih na temelju promjena broja putnika. U grafikonu prikazanom u nastavku prikazuje se odnos između operativnih troškova izrakoplovnih djelatnosti i broja putnika te usporedno kretanje operativnih troškova izrakoplovnih djelatnosti i broja putnika. Iz toga se jasno vidi da se operativni troškovi izrakoplovnih djelatnosti povećavaju u skladu s putničkim prometom, što ne bi bio slučaj da su inkrementalni troškovi ograničeni na 55 000 EUR na 200 000 putnika.

Grafikon 1.

Operativni troškovi izrakoplovnih djelatnosti prema broju putnika



Izvor: podaci zračne luke La Rochelle. Komisijina analiza

⁽¹⁵⁷⁾ Podatak je dobiven odbijanjem troškova povezanih s državnim zadaćama, troškova pokrivenih naknadom za obveze pružanja javne usluge ili usluge od općeg gospodarskog interesa, marketinških troškova i amortizacije.

⁽¹⁵⁸⁾ Na primjer izgradnja trgovina ili parkirališta za automobile podrazumijeva znatne građevinske troškove, ali relativno male operativne troškove nakon dodjele koncesije.

- (573) Iz te analize proizlazi da su promjene broja putnika i kretanje operativnih troškova također usko povezani. Analiza je i dalje pouzdana unatoč nepredvidljivim godišnjim promjenama troškova (koje Francuska nije objasnila). Inkrementalni operativni trošak zrakoplovnih djelatnosti na temelju godišnjih podataka, prilagođen s obzirom na inflaciju zabilježenu u Francuskoj, iznosi 3,83 EUR po putniku u 2006. (točno između 2001. i 2011.). Komisija će na taj trošak za druge godine primijeniti stopu inflacije od 2 % (odnosno negativnu stopu inflacije za godine prije 2006., nultu stopu za 2006. i pozitivnu stopu za godine nakon 2006.) ⁽¹⁵⁹⁾.

1. Analiza osjetljivosti

- (574) Komisija je pri rekonstrukciji poslovnih planova za svaku skupinu ugovora sustavno provodila analizu osjetljivosti kako bi provjerila pouzdanost te rekonstrukcije. U tu je svrhu naizmjenično primjenjivala sljedeća četiri parametra kako bi (nerazumno i nerazborito) povećala profitabilnost skupine ugovora koju razmatra (što je dovelo do pretjerano optimističnog scenarija za upravitelja zračne luke i zračne prijevoznike koji su sklopili relevantne ugovore): broj povratnih letova godišnje, stopu popunjenosti zrakoplova, iznos prihoda od nezaletovnih djelatnosti i inkrementalne operativne troškove zrakoplovnih djelatnosti.
- (575) Kad je riječ o broju povratnih letova godišnje, kao što će biti navedeno za svaku skupinu ugovora iz tablice 14., Komisija je odredila ambiciozniji ciljani broj povratnih letova od onoga koji je proizlazio iz uvjeta ugovora koji se analiziraju. Ciljani broj određen je proizvoljno i nije se temeljio na činjeničnim ili pravnim elementima, kao ni na predviđanjima. Razborit upravitelj zračne luke ne bi ga povećao na takav način u osnovnom scenariju svojeg poslovnog plana.
- (576) Komisija je u alternativnom scenariju upotrijebila stopu popunjenosti zrakoplova od 85 %, koja nijednom nije zabilježena u razmatranom razdoblju, ali Komisija ju je primjenjivala u rekonstrukcijama u okviru drugih novijih odluka o francuskim zračnim lukama. Razborit upravitelj zračne luke ne bi je povećao na takav način u osnovnom scenariju svojeg poslovnog plana jer nije u skladu s posebnim obilježjima predmetnih linija.
- (577) Kad je riječ o prihodima od nezaletovnih djelatnosti, Komisija je u alternativnom scenariju povećala jediničnu maržu od nezaletovnih djelatnosti za 20 % u odnosu na osnovni scenarij, za koji je metoda izračuna navedena u uvodnim izjavama od 557. do 561. i koji se već temelji na pogodnijim pretpostavkama od onih koje je dostavila Francuska. Razborit upravitelj zračne luke ne bi je povećao na takav način u osnovnom scenariju svojeg poslovnog plana jer se ne temelji na realnim izgledima.
- (578) Kad je riječ o inkrementalnim operativnim troškovima, Komisija je u alternativnom scenariju primijenila smanjenje od 50 % u odnosu na osnovni scenarij, za koji je metoda izračuna navedena u uvodnim izjavama 533. i 534.
- (579) Neto sadašnja vrijednost izračunana na temelju promjena tih četiriju parametara predstavlja alternativni scenarij koji Komisija smatra „nerazboritim scenarijem”.

(a) Pojedinačna analiza skupina ugovora sklopljenih s društvom Ryanair/AMS

- (580) Francuska je dostavila pojedinačnu analizu svakog ugovora o marketinškim uslugama (uzimajući u obzir ugovore o uslugama zračne luke na snazi). Iako Komisija smatra da su neki ugovori povezani i stoga bi ih trebalo smatrati jednom transakcijom, analizirat će profitabilnost svakog ugovora o marketinškim uslugama, čime će se potvrditi analiza po skupinama ugovora.

⁽¹⁵⁹⁾ Komisija daje prednost višegodišnjoj rekonstrukciji inkrementalnih operativnih troškova nad godišnjom rekonstrukcijom. U teoriji bi godišnja rekonstrukcija na temelju finansijskih podataka iz prethodne godine također simulirala spoznaje o inkrementalnim operativnim troškovima kojima je komora CCI raspolagala pri sklapanju novog ugovora. Međutim, takva analiza nije moguća na temelju podataka koje je dostavila Francuska jer su dostavljeni finansijski podaci sadržavali velika neobjašnjena povećanja ili smanjenja iz godine u godinu. Stoga bi se na temelju takve godišnje analize moglo zaključiti da su inkrementalni troškovi u određenim godinama bili negativni i da bi komori CCI bilo u interesu uložiti iznimno velike iznose u nove ugovore sa zračnim prijevoznicima, dok bi u drugim godinama inkrementalni troškovi bilo toliko visoki da bi za komoru CCI bilo najbolje zatvoriti zračnu luku. Budući da nije moguće utvrditi godišnje finansijske tokove, Komisija je primijenila višegodišnji pristup.

- (581) Rezultati rekonstrukcije profitabilnosti za skupine ugovora (navedene u tablici 14.) koju su provele Francuska i Komisija za osnovni scenarij i „nerazborit” scenarij (i za pojedinačne ugovore ili skupine ugovora navedene u odjeljcima u nastavku) prikazuju se u sljedećoj tablici:

Tablica 18.

Neto sadašnja vrijednost ugovora i skupina ugovora sklopljenih s društvom Ryanair/AMS

(u tisućama EUR)

Skupina ugovora	Neto sadašnja vrijednost		
	Scenarij Francuske	Osnovni scenarij Komisije	„Nerazborit” scenarij
1–A	[...]	[– 350; – 250]	[– 200; – 100]
B	[...]	[– 900; – 800]	[– 450; – 350]
2–C	[...]	[– 1 150; – 1 050]	[– 400; – 300]
3–D	[...]	[– 650; – 550]	[– 300; – 200]
2–3–C–D	nije rekonstruirano	[– 1 750; – 1 650]	[– 650; – 550]
E	[...]	[– 150; – 50]	[0; 100]
F	[...]	[– 100; 0]	[– 100; 0]–
G	[...]	[– 700; – 600]	[– 150; – 50]
H	[...]	[– 200; – 100]	[– 100; 0]
I	[...]	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
J	[...]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
H–J	nije rekonstruirano	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
G–H–I–J	nije rekonstruirano	[– 1 200; – 1 100]	[– 200; – 100]
6–K	[...]	[– 2 150; – 2 050]	[– 1 150; – 1 050]
L	[...]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
7–M	[...]	[– 300; – 200]	[– 150; – 50]
N	[...]	[– 150; – 50]	[– 100; 0]
7–M–N	nije rekonstruirano	[– 400; – 300]	[– 150; – 50]

- (582) Značajke specifične za svaku skupinu ugovora i relevantne za ovu analizu opisuju se u odjeljcima u nastavku. Komisija će prvo ispitati je li rekonstrukcija poslovnih planova za predmetni ugovor ili skupinu ugovora metodološki ispravna. Komisija je u pogledu toga već navela da je Francuska počinila neke pogreške koje su iste za sve ugovore (ili su se barem često javljale kod većine njih), posebno sljedeće:

— previsoka procjena očekivanog prometa ⁽¹⁶⁰⁾,

— neispravna ocjena prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti ⁽¹⁶¹⁾,

⁽¹⁶⁰⁾ Vidjeti uvodne izjave 543.–546.

⁽¹⁶¹⁾ Vidjeti uvodne izjave 557.–561.

- isključivanje doprinosa lokalnih tijela općim rashodima za marketing iz inkrementalnog prihoda ⁽¹⁶²⁾ pri izračunu troškova ugovora o marketinškim uslugama,
- preniska procjena inkrementalnih operativnih troškova zrakoplovnih djelatnosti ⁽¹⁶³⁾,
- često upotrebljavanje neutemeljene stope popunjenosti zrakoplova ⁽¹⁶⁴⁾.

(583) Međutim, kako je već navedeno u uvodnim izjavama 535. i 536., osim spomenutih uobičajenih metodoloških pogrešaka rekonstrukcije svih poslovnih planova obilježene su drugim posebnim metodološkim problemima, koji će se navesti u uvodnim izjavama u nastavku za svaku skupinu ugovora. Komisija će predstaviti vlastitu analizu rekonstrukcijom „osnovnog scenarija” i „nerazboritog” scenarija kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 574.

1. Skupina ugovora 1–A

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor A koju je provela Francuska*

- (584) Francuska je predložila rekonstrukciju za ugovor A na temelju parametara za ugovor o uslugama zračne luke br. 1.
- (585) Osim metodoloških pogrešaka koje su uobičajene u svim rekonstrukcijama Francuske i navedene u odjeljku 7.2.1.5. (b), rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor A ima i druge posebne metodološke probleme.
- (586) U rekonstruiranom poslovnom planu za ugovor A Francuska je odredila 350 inkrementalnih povratnih letova koji proizlaze iz ugovora o marketinškim uslugama. Pritom je previsoko procijenila broj linija kojima upravlja društvo Ryanair, koje se čvrsto obvezalo samo na 340 linija tijekom godine.
- (587) Francuska je također pogrešno pretpostavila da bi razborit subjekt pristao platiti marketinške usluge pružene prije datuma potpisivanja ugovora (ugovor A potpisan je 1. prosinca 2003. za razdoblje od 1. svibnja 2003. do 31. prosinca 2003.).
- (588) Komisija stoga smatra da se rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor A koju je dostavila Francuska ne može prihvatiti.

— *Rekonstrukcija poslovnih planova za skupinu ugovora 1–A koju je provela Komisija*

- (589) Komisija je rekonstruirala poslovni plan za skupinu ugovora 1–A. U tu svrhu, uz ispravljene parametre koji se primjenjuju na sve ugovore ⁽¹⁶⁵⁾, primijenila je i sljedeće posebne parametre:
- kapacitet od 110 sjedala po zrakoplovu za ugovor A (društvo Ryanair upotrebljavalo je zrakoplov kapaciteta od 110 sjedala 2013. te je odjel za zračne luke komore CCI toga morao biti svjestan u trenutku potpisivanja ugovora u prosincu 2013.),
 - broj inkrementalnih povratnih letova: 40 povratnih letova na temelju ugovora A (procjena očekivanog broja inkrementalnih povratnih letova u razdoblju od potpisivanja ugovora A 1. prosinca 2003. i njegova isteka 31. prosinca 2003. ⁽¹⁶⁶⁾),

⁽¹⁶²⁾ Vidjeti uvodne izjave 563.–568.

⁽¹⁶³⁾ Vidjeti uvodne izjave 570.–573.

⁽¹⁶⁴⁾ Vidjeti uvodne izjave 542.–547.

⁽¹⁶⁵⁾ Za pojedinosti o svakom od parametara vidjeti uvodne izjave 539.–579.

⁽¹⁶⁶⁾ Procijenjeni broj utvrđen je na sljedeći način: Francuska je navela da je društvo Ryanair 2003. obavilo 288 povratnih letova u zračnoj luci La Rochelle, a svi su letjeli na liniji do zračne luke London Stansted. Ta je brojka bila više ili manje konačna 1. siječnja 2003. kad je odjel za zračne luke komore CCI potpisao ugovor A s društvom Ryanair. Ulagatelj bi upotrijebio te podatke o prošlom prometu za procjenu broja letova godišnje koji bi se mogli očekivati u preostalom ugovornom mjesecu u kojem su se obveze tek trebale izvršiti (prosinac 2003.). Ako se taj podatak primijeni na cijelo trajanje ugovora (osam mjeseci), broj letova može se procijeniti *pro rata temporis* za zadnji mjesec ugovora (prosinac 2003.) kao izračun $288 * 1 / 8$, odnosno može se procijeniti na 36 letova. Komisija je iz predostrožnosti tu brojku zaokružila na 40 povratnih letova.

- stopu popunjenosti zrakoplova procijenjenu kao prosjek stopa popunjenosti u dvije godine koje su prethodile godini u kojoj je ugovor o marketinškim uslugama potpisan (80 %, kako je procijenila i Francuska),
- 100 % plaćanja za marketinške usluge utvrđene u sporazumima.

(590) Iz rezultata rekonstrukcije poslovnog plana za skupinu ugovora 1–A u tablici 18. proizlazi da je neto sadašnja vrijednost te skupine ugovora negativna.

(591) Kako je navedeno u uvodnim izjavama od 574. do 579., Komisija je također smatrala razboritim provesti analizu osjetljivosti kako bi provjerila pouzdanost osnovnog scenarija rekonstrukcije. Kako je prethodno objašnjeno, u tu svrhu mijenjala je sljedeća četiri parametra na vrlo povoljan način bi povećala profitabilnost ugovora koje razmatra: odredila je stopu popunjenosti od 85 %, povećala je maržu od nezrakoplovnih djelatnosti za 20 %, smanjila je inkrementalne operativne troškove za 50 % i, naposljetku, povećala je broj povratnih letova godišnje. Kad je riječ o zadnjem navedenom parametru, koji je pojedinačno prilagođen za rekonstrukciju svakog pojedinog poslovnog plana, Komisija je za ugovor A primijenila hipotetski scenarij (za razliku od Francuske) u kojem je pretpostavljeno da se ugovor o uslugama zračne luke potpisan 1. prosinca 2003. temeljio na pregovaračkim stajalištima odjela za zračne luke komore CCI i društva Ryanair od 1. travnja 2003. i informacijama o prometu od 1. prosinca 2003. Broj povratnih letova godišnje u toj hipotetskoj situaciji procijenjen je na 288, što se poklapa sa stvarnim brojem obavljenih povratnih letova, a koji je bio manje ili više poznat 1. prosinca 2003. Neto sadašnja vrijednost za skupinu ugovora 1–A i dalje je negativna u tom alternativnom scenariju.

2. Ugovor B

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor B koju je provela Francuska*

(592) Francuska je predložila rekonstrukciju za ugovor B na temelju parametara za ugovor o uslugama zračne luke br. 1.

(593) Osim metodoloških pogrešaka koje su uobičajene u svim rekonstrukcijama Francuske i navedene u uvodnim izjavama od 539. do 579., rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor B ima i druge posebne metodološke probleme.

(594) Prvo, upitno je bi li razborit subjekt potpisao ugovor u kojem su obveze društva Ryanair u pogledu marketinških usluga još manje konkretne nego u ugovoru A ⁽¹⁶⁷⁾. Jedini cilj razboritog subjekta jest profitabilno upravljati zračnom lukom. Međutim, povećanje prometa nije jamstvo profitabilnosti marketinških usluga, a razborit subjekt nastoji postići najveću moguću financijsku učinkovitost svojih izdataka. Razborit subjekt stoga bi očekivao maksimalnu učinkovitost svih marketinških usluga. Prema tome, upitno je bi li subjekt usredotočen na profitabilnost potpisao ugovor čiji uvjeti nisu precizno definirani ili kvantificirani (broj prikazanih poveznica, trajanje njihova prikazivanja na internetskim stranicama društva Ryanair i učestalost prikazivanja nisu definirani) i čiju učinkovitost ili djelotvornost upravitelj zračne luke ne može ocijeniti. Nijedan razborit upravitelj ne bi bio spreman potpisati ugovor, a da ne može barem površno ocijeniti njegove učinke na upotrebu predmetnih linija i profitabilnost transakcije.

(595) Komisija nadalje napominje da rekonstrukcija koju je provela Francuska sadržava još jednu posebnu metodološku pogrešku. Francuska je uzela u obzir trajanje ugovora od tri pune godine i s 340 povratnih letova godišnje iako se ugovor odnosi na razdoblje od samo dvije godine i četiri mjeseca, što utječe na broj povratnih letova i naknadu za marketing upotrijebljene za rekonstrukciju.

(596) Komisija stoga smatra da se rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor B koju je dostavila Francuska ne može prihvatiti.

⁽¹⁶⁷⁾ Jedina obveza društva Ryanair u pogledu promidžbe grada La Rochellea iz ugovora A utvrđena je na sljedeći način: „Društvo Ryanair objavljuje internetske poveznice na turističke internetske stranice u skladu s odredištem (uz internetske stranice na kojima se može izravno putem interneta rezervirati objekt za smještaj, unajmiti automobil ili iskoristiti bilo koja druga usluga koju putem interneta pruža izravno društvo Ryanair) kako bi pridonijelo internetskoj promidžbi usluga korisnicima internetskih stranica društva Ryanair, www.ryanair.com.”

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor B koju je provela Komisija*

(597) Komisija je rekonstruirala poslovni plan za ugovor B. U tu svrhu, uz ispravljene parametre koji se primjenjuju na sve ugovore ⁽¹⁶⁸⁾, primijenila je i sljedeće posebne parametre:

— jedinični kapacitet zrakoplova od 148 putnika (koji je predložila Francuska),

— broj inkrementalnih povratnih letova: 199 povratnih letova godišnje za prvu godinu ugovora (koji je potpisan 3. lipnja 2004.), 340 povratnih letova godišnje za drugu godinu ugovora B, 123 povratna leta za posljednju godinu ugovora B (koji je istekao 30. travnja 2006.),

— stopu popunjenosti zrakoplova procijenjenu kao prosjek stopa popunjenosti u dvije godine koje su prethodile godini u kojoj je ugovor o marketinškim uslugama potpisan (80 %, kako je procijenila i Francuska, bez navedenog objašnjenja),

— 100 % plaćanja za marketinške usluge utvrđene u sporazumima.

(598) Iz rezultata rekonstrukcije poslovnog plana za skupinu ugovora B u tablici 18. proizlazi da je neto sadašnja vrijednost te skupine ugovora negativna.

(599) Kako je navedeno u odjeljku 7.2.1.5.(b)(5), Komisija je također smatrala razboritim provesti analizu osjetljivosti kako bi provjerila pouzdanost osnovnog scenarija rekonstrukcije. Kako je prethodno objašnjeno, u tu svrhu mijenjala je sljedeća četiri parametra na nerazuman i nerazborit način kako bi povećala profitabilnost ugovora koje razmatra: odredila je stopu popunjenosti od 85 %, povećala je maržu od nezrakoplovnih djelatnosti za 20 %, smanjila je inkrementalne operativne troškove za 50 % i, naposljetku, povećala je broj povratnih letova godišnje. Kad je riječ o zadnjem navedenom parametru, koji je pojedinačno prilagođen za rekonstrukciju svakog pojedinog poslovnog plana, Komisija je za ugovor B primijenila hipotetski scenarij (za razliku od Francuske) u kojem je pretpostavljeno da se ugovor o marketinškim uslugama potpisan 3. lipnja 2004. temeljio na pregovaračkim stajalištima odjela za zračne luke komore CCI i društva Ryanair od 1. siječnja 2004. i informacijama o prometu od 3. lipnja 2004. Broj povratnih letova godišnje u toj teorijskoj situaciji procijenjen je na 340 letova. Neto sadašnja vrijednost za ugovor B i dalje je negativna u tom alternativnom scenariju.

1. Skupina ugovora 2–3–C–D

— *Rekonstrukcija poslovnih planova za ugovore C i D koju je provela Francuska*

(600) Francuska je predložila zasebne rekonstrukcije za ugovore C i D na temelju gospodarskih parametara ugovora o uslugama zračne luke br. 2, odnosno br. 3. Međutim, kako je navedeno u uvodnim izjavama 468. i 469., skupina ugovora 2–3–C–D zapravo čine jednu mjeru. Nadalje, osim metodoloških pogrešaka koje su uobičajene u svim rekonstrukcijama Francuske i navedene u odjeljku 7.2.1.5.(b), rekonstrukcija poslovnih planova za ugovore C i D ima još jedan poseban metodološki problem: Francuska je primijenila stopu popunjenosti zrakoplova od 80 % za ugovore C i D, a ona se nije temeljila na detaljnim gospodarskim razlozima. Razborit ulagatelj primijenio bi metodu procjene hipotetskog budućeg prometa. Francuska je procijenila broj povratnih letova godišnje na 340 letova za ugovor C, odnosno 156 letova za ugovor D u 2007. i 2008., no iako je taj broj prilagodila *pro rata temporis* na 104 u 2006., nije odredila broj povratnih letova u 2009. iako je u ugovoru D navedeno da će društvo Ryanair obavljati letove do isteka ugovora 30. travnja 2009. (vidjeti uvodnu izjavu 92.). Komisija stoga smatra da se rekonstrukcija poslovnih planova za ugovore C i D koju je dostavila Francuska ne može prihvatiti.

— *Rekonstrukcija poslovnih planova za skupinu ugovora 2–3–C–D koju je provela Komisija*

(601) Komisija je rekonstruirala poslovni plan za skupinu ugovora 2–3–C–D. U tu svrhu, uz ispravljene parametre koji se primjenjuju na sve ugovore, primijenila je i sljedeće posebne parametre:

⁽¹⁶⁸⁾ Za pojedinih o svakom od parametara vidjeti odjeljak 7.2.1.5.(b).

- 100-postotna plaćanja za marketinške usluge utvrđene u ugovorima,
- stopu popunjenosti zrakoplova procijenjenu kao prosjek stopa popunjenosti u dvije godine koje su prethodile godini u kojoj je skupina ugovora potpisana (78 %, u usporedbi s 80 % iz procjene Francuske),
- 340 povratnih letova godišnje za ugovor C i 160 povratnih letova godišnje za ugovor D, kako je navedeno u ugovorima (95 000 putnika za ugovor C i 45 000 putnika za ugovor D).

- (602) Iz rezultata rekonstrukcije poslovnog plana za skupinu ugovora 2–3–C–D u tablici 18. proizlazi da je neto sadašnja vrijednost te skupine ugovora negativna. Komisija je iz predostrožnosti također zasebno izračunala neto sadašnju vrijednost za ugovore 2–C i 3–D na temelju istih izmijenjenih parametara koje je primijenila i za skupinu ugovora 2–3–C–D u osnovnom scenariju te je ta vrijednost također bila negativna.
- (603) Kao i kod skupine ugovora 1–A, Komisija je smatrala razboritim provesti analizu osjetljivosti kako bi provjerila pouzdanost osnovnog scenarija rekonstrukcije. U tu je svrhu jednako promijenila parametre kao i u slučaju skupine ugovora 1–A, osim povećanja broja povratnih letova godišnje. Analizom osjetljivosti tog zadnjeg parametra, koji je specifičan za svaku pojedinu rekonstrukciju poslovnog plana, utvrđeno je 340 povratnih letova godišnje za ugovor C i 160 povratnih letova godišnje za ugovor D, kao i u osnovnom scenariju. Neto sadašnja vrijednost za skupinu ugovora 2–3–C–D i za ugovore 2–C i 3–D i dalje je negativna u tom alternativnom scenariju.

1. Ugovor E

- *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor E koju je provela Francuska*

- (604) Francuska je predložila rekonstruirani poslovni plan za ugovor E na temelju ugovora o uslugama zračne luke br. 4 i utvrdila je da bi taj ugovor mogao dovesti do povećanja broja inkrementalnih povratnih letova godišnje (50). Međutim, to nije potkrijepila.
- (605) Ugovorom E izmijenjen je ugovor D na način da je za 2007. razdoblje prikazivanja poveznice koju odredi odjel za zračne luke komore CCI na irskoj verziji internetskih stranica društva Ryanair skraćeno s 212 na 45 dana, a cijena marketinških usluga smanjena je s [...] na [...] EUR. Komisija napominje da u 2006. i 2007. prosječan broj putnika koji su zaista putovali dablinskom linijom nije iznosio 45 000, već oko 20 000 putnika godišnje (u vrijeme potpisivanja ugovora E u lipnju 2007. bilo je lako predvidjeti promet za 2007. jer zračni prijevoznici unaprijed planiraju red letenja prema prometnim sezonama IATA-e koje traju od travnja do listopada i od studenoga do ožujka). Stranke su očito namjeravale smanjiti troškove marketinških usluga kako bi odražavale zabilježenu količinu prometa koja je bila znatno manja od one navedene u ugovoru D. Stoga bi razborit subjekt uzeo u obzir očekivanu količinu prometa od oko 20 000 putnika godišnje koja je zabilježena u razdoblju obuhvaćenom istim ugovorom, unatoč ugovornoj obvezi društva Ryanair da preveze 45 000 putnika godišnje. Konkretno, ugovorom nije propisana kazna ako društvo Ryanair ne ostvari ciljeve u pogledu količine prometa. Jedina posljedica neostvarivanja tih ciljeva bilo je ponovno pregovaranje o ugovoru D (uz smanjenje iznosa za marketinške usluge na [...] EUR za razdoblje od lipnja do rujna, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 94.) i potpisivanje ugovora E, u koji je uvrštena količina prometa koja se ustalila na oko 20 000 putnika ⁽¹⁶⁹⁾.
- (606) Komisija stoga smatra da se rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor E koju je dostavila Francuska ne može prihvatiti.

- *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor E koju je provela Komisija*

- (607) Komisija je rekonstruirala poslovni plan za ugovor E. U tu svrhu, uz ispravljene parametre koji se primjenjuju na sve ugovore, primijenila je i poseban parametar, odnosno količinu prometa jednaku prosjeku količine prometa zabilježene 2006. i 2007. od oko 20 000 putnika (ili 70 povratnih letova s ispravljenom stopom popunjenosti).

⁽¹⁶⁹⁾ Indikativno je da se godišnji broj putnika na liniji La Rochelle – Dublin stabilno kretao od 14 000 do 20 000 putnika u razdoblju od 2007. do 2011.

- (608) Iz rezultata rekonstrukcije poslovnog plana za ugovor E u tablici 18. proizlazi da je neto sadašnja vrijednost tog ugovora negativna.
- (609) Kao i kod drugih skupina ugovora, Komisija je smatrala razboritim provesti analizu osjetljivosti kako bi provjerila pouzdanost osnovnog scenarija rekonstrukcije. U tu je svrhu jednako (na nerazuman i nerazborit način) promijenila parametre kao i u slučaju skupine ugovora 1–A, osim povećanja broja povratnih letova godišnje. Kad je riječ o zadnjem navedenom parametru, koji je zasebno prilagođen za rekonstrukciju svakog pojedinog poslovnog plana, Komisija je za ugovor E u obzir uzela sljedeće:
- količinu prometa jednaku prosjeku količine prometa zabilježene 2005. i 2006. od oko 20 000 putnika (ili 70 povratnih letova s ispravljenom stopom popunjenosti).
- (610) Neto sadašnja vrijednost za rekonstruirani ugovor E i dalje je negativna u tom alternativnom scenariju.

1. Ugovor F

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor F koju je provela Francuska*

- (611) Francuska je predložila rekonstrukciju za ugovor F na temelju ugovora o uslugama zračne luke br. 4. Osim metodoloških pogrešaka koje su uobičajene u svim rekonstrukcijama Francuske i prethodno navedene, rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor F ima i druge posebne metodološke probleme:
- Francuska je uzela u obzir trajanje ugovora od tri pune godine iako se ugovor odnosio samo na tri mjeseca u zimi 2007./2008.,
 - Francuska je procijenila da su uplate za marketinške usluge za 2007., 2008. i 2009. iznosile [...] EUR, [...] EUR, odnosno [...] EUR. Međutim, marketinška usluga na temelju ugovora, prvenstveno slanje pet dodatnih promidžbenih poruka elektroničke pošte tijekom zime 2007./2008. na adrese 255 000 anglofonih pretplatnika na elektroničke obavijesti društva Ryanair, iznosila je samo [...] EUR,
 - Francuska je za 2007., 2008. i 2009. primijenila stope popunjenosti od 75 %, 76 % i 80 %, a one se nisu temeljile na detaljnim gospodarskim razlozima. Međutim, razborit ulagatelj primijenio bi metodu procjene hipotetskog budućeg prometa,
 - Francuska je smatrala da bi ugovor F mogao dovesti do vrlo znatnog povećanja inkrementalnih povratnih letova godišnje (400). Međutim, ugovor je bio ograničen na slanje pet promidžbenih poruka kao što je prethodno opisano. Komisija smatra da zbog iznimno ograničenog područja primjene ugovora (u smislu trajanja, obujma i vrste ponuđenih usluga te opće nedjelotvornosti takvih usluga kako je utvrđeno u uvodnoj izjavi 524., zajedno s niskim iznosom naknada plaćenih društvu Ryanair/AMS) nije moguće da taj ugovor dovede do inkrementalne potražnje u prilog povećanju od 400 povratnih letova društva Ryanair. Osim toga, Francuska nije dostavila dokaze kojima bi potkrijepila tu hipotezu.
- (612) Komisija stoga smatra da se rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor F koju je dostavila Francuska ne može prihvatiti.

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor F koju je provela Komisija*

- (613) Komisija je rekonstruirala poslovni plan za ugovor F. U tu svrhu, uz ispravljene parametre koji se primjenjuju na sve ugovore, primijenila je i poseban parametar nepostojanja dodatnih povratnih letova. Nijedan razborit ulagatelj ne bi očekivao povećanje prometa društva Ryanair isključivo na temelju tog izmijenjenog ugovora, čija je iznimno ograničena priroda utvrđena u uvodnoj izjavi 611. Francuska nije dostavila dokaze o odgovarajućoj formalnoj ili neformalnoj obvezi društva Ryanair da poveća promet ili o istraživanju tržišta u kojem je utvrđena uzročno-posljedična veza između vrste marketinških usluga obuhvaćenih izmijenjenim ugovorom i očekivanog povećanja prometa.

- (614) Iz rezultata rekonstrukcije poslovnog plana za ugovor F u tablici 18. proizlazi da je neto sadašnja vrijednost tog ugovora negativna.
- (615) Kao i kod drugih skupina ugovora, Komisija je smatrala razboritim provesti analizu osjetljivosti kako bi provjerila pouzdanost osnovnog scenarija rekonstrukcije. U tu svrhu duplicirala je promijenjene parametre koje je primijenila na skupinu ugovora 1–A, osim povećanja broja povratnih letova godišnje. Kad je riječ o zadnjem navedenom parametru, koji je pojedinačno prilagođen za rekonstrukciju svakog pojedinog poslovnog plana, Komisija je uzela u obzir sljedeće:
- subjekt u alternativnom scenariju mogao je sasvim hipotetski očekivati količinu prometa razmjernu iznosu doprinosa za marketing na temelju prometa navedenog u početnom ugovoru C. Drugim riječima, ako je u ugovoru C naknada za marketinške usluge od [...] EUR odgovarala obvezi prijevoza 95 000 putnika, tada bi naknada za marketinške usluge od [...] EUR (u skladu s ugovorom F) mogla navesti subjekta da očekuje promet od $95\,000 \times (50\,000 / 578\,000) = 8\,213$ putnika, odnosno oko 30 povratnih letova ⁽¹⁷⁰⁾.
- (616) Neto sadašnja vrijednost za rekonstruirani ugovor F i dalje je negativna u tom alternativnom scenariju.

1. Skupina ugovora G–H–I–J

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za skupinu ugovora G–H–I–J koju je provela Francuska*

- (617) Francuska je predložila zasebnu rekonstrukciju za ugovore G, H, I i J na temelju ugovora o uslugama zračne luke br. 4 i br. 5. Francuska je procijenila broj povratnih letova na 200 letova godišnje za ugovor G, 35 letova godišnje za prvu godinu i 60 letova godišnje za preostale godine za ugovor H, 70 letova godišnje za ugovor I te 35 letova godišnje za prvu godinu i 60 letova godišnje za preostale godine za ugovor J. Međutim, kako je navedeno u uvodnim izjavama 472. i 473., skupina ugovora G, H, I i J zapravo čine jednu mjeru. Nadalje, osim metodoloških pogrešaka koje su uobičajene u svim rekonstrukcijama Francuske i prethodno navedene, rekonstrukcija poslovnih planova za svaki od ugovora G, H, I i J ima i druge posebne metodološke probleme:
- Francuska je primijenila stopu popunjenosti zrakoplova od 75 % do 80 % za ugovor G te stopu popunjenosti zrakoplova od 85 % za ugovore H, I i J koja se nije temeljila na detaljnim gospodarskim razlozima. Međutim, razborit ulagatelj primijenio bi metodu procjene hipotetskog budućeg prometa,
 - kad je riječ o ugovoru J, Francuska je smatrala da bi mogao dovesti do povećanja broja inkrementalnih povratnih letova na godišnjoj razini (35 letova 2009., 60 letova 2010. i 60 letova 2011.). Međutim, kako je navedeno u uvodnim izjavama 472. i 473., ugovor J mora se ocijeniti zajedno s ugovorima G, H i I,
 - čak i ako bi se ugovor J mogao odvojiti od ugovora G, H i J, što nije moguće, Komisija napominje da ga nije bilo moguće rekonstruirati na način na koji je predložila Francuska. S obzirom na to da se radi o izmjeni ugovora H potpisanoj istoga dana, ograničen je na uslugu objavljivanja komercijalne poveznice koju odredi odjel za zračne luke komore CCI na belgijskoj verziji internetskih stranica društva Ryanair na dodatnih 10 dana za naknadu u iznosu od [...] EUR. Za usporedbu, ugovor H potpisan istoga dana i dopunjen ugovorom J odnosi se na istu uslugu na nizozemskoj/belgijskoj verziji internetskih stranica društva Ryanair koja se pruža 95 dana u prvoj godini za naknadu u iznosu od [...] EUR i 160 dana u svakoj od sljedeće dvije godine za naknadu u iznosu od [...] EUR. Francuska pretpostavlja da ugovor H može dovesti do 35 inkrementalnih povratnih letova 2009., 60 letova 2010. i 60 letova 2011. Francuska je pretpostavila da je ugovor J za istu uslugu pruženu u razdoblju koje je od 10 do 16 puta kraće doveo do istog broja inkrementalnih povratnih letova kao i ugovor H.
- Komisija stoga smatra da je procjena količine prometa za ugovor J iz rekonstrukcije Francuske očito nerealna i da nije moguće da taj ugovor dovede do inkrementalne potražnje u prilog povećanju koje je predložila Francuska. Osim toga, Francuska nije dostavila dokaze kojima bi potkrijepila tu hipotezu.

⁽¹⁷⁰⁾ Uz pretpostavku da stopa popunjenosti iznosi 85 % kako je već potkrijepljeno u uvodnoj izjavi 576. Broj povratnih letova zaokružen je naviše na najbliži cijeli broj djeljiv s deset.

- (618) Komisija stoga smatra da se rekonstrukcija poslovnih planova za ugovore G, H, I i J koju je dostavila Francuska ne može prihvatiti.

— *Rekonstrukcija poslovnih planova za skupinu ugovora G–H–I–J koju je provela Komisija*

- (619) Komisija je rekonstruirala poslovni plan za skupinu ugovora G–H–I–J. U tu svrhu, uz ispravljene parametre koji se primjenjuju na sve ugovore, primijenila je i sljedeće posebne parametre:

- 100 % plaćanja za marketinške usluge utvrđene u sporazumima,
- stopu popunjenosti zrakoplova procijenjenu kao prosjek stopa popunjenosti u dvije godine koje su prethodile godini u kojoj je ugovor o marketinškim uslugama potpisan (72 %),
- broj povratnih letova: 200 letova u cijeloj godini za ugovor G, 40 letova u cijeloj godini za prvu godinu 2009., zatim 60 letova u cijeloj godini za ugovore H i J ⁽¹⁷¹⁾ te 70 letova u cijeloj godini za ugovor I,
- s obzirom na to da su ugovori potpisani 17. rujna 2009., navedeni brojevi povratnih letova prilagođeni su *pro rata temporis* za 2009.

- (620) Iz rezultata rekonstrukcije poslovnog plana za skupinu ugovora G–H–I–J u tablici 18. proizlazi da je neto sadašnja vrijednost te skupine ugovora negativna. Komisija je iz predostrožnosti također zasebno izračunala neto sadašnju vrijednost za ugovore G, H, J, i I s pomoću istih izmijenjenih parametara koje je upotrijebila i za skupinu G–H–I–J u osnovnom scenariju te je ta vrijednost također bila negativna.

- (621) Kao i kod skupine ugovora 1–A, Komisija je smatrala razboritim provesti analizu osjetljivosti kako bi provjerila pouzdanost osnovnog scenarija rekonstrukcije. U tu svrhu duplicirala je promijenjene parametre koje je primijenila na skupinu ugovora 1–A, osim povećanja broja povratnih letova godišnje. Kad je riječ o zadnjem navedenom parametru, koji je pojedinačno prilagođen za rekonstrukciju svakog poslovnog plana, Komisija je pretpostavila da će za svaki od ugovora G, H i I broj povratnih letova biti sličan broju povratnih letova procijenjenom u trećoj alineji uvodne izjave 619., bez ispravljanja *pro rata temporis* za kasno potpisivanje ugovora, kao i u osnovnom scenariju (drugim riječima, čak i ako se ugovor potpiše retroaktivno, broj povratnih letova isti je kao i za cijelu godinu), odnosno pretpostavila je 200 letova u cijeloj godini za ugovor G, 40 letova u cijeloj godini za prvu godinu 2009., zatim 60 letova u cijeloj godini za ugovor H i 70 letova u cijeloj godini za ugovor I.

- (622) Kad je riječ o ugovoru J, subjekt u alternativnom scenariju mogao je sasvim hipotetski očekivati količinu prometa razmjernu iznosu doprinosa za marketing na temelju prometa navedenog u ugovorima G, H i I. Drugim riječima, ako je u ugovorima G, H i I naknada za marketinške usluge od [...] EUR odgovarala obvezi prijevoza 79 000 putnika, tada bi naknada za marketinške usluge od [...] EUR (u skladu s ugovorom J) mogla navesti subjekta da očekuje broj povratnih letova koji odgovara prometu od $79\,000 \times ([...] / [...]) = 2\,983$ putnika, odnosno oko 10 povratnih letova godišnje ⁽¹⁷²⁾. U tom alternativnom scenariju subjekt je mogao očekivati 320 povratnih letova godišnje za 2009., 340 za 2010. i 340 za 2011. za skupinu ugovora G–H–I–J.

- (623) Neto sadašnja vrijednost za skupinu ugovora G–H–I–J te za ugovore G, H, I i J zasebno i dalje je negativna u tom alternativnom scenariju.

(1) Skupina ugovora 6–K

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor K koju je provela Francuska*

⁽¹⁷¹⁾ Za obilježja tih dvaju ugovora zbog kojih su neodvojivi vidjeti uvodne izjave 99.–101.

⁽¹⁷²⁾ Uz pretpostavku da stopa popunjenosti iznosi 85 % kako je već potkrijepljeno u uvodnoj izjavi 576. Broj povratnih letova zaokružen je naviše na najbliži cijeli broj djeljiv s deset.

(624) Francuska je predložila rekonstrukciju za skupinu ugovora 6–K. Procijenila je broj povratnih letova na 370 letova 2010., a zatim 400 letova godišnje 2011. i 2012. Osim metodoloških pogrešaka koje su uobičajene u svim rekonstrukcijama Francuske i prethodno navedene, rekonstrukcija poslovnog plana za skupinu ugovora 6–K ima i druge posebne metodološke probleme:

- godišnja naknada za marketinške usluge upotrijebljena u rekonstrukciji za 2010., 2011. i 2012. iznosi [...] EUR. Međutim, naknada za marketinške usluge na temelju ugovora K iznosi [...] EUR,
- Francuska je redom za 2010., 2011. i 2012. primijenila stope popunjenosti od 80 %, 80 % i 85 %, a one se nisu temeljile na detaljnim gospodarskim razlozima. Razborit ulagatelj primijenio bi metodu procjene hipotetskog budućeg prometa.

(625) Komisija stoga smatra da se rekonstrukcija poslovnog plana za skupinu ugovora 6–K koju je dostavila Francuska ne može prihvatiti.

- *Rekonstrukcija poslovnog plana za skupinu ugovora 6–K koju je provela Komisija*

(626) Komisija je rekonstruirala poslovni plan za skupinu ugovora 6–K. U tu svrhu, uz ispravljene parametre koji se primjenjuju na sve ugovore, primijenila je i sljedeće posebne parametre:

- 100 % plaćanja za marketinške usluge utvrđene u sporazumima,
- stopu popunjenosti zrakoplova procijenjenu kao prosjek stopa popunjenosti u dvije godine koje su prethodile godini u kojoj je skup ugovora 6–K potpisan (75 %),
- 370 povratnih letova godišnje. U ugovoru o uslugama zračne luke br. 6 društvo Ryanair obvezalo se upravljati rutama do zračnih luka London Stansted (53 000 putnika godišnje), Dublin (17 000 putnika godišnje), Charleroi (17 000 putnika godišnje) i Oslo Rygge (17 000 putnika godišnje). Tome odgovara oko 370 povratnih letova sa stopom popunjenosti od 75 %.

(627) Iz rezultata rekonstrukcije poslovnog plana za skupinu ugovora 6–K u tablici 18. proizlazi da je neto sadašnja vrijednost negativna.

(628) Kao i kod drugih skupina ugovora, Komisija je smatrala razboritim provesti analizu osjetljivosti kako bi provjerila pouzdanost osnovnog scenarija rekonstrukcije. U tu svrhu duplicirala je promijenjene parametre koje je primijenila na skupinu ugovora 1–A–B, osim povećanja broja povratnih letova godišnje. Kad je riječ o zadnjem navedenom parametru, koji je pojedinačno prilagođen za rekonstrukciju svakog pojedinog poslovnog plana, Komisija je uzela u obzir procjene koje je iznijela Francuska, odnosno 370 povratnih letova 2010., a zatim 400 povratnih letova godišnje 2011. i 2012. Neto sadašnja vrijednost za rekonstruiranu skupinu ugovora 6–K i dalje je negativna u tom alternativnom scenariju.

(1) Ugovor L

- *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor L koju je provela Francuska*

(629) Francuska je predložila rekonstrukciju za ugovor L na temelju ugovora o uslugama zračne luke br. 6. Francuska je procijenila broj povratnih letova na 40 godišnje. Osim metodoloških pogrešaka koje su uobičajene u svim rekonstrukcijama Francuske i prethodno navedene, rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor L ima i druge posebne metodološke probleme:

- Francuska je uzela u obzir trajanje od tri cijele godine iako se marketinška usluga trebala pružati samo 70 dana, odnosno manje od tri mjeseca,

- Francuska je procijenila da je uplata za marketinške usluge za 2010., 2011. i 2012. iznosila [...] EUR godišnje. Međutim, u ugovoru se spominje jedna marketinška usluga i nigdje se ne navodi da se ponavlja svake godine,
- Francuska je redom za 2010., 2011. i 2012. primijenila stope popunjenosti od 75 %, 77 % i 80 %, a one se nisu temeljile na detaljnim gospodarskim razlozima. Međutim, razborit ulagatelj primijenio bi metodu procjene hipotetskog budućeg prometa,
- Francuska je smatrala da bi ugovor F mogao dovesti do znatnog povećanja inkrementalnih povratnih letova godišnje (40 letova godišnje ili ukupno 120 letova za razdoblje od 2010. do 2012.). Međutim, ugovor je ograničen na objavljivanje jedne poveznice koja vodi na internetske stranice koje odredi odjel za zračne luke komore CCI, na kratko vrijeme (70 dana). Komisija smatra da zbog iznimno ograničenog područja primjene ugovora (u smislu trajanja, obujma i vrste ponuđenih usluga te opće nedjelotvornosti takvih usluga kako je utvrđeno u uvodnoj izjavi 524., zajedno s niskim iznosom naknada plaćenih društvu Ryanair/AMS) nije moguće da taj ugovor dovede do inkrementalne potražnje u prilog povećanju od 120 povratnih letova društva Ryanair. Osim toga, Francuska nije dostavila dokaze kojima bi potkrijepila tu hipotezu.

(630) Komisija stoga smatra da se rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor L koju je dostavila Francuska ne može prihvatiti.

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor L koju je provela Komisija*

(631) Komisija je rekonstruirala poslovni plan za ugovor L. U tu svrhu, uz ispravljene parametre koji se primjenjuju na sve ugovore, primijenila je i sljedeće posebne parametre: nepostojanje dodatnih povratnih letova i izostanak poboljšanja stope popunjenosti zrakoplova. Nijedan razborit ulagatelj ne bi očekivao povećanje prometa društva Ryanair isključivo na temelju tog izmijenjenog ugovora, čija je iznimno ograničena priroda utvrđena u uvodnoj izjavi 110. Francuska nije dostavila dokaze o odgovarajućoj formalnoj ili neformalnoj obvezi društva Ryanair da poveća promet ili o istraživanju tržišta u kojem je utvrđena uzročno-posljedična veza između vrste marketinških usluga obuhvaćenih izmijenjenim ugovorom i očekivanog povećanja prometa. Društvo Ryanair u ugovoru o marketinškim uslugama L ne preuzima nikakvu obvezu u pogledu prometa.

(632) Iz rezultata rekonstrukcije poslovnog plana za ugovor L u tablici 18. proizlazi da je neto sadašnja vrijednost tog ugovora negativna.

(633) Kao i kod drugih skupina ugovora, Komisija je smatrala razboritim provesti analizu osjetljivosti kako bi provjerila pouzdanost osnovnog scenarija rekonstrukcije. U tu svrhu duplicirala je promijenjene parametre koje je primijenila na skupinu ugovora 1–A, osim povećanja broja povratnih letova godišnje. Kad je riječ o zadnjem navedenom parametru, koji je pojedinačno prilagođen za rekonstrukciju svakog pojedinog poslovnog plana, Komisija je za ugovor L u obzir uzela sljedeće:

— subjekt u alternativnom scenariju mogao je sasvim hipotetski očekivati količinu prometa razmjernu iznosu doprinosa za marketing plaćenog društvu Ryanair/AMS za marketinške usluge na temelju prometa navedenog u početnom ugovoru 6–K. Drugim riječima, ako je u ugovoru 6–K naknada za marketinške usluge od [...] EUR odgovarala obvezi prijevoza 104 000 putnika, tada bi naknada za marketinške usluge od [...] EUR (u skladu s ugovorom L) mogla navesti subjekta da očekuje broj povratnih letova koji odgovara prometu od $104\,000 \cdot ([...] / [...])$, odnosno oko 20 povratnih letova ⁽¹⁷³⁾,

— neto sadašnja vrijednost za rekonstruirani ugovor F i dalje je negativna u tom alternativnom scenariju.

⁽¹⁷³⁾ Uz pretpostavku da stopa popunjenosti iznosi 85 % kako je već potkrijepljeno u uvodnoj izjavi 576. Broj povratnih letova zaokružen je naviše na najbliži cijeli broj djeljiv s deset.

(1) Skupina ugovora 7–M

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor M koju je provela Francuska*

(634) Francuska je predložila rekonstruirani poslovni plan za ugovor M na temelju ugovora o uslugama zračne luke br. 7. Procijenila je broj povratnih letova na 70 letova 2011., 80 letova 2012. i 85 letova 2013. Osim metodoloških pogrešaka koje su uobičajene u svim rekonstrukcijama Francuske i prethodno navedene, rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor M ima i druge posebne metodološke probleme:

— Francuska je primijenila stopu popunjenosti zrakoplova od 85 % za tri godine obuhvaćene rekonstrukcijom ugovora M, koja se nije temeljila na detaljnim gospodarskim razlozima. Međutim, razborit ulagatelj primijenio bi metodu procjene hipotetskog budućeg prometa,

— Francuska je procijenila da bi broj inkrementalnih povratnih letova dosegno 70, 80, odnosno 85 letova za tri kalendarske godine obuhvaćene ugovorom (2011., 2012. i 2013.), odnosno ukupno 235 povratnih letova. Međutim, ugovor je ograničen na objavljivanje poveznice koju odredi odjel za zračne luke komore CCI na portugalskoj verziji internetskih stranica društva Ryanair 365 dana godišnje i promicanje grada La Rochellea kao vodećeg odredišta na portugalskoj verziji internetskih stranica društva Ryanair četiri tjedna godišnje (za godišnji iznos od [...] EUR). Nadalje, utvrđeno je da će se usluge obuhvaćene ovim ugovorom pružati samo dvije godine i stoga razborit ulagatelj ne bi izradio poslovni plan koji obuhvaća treću godinu. Naposljetku, Komisija smatra da zbog iznimno ograničenog područja primjene ugovora (u smislu trajanja, obujma i vrste ponuđenih usluga te opće nedjelotvornosti takvih usluga kako je utvrđeno u uvodnoj izjavi 524., zajedno s niskim iznosom naknada plaćenih društvu Ryanair/AMS) nije moguće da taj ugovor dovede do inkrementalne potražnje u prilog povećanju broja povratnih letova društva Ryanair. Osim toga, Francuska nije dostavila dokaze kojima bi potkrijepila tu hipotezu.

(635) Komisija stoga smatra da se rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor M koju je dostavila Francuska ne može prihvatiti.

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za skupinu ugovora 7–M koju je provela Komisija*

(636) Komisija je rekonstruirala poslovni plan za skupinu ugovora 7–M. U tu svrhu, uz ispravljene parametre koji se primjenjuju na sve ugovore, primijenila je i sljedeće posebne parametre:

— stopu popunjenosti zrakoplova procijenjenu kao prosjek stopa popunjenosti u dvije godine koje su prethodile godini u kojoj je skup ugovora potpisan (76 %),

— broj inkrementalnih povratnih letova procijenjen na 60 letova. Na temelju prethodno navedene stope popunjenosti zrakoplova i nominalnog kapaciteta vrste zrakoplova kojom se služi društvo Ryanair (189 sjedala za Boeing 737-800) Komisija je izračunala da broj povratnih letova koji odgovara obvezi društva Ryanair da preveze 17 000 putnika na temelju ugovora br. 7 iznosi 60 letova.

(637) Iz rezultata rekonstrukcije poslovnog plana za skupinu ugovora 7–M u tablici 1. proizlazi da je neto sadašnja vrijednost te skupine ugovora negativna. Komisija je iz predostrožnosti također izračunala neto sadašnju vrijednost za skupinu ugovora 7–M–N (koji su potpisani istovremeno) s pomoću istih izmijenjenih parametara koje je upotrijebila i za skupinu 7–M u osnovnom scenariju te je ta vrijednost također bila negativna.

(638) Kao i kod skupine ugovora 1–A, Komisija je smatrala razboritim provesti analizu osjetljivosti kako bi provjerila pouzdanost osnovnog scenarija rekonstrukcije. U tu svrhu duplicirala je promijenjene parametre koje je primijenila na skupinu ugovora 1–A, osim povećanja broja povratnih letova godišnje. Kad je riječ o zadnjem navedenom parametru, koji je pojedinačno prilagođen za rekonstrukciju svakog pojedinog poslovnog plana, Komisija je za potrebe analize osjetljivosti procijenila da subjekt nije mogao očekivati 70 i 80 povratnih letova godišnje za dvije godine trajanja ugovora M (u usporedbi s 60 i 60 letova u osnovnom scenariju), kako je tvrdila Francuska. Neto sadašnja vrijednost za skupinu ugovora 7–M i dalje je negativna u tom alternativnom scenariju ⁽¹⁷⁴⁾.

⁽¹⁷⁴⁾ Komisija je iz predostrožnosti također izračunala neto sadašnju vrijednost za hipotetsku skupinu ugovora 7–M–N kako bi preduhitila bilo kakvo vrlo hipotetsko pitanje o tome bi li ugovor N trebalo uključiti u skupinu ugovora 7–M (takvo pitanje nije nimalo izgledno s obzirom na razloge koje je Komisija detaljno navela u uvodnim izjavama od 477. do 480. za razlikovanje ugovora 7–M i ugovora N). Iz toga proizlazi da bi rekonstrukcija skupine ugovora 7–M–N rezultirala negativnom neto sadašnjom vrijednošću od –371 000 EUR u osnovnom scenariju i –145 000 EUR u alternativnom scenariju.

(1) Ugovor N

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor N koju je provela Francuska*

- (639) Francuska je predložila rekonstruirani poslovni plan za ugovor N na temelju ugovora o uslugama zračne luke br. 6. Osim metodoloških pogrešaka koje su uobičajene u svim rekonstrukcijama Francuske i već su navedene, rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor N ima i druge posebne metodološke probleme:

- ugovorom N izmijenjen je ugovor K i usmjeren je na nove putnike (povrh onih na koje je usmjeren ugovor K) iz Osla (Rygge). Odnosi se na objavljivanje poveznice na internetske stranice koje odredi odjel za zračne luke komore CCI na norveškoj verziji internetskih stranica društva Ryanair šest tjedana godišnje u prvoj godini (tri tjedna u drugoj godini) i reklamni natpis za grad La Rochelle na norveškoj verziji internetskih stranica društva Ryanair četiri mjeseca godišnje (tri mjeseca u drugoj godini) za samo [...] EUR prve godine i [...] EUR druge godine, odnosno [...] EUR za trajanja ugovora. Ugovor N ne sadržava dodatne obveze u pogledu prometa,
- Francuska je za 2011. i 2012. pretpostavila stope popunjenosti od 80 % i 82 %, a one se nisu temeljile na detaljnim gospodarskim razlozima. Međutim, razborit ulagatelj primijenio bi metodu procjene hipotetskog budućeg prometa,
- Francuska je smatrala da bi ugovor N mogao dovesti do vrlo velikog povećanja inkrementalnih povratnih letova godišnje (400), odnosno do 800 povratnih letova za trajanja ugovora. Međutim, područje primjene tog ugovora izrazito je ograničeno. Prethodno opisane usluge vrlo su ograničene u smislu trajanja i obujma (ograničeno prikazivanje jedne poveznice i jednog natpisa na vrlo gusto popunjenim internetskim stranicama društva Ryanair, za koje Komisija sumnja da je ukupno gledano djelotvorno, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 524.) te u smislu naknade plaćene društvu Ryanair/AMS. Prema tome, Komisija sumnja da taj ugovor može dovesti do inkrementalne potražnje u prilog povećanju od 800 povratnih letova društva Ryanair. Osim toga, Francuska nije dostavila dokaze kojima bi potkrijepila tu hipotezu.

- (640) Komisija stoga smatra da se rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor N koju je dostavila Francuska ne može prihvatiti.

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor N koju je provela Komisija*

- (641) Komisija je rekonstruirala poslovni plan za ugovor N. U tu svrhu, uz ispravljene parametre koji se primjenjuju na sve ugovore, primijenila je i sljedeći poseban parametar:

- nepostojanje dodatnih povratnih letova. Nijedan razborit ulagatelj ne bi očekivao povećanje prometa društva Ryanair isključivo na temelju tog izmijenjenog ugovora kojim se društvo Ryanair ni na koji način nije obvezalo da će povećati broj povratnih letova. To potvrđuje i činjenica da je odjel za zračne luke komore CCI platio marketinške usluge na toj liniji (u skladu s ugovorom K) samo na temelju odgovarajućih obveza društva Ryanair u pogledu prometa u skladu s ugovorom br. 6. Međutim, Francuska nije dostavila dokaze o odgovarajućoj formalnoj ili neformalnoj obvezi društva Ryanair da poveća početni promet nakon potpisivanja ugovora N ili o istraživanju tržišta u kojem je utvrđena uzročno-posljedična veza između vrste marketinške usluge obuhvaćene izmijenjenim ugovorom i očekivanog povećanja prometa. Društvo Ryanair u ugovoru o marketinškim uslugama N ne preuzima nikakvu obvezu u pogledu prometa,
- iz rezultata rekonstrukcije poslovnog plana za ugovor N u tablici 18. proizlazi da je neto sadašnja vrijednost tog ugovora negativna,
- kao i kod drugih skupina ugovora, Komisija je smatrala razboritim provesti analizu osjetljivosti kako bi provjerila pouzdanost osnovnog scenarija rekonstrukcije. U tu svrhu duplicirala je primijenjene parametre koje je primijenila na skupinu ugovora 1–A, osim povećanja broja povratnih letova godišnje. Kad je riječ o zadnjem navedenom parametru, koji je pojedinačno prilagođen za rekonstrukciju svakog pojedinog poslovnog plana, Komisija smatra da je subjekt u alternativnom scenariju mogao sasvim hipotetski očekivati količinu prometa razmjernu iznosu doprinosa za marketing na temelju prometa navedenog u početnom ugovoru K. Drugim riječima, ako je u ugovoru K naknada za marketinške usluge od [...] EUR odgovarala obvezi prijevoza 17 000 putnika, tada bi naknada za marketinške usluge od [...] EUR za prvu godinu ([...] EUR za drugu godinu) u

skladu s ugovorom F mogla navesti subjekta da očekuje broj putnika koji odgovara prometu od $17\,000 * ([...] / [...])^{(175)}$, odnosno oko 30 povratnih letova ⁽¹⁷⁶⁾ za prvu godinu (20 povratnih letova za drugu godinu na temelju iste formule).

(642) Neto sadašnja vrijednost za ugovor N i dalje je negativna u tom alternativnom scenariju.

(1) Ugovori br. 4. i br. 5

(643) Ugovori br. 4. i br. 5 samostalni su ugovori o uslugama zračne luke koji nisu povezani s nekim ugovorom o marketinškim uslugama. Ne obuhvaćaju nikakvu naknadu isplaćenu društvu Ryanair/AMS.

(644) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 70., cijene naknada zračne luke iz ugovora o uslugama zračne luke s društvom Ryanair (uključujući ugovore br. 4 i br. 5) odgovaraju cijenama koje se primjenjuju na sve zračne prijevoznike u skladu s općim cjenovnim rasponom koji je odobrilo povjerenstvo Cocoeco. Prema tome, tim ugovorima društvu Ryanair/AMS nije dodijeljena selektivna prednost.

(a) Analiza ugovora od 4. srpnja 2008. s društvom Jet2

— *Metodološki pristup*

(645) Kako je navedeno u uvodnim izjavama 117. i 119., ugovor između komore CCI i društva Jet2 sadržava i odredbe o naknadama zračne luke i odredbe o cijenama marketinških usluga. Metodološki pristup utvrđen za ugovore između komore CCI i društva Ryanair stoga se primjenjuje i na analizu profitabilnosti ugovora između komore CCI i društva Jet2, osim elemenata opisanih u uvodnim izjavama od 646. do 653.

(646) Kad je riječ o prihodima od neizrakoplovnih djelatnosti, za razliku od ugovora s društvima Ryanair i AMS, odjel za zračne luke komore CCI svoju rekonstrukciju ne temelji na inkrementalnim prihodima na osnovi zabilježenih prosječnih prihoda po putniku, nego na sljedećim provizijama po putniku:

— 0,57 EUR za društva za najam automobila,

— 0,47 EUR za gorivo,

— 0,97 EUR za parkiranje,

— 0,10 EUR za trgovine od 2009.,

— ili, uzimajući u obzir inflaciju, na inkrementalnom jediničnom prihodu od 2,01 EUR u prvoj godini, 2,14 EUR u drugoj godini i 2,17 EUR u trećoj godini.

(647) Kad je riječ o operativnim troškovima, Francuska je dostavila procjenu izračunanu kao zbroj troškova osoblja i drugih varijabilnih troškova kao fiksnih iznosa, na koje se u posljednjoj godini ugovora primjenjivala stopa inflacije od 2 %. Te troškove nije objasnila. Komisija primjećuje da prosječan trošak po putniku izračunan na temelju podataka koje je dostavila Francuska iznosi 0,37–0,38 EUR u tri godine, što je nešto više od iznosa upotrijebljenog za ugovore s društvima Ryanair i AMS. Smatra da je, kao i trošak koji je Francuska upotrijebila za te rekonstrukcije (0,27 EUR), inkrementalni trošak upotrijebljen za ugovor sklopljen s društvom Jet2 očito izrazito nisko procijenjen (vidjeti uvodne izjave 571. i 573.).

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor od 4. srpnja 2008. koju je provela Francuska*

(648) Francuska je predložila rekonstrukciju poslovnog plana za ugovor od 4. srpnja 2008. Osim metodoloških pogrešaka koje su uobičajene u svim rekonstrukcijama Francuske za ugovore s društvom Ryanair/AMS (i ponovljene za ugovor s društvom Jet2), kako su navedene u uvodnoj izjavi 582., rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor od 4. srpnja 2008. ima i druge posebne metodološke probleme:

⁽¹⁷⁵⁾ To je udio očekivanog prometa za zračnu luku Oslo Rygge u ukupnom prometu planiranom na temelju ugovora br. 6, pridružen naknadi za marketinške usluge utvrđenoj na godišnjoj razini na temelju ugovora K (986 200 EUR).

⁽¹⁷⁶⁾ Uz pretpostavku da stopa popunjenosti iznosi 85 % kako je već potkrijepljeno u uvodnoj izjavi 576. Broj povratnih letova zaokružen je naviše na najbliži cijeli broj djeljiv s deset.

— Francuska je procijenila cilj u pogledu prometa upotrijebljen u rekonstrukciji za 2008., 2009. i 2010. na 7 874 putnika, 12 189 putnika, odnosno 12 361 putnika. Odgovarajuća godišnja naknada za marketinške usluge procijenjena je na [...] EUR, [...] EUR, odnosno [...] EUR. Međutim, ugovor s društvom Jet2 sadržavao je obvezu prijevoza samo 2 000 putnika po liniji uvedenoj po sezoni (do zračnih luka Edinburgh i Leeds) samo u prvoj godini, što znači da se ukupno radi o 4 000 putnika, a ne 7 874 putnika kako je navela Francuska. Kad je riječ o drugoj i trećoj godini, ugovorom nisu propisane jasne obveze u pogledu broja putnika koje društvo Jet2 prevozi ili u pogledu naknade za marketinške usluge (ugovorom se samo omogućuje naknadno ponovno pregovaranje ovisno o redu letenja koji bude uspostavljen). Kad je Francuska u predloženu rekonstrukciju uključila prethodno navedena predviđanja u pogledu prometa i naknade za marketinške usluge za drugu i treću godinu, pretpostavila je da je odjel komore CCI za zračne luke imao pouzdane procjene prometa. Međutim, nije dostavila nijedan dokument kojim bi dokazala da je u vrijeme potpisivanja ugovora društvo Jet2 preuzelo bilo kakve formalne ili neformalne obveze na koje bi se odjel komore CCI za zračne luke mogao osloniti kako bi jasno predvidio obveze društva Jet2 u pogledu letova iz zračne luke La Rochelle nakon prve godine,

— Francuska je za te tri godine pretpostavila stope popunjenosti od 70 %, 71 %, odnosno 72 %, koje se ne temelje na detaljnim gospodarskim razlozima, osobito s obzirom na to da se ugovorom plaćanje naknade za marketinške usluge u prvoj godini uvjetuje znatno nižom stopom popunjenosti od 60 %. Razborit ulagatelj primijenio bi metodu procjene hipotetskog budućeg prometa.

(649) Komisija stoga smatra da se rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor od 4. srpnja 2008. koju je dostavila Francuska ne može prihvatiti.

— *Rekonstrukcija poslovnog plana za ugovor od 4. srpnja 2008. koju je provela Komisija*

(650) Komisija je rekonstruirala poslovni plan za ugovor od 4. srpnja 2008. U tu svrhu, uz ispravljene parametre koji se primjenjuju na sve ugovore, primijenila je i sljedeće posebne parametre:

— promet procijenjen na 4 000 putnika za prvu godinu i nula putnika za preostale dvije godine. Kako je prethodno navedeno, nijedan razborit upravitelj zračne luke ne bi očekivao konkretne ciljeve u pogledu prometa, a da zračni prijevoznik ne preuzme neku obvezu, makar neformalnu. Komisija je stoga svoju ocjenu ograničila na prvu godinu,

— stopu popunjenosti zrakoplova procijenjenu kao prosjek stopa popunjenosti linija kojima je upravljalo društvo Ryanair u dvije godine koje su prethodile godini u kojoj je ugovor potpisan (73 %); razborit subjekt mogao je temeljiti svoje procjene na stvarnoj stopi popunjenosti zrakoplova zračnog prijevoznika koji obavlja letove na nekoliko linija iz zračne luke La Rochelle. Stopa popunjenosti koju je upotrijebila Komisija zapravo je viša od one koju je predložila Francuska, a vjerojatno viša i od one koju bi razborit subjekt mogao očekivati za novu liniju i novog zračnog prijevoznika koji je manje poznat od društva Ryanair koje je poslovalo u zračnoj luci već nekoliko godina,

— upotrebu inkrementalnog jediničnog prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti koji je istovjetan onome za društvo Ryanair (2,35 EUR za 2008., 2,40 EUR za 2009. i 2,45 EUR za 2010.). Ta pretpostavka razboritosti temelji se na logičnijem pristupu pri kojem se pretpostavlja da se svi putnici ponašaju isto kao potrošači (neovisno o zračnom prijevozniku čije su usluge upotrijebili).

(651) Iz rezultata rekonstrukcije poslovnog plana za ugovor od 4. srpnja 2008. u tablici 2. proizlazi da je neto sadašnja vrijednost tog ugovora negativna.

(652) Kao i kod drugih ugovora, Komisija je smatrala razboritim provesti analizu osjetljivosti kako bi provjerila pouzdanost osnovnog scenarija rekonstrukcije. U tu svrhu duplicirala je promijenjene parametre koje je primijenila na skupinu ugovora 1–A potpisanih s društvom Ryanair, osim u pogledu sljedećih parametara:

— kad je riječ o broju povratnih letova godišnje, subjekt je mogao hipotetski pretpostaviti da će društvo Jet2 upravljati dvjema linijama prve godine te druge i treće godine,

- kad je riječ o stopi popunjenosti, Komisija je preuzela stope koje je predložila Francuska i koje su navedene u uvodnoj izjavi 648.,
- kad je riječ o naknadama zračne luke, Komisija je primijenila dogovorene popuste,
- kad je riječ o naknadi za marketinške usluge, Komisija je primijenila iznos od [...] EUR za tri godine obuhvaćene ugovorom, pod pretpostavkom da će se letovi odvijati na dvije navedene linije za cijelog trajanja ugovora.

(653) Iz tablice 2. proizlazi da je neto sadašnja vrijednost za rekonstruirani ugovor od 4. srpnja 2008. vrlo blago pozitivna (3 511 EUR) u tom alternativnom scenariju. S obzirom na vrlo optimističnu prirodu iznesenih pretpostavki (posebno pad inkrementalnih operativnih troškova od 50 % i povećanje prihoda od neizrakoplovnih djelatnosti od 20 %) i vrlo blago pozitivnu neto sadašnju vrijednost rekonstruiranu u tom alternativnom scenariju, Komisija smatra da nije vjerojatno da bi razborit subjekt odlučio potpisati ugovor od 4. srpnja 2008. s društvom Jet2 s obzirom na negativnu neto sadašnju vrijednost u osnovnom scenariju.

Tablica 19. –

Neto sadašnja vrijednost ugovora od 4. srpnja 2008. sklopljenog s društvom Jet2

(u tisućama EUR)

Skupina ugovora o marketinškim uslugama	Neto sadašnja vrijednost		
	Scenarij Francuske	Osnovni scenarij Komisije	Alternativni scenarij Komisije
Jet2	[0; 100]	[– 100; 0]	[0; 100]

(a) Zaključak o postojanju prednosti

(654) Iz analize iznesene u uvodnim izjavama od 580. do 653., a posebno u tablicama 18. i 19., proizlazi da svi ugovori na temelju kojih je isplaćena naknada društvu Ryanair/AMS i društvu Jet2 za marketinške usluge imaju negativnu neto sadašnju vrijednost⁽¹⁷⁷⁾. Iz uvodne izjave 531. proizlazi da se svim tim ugovorima dodjeljuje prednost ili društvu Ryanair/AMS ili društvu Jet2. S druge strane, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 644., ugovorima br. 4 i br. 5 ne dodjeljuje se gospodarska prednost društvu Ryanair/AMS.

7.2.1.6. Selektivna priroda prednosti dodijeljene društvima Ryanair/AMS i Jet2

(655) Osim ugovora o uslugama zračne luke br. 4 i br. 5 sklopljenih s društvom Ryanair, ugovorima ili skupinama ugovora koje je komora CCI sklopila s društvima Ryanair/AMS i Jet2 predviđa se plaćanje naknade tim zračnim prijevoznicima za marketinške usluge koje pružaju. Naknada za te marketinške usluge posebna je značajka odnosa između zračne luke i tih zračnih prijevoznika koja proizlazi iz izravnih pregovora komore CCI sa svakim od predmetnih zračnih prijevoznika, a ne iz cijena primjenjivih na sve zračne prijevoznike. Ti ugovori sadržavaju odredbe koje je zračna luka La Rochelle posebno dogovorila s društvima Ryanair/AMS i Jet2 te su stoga selektivni.

(656) Kad je riječ o ugovorima o uslugama zračne luke br. 4 i br. 5 s društvom Ryanair, njima se, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 644., društvu Ryanair/AMS ne dodjeljuje selektivna prednost jer su zrakoplovne naknade iz njih iste kao i cijene primjenjive na sve zračne prijevoznike u skladu s općim cjenovnim rasponom koji je odobrilo povjerenstvo Cocoeco.

⁽¹⁷⁷⁾ Ugovori ili skupine ugovora koje obuhvaćaju više godina također imaju negativnu neto sadašnju vrijednost za svaku godinu trajanja ugovora.

7.2.1.7. Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

- (657) Kad se potporom koju je dodijelila država članica jača položaj određenih poduzetnika u odnosu na druge poduzetnike koji se natječu na unutarnjem tržištu, mora se smatrati kako ta potpora utječe na tržišno natjecanje. U skladu s ustaljenom sudskom praksom ⁽¹⁷⁸⁾, da bi neka mjera narušavala tržišno natjecanje, dovoljno je da se primatelj potpore natječe s drugim poduzetnicima na tržištima otvorenima za tržišno natjecanje.
- (658) Od stupanja na snagu trećeg paketa liberalizacije zračnog prijevoza 1. siječnja 1993. ⁽¹⁷⁹⁾ zračne prijevoznike iz EU-a ništa ne sprečava da obavljaju letove na zračnim linijama unutar EU-a i neograničeno rabe odobrenje za kabotažu.
- (659) Stoga su prednosti (čije je postojanje prethodno utvrđeno) koje su zračni prijevoznici primili na temelju raznih ugovora koji su predmet ove istrage ojačale njihov položaj u odnosu na sve druge zračne prijevoznike iz EU-a koji se stvarno ili potencijalno natječu s tim zračnim prijevoznicima kako bi pružali usluge na linijama na kojima oni obavljaju letove. Tako su narušile ili prijetile da će narušiti tržišno natjecanje te su utjecala na trgovinu unutar Zajednice.

7.2.1.8. Zaključak o postojanju potpore

- (660) Osim ugovora o uslugama zračne luke br. 4 i br. 5 sklopljenih s društvom Ryanair, sve mjere koje skupine ugovora i izmjene tih ugovora sklopljene s društvima Ryanair/AMS (vidjeti tablicu 14.) i Jet2 predstavljaju ispunjavaju kriterije testa iz članka 107. stavka 1. UFEU-a i stoga se smatraju državnim potporama.

7.2.2. Nezakonitost državnih potpora

- (661) Te su mjere potpore nezakonite jer su poduzete bez Komisijina odobrenja.

7.2.3. Spojivost potpore s unutarnjim tržištem

- (662) Iz ustaljene sudske prakse ⁽¹⁸⁰⁾ proizlazi da je Francuska dužna navesti na kojoj se pravnoj osnovi predmetne potpore mogu smatrati spojivima s unutarnjim tržištem i dokazati da su uvjeti spojivosti bili ispunjeni. Komisija je stoga u odluci o pokretanju postupka i u zahtjevu za dodatne informacije Francusku pozvala da navede moguće pravne osnove spojivosti te da dokaže da su primjenjivi uvjeti spojivosti bili ispunjeni, osobito kad predmetne potpore treba smatrati početnim potporama za uvođenje novih zračnih linija. Međutim, Francuska nije navela nijednu osnovu za spojivost niti bilo kako opravdala da su potpore bile spojive s unutarnjim tržištem. Ni u jednom trenutku nije tvrdila da su mjere koje se ispituju bile spojive početne potpore. Nadalje, nijedna treća zainteresirana strana nije pokušala dokazati spojivost tih mjera s unutarnjim tržištem.
- (663) Komisija ipak smatra korisnim ispitati, radi cjelovitosti, u kojoj bi se mjeri te potpore mogle smatrati spojivima na temelju njihova eventualnog doprinosa uvođenju novih linija ili povećanju učestalosti letova.
- (664) Komisija napominje da su predmetne potpore bile povezane s uvođenjem novih zračnih linija, povećanjem učestalosti letova na postojećim linijama ili s daljnjim upravljanjem linijama koje bi se u suprotnom možda ukinule. Stoga smatra da mogu predstavljati operativne potpore za promicanje zračnog prometa iz regionalne zračne luke. U tom pogledu trebalo bi podsjetiti da se operativne potpore rijetko mogu smatrati spojivima s unutarnjim tržištem jer se njima obično narušavaju uvjeti tržišnog natjecanja u sektorima u kojima se dodjeljuju.

⁽¹⁷⁸⁾ Presuda Općeg suda od 30. travnja 1998., *Het Vlaamse Gewest (Flamanska regija) protiv Komisije*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁷⁹⁾ Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2407/92, (EEZ) br. 2408/92 i (EEZ) br. 2409/92 (SL L 240, 24.8.1992.).

⁽¹⁸⁰⁾ Vidjeti presudu od 28. travnja 1993., *Italija protiv Komisije*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, točka 20.

7.2.3.1. Mjere poduzete prije stupanja na snagu Smjernica iz 2005.

- (665) Neke od predmetnih mjera potpore (skupina ugovora 1–A i ugovor B) dodijeljene su prije nego što su Smjernice iz 2005. ⁽¹⁸¹⁾ objavljene 9. prosinca 2005. Kad je riječ o spojivosti potpora dodijeljenih prije tog datuma, u točki 85. Smjernica iz 2005. i točki 174. Smjernica iz 2014. upućuje se na pravila primjenjiva u trenutku odobravanja potpora.
- (666) Prije donošenja Smjernica iz 2005. Komisija je donijela Smjernice iz 1994. ⁽¹⁸²⁾. Međutim, u tim smjernicama nije pridana posebna pozornost problematici operativnih potpora čiji je cilj promidžba zračnog prometa iz regionalnih zračnih luka. Naime, ta se problematika počela postupno pojavljivati nakon rastućeg zagušenja određenih velikih europskih zračnih luka i pojave djelatnosti niskotarifnih zračnih prijevoznika, koji 1994. još nisu postojali. Komisija, prema tome, smatra da Smjernice iz 1994. nisu primjenjive na ovaj predmet. Komisija stoga treba načelno ocijeniti spojivost predmetnih potpora izravno na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.
- (667) U tom pogledu trebalo bi napomenuti da je Komisijina ocjena te vrste državnih potpora s vremenom usavršena, dok su određeni elementi ostali nepromijenjeni. Ti elementi proizlaze iz općih načela kojima je uređena spojivost potpora u skladu s prethodno navedenom odredbom UFEU-a.
- (668) Tako je u odluci o zračnoj luci Manchester iz lipnja 1999. ⁽¹⁸³⁾ Komisija ocijenila da su sniženja naknada zračne luke, koja su bila uvedena na nediskriminirajući način i s ograničenim trajanjem radi promidžbe novih linija, spojiva s pravilima o državnim potporama.
- (669) Komisija je zatim u Odluci 2004/393/EZ o zračnoj luci Charleroi ⁽¹⁸⁴⁾ utvrdila da „operativne potpore namijenjene potpomaganju uvođenja novih zračnih linija ili pospješivanju učestalosti određenih letova mogu biti nužne za razvoj malih regionalnih zračnih luka. One mogu učinkovito uvjeriti zainteresirane poduzetnike da preuzmu rizik ulaganja u nove linije. Međutim, kako bi se te potpore mogle smatrati spojivima na temelju članka 87. stavka 3. točke (c) Ugovora, trebalo bi utvrditi jesu li te potpore potrebne i razmjerne postavljenom cilju te utječu li na trgovinu u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu” ⁽¹⁸⁵⁾. Komisija je stoga utvrdila određene uvjete koje je potrebno ispuniti kako bi se te operativne potpore mogle smatrati spojivima, odnosno:
- potpora mora pridonositi gospodarskom razvoju regionalne zračne luke neto povećanjem prometa na novim linijama ⁽¹⁸⁶⁾,
 - potpora mora biti nužna u smislu da nije namijenjena liniji na kojoj već posluje isti ili drugi prijevoznik ili sličnoj liniji ⁽¹⁸⁷⁾,
 - potpora mora imati učinak poticaja u smislu da mora pridonijeti razvoju djelatnosti koja će nakon određenog razdoblja vjerojatno postati profitabilna, što upućuje na to da je trajanje potpore ograničeno ⁽¹⁸⁸⁾,
 - potpora mora biti proporcionalna, odnosno njezina visina mora biti povezana s neto povećanjem prometa ⁽¹⁸⁹⁾,
 - potpora se mora dodijeliti na transparentan i nediskriminirajući način te se ne smije kombinirati s drugim vrstama potpora.

⁽¹⁸¹⁾ Vidjeti odjeljak 3.2.2.1.

⁽¹⁸²⁾ Smjernice o primjeni članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61. Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru na državne potpore u sektoru zrakoplovstva (SL C 350, 10.12.1994., str. 5.).

⁽¹⁸³⁾ Odluka od 26. svibnja 1999. o državnoj potpori NN 109/98 – zračna luka Manchester (SL C 65, 13.3.2004.).

⁽¹⁸⁴⁾ Odluka Komisije 2004/393/EZ od 12. veljače 2004. o prednostima koje su regija Valonija i upravitelj zračne luke Bruxelles South Charleroi Airport dali zračnom prijevozniku Ryanair u vezi s njegovom uspostavom poslovnog nastana u Charleroiu (SL L 137, 30.4.2004., str. 1.). Odluka je poništena presudom od 17. prosinca 2008. u predmetu *Ryanair Ltd protiv Komisije*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Ona svejedno pokazuje da se Komisijin pristup ocjenjivanju te vrste potpora mijenjao.

⁽¹⁸⁵⁾ Vidjeti Odluku Komisije 2004/393/EZ, uvodnu izjavu 279.

⁽¹⁸⁶⁾ Vidjeti uvodne izjave 283.–297.

⁽¹⁸⁷⁾ Vidjeti uvodne izjave 288.–309.

⁽¹⁸⁸⁾ Vidjeti uvodne izjave 311.–317.

⁽¹⁸⁹⁾ Vidjeti uvodne izjave 318.–325.

- (670) Nadalje, u točki 234. odluke o pokretanju postupka Komisija je navela da namjerava ispitati spojivost tih potpora s obzirom na članak 107. stavak 3. točku (c) UFEU-a te da se nijedna treća zainteresirana strana ni Francuska nisu usprotivile tom pristupu.
- (671) Državne potpore zračnim prijevoznicima, kao i sve druge državne potpore, moraju biti nužne za olakšavanje razvoja gospodarske djelatnosti i proporcionalne tom cilju kako bi se mogle smatrati spojivima s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.
- (672) Zaključno, Komisija smatra da bi u ovom predmetu spojivost skupine ugovora 1–A i ugovora B trebalo ispitati s obzirom na prethodno navedena opća načela.
- (673) Komisija će stoga ocijeniti spojivost tih mjera s obzirom na prethodno navedene kriterije i sudsku praksu ⁽¹⁹⁰⁾.

— *Doprinos gospodarskom razvoju male regionalne zračne luke neto povećanjem prometa na novim linijama*

- (674) Skupina ugovora 1–A i ugovor B povezani su s uvođenjem nove linije i nastavkom upravljanja postojećom linijom do zračne luke London Stansted. Stoga su pridonijeli neto povećanju prometa s polaskom iz zračne luke La Rochelle, a pritom je jedan od ciljeva tih ugovora bio i doprinijeti nastavku upravljanja postojećom linijom do zračne luke London Stansted.

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

- (675) Skupina ugovora 1–A i ugovor B odnosili su se i na uvođenje novih linija i na nastavak prometovanja postojeće linije do zračne luke London Stansted. Komisija u tom pogledu uzima u obzir činjenicu da je 10. travnja 2003. društvo Ryanair kupilo društvo Buzz, koje je upravljalo tom linijom od 1. travnja 2001. na temelju ugovora od 8. studenoga 2002. iz odjeljka 3.2.2.3. Nadalje, ugovor B odnosio se na tu istu liniju do zračne luke London Stansted kojom je već upravljalo društvo Ryanair na temelju skupine ugovora 1–A. Stoga skupina ugovora 1–A i ugovor B ne ispunjavaju uvjet da se mjera ne smije dodijeliti za postojeću ili sličnu liniju.

— *Mjere su vremenski ograničene i odnose se na linije koje će vjerojatno postati profitabilne*

- (676) Kad je društvo Buzz 2001. uvelo liniju La Rochelle–London Stansted, nijedan drugi zračni prijevoznik nije upravljao tom linijom. Kad je potpisana skupina ugovora 1–A, društvo Buzz upravljalo je tom linijom već skoro dvije godine na temelju ugovora od 8. studenoga 2002., ali taj ugovor nije sadržavao naknadu za marketinške usluge. S druge strane, svi ugovori koji su uslijedili nakon skupine ugovora 1–A i u kojima su utvrđeni uvjeti upravljanja tom linijom, prije svega ugovor B (s datumom isteka krajem travnja 2006.), skupina ugovora 2–3–C–D (s datumom isteka u 2009.), skupina ugovora G–H–I–J (s datumom isteka krajem 2011.) i skupina ugovora 6–K (s datumom isteka krajem ožujka 2013.), sadržavali su naknadu (u obliku plaćanja marketinških usluga) za društvo Ryanair/AMS. Ta je linija stoga financirana deset godina nakon isteka skupine ugovora 1–A i sedam godina nakon isteka ugovor B. To dodatno trajanje financiranja posebno je važno. Komisija također uzima u obzir činjenicu da drugi zračni prijevoznici nisu upravljali tom linijom.
- (677) Nadalje, Komisija primjećuje da Francuska nije dostavila nijednu studiju održivosti raznih linija i učestalosti letova obuhvaćenih skupinom ugovora 1–A i ugovorom B. Tako se na temelju činjenica iz spisa čini da, sa stajališta tijela koja su dodijelila predmetne potpore, nije bilo jasnih izgleda da bi te linije i učestalost letova mogli u skorije vrijeme postati održivi bez potpore. Osim toga trebalo bi napomenuti da su se skupina ugovora 1–A i ugovor B odnosili na niz različitih linija od kojih neke nisu čak bile ni utvrđene u vrijeme sklapanja ugovora, što potvrđuje činjenicu da predmetna tijela nisu raspolagala nijednom informacijom koja bi ih uvjerila u održivost tih linija.

⁽¹⁹⁰⁾ Presuda Suda (veliko vijeće) od 22. rujna 2020., C-594/18 P, *Republika Austrija protiv Komisije*, ECLI:EU:C:2020:742, točka 20.

(678) Naposljetku, Komisija napominje da se informacije koje su dostavila francuska tijela o gospodarskim učincima zračnih linija kojima je upravljalo društvo Ryanair odnose na analize obilježja klijenata društva Ryanair i njihov potencijalni učinak na razvoj regije, ali ne i na predviđanja buduće održivosti tih linija ni drugih linija kojima bi društvo Ryanair ubuduće moglo upravljati.

(679) Komisija stoga zaključuje da skupina ugovora 1–A i ugovor B ne ispunjavaju uvjet da mjere moraju biti vremenski ograničene i odnositi se na linije koje će vjerojatno postati profitabilne.

— *Iznos potpora povezan je s neto povećanjem prometa*

(680) Iznosi potpora dodijeljenih na temelju skupine ugovora 1–A i ugovora B nisu povezani s povećanjem prometa jer je, unatoč tome što ugovori obuhvaćaju uvođenje novih linija, to uvođenje samo hipotetsko, a glavni je predmet ugovora nastavak prometovanja postojeće linije do zračne luke London Stansted. Komisija stoga zaključuje da skupina ugovora 1–A i ugovor B ne ispunjavaju kriterij povezanosti iznosa potpora i neto povećanja prometa.

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

(681) Prema tvrdnjama Francuske komora CCI u prošlosti je provela istraživanje o marketinškim uslugama koje se pružaju na internetskim stranicama brojnih trgovačkih društava i na temelju toga je zaključila da je vrsta usluge koju je nudilo društvo AMS najbolje odgovarala njezinim potrebama i strategiji. Komora CCI utvrdila je da drugi zračni prijevoznici osim društva Ryanair koji su bili odgovorni za manji udio prometa u zračnoj luci La Rochelle nisu mogli ponuditi dobru zamjenu za internetske stranice društva Ryanair, glavnog zračnog prijevoznika u toj zračnoj luci.

(682) Stoga se o potporama dodijeljenima na temelju skupine ugovora 1–A i ugovora B pregovaralo bilateralno, na netransparentan način i bez provedbe ijednog postupka kojim bi se zajamčila nediskriminacija, kao što je javni poziv za sudjelovanje u natječaju. Te potpore stoga ne ispunjavaju uvjet transparentnosti i nediskriminacije.

(683) Komisija stoga smatra da se državne potpore dodijeljene na temelju skupine ugovora 1–A i ugovora B ne mogu smatrati spojivima s unutarnjim tržištem.

7.2.3.2. Mjere poduzete nakon stupanja na snagu Smjernica iz 2005.

(684) S obzirom na to da je Smjernicama iz 2005. uspostavljen referentni okvir koji se primjenjivao od njihova stupanja na snagu do donošenja Smjernica iz 2014., Komisija smatra da se Smjernice iz 2005. trebaju primijeniti na druge predmetne mjere potpore. Naime, Komisija je dužna poštovati smjernice koje donosi, osim ako su one protivne UFEU-u, što ni Francuska ni društva Ryanair i Jet2 nisu tvrdili ni dokazali.

(685) Komisija stoga smatra da bi spojivost sljedećih mjera potpore trebalo ocijeniti s obzirom na Smjernice iz 2005. i sudsku praksu ⁽¹⁹¹⁾:

— skupinu ugovora 2–3–C–D,

— ugovor E,

— ugovor F,

— skupinu ugovora G–H–I–J,

— skupinu ugovora 6–K,

— ugovor L,

— skupinu ugovora 7–M,

— ugovor N,

— ugovor sklopljen s društvom Jet2 4. srpnja 2008.

⁽¹⁹¹⁾ Presuda Suda (veliko vijeće) od 22. rujna 2020., C-594/18 P, *Republika Austrija protiv Komisije*, ECLI:EU:C:2020:742, točka 20.

(686) Državne potpore zračnim prijevoznicima, kao i sve druge državne potpore, moraju biti nužne za olakšavanje razvoja gospodarske djelatnosti i proporcionalne tom cilju kako bi se mogle smatrati spojivima s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a. Komisija će stoga ocijeniti jesu li ispunjeni ti kriteriji nužnosti i proporcionalnosti, uz prethodno navedene kriterije iz Smjernica iz 2005.

(687) U Smjernicama iz 2005. prvo se navodi da se, u skladu s Komisijinim komunikacijama i drugim mjerama o regionalnoj potpori, operativna potpora dodijeljena zračnim prijevoznicima (poput potpore za započinjanje poslovanja na novim linijama) može proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem samo u izuzetnim okolnostima i pod strogim uvjetima u nepriviligiranim regijama Europe, tj. u regijama obuhvaćenima odstupanjem navedenim u članku 107. stavku 3. točki (a) UFEU-a, u najudaljenijim regijama i rijetko naseljenim područjima ⁽¹⁹²⁾. Budući da se zračna luka La Rochelle ne nalazi u takvoj regiji, to se odstupanje na nju ne primjenjuje.

(688) U Smjernicama iz 2005. dalje se navodi da male zračne luke često nemaju količine putnika koje su im potrebne da bi dostigle kritičnu masu i održivo poslovanje te da stoga zračni prijevoznici nisu uvijek spremni, bez odgovarajućih poticaja, preuzeti rizik uvođenja linija iz nepoznatih i neprovjerenih zračnih luka. Stoga Komisija, u skladu sa Smjernicama iz 2005., može prihvatiti da se javna potpora privremeno plati zračnim prijevoznicima prema određenim uvjetima, ako im to daje potreban poticaj za uvođenje novih linija ili izradu redova letenja iz regionalnih zračnih luka i privlačenje broja putnika koji će im omogućiti da dugoročno dođu do održivog poslovanja ⁽¹⁹³⁾.

(689) Konkretni uvjeti spojivosti navedeni su u točki 79. Smjernica iz 2005. Komisija smatra da nekoliko tih kriterija nije ispunjeno, konkretno:

— *dugoročna održivost i degresivnost (kriterij d), nedostatak poslovnog plana (kriterij i) te trajanje i intenzitet (kriterij f).*

(690) Nijedna mjera nije bila osmišljena kako bi potpora bila degresivna i ograničena na postotak prihvatljivih troškova koji nisu navedeni u predmetnom ugovoru ili, prema saznanjima Komisije, u bilo kojem drugom dokumentu kojim je komora CCI raspolagala u vrijeme sklapanja ugovora.

(691) Nadalje, nema dokaza da je unaprijed dostavljen poslovni plan kako bi se mogla ocijeniti dugoročna održivost mjera. S obzirom na to i na nepostojanje bilo kojih drugih informacija u prilog suprotnom zaključku Komisija zaključuje da predmetne potpore nisu dodijeljene za linije koje su mogle postati održive bez potpore. Uostalom, uzastopna dodjela mjera potpore u korist linija prema zračnim lukama London Stansted i Bruxelles-Charleroi (od 2003.), Dublin (od 2006.), Oslo (od 2010.) i Porto (od 2011.) upućuje na to da bi društvo Ryanair prestalo upravljati tim linijama kad bi one prestale biti subvencionirane.

(692) Komisija stoga zaključuje da nijedna predmetna mjera nije ispunila prethodno navedene uvjete.

— *Povezanost s novim linijama ili povećanje učestalosti letova na postojećim linijama (kriterij c)*

(693) Komisija napominje da su predmetni ugovori u nekim slučajevima sklopljeni radi uvođenja novih linija, ali prvenstveno kako bi postojeće linije nastavile prometovati:

— kad je riječ o ugovoru C, u uvodnoj izjavi 89. navodi se da u tom ugovoru društvo Ryanair preuzima obvezu jedino upravljati linijom između zračnih luka La Rochelle i London Stansted s najmanje 95 000 putnika godišnje. Međutim, uvodne izjave 82. i 85. pokazuju da su se ugovori A i B već odnosili na svakodnevnu liniju između zračnih luka London Stansted i La Rochelle. Komisija je u procjeni prometa za skupinu ugovora 1–A i ugovor B izračunala da godišnji promet na toj liniji nikad ne bi prešao 86 000 putnika. Komisija stoga smatra da te mjere ispunjavaju kriterij (c),

— kad je riječ o ugovoru D, u uvodnoj izjavi 92. navodi se da u tom ugovoru društvo Ryanair preuzima obvezu upravljati (novom) linijom između zračnih luka La Rochelle i Dublin s najmanje 45 000 putnika godišnje. Komisija stoga smatra da ta mjera ispunjava kriterij (c),

⁽¹⁹²⁾ Točka 27. Smjernica iz 2005.

⁽¹⁹³⁾ Točke 71. i 74. Smjernica iz 2005.

- kad je riječ o ugovoru G, u uvodnoj izjavi 96. navodi se da u tom ugovoru društvo Ryanair preuzima obvezu upravljati linijom između zračnih luka La Rochelle i Dublin s najmanje 53 000 putnika godišnje, što predstavlja povećanje od 8 000 putnika u odnosu na ugovor D. Komisija stoga smatra da ta mjera ispunjava kriterij (c),
- kad je riječ o ugovoru H, u uvodnoj izjavi 99. navodi se da u tom ugovoru društvo Ryanair preuzima obvezu upravljati novom linijom između zračnih luka La Rochelle i Bruxelles-Charleroi s najmanje 9 000 putnika godišnje prve godine i 16 000 putnika u narednim godinama. Komisija stoga smatra da ta mjera ispunjava kriterij (c),
- kad je riječ o ugovoru I, u uvodnoj izjavi 102. navodi se da u tom ugovoru društvo Ryanair preuzima obvezu upravljati linijom između zračnih luka La Rochelle i Dublin s najmanje 17 000 putnika godišnje. Međutim, društvo Ryanair već je na temelju prethodnog ugovora D upravljalo tom linijom s većim ciljem u pogledu prometa (45 000 putnika godišnje). Komisija stoga smatra da ta mjera ne ispunjava kriterij (c),
- na temelju ugovora K, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 106., društvo Ryanair obvezalo se upravljati novom linijom do Norveške. Kako je opisano u uvodnoj izjavi 78., u ugovoru o uslugama zračne luke br. 6 za koji Komisija smatra da predstavlja jednu mjeru zajedno s ugovorom K (vidjeti odjeljak 7.2.1.5.(b)(4)), društvo Ryanair nije preuzelo nikakvu obvezu učestalosti letova, no preuzelo je sljedeće obveze u pogledu prometa: 53 000 putnika do zračne luke London Stansted, 17 000 putnika do zračne luke Dublin, 17 000 putnika do zračne luke Bruxelles-Charleroi i 17 000 putnika do zračne luke Oslo-Rygge. Komisija napominje da su te obveze stabilne za liniju do zračne luke Dublin (1 000 putnika, odnosno otprilike +6 %), ali uvelike manje za liniju do zračne luke London-Stansted (– 28 000 putnika manje u usporedbi s ciljem od 95 000 putnika određenim u ugovoru C, odnosno pad od 30 %). Uključivanje nove linije do Norveške s ciljem od 17 000 putnika ne nadoknađuje ukupan pad prometa na temelju ugovora K (– 10 000 putnika ⁽¹⁹⁴⁾). Komisija stoga smatra da ta mjera ne ispunjava kriterij (c),
- na temelju ugovora L, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 110., društvo Ryanair obvezalo se upravljati novom linijom do zračne luke Cork. Međutim, nije preuzelo nikakve obveze u pogledu prometa ili učestalosti letova. Komisija stoga smatra da ta mjera ne ispunjava kriterij (c),
- ugovori E, F, J, M i N ne sadržavaju obveze u pogledu prometa ili učestalosti letova. Komisija stoga smatra da te mjere ne ispunjavaju kriterij (c).

(694) Prema tome, samo ugovori C, D, G i H ispunjavaju kriterij (c).

- *Naknada za dodatne troškove za započinjanje poslovanja (kriterij e)* ⁽¹⁹⁵⁾

(695) Komisija smatra da nijedna predmetna mjera ne ispunjava taj kriterij. Naime, iznosi koje je komora CCI platila nisu bili predviđeni kao dio dodatnih troškova za započinjanje poslovanja koji, prema saznanjima Komisije, nisu nikad bili predmet procjena koje je društvo Ryanair/AMS ili Jet2 dostavilo komori CCI.

- *Povezanost s razvojem linije (kriterij g)* ⁽¹⁹⁶⁾

(696) Komisija napominje da ugovori o marketinškim uslugama potpisani s društvima Ryanair i Jet2 nisu osmišljeni kako bi se povećao broj putnika koji lete na letovima tih dvaju zračnih prijevoznika. Točno je da se neki od tih ugovora podudaraju s uvođenjem određenih linija, a neki sadržavaju obveze u pogledu učestalosti letova ili broja putnika kako je navedeno u odjeljcima 3.2.2.1 i 3.2.2.2. Međutim, Komisija smatra da se te obveze ne mijenjaju za trajanja ugovora i da ne postoji stvarni program poticaja za razvoj prometa istovjetan programu poticaja u sličnim

⁽¹⁹⁴⁾ Stoga ukupno odstupanje kad je riječ o obvezi u pogledu prometa koje proizlazi iz ugovora K, izračunano na temelju pojedinačnog odstupanja broja putnika na svakoj liniji, iznosi: $0 + 1\,000 - 280\,000 + 17\,000 = -10\,000$ putnika.

⁽¹⁹⁵⁾ Iznos potpore mora biti strogo povezan s dodatnim troškovima za započinjanje poslovanja nastalima uvođenjem nove linije ili povećanjem učestalosti letova, koje zračni prijevoznik neće morati snositi nakon što se nove aktivnosti pokrenu.

⁽¹⁹⁶⁾ Plaćanja potpore moraju biti povezana s neto razvojem broja putnika koji su prevezeni.

predmetima koje je Komisija nedavno istražila ⁽¹⁹⁷⁾. Stoga ne postoji popust ili kazna povezana sa stvarnim porastom prometa. Prema tome, iznosi potpora isplaćeni zračnim prijevoznicima nisu povezani sa stvarnim razvojem linija. Stoga Komisija smatra da nijedna predmetna mjera ne ispunjava taj kriterij.

— *Nediskriminirajuće dodjeljivanje (kriterij h)* ⁽¹⁹⁸⁾

(697) Komisija primjećuje da se u ovom predmetu o ugovorima pregovaralo izravno s predmetnim zračnim prijevoznicima i da nije bilo publiciteta. Stoga je riječ o dodjeli bez natječajnog postupka u kojem bi se drugi potencijalno zainteresirani zračni prijevoznici mogli prijaviti za upravljanje predmetnim linijama, pod jednakim uvjetima, kako bi primili potporu za započinjanje poslovanja.

(698) Prema tome, kriterij iz točke (h) nije ispunjen.

(699) S obzirom na sve prethodno navedeno Komisija smatra da nijedna nezakonito dodijeljena potpora društvima Ryanair/AMS i Jet2 putem ugovora koji su predmet ove istrage ne ispunjava sve kriterije predviđene Smjernicama iz 2005. Tako su potpore koje proizlaze iz sljedećih mjera nespojive s unutarnjim tržištem:

- skupine ugovora 2–3–C–D,
- ugovora E,
- ugovora F,
- skupine ugovora G–H–I–J,
- skupine ugovora 6–K,
- ugovora L,
- skupine ugovora 7–M,
- ugovora N,
- ugovora sklopljenog s društvom Jet2 4. srpnja 2008.

8. ZAKLJUČCI

(700) Komisija stoga prvo utvrđuje da subvencije za državne zadaće isplaćene zračnoj luci La Rochelle i navodno umanjenje iznosa faktura za usluge koje je opći odjel komore CCI pružao zračnoj luci u razdoblju od 2006. do 2012. ne predstavljaju državne potpore.

(701) Komisija također utvrđuje da je Francuska nezakonito dodijelila bespovratna sredstva za ulaganja isplaćena u razdoblju od 2001. do 2006., protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a. Međutim, ta bespovratna sredstva za ulaganja predstavljaju potporu spojivu s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

(702) Komisija zatim utvrđuje da je Francuska nezakonito provela niz mjera operativnih potpora u korist zračne luke La Rochelle (umanjenje iznosa faktura za usluge koje je opći odjel komore CCI pružao zračnoj luci La Rochelle u razdoblju od 2001. do 2005., povratni predujmovi isplaćeni zračnoj luci La Rochelle i subvencije lokalnih tijela kojima se nastojalo doprinijeti mjerama promidžbe zračne luke La Rochelle), protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a. Međutim, te mjere operativnih potpora predstavljaju potporu spojivu s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

⁽¹⁹⁷⁾ Na primjer, ugovor iz uvodne izjave 99. odluke Komisije o zračnoj luci Nîmes navedene u bilješci 12. sadržavao je „program poticaja za razvoj prometa”. Prema njemu komora CCI Nîmes plaćala je doprinos od 5,50 EUR po putniku (od 1. do 49 999. putnika), 6,50 EUR po putniku (od 50 000. do 99 999. putnika) i 10 EUR (od 100 000. do 129 999. putnika). Ugovorom je obuhvaćena i kazna od 5,65 EUR po putniku koju bi društvo Ryanair trebalo platiti ako bi ciljani promet bio manji od 71 000 putnika.

⁽¹⁹⁸⁾ Svako javno tijelo koje planira dodijeliti potporu za započinjanje poslovanja nekom zračnom prijevozniku za novu liniju, neovisno o tome je li to putem zračne luke, svoje planove mora objaviti pravovremeno i uz odgovarajući publicitet kako bi se svim zainteresiranim zračnim prijevoznicima omogućilo da ponude svoje usluge.

- (703) Komisija nadalje utvrđuje da, osim ugovora o uslugama zračne luke br. 4 i br. 5 sklopljenih s društvom Ryanair, razni ugovori o uslugama zračne luke i ugovori o marketinškim uslugama između komore CCI i društava Ryanair, AMS i Jet2 koji su obuhvaćeni formalnim istražnim postupkom uključuju državne potpore dodijeljene protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a i nespojive s unutarnjim tržištem.
- (704) Naposljetku, Komisija utvrđuje da oslobođenje društva Ryanair od plaćanja naknade za osvjetljenje uzletno-sletne staze ne uključuje državnu potporu. Slično tomu, Komisija zaključuje da zračni prijevoznici Flybe, Aer Arann, Buzz i easyJet nisu primili državnu potporu za poslovanje u zračnoj luci La Rochelle.

9. POVRAT

- (705) U skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda, kad Komisija utvrdi da je neka potpora nespojiva s unutarnjim tržištem, mora naložiti predmetnoj državi članici da ukine ili izmijeni navedenu potporu ⁽¹⁹⁹⁾.
- (706) Članak 16. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ⁽²⁰⁰⁾ glasi: „Kada se u slučajevima nezakonite potpore donesu negativne odluke, Komisija donosi odluku kojom se od dotične države članice zahtijeva da poduzme sve potrebne mjere za povrat sredstava potpore od korisnika („odluka o povratu potpore”). Komisija ne smije zahtijevati povrat sredstava potpore ako bi to bilo u suprotnosti s općim načelima prava Unije.” Prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, kad Komisija utvrdi da je potpora nespojiva s unutarnjim tržištem, cilj povrata potpore jest ponovna uspostava prijašnjeg stanja ⁽²⁰¹⁾. Sud u tom pogledu smatra da je cilj ostvaren kad korisnici potpore vrate nezakonito dodijeljene iznose potpora, s kamatama, čime gube prednost koju su uživali u odnosu na konkurente. Tako se uspostavlja stanje koje je prethodilo isplati potpore ⁽²⁰²⁾.
- (707) Čini se da u ovom predmetu nijedno opće načelo prava Unije nije u suprotnosti s povratom nezakonitih i nespojivih potpora utvrđenih u okviru ove Odluke. Naime, ni Francuska ni treće zainteresirane strane nisu to tvrdile.
- (708) Stoga Francuska treba poduzeti sve potrebne mjere kako bi od društava Ryanair, AMS i Jet2 ostvarila povrat nezakonito dodijeljenih potpora na temelju predmetnih ugovora.
- (709) U tablici 20. navode se iznosi koje je, prema tvrdnjama Francuske, komora CCI platila društvu Ryanair/AMS do 2011. za marketinške usluge.

Tablica 20.

Iznosi isplaćeni društvima Ryanair/AMS i Jet2 u razdoblju od 2003. do 2013.

Godina	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Ryanair/AMS		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jet2							[...]		[...]	[...]	[...]

- (710) U tablici 20. navode se samo ukupni iznosi isplaćeni svake godine na temelju raznih ugovora o marketinškim uslugama. Međutim, Francuska nije dostavila tablicu u kojoj se prikazuje veza između iznosa utvrđenih u ugovorima i iznosa koji su stvarno plaćeni svake godine na temelju svakog pojedinog ugovora.

⁽¹⁹⁹⁾ Presuda od 12. srpnja 1973., *Komisija protiv Njemačke*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, točka 13.

⁽²⁰⁰⁾ Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.).

⁽²⁰¹⁾ Presuda Suda od 14. rujna 1994., *Španjolska protiv Komisije*, C-278/92, C-279/92 i C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, točka 75.

⁽²⁰²⁾ Presuda Suda od 17. lipnja 1999., *Belgija protiv Komisije*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točke 64. i 65.

(711) Iznosi potpore koje je potrebno vratiti stoga se moraju utvrditi kako slijedi:

- iznos koji treba vratiti mora se izračunati za svaku nespojivu mjeru potpore iz uvodne izjave 699. Za svaku ispitanu mjeru iznos potpore odgovara neto sadašnjoj vrijednosti svake mjere, koja se računa kao zbroj diskontiranih inkrementalnih novčanih tokova godišnje u skladu s tablicom 15.,
- budući da Francuska nije pouzdano rekonstruirala neto sadašnju vrijednost svake mjere, rekonstrukcija Komisije (na temelju osnovnog scenarija) morat će poslužiti kao osnova za izračun iznosa potpore koji treba vratiti.

(712) Kako bi se iskazala stvarna prednost koju zračni prijevoznik i njegova društva kćeri ostvaruju na temelju ugovorâ, Francuska mora prilagoditi iznose iz uvodne izjave 711. kako slijedi:

- Francuska može prilagoditi iznos inkrementalnih troškova zrakoplovnih djelatnosti koji je uzet u obzir pri izračunu, na temelju dokaza o stvarno izvršenim plaćanjima koje bi Francuska trebala dostaviti,
- Francuska mora uzeti u obzir sve razlike između plaćanja koja je zračni prijevoznik stvarno izvršio na temelju ugovorâ o uslugama zračne luke, kako je zabilježeno naknadno, i planiranih (*ex ante*) tokova koji odgovaraju tim stavkama prihoda. Te prilagodbe moraju se temeljiti na dokazima o stvarno izvršenim plaćanjima koje bi Francuska trebala dostaviti,
- Francuska mora uzeti u obzir sve razlike između plaćanja za marketinške usluge koja su stvarno izvršena u korist zračnog prijevoznika ili njegovih društava kćeri na temelju ugovora o marketinškim uslugama, kako je zabilježeno naknadno, i odgovarajućih planiranih (*ex ante*) marketinških troškova. Te prilagodbe moraju se temeljiti na dokazima o stvarno izvršenim plaćanjima koje bi Francuska trebala dostaviti,
- Francuska mora uzeti u obzir sve razlike između planiranog (*ex ante*) trajanja raznih ugovora (ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama) i njihova stvarnog trajanja. U slučaju ranog prestanka nekog ugovora zračni prijevoznik u načelu nije primio uplate na temelju tih ugovora i nije imao pristup infrastrukturi zračne luke niti se mogao služiti zemaljskim uslugama na temelju tih ugovora. Te prilagodbe moraju se temeljiti na dokazima o stvarno izvršenim plaćanjima koje bi Francuska trebala dostaviti.

(713) Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 451., Komisija smatra da, u svrhu primjene pravila o državnim potporama, društva Ryanair i AMS predstavljaju jedan gospodarski subjekt te da je ugovore o marketinškim uslugama i ugovore o uslugama zračne luke koji su sklopljeni zajedno potrebno smatrati jednom transakcijom između tog subjekta i komore CCI. Komisija stoga utvrđuje da su društva Ryanair i AMS zajednički odgovorna za povrat potpora primljenih na temelju ugovora potpisanih od 2003. do 2011. (prije datuma donošenja odluke o pokretanju postupka iz uvodne izjave 4., odnosno 8. veljače 2012.). Nasuprot tomu, društvo Ryanair jedino je odgovorno za povrat potpora dobivenih na temelju skupine ugovora 1–A i ugovora B jer su ih sklopili izravno komora CCI i društvo Ryanair, bez društva AMS.

(714) Potpora koju treba vratiti društvo Jet2 treba biti u skladu s metodološkim načelima iz uvodnih izjava od 711. do 713. S obzirom na to da iznos potpore koju treba vratiti društvo Jet2 ne može prijeći 200 000 EUR, ne može se isključiti mogućnost da iznos potpore bude ispod praga za izuzeće iz Uredbe o *de minimis* potporama⁽²⁰³⁾. Međutim, ni francuska tijela ni zainteresirane strane nisu za vrijeme formalnog istražnog postupka utvrdile da bi ta uredba mogla biti primjenjiva.

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

⁽²⁰³⁾ Uredba Komisije (EU) br. 1407/2013 od 18. prosinca 2013. o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na *de minimis* potpore (SL L 352, 24.12.2013., str. 1.).

- (716) Francuska tijela trebaju iznosu potpora dodati i iznos kamata na povrat koje se moraju računati od dana kad su predmetne potpore stavljene na raspolaganje poduzetniku, odnosno od dana kad su potpore stvarno isplaćene do dana njihova stvarnog povrata ⁽²⁰⁴⁾ u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EU) 2015/2282 ⁽²⁰⁵⁾. Budući da su u ovom predmetu tokovi od kojih se sastoje ove potpore složeni te da se isplaćuju nekoliko puta godišnje, odnosno neprekidno kad je riječ o određenim kategorijama prihoda, Komisija smatra da je prihvatljivo pri izračunu kamata na povrat smatrati da su potpore isplaćene krajem godine, odnosno 31. prosinca svake predmetne godine.
- (717) U skladu s ustaljenom sudskom praksom, ako naide na nepredviđene ili nepredvidive poteškoće ili sazna za okolnosti koje je Komisija previdjela, država članica može obavijestiti Komisiju o tim problemima te o prijedlozima primjerenih izmjena kako bi ih Komisija ocijenila. U tom slučaju Komisija i država članica moraju surađivati u dobroj vjeri kako bi pronašle rješenje za te poteškoće pridržavajući se u potpunosti odredbi UFEU-a ⁽²⁰⁶⁾.
- (718) Komisija poziva Francusku da je obavijesti o svim poteškoćama s kojima se suoči pri izvršenju ove Odluke,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Povratni predujmovi koje je opći odjel Trgovačke i industrijske komore La Rochelle od 2001. do 2012. dodijelio svojem odjelu za zračne luke predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Francuska je tu državnu potporu dodijelila nezakonito, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.
2. Umanjenje iznosa faktura za usluge koje je opći odjel Trgovačke i industrijske komore La Rochelle od 2001. do 2005. pružao svojem odjelu za zračne luke predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Francuska je tu državnu potporu dodijelila nezakonito, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.
3. Financijski doprinosi koje su departman Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle i regija Poitou-Charentes dodijelili zračnoj luci La Rochelle za promidžbene aktivnosti koje je obavljala predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Francuska je tu državnu potporu dodijelila nezakonito, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.
4. Bespovratna sredstva za ulaganja koja su Opće vijeće departmana Charente-Maritime, Regionalno vijeće regije Poitou-Charentes, Communauté d'agglomération de La Rochelle i EFRR dodijelili od 2001. do 2005. predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Francuska je tu državnu potporu dodijelila nezakonito, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.
5. Naknada za usluge koje je Trgovačka i industrijska komora La Rochelle pružala zračnoj luci Rochefort/Saint-Agnant ne predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

⁽²⁰⁴⁾ Vidjeti članak 16. stavak 2. Uredbe (EU) 2015/1589 (citirane u bilješci 175.).

⁽²⁰⁵⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.) i Uredba Komisije (EU) 2015/2282 od 27. studenoga 2015. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004 o obrascima prijave i obrascima o podacima (SL L 325, 10.12.2015., str. 1.).

⁽²⁰⁶⁾ Vidjeti, na primjer, presudu od 2. veljače 1989., *Komisija protiv Njemačke*, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, točka 9., i presudu od 4. travnja 1995., *Komisija protiv Italije*, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, točka 17.

6. Navodno umanjeno iznosa faktura za usluge koje je opći odjel Trgovačke i industrijske komore La Rochelle od 2006. do 2012. pružao svojem odjelu za zračne luke ne predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.
7. Subvencije iz fonda FIATA za financiranje državnih zadaća koje je obavljala zračna luka La Rochelle ne predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.
8. Državne potpore iz stavaka od 1. do 4. spojive su s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 2.

1. Ugovori o uslugama zračne luke sklopljeni između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Ryanair 1. veljače 2007., odnosno 13. siječnja 2010. ne predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.
2. Ugovor o uslugama zračne luke sklopljen između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Aer Arann za liniju do zračne luke Cork (Irska) ne predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.
3. Ugovor o uslugama zračne luke sklopljen između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Flybe 18. ožujka 2009. za liniju do zračne luke Glasgow (Škotska) ne predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.
4. Promidžbene mjere i rashodi za komunikaciju povezani sa zračnim prijevoznikom Buzz i navedeni u izvješću CRC-a ne predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.
5. Navodne marketinške usluge koje je pružilo društvo easyJet navedene u izvješću CRC-a ne predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 3.

1. Sljedeće mjere, koje sadržavaju državne potpore koje je Francuska nezakonito dodijelila u zajedničku korist društava Ryanair i Airport Marketing Services, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, nespojive su s unutarnjim tržištem:
 - (a) ugovor o uslugama zračne luke sklopljen 10. prosinca 2003. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Ryanair te ugovor o marketinškim uslugama sklopljen 1. prosinca 2003. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Ryanair;
 - (b) ugovor o marketinškim uslugama sklopljen 1. siječnja 2004. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Ryanair;
 - (c) ugovori o uslugama zračne luke sklopljeni 1. svibnja 2006. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Ryanair te ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni 1. travnja 2006. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Airport Marketing Services;
 - (d) izmjena od 1. lipnja 2007. ugovora o marketinškim uslugama sklopljenog 1. travnja 2006. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Airport Marketing Services;
 - (e) ugovor o marketinškim uslugama sklopljen 21. rujna 2007. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Airport Marketing Services;
 - (f) ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni 17. rujna 2009. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Airport Marketing Services;

- (g) izmjena od 1. veljače 2010. ugovora o uslugama zračne luke sklopljenog 13. siječnja 2010. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Ryanair te ugovor o marketinškim uslugama sklopljen 25. veljače 2010. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Airport Marketing Services;
- (h) izmjena od 23. lipnja 2010. ugovora o marketinškim uslugama sklopljenog 25. veljače 2010. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Airport Marketing Services;
- (i) izmjena od 28. siječnja 2011. ugovora o uslugama zračne luke sklopljenog 13. siječnja 2010. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Ryanair te izmjena od 11. veljače 2011. ugovora o marketinškim uslugama sklopljenog 25. veljače 2010. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Airport Marketing Services;
- (j) izmjena od 11. veljače 2011. ugovora o marketinškim uslugama sklopljenog 25. veljače 2010. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Airport Marketing Services.

2. Državna potpora koju je Francuska nezakonito dodijelila u korist društva Jet2, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u okviru ugovora o uslugama zračne luke i marketinškim uslugama potpisanog 4. srpnja 2008. između Trgovačke i industrijske komore La Rochelle i društva Jet2 nespojiva je s unutarnjim tržištem.

Članak 4.

1. Francuska je dužna ostvariti povrat državnih potpora iz članka 3. od njihovih korisnika. Društva Ryanair i Airport Marketing Services solidarno su odgovorna za povrat potpora iz članka 3. stavka 1.
2. Na iznose koje je potrebno vratiti obračunavaju se kamate od datuma kad je potpora isplaćena korisniku do datuma njezina stvarnog povrata.
3. Kamatna stopa obračunava se složenim kamatnim računom u skladu s poglavljem V. Uredbe (EZ) br. 794/2004 i Uredbe (EZ) br. 271/2008 o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004.
4. Francuska obustavlja sva preostala plaćanja potpore iz članka 1., s učinkom od datuma donošenja ove Odluke.

Članak 5.

1. Povrat potpore iz članka 3. odmah stupa na snagu i proizvodi učinak.
2. Francuska mora osigurati provedbu ove Odluke u roku od četiri mjeseca od dana priopćenja ove Odluke.

Članak 6.

1. U roku od dva mjeseca od priopćenja ove odluke Francuska Komisiji dostavlja sljedeće informacije:
 - (a) iznose potpora koje je potrebno vratiti u skladu s člankom 4.;
 - (b) izračun kamata na povrat;
 - (c) detaljan opis mjera koje su već poduzete ili se planiraju poduzeti kako bi se ispunili uvjeti iz ove Odluke;
 - (d) dokumente kojima se dokazuje da je od korisnika zatražen povrat potpore.
2. Francuska je dužna Komisiju obavješćivati o napretku nacionalnih mjera poduzetih radi provedbe ove Odluke do potpunog povrata potpora iz članka 3. Na zahtjev Komisije dužna je odmah dostaviti informacije o mjerama koje su već poduzete ili se planiraju poduzeti kako bi se ispunili uvjeti iz ove Odluke. Dužna je dostaviti i detaljne informacije o iznosima potpora i kamata koje su korisnici već vratili.

Članak 7.

Ova je Odluka upućena Francuskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 26. srpnja 2022.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije
