

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2023/1683

z dne 26. julija 2022

o ukrepu SA.26494 2012/C (ex 2012/NN), ki ga je Francija izvedla v korist upravljavca letališča La Rochelle in nekaterih letalskih prevoznikov, ki opravljajo lete na navedenem letališču

(notificirano pod dokumentarno številko C(2022) 5145)

(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

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

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

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Z dopisi z dne 28. julija 2008, 20., 22. in 23. septembra 2008, 1. in 21. oktobra 2008 ter 20. novembra 2008 je več državljanov pri Komisiji vložilo pritožbe v zvezi s prednostmi, ki naj bi bile zagotovljene letalskemu prevozniku Ryanair na letališču La Rochelle-Île de Ré (v nadaljnjem besedilu: letališče), in finančnimi prispevki, ki naj bi jih letališče prejelo. Pritožbe so se nanašale na poročilo o sklepnih ugotovitvah regionalnega računskega sodišča Poitou-Charentes (v nadaljnjem besedilu: sodišče) z dne 13. maja 2008 (v nadaljnjem besedilu: poročilo sodišča) o upravljanju gospodarske zbornice La Rochelle (v nadaljnjem besedilu: zbornica).
- (2) Komisija je z dopisom z dne 17. marca 2009 francoskim organom poslala nezaupno različico pritožb in jih pozvala k predložitvi pripomb glede zadevnih ukrepov. Komisija je ta dopis ponovno poslala 25. maja 2011. Francoski organi so z dopisom z dne 20. junija 2011 zaprosili za podaljšanje roka za odgovor do 26. julija 2011, kar je Komisija odobrila z dopisom z dne 21. junija 2011. Francoski organi so zaprosili za dodatno podaljšanje roka do 26. avgusta 2011. Komisija je prošnji znova ugodila z dopisom z dne 28. julija 2011. Francoski organi so zahtevane odgovore nazadnje poslali z dopisom z dne 30. avgusta 2011.

⁽¹⁾ Člena 87 in 88 Pogodbe ES sta od 1. decembra 2009 člena 107 oziroma 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Oba sklopa določb sta vsebinsko enaka. V tem sklepu je treba sklice na člena 107 in 108 PDEU razumeti kot sklice na člen 87 oziroma 88 Pogodbe ES, kjer je to primerno. S PDEU so bile uvedene tudi nekatere terminološke spremembe, kot so nadomestitve izrazov „Skupnost“, „skupni trg“ in „Sodišče prve stopnje“ z izrazom „Unija“, „notranji trg“ oziroma „Splošno sodišče“. V tem sklepu se uporablja terminologija PDEU.

⁽²⁾ UL C 130, 4.5.2012, str. 10, in UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

- (3) Komisija je z dopisom z dne 11. aprila 2011 od družbe Ryanair zahtevala dodatne informacije, slednja pa je odgovorila z dopisom z dne 22. julija 2011. Komisija je z dopisom z dne 14. oktobra 2011 posredovala pripombe Franciji, da bi se ta lahko odzvala nanje. Ker Komisija ni prejela odgovora, je 16. novembra 2011 Franciji poslala opomin. Francoski organi so z dopisom z dne 21. novembra 2011 Komisijo obvestili, da ne želijo odgovoriti na pripombe družbe Ryanair.
- (4) Komisija je z dopisom z dne 8. februarja 2012 Francijo obvestila o svojem sklepu (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) o začetku postopka iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) v zvezi z morebitno pomočjo, ki jo je zbornica dodelila letalskim prevoznikom Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet in Buzz.
- (5) Komisija je z dopisom z dne 22. februarja 2012 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije. Francija je z dopisom z dne 12. marca 2012 zaprosila za dodatno podaljšanje roka za odgovor na zahteve po dodatnih informacijah iz sklepa o začetku postopka in dopisa z dne 22. februarja 2012. Francija je 13. aprila 2012 predložila svoje pripombe skupaj z informacijami in dokumenti, ki jih je Komisija zahtevala v sklepu o začetku postopka. Ker so nekatere informacije manjkale, je Komisija z dopisom z dne 19. aprila 2012 Franciji poslala opomin. Francoski organi so nazadnje odgovorili z dopisom z dne 27. aprila 2012.
- (6) Družba Ryanair je 16. aprila 2012 poslala Komisiji pripombe v zvezi z drugimi zadevami, v katere je bila vpletena, in jo pozvala, naj njene pripombe upošteva pri vseh zadevah v zvezi z državno pomočjo, v katere je bila vključena družba Ryanair.
- (7) Sklep Komisije je bil 4. maja 2012 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽³⁾. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo pripombe o zadevnih ukrepih v enem mesecu od datuma objave.
- (8) Komisija je z dopisom z dne 16. julija 2012 ponovno pozvala Francijo, naj predloži dodatne informacije. Francija je odgovorila z dopisom z dne 16. avgusta 2012 (in njegovim popravkom z dne 5. septembra 2012).
- (9) Komisija je prejela pripombe zainteresiranih strani. Zbornica je predložila pripombe 24. julija 2012. Odvisna družba družbe Ryanair, tj. Airport Marketing Services (v nadaljnjem besedilu: družba AMS) je pripombe predložila 1. junija 2012. Poleg tega je družba Ryanair 1. junija 2012, 3. junija 2013, 3. februarja 2014 in 10. aprila 2015 predložila vrsto pripomb in poročil o ekonomski analizi, ki jih je pripravilo svetovalno podjetje za ekonomske analize (Oxera).
- (10) Komisija je prejela tudi pripombe številnih drugih zainteresiranih strani, vključno z javnimi subjekti ⁽⁴⁾, podjetji ⁽⁵⁾, združenji ⁽⁶⁾ in posamezniki.
- (11) Poleg tega je družba Ryanair 11. aprila 2013, 23. decembra 2013, 9. in 31. januarja 2014, 7. februarja 2014, 28. marca 2014, 27. januarja 2015, 7. decembra 2015 in 1. aprila 2019 predložila sklop splošnih pripomb, ki so se vse nanašale na več zadev v zvezi z državno pomočjo, ki jih je začela Komisija in v katere je bila vključena družba Ryanair. Družba Ryanair je 15. in 29. septembra 2014 predložila tudi poročila o ekonomskih analizah, ki jih je pripravila družba Oxera in se nanašajo na več zadev v zvezi z državno pomočjo, v katere je bila vključena družba Ryanair.

⁽³⁾ UL C 130, 4.5.2012, str. 10.

⁽⁴⁾ Conseillers du Commerce Extérieur (svetovalci za zunanjo trgovino) (30. 5. 2012), departma Charente-Maritime (8. 6. 2012), Office de Tourisme de La Rochelle (turistični urad La Rochelle) (4. 6. 2012), zbornica Poitou-Charentes (1. 6. 2012), zbornica Angoulême (4. 6. 2012), Charente-Maritime Tourisme (turistični odbor Charente-Maritime) (1. 6. 2012), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (aglomeracijska skupnost Communauté d'Agglomération de La Rochelle) (4. 6. 2012), mestna hiša Royan (29. 5. 2012), Vendée Tourisme (turistični odbor Vendée) (30. 5. 2012) in 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 Villeger (23. 5. 2012), Irium (4. 6. 2012), Sogerma (29. 5. 2012) in La Rochelle Evénements (29. 5. 2012).

⁽⁶⁾ Amicale Rivedoux (združenje lokalnih skupnosti) (21. 5. 2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (združenje hotelirjev Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré) (31. 5. 2012), Envol Vert (okoljsko združenje) (3. 6. 2012), Ile de Ré Tourisme (turistični odbor Ile de Ré) (1. 6. 2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (združenje strokovnjakov za plovbo La Rochelle) (30. 5. 2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) (združenje turističnih informacijskih uradov Charente-Maritime) (1. 6. 2012), Destination La Rochelle (25. 5. 2012).

- (12) Komisija je z dopisi z dne 15. junija 2012, 3. maja 2013, 9. in 23. januarja 2014, 4. februarja 2014, 2. julija 2014, 12. septembra 2014, 19. maja 2015, 16. decembra 2015 in 17. maja 2019 poslala Franciji pripombe zainteresiranih strani. Franciji je dala možnost, da odgovori na te pripombe. Francija je na te dopise odgovorila 13. julija 2012, 25. julija 2012, 29. januarja 2014, 23. maja 2014, 18. decembra 2015 in 24. junija 2019. Francija je v dopisu z dne 13. julija 2012 Komisijo obvestila, da k prejetim pripombam nima komentarjev, razen tistih, ki jih je že predložila v zadevi v zvezi z letališčem Marseille Provence (⁷). Poleg tega je Francija z dopisi z dne 25. julija 2012, 29. januarja 2014, 23. maja 2014 in 18. decembra 2015 Komisijo obvestila, da ne želi odgovoriti na pripombe tretjih strani.
- (13) Komisija je Franciji in zainteresiranim tretjim stranem, ki so že predložile pripombe, poslala dopise, v katerih jih je obvestila, da namerava oceniti združljivost zadevnih ukrepov pomoči z notranjim trgov na podlagi Smernic o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (⁸) (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2014). Naslovnike navedenih dopisov je pozvala k predložitvi morebitnih pripomb v zvezi s tem. Poleg tega je bilo 15. aprila 2014 v *Uradnem listu Evropske unije* (⁹) objavljeno obvestilo, v katerem so bile Francija in zainteresirane tretje strani pozvane k predložitvi pripomb v zvezi s tem.
- (14) Francija je 19. marca 2014 predložila pripombe k smernicam iz leta 2014.
- (15) Komisija je prejela pripombe zbornice (11. junija 2014), aglomeracijske skupnosti Communauté d'Agglomération de La Rochelle (organ za aglomeracijo La Rochelle) (6. junija 2014), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) (združenje turističnih informacijskih uradov Charente-Maritime) (13. maja 2014), Groupe Cafés Merling (30. aprila 2014) in nevladne organizacije za promet in okolje (13. maja 2014). Z dopisom z dne 2. julija 2014 so bile Franciji posredovane različne pripombe, vendar nanje ni želela odgovoriti.
- (16) Komisija je z dopisom z dne 19. maja 2015 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije. Francija je odgovorila z dopisi z dne 4. avgusta 2015, 18. novembra 2015, 4. decembra 2015 in 14. marca 2016.
- (17) Komisija je z dopisom z dne 18. novembra 2016 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije. Francija je odgovorila z dopisi z dne 20. decembra 2016, 15. februarja 2017, 11. julija 2017 in 20. julija 2017.
- (18) Komisija je z dopisom z dne 29. marca 2017 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije. Francija je odgovorila z dopisom z dne 18. avgusta 2017.
- (19) Komisija je z dopisom z dne 19. maja 2017 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije. Francija je odgovorila z dopisoma z dne 18. avgusta 2017 in 15. novembra 2017.
- (20) Komisija je z dopisom z dne 18. avgusta 2017 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije. Francija je odgovorila z dopisom z dne 16. aprila 2018.
- (21) Komisija je z dopisom z dne 5. decembra 2017 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije. Francija je odgovorila z dopisom z dne 16. februarja 2018.
- (22) Komisija je z dopisom z dne 9. aprila 2019 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije. Francija je odgovorila z dopisom z dne 21. junija 2019.

2. LETALIŠČE LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ

- (23) Letališče La Rochelle-Île de Ré se nahaja 5 km severozahodno od mesta La Rochelle v departmaju Charente-Maritime v Franciji in 2 km od mostu Île de Ré. Letališče je odprto za nacionalni in mednarodni komercialni promet.

(⁷) Sklep Komisije (EU) 2016/1698 z dne 20. februarja 2014 o ukrepih SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007), ki jih je Francija izvedla v korist letališča Marseille Provence in letalskih prevoznikov, ki uporabljajo to letališče (UL L 260, 27.9.2016, str. 1).

(⁸) Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

(⁹) UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

- (24) Leta 1936 so se francoska država, mesto La Rochelle in zbornica odločili za odprtje letališča. Ta odločitev je spadala na področje uporabe zakona z dne 20. junija 1933 o spremembi zakona z dne 9. aprila 1898 o gospodarskih zbornicah. V prvotnem besedilu zakona z dne 9. aprila 1898 o gospodarskih zbornicah je bilo določeno, da „se lahko gospodarske zbornice razglasijo za koncesionarje za javne gradnje ali da se jim lahko poveri opravljanje javnih storitev, zlasti tistih, ki se nanašajo na morska pristanišča in plovne poti“. Z zakonom z dne 20. junija 1933 je bila ta določba razširjena na letališča. Letališče se je odprlo leta 1939.
- (25) Glavna vzletno-pristajalna steza letališča je dolga 2 255 metrov in široka 45 metrov. Francija ocenjuje, da je največja teoretična letna zmogljivost letališča 700 000 potnikov.
- (26) Letališče upravlja zbornica, ki je tudi lastnik letališča. Računi „letališke službe“ (v nadaljnjem besedilu: letališka služba zbornice) so ločeni od računov splošne službe zbornice (v nadaljevanju: splošna služba zbornice) ⁽¹⁰⁾.
- (27) Pregled potniškega prometa na letališču La Rochelle v zadnjih letih je na voljo v preglednici 3 spodaj. V skladu s točko 15 Smernic Skupnosti iz leta 2005 o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč ⁽¹¹⁾ (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2005) letališče La Rochelle spada v kategorijo D, tj. „malih regionalnih letališč“.
- (28) V obdobju preiskave so letališče večinoma uporabljali nizkocenovni letalski prevozniki, in sicer Ryanair, Airlinair (preimenovan v Hop leta 2013), Flybe, easyJet, Jet2 in Buzz. Leti na rutah se opravljajo letno ali sezonsko ali bolj priložnostno za čarterske lete. Letališče se uporablja tudi za lete za prosti čas, vojaške lete in službene lete.
- (29) Po navedbah Francije so bile rute, ki so obratoval v obdobju, zajetem v formalnem postopku preiskave, naslednje:

Preglednica 1

Zračni promet na letališču La Rochelle med letoma 2001 in 2006

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Komercialni premiki	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714
od tega: redne rute	3 200 ⁽⁴⁾	2 929	2 741	1 636	1 797	2 487
drugo	214	185	150	214	152	227
Premiki turističnih in poslovnih zrakoplovov	24 919	25 462	26 537	25 333	20 084	23 033
od tega: zasebni zrakoplovi, zrakoplovi, ki pripadajo letalskim klubom	12 382	10 984	12 113	11 329	6 909	8 102
zrakoplovi, ki pripadajo letalskim klubom	12 537	14 478	14 424	14 004	13 175	14 931
Premiki vojaških zrakoplovov in zrakoplovov za službene namene	1 890	2 179	2 285	1 616	844	1 298
Drugo (vključno z delom v zraku)	4 063	4 516	4 458	4 633	3 696	5 629
Premiki skupaj	34 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674

⁽¹⁰⁾ Splošna služba zbornice je odgovorna za druge dejavnosti zbornice, kot je zastopanje interesov podjetij v regiji La Rochelle. Navedenim podjetjem tudi zagotavlja storitve, pri čemer nudi pomoč pri ustanavljanju, razvoju in prenosu podjetja ter zagotavlja začetno in stalno usposabljanje.

⁽¹¹⁾ UL C 312, 9.12.2005, str. 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Potniški promet na rednih rutah	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⁾				
Drugi komercialni potniki	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934
od tega: znotraj države	2 381	740	497	1 313	367	1 067
mednarodni	1 331	1 647	878	1 508	1 338	867
Skupno število vkrcanih ali izkrcanih potnikov	76 681	91 854	93 802	100 404	127 563	180 888
Od tega potniki v tranzitu (šteto samo enkrat)	57	128	31	62	0	16
Tovorni promet	0	0	0	0	0	0

Vir: francoski organi.

Uvedba rednih rut:

- (4) ruta La Rochelle–London, ki je bila uvedena 5. aprila 2001,
- (5) ruta La Rochelle–Pariz, na kateri je bil promet začasno ustavljen 1. oktobra 2001,
- (6) ruta La Rochelle–Pariz, ki jo je 15. julija 2002 prevzela družba Air Jet in nato maja 2003 družba Air Atlantique ter na kateri je bil promet začasno prekinjen 31. decembra 2004,
- (7) ruta La Rochelle–Bordeaux, na kateri je družba Air Jet opravljala lete od 15. julija do 19. avgusta 2002,
- (8) ruta La Rochelle–London, na kateri je bil promet začasno prekinjen aprila 2003 (družbo Buzz je prevzela družba Ryanair),
- (9) ruta La Rochelle–Southampton, ki jo je 24. junija 2004 uvedla družba Flybe,
- (10) ruta La Rochelle–Lyon (prek Poitiersa), ki jo je 14. oktobra 2004 uvedla družba Airlinair,
- (11) ruta La Rochelle–Birmingham, ki jo je 27. marca 2005 uvedla družba Flybe,
- (12) ruta La Rochelle–Dublin, ki jo je 29. aprila 2006 uvedla družba Ryanair,
- (13) ruta La Rochelle–Bristol, ki jo je 21. julija 2006 uvedla družba easyJet.

Preglednica 2

Zračni promet na letališču La Rochelle med letoma 2007 in 2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Komercialni premiki	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833
od tega: redne rute	3 069	3 042	2 320	2 511	3 400
drugo	329	422	330	414	433
Premiki turističnih in poslovnih zrakoplovov	21 699	22 311	21 112	20 041	19 934
od tega: zasebni zrakoplovi, zrakoplovi, ki pripadajo letalskim klubom	7 332	7 162	7 800	7 080	6 705
zrakoplovi, ki pripadajo letalskim klubom	14 367	15 149	13 312	12 961	13 229
Premiki vojaških zrakoplovov in zrakoplovov za službene namene	1 376	1 489	1 598	1 760	1 306
Drugo (vključno z delom v zraku)	6 501	5 948	4 785	5 010	4 606
Premiki skupaj	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679
Potniški promet na rednih rutah	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–Bruselj ⁽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
Drugi komercialni potniki	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452
Skupno število vkrcanih ali izkrcanih potnikov	220 577	215 145	168 969	191 599	229 214
Od tega potniki v tranzitu (šteto samo enkrat)	489	807	245	170	366
Tovorni promet	0	0	0	0	0

Vir: francoski organi.

Uvedba rednih rut:

- (1) ruta La Rochelle–Manchester, ki jo je 22. maja 2007 uvedla družba Flybe,
 - (2) ruta La Rochelle–London Gatwick, ki jo je 14. julija 2007 uvedla družba easyJet,
 - (3) ruta La Rochelle–Glasgow, ki jo je 3. maja 2008 uvedla družba easyJet,
 - (4) ruta La Rochelle–Edinburgh, ki jo je 17. maja 2008 uvedla družba Jet2,
 - (5) ruta La Rochelle–Leeds Bradford, ki jo je 24. maja 2008 uvedla družba Jet2,
 - (6) ruta La Rochelle–Cork, ki jo je 24. maja 2008 uvedla družba Aer Arann,
 - (7) ruta La Rochelle–Bruselj, ki jo je 5. junija 2009 uvedla družba Ryanair,
 - (8) ruta La Rochelle–Nica, ki jo je 16. maja 2009 uvedla družba Airlinair,
 - (9) ruta La Rochelle–Cork, ki jo je 1. junija 2010 uvedla družba Ryanair,
 - (10) ruta La Rochelle–Oslo, ki jo je 2. aprila 2010 uvedla družba Ryanair,
 - (11) ruta La Rochelle–Porto, ki jo je 28. marca 2011 uvedla družba Ryanair,
 - (12) ruta La Rochelle–Pariz, ki jo je 8. aprila 2011 uvedla družba Airlinair.
-

- (30) V preglednici 3 spodaj je prikazano skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih, ki so letališče uporabljali med letoma 2000 in 2012.

Promet in premiki na letališču La Rochelle

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Potniki na rednih rutah	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Drugi komercialni potniki	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Komercialni premiki	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Nekomercialni premiki	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Premiki skupaj	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Tovor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Vir: francoski organi, za podatke za leto 2012 pa povezava <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re> (podatki za leto 2012 zajemajo celoten potniški promet).

3. OPIS UKREPOV

(31) Ukrepi, ki so predmet formalnega postopka preiskave, se nanašajo na:

- finančno podporo, ki so jo upravljavcu letališča od leta 2001 do začetka formalnega postopka preiskave 8. februarja 2012 dodelili različni javni subjekti in organi;
- različne pogodbe, ki jih je upravljavec letališča podpisal z letalskimi prevozniki od leta 2001 do začetka formalnega postopka preiskave 8. februarja 2012.

3.1 Ukrepi v korist letališča

3.1.1 *Financiranje dejavnosti*

3.1.1.1 Subvencije za naloge na področju javne politike

- (32) Javni organi so med letoma 2001 in 2011 financirali različne naloge na področju javne politike, ki jih je v zvezi z varnostjo in varovanjem izvajalo letališče La Rochelle (glej preglednico 4 spodaj). To financiranje spada na področje uporabe formalnega postopka preiskave.
- (33) Po navedbah Francije se s temi sredstvi krijejo stroški nalog na področju javne politike, katerih izvajanje je v pristojnosti upravljavcev letališč, in plačilo državi. Financiranje spada v okvir splošnega sistema financiranja nalog na področju javne politike na francoskih letališčih, kot je določeno v nacionalni zakonodaji. Ta sistem temelji na davčni dajatvi – letališki pristojbini – in dodatnem instrumentu financiranja. Ozadje in pravila, ki urejajo te instrumente, ter naloge, ki jih ti instrumenti financirajo, so že opisani v številnih nedavnih sklepih Komisije ⁽¹²⁾. Vendar želi Komisija poudariti naslednje vidike, ki jih je treba upoštevati pri proučevanju ukrepov, ki jih zajema ta sklep.
- (34) Z zakonom so naloge, povezane z varnostjo in varovanjem letališč, zaupane upravljavcem letališč ⁽¹³⁾. Ti sprejmejo potrebne ukrepe v skladu s pravom EU in nacionalnim pravom ter krijejo s tem povezane stroške. Ti stroški se jim nato povrnejo z letališko pristojbino, katere prihodki so namenjeni izključno kritju stroškov nalog splošnega pomena v zvezi z varnostjo in varovanjem.
- (35) Načela, ki urejajo delovanje tega instrumenta financiranja, in kategorije izdatkov, ki se lahko krijejo, so podrobno določeni v dveh referenčnih besedilih ⁽¹⁴⁾. Letališko pristojbino pobirajo javni ali zasebni subjekti, ki upravljajo letališča, na katerih so bili v zadnjem koledarskem letu, za katero so na voljo podatki, zabeleženi podatki o prometu (vkrcani ali izkrcani potniki) več kot 5 000 prometnih enot (ena prometna enota = en potnik ali 100 kg pošte ali tovora).
- (36) Člen 1609w splošnega davčnega zakonika določa: „Na vsakem letališču se prihodki od pristojbine namenijo financiranju gasilskih in reševalnih služb, preprečevanja nevarnosti trkov s prostoživečimi živalmi, varnostnih ukrepov in ukrepov za varstvo okolja. Odstotek davčnih prihodkov, ki se vsako leto določi z [medministrsko] odredbo, se uporabi za financiranje opreme za avtomatsko mejno kontrolo z uporabo biometrične identifikacije, nameščene na letališčih. Znesek pristojbine se določi na podlagi finančnih potreb vsakega letališča, pri čemer se zlasti upoštevajo storitve, ki se zagotavljajo za uskladitev z veljavnimi predpisi, ter pričakovani trend prometa, stroškov in drugih prihodkov upravljavca.“

⁽¹²⁾ Glej zlasti uvodne izjave 32 do 43 Sklepa Komisije (EU) 2016/633 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.33961, ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico Nîmes-Uzès-Le Vigan ter družbe Veolia Transport Aéroport Nîmes, Ryanair Limited in Airport Marketing Services Limited (UL L 113, 27.4.2016, str. 32) (v nadaljnjem besedilu: sklep o letališču Nîmes). Glej tudi uvodne izjave 98 do 108 Sklepa Komisije (EU) 2015/1227 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.22614 (C 53/2007), ki jo je Francija odobrila Gospodarski zbornici Pau-Béarn ter družbam Ryanair, Airport Marketing Services in Transavia (UL L 201, 30.7.2015, str. 109) (v nadaljnjem besedilu: sklep o letališču Pau).

⁽¹³⁾ Člena L.6332-3 in L.6341-2 zakonika o prometu.

⁽¹⁴⁾ Člen 1609w splošnega davčnega zakonika o letaliških pristojbinah in medministrski odlok z dne 30. decembra 2009 o ureditvah izdajanja izjav upravljavcev letališč za določitev zneska letališke pristojbine za potnike.

- (37) Znesek pristojbine se torej vsako leto določi za vsako posamezno letališče na podlagi stroškov za varnost in varovanje, ki jih je treba kriti. V ta namen upravljavci letališč pripravijo letno izjavo o stroških in podatkih o prometu. Te izjave se pošljejo lokalnemu organu za varnost v civilnem letalstvu, ki jih preveri in odobri glede na veljavno zakonodajo. Znesek pristojbine izračuna generalna direkcija za civilno letalstvo, ki ob upoštevanju kumulativnih rezultatov iz prejšnjih let dodatno preveri vse navedene številke. Znesek pristojbine se nato določi z medministrskim odlokom, objavljenim v francoskem uradnem listu.
- (38) Poleg tega člen 1609w splošnega davčnega zakonika določa, da lahko podatke, ki jih navedejo upravljavci letališč, preveri francoski organ za civilno letalstvo.
- (39) Pravila za upravljanje tega postopka so bila prvotno določena v okrožnici, od leta 2010 pa so se uporabljala pravila, določena v medministrskem odloku z dne 30. decembra 2009 o ureditvah izdajanja izjav upravljavcev letališč za določitev zneska letališke pristojbine za potnike. Pravila se uporabljajo na enak način za vsa francoska letališča.
- (40) Upravljavec letališča La Rochelle je poleg letališke pristojbine prejel tudi državne subvencije prek intervencijskega sklada za letališča in zračni prevoz (v nadaljnjem besedilu: sklad FIATA). Sklad FIATA je bil zasnovan za dopolnitev prihodkov od letališke pristojbine, ki pogosto ne zadoščajo za letališča z majhnim obsegom prometa, saj svojim uporabnikom ne morejo naložiti previsoke dajatve. Država je leta 2008 nadomestila sklad FIATA s pribitkom na letališko pristojbino, zaradi česar je bil znesek dajatve višji od zneska, potrebnega za kritje stroškov za varnost in varovanje na nekaterih letališčih. To ustvarja presežek, ki se prerazporedi najmanjšim letališčem, da se dopolnijo njihovi prihodki od letališke pristojbine.
- (41) Ob upoštevanju zgoraj navedenega regulativnega postopka je Francija Komisiji poslala pregled vseh subvencij, dodeljenih letališču La Rochelle iz državnih sredstev za naloge na področju javne politike. Te subvencije so navedene v preglednici 4 spodaj:

Stroški, povezani z nalogami na področju javne politike (varnost in varovanje), in subvencije, plačane letališču za navedene naloge

Vrsta subvencije (v EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Skupaj
OBSEG PROMETA													
Potniški promet (odhodni)	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
STROŠKI ZA VARNOST													
Protipožarna in varnostna služba za zrakoplove ter preprečevanje nevarnosti trkov s prostoživečimi živalmi	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) Vmesni seštevek za varnost	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
STROŠKI ZA VAROVANJE													
c – Objekti in naprave za varnostni pregled oddane 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 – Nadzor dostopa do območja z omejenim dostopom	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 oseb in ročne 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) Vmesni seštevek za varovanje (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
SKUPNI STROŠKI ZA VARNOST IN VAROVANJE													
Skupni stroški za varnost/varovanje (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
Splošni stroški	–	–	–	–	–	–	–	–	–	180 982	188 447	211 712	581 141
Pristojbine operatorja letališča za varnost in varovanje	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2 526	8 556	11 082
(A) Stroški skupaj	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
LETALIŠKA PRISTOJBINA													
Dajatev na potnika	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 (v EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Skupaj
Stroški na potnika	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	–
Tovorna pristojbina	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	–
	VIRI												
Prihodki od pristojbin	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
Prilivi od dodatne dajatve od leta 2008	–	–	–	–	–	–	–	–	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	4 431 794
Subvencije lokalnih organov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Drugi viri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subvencije za letališča (prej iz sklada FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	–	–	–	–	2 739 599
(B) Viri skupaj	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												
Letna bilanca za naloge na področju javne politike (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
Finančni stroški	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 stopnja	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	–
Večletna bilanca za naloge na področju javne politike (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

Vir: francoski organi.

3.1.1.2 Domnevno nezadostno zaračunavanje storitev, ki jih splošna služba zbornice opravlja za letališče La Rochelle

- (42) Splošna služba zbornice zagotavlja storitve, ki so skupne njenim različnim službam, vključno z letališko službo, zlasti računovodske storitve, storitve IT in kadrovske storitve. V preglednici 5 spodaj so prikazane storitve, ki jih je zbornica zaračunala letališču La Rochelle.

Preglednica 5

Zneski, ki jih je splošna služba zbornice zaračunala svoji letališki službi v obdobju preiskave

	Splošna uprava	Komunikacije	Človeški viri	Računovodenje	IT	Študije/projekti	Stroški	Zaračunani prispevki
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

Vir: francoski organi.

- (43) Francoski organi so pojasnili naslednje točke v zvezi s storitvami, ki jih je zbornica zagotavljala letališču La Rochelle.

- Splošni upravni stroški pokrivajo stroške dveh podstoritev, in sicer stroške podstoritve „izvoljeni uslužbenci“, ki se izračunajo glede na število obravnavanih dnevnih redov, in stroške službe „generalni direktorat“, ki se izračunajo glede na čas, ki ga direktor namenja vsaki storitvi.
- Kar zadeva komunikacijske storitve, letališka služba zbornice nima oddelka za komunikacije in uporablja komunikacijsko storitev splošne službe zbornice. Ob koncu leta se stroški komunikacijske storitve izračunajo glede na čas, porabljen za vsako storitev in dejavnost, in stroške, ki so nastali z njo.
- Stroški kadrovske službe so odvisni od števila izdanih plačilnih listov.

- Kar zadeva računovodske storitve, se oceni število vknjižb, stroški storitve pa se porazdelijo sorazmerno glede na število vknjižb.
 - Stroški storitev IT se izračunajo na podlagi razčlenitve stroškov za vsako postavko IT.
 - Kar zadeva storitve za študije/projekte, je najpomembnejši kriterij za oceno stroškov čas, porabljen za določen projekt in/ali nalogo.
- (44) Poleg tega so francoski organi poudarili, da so bili zneski, zaračunani med letoma 2001 in 2005, pavšalni zneski. Leta 2006 je bil uveden prvi razdelitveni ključ, razdelitveni ključ pa so bili nato izpopolnjeni za obdobje 2007–2012. Razdelitveni ključ je način razdelitve stroškov z uporabo fiksnega deleža ali odstotka glede na naravo posrednih stroškov, da se določi delež, ki ustreza danemu poslovnemu področju (in/ali storitvi). Razdelitveni ključ predpostavljajo obstoj sorazmernega razmerja med stroški in opravljeno storitvijo. Razdelitveni ključ, prikazani v preglednici 5, temeljijo na šestih različnih merilih glede na storitev, ki jo splošna služba zbornice opravlja za letališče. Ti ključ temeljijo na predpostavkah, ne glede na področje, na katerem se uporabljajo. Zato v obravnavanem primeru ni mogoče šteti, da so ključ nepravilni ali podcenjeni, razen če je mogoče dokazati, da so bili izbrani dejavniki ali tehnike izračuna, ki so bili uporabljeni za ključ, popolnoma nerealni ali zelo pomanjkljivi. Francoski organi so potrdili, da so merila, na katerih temeljijo razdelitveni ključ, objektivna in upoštevna.
- (45) Nazadnje, francoski organi so navedli zaračunane zneske in trende podatkov o potniškem prometu med letoma 2001 in 2012.
- Od leta 2001 do leta 2005 je bil zaračunan skupni znesek 433 160 EUR. V istem obdobju se je promet povečal, vendar je povprečno letno število potnikov ostalo manjše od 100 000 potnikov.
 - Leta 2006 je bil zaračunan skupni znesek 162 000 EUR. V navedenem letu se je število potnikov na letališču znatno povečalo in doseglo 180 890, tj. 42-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2005.
 - Od leta 2007 do leta 2012 je bil zaračunan skupni znesek 1 386 000 EUR. Leta 2007 je število potnikov preseglo 200 000.

3.1.1.3 Domnevno previsoko zaračunavanje storitev zbornice letališču Rochefort/Saint-Agnant

- (46) Od 1. januarja 2002 do 30. junija 2006 sta direktor letališča La Rochelle in poslovodja pomagala pri upravljanju in vodenju letališča Rochefort/Saint-Agnant (v nadaljevanju: letališče Rochefort) na podlagi pogodbe o storitvah, sklenjene v partnerstvu z gospodarsko zbornico Rochefort ⁽¹⁵⁾. Zbornica La Rochelle je bila 11. julija 2001 izbrana za upravljanje letališča Rochefort na podlagi javnega razpisa.
- (47) Predmet pogodbe o storitvah sta bila upravljanje in uporaba letališča Rochefort, ki zajema vidike, kot so splošne upravne storitve, storitve v zvezi z gradbenimi deli in nabavo opreme ter storitve za uporabnike.
- (48) V celotnem obdobju veljavnosti pogodbe (2002–2006) so skupni stroški opravljenih storitev znašali 991 235 EUR ⁽¹⁶⁾. Zbornica La Rochelle je za te storitve prejela 293 264 EUR.

⁽¹⁵⁾ Te storitve so se opravljale v skladu s pogodbo med konzorcijem, ki ga sestavljata zbornica Rochefort in zbornica La Rochelle na eni strani ter Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort (skupni organ letališča Rochefort) na drugi strani.

⁽¹⁶⁾ Preglednica 21 v poročilu sodišča.

3.1.1.4 Vračljiva predplačila, ki jih je odobrila splošna služba zbornice

Preglednica 6

Razčlenitev vračljivih predplačil za obdobje 2001–2012

(v EUR)

Leto	Predplačila
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
2001–2012 SKUPAJ	7 061 199

Vir: francoski organi.

- (49) Med letoma 2001 in 2012 je splošna služba zbornice letališču izplačala vračljiva predplačila v skupnem kumulativnem znesku 7 061 199 EUR. Ta vračljiva predplačila so bila odobrena brez zahteve glede donosa kapitala. Po navedbah Francije so to posojila, ki jih mora letališče vrniti. Predplačila so prikazana kot sredstva v bilanci stanja splošne službe zbornice in kot obveznosti v bilanci stanja letališča, pri čemer zbornica uporablja nepremičnine letališča kot zavarovanje za zagotovitev izterjave posojil.
- (50) Francoski organi so navedli, da je bil namen vračljivih predplačil po eni strani zagotoviti letališču potrebna likvidna sredstva za začetek naložbenih projektov, povezanih z infrastrukturo, po drugi strani pa uravnotežiti proračun in tako pokriti – začasno, saj so to bila predplačila – primanjkljaj iz poslovanja letališča.

3.1.1.5 Finančni prispevki lokalnih skupnosti za promocijske ukrepe, ki jih izvaja letališče La Rochelle

- (51) Zbornica je prejela subvencije od regije Poitou-Charentes, departmaja Charente-Maritime in aglomeracijske skupnosti Communauté d'Agglomération de La Rochelle, da bi prispevala k promocijskim ukrepom, ki jih izvaja letališče La Rochelle. V preglednici 7 spodaj je pregled teh različnih subvencij.

Finančni prispevki, ki se pričakujejo od različnih lokalnih organov in ki jih ti dejansko plačajo za promocijske ukrepe, ki jih izvaja letališče La Rochelle

(v EUR)

Pričakovani finančni prispevki	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ⁽¹⁾	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Departma Charente-Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Aglomeracijska skupnost Communauté d'Agglomération 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								
SKUPAJ			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Dejansko plačani finančni prispevki	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Departma Charente-Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Aglomeracijska skupnost Communauté d'Agglomération 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								
SKUPAJ			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Vir: francoski organi.

⁽¹⁾ Glede na informacije, ki so jih predložili francoski organi, med letoma 2007 in 2009 niso bili izplačani nobeni finančni prispevki za promocijske ukrepe, ki jih izvaja letališče La Rochelle.

- (52) Ti prispevki so bili plačani na podlagi pogodb med zbornico na eni strani ter departmajem Charente-Maritime, aglomeracijsko skupnostjo Communauté d'Agglomération de La Rochelle in regijo Poitou-Charentes na drugi strani.
- (53) Francoski organi so lahko Komisiji predložili le dve pogodbi, sklenjeni leta 2010, in sicer pogodbo z departmajem Charente-Maritime in pogodbo z aglomeracijsko skupnostjo Communauté d'Agglomération de La Rochelle ⁽¹⁷⁾.
- (54) V skladu z obema pogodbama iz leta 2010 sta se departma Charente-Maritime in aglomeracijska skupnost Communauté d'Agglomération de La Rochelle zavezala, da bosta financirala del „promocijskih ukrepov, ki jih je zbornica nameravala uvesti za tuje turiste ter zlasti trge v Londonu, Dublinu, Oslu in Bruslju, saj se zagotavljajo rute v ta mesta“ ⁽¹⁸⁾. Vendar v pogodbah niso določene vrste promocijskih ukrepov, ki naj bi jih izvajala zbornica ali ponudniki storitev. V pogodbah zlasti ni omenjeno, da bodo ponudniki storitev letalski prevozniki ali njihova odvisna podjetja.

3.1.2 Investicijske podpore

- (55) Med letoma 2001 in 2005 je več lokalnih organov in Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR) dodelilo subvencije letališču La Rochelle (v nadaljnjem besedilu: investicijske podpore) za financiranje različnih naložb v skupni vrednosti približno 3 milijone EUR (glej preglednico 8 spodaj):
- generalni svet departmaja Charente-Maritime je leta 2001 letališču odobril sredstva za opremo v znesku 46 000 EUR, leta 2005 pa sredstva v znesku 744 000 EUR,
 - regionalni svet Poitou-Charentes je leta 2005 letališču odobril sredstva za opremo v znesku 744 000 EUR,
 - aglomeracijska skupnost Communauté d'Agglomération de La Rochelle je leta 2005 letališču odobril sredstva za opremo v znesku 967 000 EUR,
 - ESRR je leta 2005 letališču dodelil subvencijo v višini 485 000 EUR.
- (56) S temi nepovratnimi sredstvi se je financiralo več naložb, med drugim:
- gradnja nove dvorane za odhode in prihode,
 - utrjevanje, podaljšanje in razširitev vzletno-pristajalne steze,
 - utrjevanje in razširitev vozne steze,
 - utrjevanje in razširitev postajališč za zrakoplove
 - ter izgradnja usedalnega bazena za uskladitev letališča z zakonom o vodah.
- (57) Francoski organi so tudi navedli, da so naložbe namenjene zlasti zagotovitvi varnega obratovanja letal, ki jih običajno uporabljajo evropski letalski prevozniki (B737, A320), tako da se vzletno-pristajalna steza razširi na širino 45 metrov (La Rochelle je bilo eno redkih komercialnih letališč s 30-metrsko vzletno-pristajalno stezo) in podaljša za 115 metrov na zahodu (za delno odpravo vpliva premaknjenega praga na pristajalno razdaljo), vozne steze in ploščadi pa prilagodijo tako, da se zrakoplovom omogoči varno gibanje. Poleg tega so nekatere naložbe letališču omogočile, da je izpolnilo svoje obveznosti glede varstva okolja (zakon o vodah).
- (58) Francoski organi so navedli, da letališče La Rochelle ni prejelo nepovratnih sredstev za financiranje gradnje plačljivega parkirišča v letu 2006 in njegove poznejše širitve leta 2008.
- (59) V preglednici 8 spodaj je pregled vseh naložbenih ukrepov, za katere so bile izplačane investicijske podpore.
- (60) Po navedbah francoskih organov je delež naložb, ki niso bile zajete z nepovratnimi sredstvi, financirala zbornica, ki je lastnik in upravljaavec letališča.

⁽¹⁷⁾ Te pogodbe so bile Komisiji poslane 4. junija 2012.

⁽¹⁸⁾ Uvodne pripombe v pogodbah med zbornico in departmajem Charente-Maritime ter aglomeracijsko skupnostjo Communauté d'Agglomération de La Rochelle, podpisanih 29. junija 2010 oziroma 16. julija 2010.

Preglednica 8

Pregled vseh ukrepov, za katere so bile izplačane investicijske podpore

(v EUR)

Narava naložbe	Skupni naložbeni stroški (v EUR)	Datum dodelitve subvencije	Sodelujoči javni organ	Znesek subvencije
Obnova in nadgradnja (vključno z vzletno-pristajalno stezo)	5 876 000	4. 1. 2001	Generalni svet	46 000
		2. 12. 2005	ESRR	485 000
		29. 10. 2004	Generalni svet	744 000
		14. 3. 2005	Regionalni svet	744 000
		23. 3. 2005	Aglomeracijska skupnost	967 000
SKUPAJ				2 986 000

Vir: francoski organi.

3.2 Ukrepi v korist letalskih prevoznikov**3.2.1 Pripombe v zvezi z letališkimi pristojbinami**

- (61) Po navedbah Francije se cena vseh letalskih storitev, ki jih upravljavec letališča zagotavlja različnim uporabnikom letališč, določi v skladu z njegovo lestvico pristojbin za letališke storitve. Vsaka predlagana pristojbina se predloži v mnenje Ekonomskemu posvetovalnemu odboru (Cocoeco), s čimer se omogoči posvetovanje z uporabniki letališč glede veljavnih pristojbin (letalski prevozniki, sindikati delavcev, družbe, ki opravljajo dela v zraku, združenja). Tako se po navedbah Francije odboru Cocoeco vsako leto predložijo zvišanja pristojbin za neletalske dejavnosti. Vsaka pristojbina, ki jo predlaga upravljavec, se, preden začne veljati, skupaj z mnenjem odbora Cocoeco pošlje tudi prefektu departmaja.
- (62) Francija je Komisiji poslala lestvice pristojbin za letališke storitve, ki so se uporabljale od leta 2001 do leta 2013. Poslala ji je tudi vsa mnenja, ki jih je odbor Cocoeco izdal med letoma 2001 in 2013, vendar ne za leto 2005, saj se Cocoeco v navedenem letu ni sestel.
- (63) Francija je tudi navedla, da pristojbino za osvetlitev vzletno-pristajalne steze plačujejo letalski prevozniki glede na to, ali se uporabljajo pravila civilnega letalstva, ki urejajo premike ponoči ali v slabem vremenu (v takih primerih je za določitev, ali je treba uporabiti osvetlitev, odgovorna služba zračnega prometa), ali če pilot zaprosi za osvetlitev. Po navedbah francoskih organov zahtevane informacije o tem, ali je bila med premikanjem letala uporabljena osvetlitev ali ne, zagotovi letalska navigacijska služba La Rochelle, kar omogoča, da upravljavec zaračuna znesek letalskemu prevozniku.
- (64) Francija navaja, da letališče prejema naslednje pristojbine, ki niso povezane z letalstvom: (i) pristojbine za uporabo državne lastnine (stalni in spremenljivi del na podlagi ustvarjenega prometa) za naslednje dejavnosti: parkirišča, podjetja za najem avtomobilov, letalske hangarje, restavracije, trgovine, oglaševanje in (ii) pristojbine za različne storitve, ki se opravljajo proti plačilu.

3.2.2 Pogodbe z letalskimi prevozniki

- (65) Preiskava Komisije zajema pogodbe, ki urejajo plačila za storitve, ki jih letališče zagotavlja za letalske dejavnosti letalskih prevoznikov (v nadaljnjem besedilu: pogodbe o letaliških storitvah), in pogodbe, ki urejajo plačila za storitve trženja, ki jih letalski prevozniki zagotavljajo letališču (v nadaljnjem besedilu: pogodbe o storitvah trženja), ki so jih zbornica in letalski prevozniki sklenili od leta 2001 do začetka formalnega postopka preiskave 8. februarja 2012.

- (66) Komisija je proučila pogodbe o letaliških pristojbinah in/ali pogodbe o storitvah trženja, ki so jih sklenili zbornica in naslednji letalski prevozniki: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz in easyJet.

3.2.2.1 Pogodbe, podpisane z družbo Ryanair/AMS

- (67) Po navedbah Francije naslednja preglednica vsebuje vse pogodbe, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair in AMS v obdobju preiskave:

Preglednica 9

Seznam pogodb, sklenjenih med zbornico in družbo Ryanair/AMS

Št.	Pogodbe	Datum podpisa	Obdobje, ki ga zajema pogodba
1	Pogodba o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair	10. 12. 2003	1. 5. 2003–30. 4. 2006
A	Pogodba o storitvah trženja med zbornico in družbo Ryanair (Združeno kraljestvo in drugi)	1. 12. 2003	1. 5. 2003–31. 12. 2003
B	Pogodba o storitvah trženja med zbornico in družbo Ryanair (Združeno kraljestvo in drugi)	3. 6. 2004	1. 1. 2004–30. 4. 2006
C	Pogodba o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS št. 1 (Združeno kraljestvo)	1. 4. 2006	1. 5. 2006– 31.4.2009
D	Pogodba o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS št. 2 (Irska)	1. 4. 2006	1. 5. 2006– 31.4.2009
2	Pogodba o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair št. 1 (Združeno kraljestvo)	1. 5. 2006	1. 5. 2006–30. 4. 2009
3	Pogodba o letaliških storitvah med zbornico in družbo št. 2 (Irska)	1. 5. 2006	1. 5. 2006–30. 4. 2009
4	Pogodba o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair	1. 2. 2007	1. 2. 2007–30. 4. 2009
E	Sprememba pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS	1. 6. 2007	1. 6. 2007–30. 9. 2007
F	Sprememba pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS	21. 9. 2007	28. 10. 2007–29. 3. 2008
G	Pogodba o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS št. 1 (Združeno kraljestvo)	17. 9. 2009	1. 1. 2009–31. 12. 2011
H	Pogodba o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS št. 2 (Belgija)	17. 9. 2009	1. 1. 2009–31. 12. 2011
I	Pogodba o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS št. 3 (Irska)	17. 9. 2009	1. 1. 2009–31. 12. 2011
J	Sprememba pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS	17. 9. 2009	1. 1. 2009–31. 12. 2011
5	Pogodba o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair	13. 1. 2010	1. 5. 2009–30. 4. 2012
6	Sprememba št. 1 pogodbe o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair	1. 2. 2010	1. 2. 2010–31. 3. 2013
K	Pogodba o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS	25. 2. 2010	31. 3. 2010–30. 3. 2013
L	Sprememba št. 1 pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS	23. 6. 2010	23. 6. 2010–30. 3. 2013
7	Sprememba št. 2 pogodbe o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair	28. 1. 2011	28. 1. 2011–30. 4. 2012

Št.	Pogodbe	Datum podpisa	Obdobje, ki ga zajema pogodba
M	Sprememba št. 2 pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS	11. 2. 2011	28. 3. 2011–30. 3. 2013
N	Sprememba št. 3 pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS	11. 2. 2011	31. 3. 2011–30. 3. 2013

(a) Pogodbe o letaliških storitvah, ki sta jih sklenili zbornica in družba Ryanair

- (68) Kot je prikazano v preglednici 9, sta zbornica in družba Ryanair v obdobju preiskave sklenili več pogodb o določitvi letaliških pristojbin in pristojbin za storitve zemeljske oskrbe.
- (69) Francija je za vse pogodbe o letaliških storitvah iz tega oddelka navedla, da:
- je stopnje letaliških pristojbin, določene v pogodbah, odobril odbor Cocoeco in se uporabljajo za vse letalske prevoznike,
 - zbornica ne opravlja nobenih storitev zemeljske oskrbe, razen oskrbe z gorivom,
 - družbi Ryanair ni bila zaračunana pristojbina za osvetljavo vzletno-pristajalne steze, ker je opravljala le lete podnevi in zato ni potrebovala osvetlitve.
- (70) Iz pregleda teh pogodb je torej razvidno, da letališke pristojbine, ki so bile družbi Ryanair naložene na podlagi vsake pogodbe, ustrezajo splošnemu ceniku, ki ga je odobril odbor Cocoeco.

— *Pogodba 1: pogodba z dne 10. decembra 2003*

- (71) V tej prvi pogodbi, ki sta jo 10. decembra 2003 podpisali zbornica in družba Ryanair in se je uporabljala retroaktivno za obdobje treh let od 1. maja 2003, je bil določen znesek letaliških pristojbin, ki se je uporabljal za družbo Ryanair. Družba Ryanair se je v skladu s pogodbo zavezala, da bo izvajala dnevno ruto med letališčema La Rochelle in London Stansted ter da bo morda uvedla eno ali več rut do letališč Bruselj-Charleroi, Frankfurt-Hahn ali do katerega koli drugega letališča, če so zadevne rute družbi Ryanair omogočale opravljanje letov z letališča La Rochelle vsaj 340 dni na leto v vsakem letu, na katero se nanaša pogodba.
- (72) V skladu s členom 2, točka (b), pogodbe št. 1 z dne 10. decembra 2003 je morala družba Ryanair plačati tudi pristojbino za zemeljsko oskrbo v višini [...] EUR za vsak zrakoplov BAe 146-300, [...] EUR za vsak Boeing 737-300 in [...] EUR za vsak Boeing 737-800. Francija je v dopisu z dne 30. avgusta 2011 najprej trdila, da zbornica razen oskrbe z gorivom „ne opravlja nobenih drugih storitev zemeljske oskrbe“ in da „uporabniki sklepajo pogodbe o storitvah zemeljske oskrbe neposredno z zasebno tretjo stranjo“. Francija je v odgovoru z dne 12. aprila 2012 nadalje pojasnila, da je zbornica delovala le kot posrednik med družbo Ryanair in družbo Atlantica, tj. družbo za zemeljsko oskrbo. Po navedbah zbornice je bila v pogodbi o letaliških storitvah z dne 10. decembra 2003 med zbornico in družbo Ryanair določena le cena, ki jo je določila družba Atlantica. Francija in zbornica navajata, da je družba Ryanair od leta 2007 neposredno poslovala z družbo Atlantica. Francija in zbornica prenesena na družbo Atlantica na podlagi pogodbe o storitvah zemeljske oskrbe z dne 1. februarja 2007, s katero je bila ohranjena pristojbina, določena v prejšnji pogodbi v zvezi s storitvami zemeljske oskrbe za zrakoplov Boeing 737-800 družbe Ryanair.

— *Pogodba 2: pogodba z dne 1. maja 2006*

- (73) Zbornica in družba Ryanair sta to pogodbo sklenili 1. maja 2006 za obdobje treh let. Družba Ryanair se je v skladu s pogodbo zavezala, da bo opravljala lete na ruti med letališčema La Rochelle in London Stansted, na kateri bo potniški promet znašal vsaj 95 000 potnikov na leto.

— *Pogodba 3: pogodba z dne 1. maja 2006*

- (74) Zbornica in družba Ryanair sta to pogodbo sklenili 1. maja 2006 za obdobje treh let. Družba Ryanair se je v skladu s pogodbo zavezala, da bo opravljala lete na ruti med letališčema La Rochelle in Dublin, na kateri bo potniški promet znašal vsaj 45 000 potnikov na leto.

— *Pogodba 4: pogodba z dne 1. februarja 2007*

- (75) To pogodbo, ki je implicitno nadomestila pogodbo 2, sta zbornica in družba Ryanair sklenili 1. februarja 2007, veljati pa je prenehala 30. aprila 2009. Družba Ryanair se je v skladu s pogodbo zavezala, da bo opravljala dnevne lete na ruti med letališčema La Rochelle in London Stansted ter da bo morda uvedla eno ali več rut do letališč Bruselj-Charleroi, Frankfurt-Hahn ali katerega koli drugega letališča. Zavezala se je tudi, da bo z letališča La Rochelle opravljala lete vsaj 340 dni na leto v vsakem letu, na katero se nanaša pogodba. Družba Atlantica je od 1. februarja 2007 opravljala storitve zemeljske oskrbe za družbo Ryanair na podlagi pogodbe o storitvah zemeljske oskrbe iz uvodne izjave 71.

— *Pogodba 5: pogodba z dne 13. januarja 2010*

- (76) Zbornica in družba Ryanair sta to pogodbo sklenili 13. januarja 2010 in se je uporabljala retroaktivno od 1. maja 2009 za obdobje treh let. Družba Ryanair se je v skladu s pogodbo zavezala, da bo opravljala dnevne lete na rutah med letališčem La Rochelle in letališči London Stansted, Dublin in Bruselj-Charleroi ter da bo morda uvedla eno ali več rut do katerega koli drugega letališča, na katerem opravlja lete.
- (77) Ta pogodba je bila dvakrat spremenjena s spremembama v nadaljevanju.

— *Pogodba 6: sprememba št. 1 z dne 1. februarja 2010 pogodbe 5 z dne 13. januarja 2010*

- (78) V tej spremembi pogodbe 5 z dne 13. januarja 2010, ki je veljala do 31. marca 2013, so bile določene rute, ki naj bi jih družba Ryanair opravljala z letališča La Rochelle od poletne sezone leta 2010 pod naslednjimi pogoji:
- London Stansted: promet najmanj 53 000 potnikov (na dohodnih in odhodnih letih) za vsako polno leto,
 - Dublin (samo poleti): promet najmanj 17 000 potnikov (na dohodnih in odhodnih letih) za vsako polno leto,
 - Bruselj-Charleroi (samo poleti): promet najmanj 17 000 potnikov (na dohodnih in odhodnih letih) za vsako polno leto,
 - Oslo Rygge (samo poleti): promet najmanj 17 000 potnikov (na dohodnih in odhodnih letih) za vsako polno leto.
- (79) Ta sprememba je dopolnila pogodbo 5 z dne 13. januarja 2010.

— *Pogodba 7: sprememba št. 2 z dne 28. januarja 2011 pogodbe 5 z dne 13. januarja 2010*

- (80) S to spremembo pogodbe 5 z dne 13. januarja 2010 se je družba Ryanair zavezala, da bo od poletne sezone leta 2011 samo poleti opravljala lete na ruti v Porto s potniškim prometom najmanj 17 000 potnikov (na dohodnih in odhodnih letih) za vsako polno leto.

(b) *Pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo Ryanair/AMS*

- (81) Kot je prikazano v preglednici 9, je zbornica sklenila tudi več pogodb o trženju. Zbornica je med letoma 2003 in 2006 sklenila te pogodbe z družbo Ryanair; od leta 2006 jih je sklenila z družbo AMS, odvisnim podjetjem v stoddstotni lasti družbe Ryanair.

— *Pogodba A: pogodba z družbo Ryanair z dne 1. decembra 2003*

- (82) Zbornica in družba Ryanair sta 1. decembra 2003 sklenili pogodbo, ki se je retroaktivno uporabljala od 1. maja 2003 do 31. decembra 2003. Družba Ryanair se je zavezala, da bo od 1. maja 2003 opravljala dnevne lete na ruti med letališčema La Rochelle in London Stansted ter da bo morda uvedla eno ali več dodatnih rut do letališča Frankfurt-Hahn, Bruselj-Charleroi ali katerega koli drugega letališča, pri čemer bo obratovala vsaj 340 dni na leto.
- (83) V skladu s to pogodbo se je družba Ryanair zavezala, da bo na svojem spletišču prikazala tri spletne povezave do turističnih spletišč, povezanih z regijo La Rochelle, in začela kampanjo za promocijo svojih rut do letališča La Rochelle.
- (84) Zbornica je družbi Ryanair plačala [...] EUR:
- [...] EUR ob podpisu pogodbe,

— [...] EUR po tem, ko je družba Ryanair predstavila povzetek izvedenih kampanj za trženje in njihovih stroškov, ki bi morali znašati vsaj [...] EUR.

— *Pogodba B: pogodba z družbo Ryanair z dne 3. junija 2004*

- (85) Zbornica in družba Ryanair sta 3. junija 2004 sklenili pogodbo za obdobje od 1. januarja 2004 do 30. aprila 2006. Družba Ryanair se je zavezala, da bo od 1. januarja 2004 opravljala dnevne lete na ruti med letališčema La Rochelle in London Stansted ter da bo morda uvedla eno ali več dodatnih rut do letališča Frankfurt-Hahn, Bruselj-Charleroi ali katerega koli drugega letališča, pri čemer bo obratovala vsaj 340 dni na leto. Družba Ryanair se je tudi zavezala, da bo za svoje lete uporabljala vsaj 60-odstotni koeficient zasedenosti.
- (86) V skladu s to pogodbo se je družba Ryanair zavezala, da bo na svojem spletišču prikazala spletne povezave do turističnih spletišč, povezanih z regijo La Rochelle.
- (87) Zbornica je družbi Ryanair plačala [...] EUR na leto, pri čemer bi se ta znesek zmanjšal, če družba Ryanair ne bi dosegla svojih ciljev glede koeficienta zasedenosti. Ta znesek bi se nato ponovno izračunal na podlagi števila prepeljanih potnikov. Plačila naj bi se izvajala četrletno, morebitna preplačila pa bi se izravnila naslednje leto.
- (88) Komisija ni prejela nobenega dokumenta, v katerem bi bil naveden natančen znesek, ki ga je zbornica plačala družbi Ryanair za naslednji dve leti.

— *Pogodba C: pogodba z dne 1. aprila 2006, sklenjena z družbo AMS v zvezi z Združenim kraljestvom*

- (89) Zbornica in družba AMS sta 1. aprila 2006 sklenili triletno pogodbo, ki je začela veljati 1. maja 2006. Ta pogodba je povezana z zavezo družbe Ryanair, da bo opravljala lete na ruti med letališčema La Rochelle in London Stansted z najmanj 95 000 potniki na leto.
- (90) V skladu s to pogodbo se je družba AMS zavezala, da bo na spletišču www.ryanair.com zagotavljala različne storitve trženja za plačilo v višini [...] EUR na leto oziroma [...] EUR na mesec. Te storitve so vključevale:
- 56-dnevno prikazovanje povezave do spletišča, ki ga določi zbornica, na domači strani www.ryanair.com v angleščini ⁽¹⁹⁾ za plačilo v višini [...] EUR,
 - štiri odstavke po 150 besed v razdelku „Pet stvari, ki jih lahko počnete“, navedene na strani namembnega kraja La Rochelle na spletišču družbe Ryanair za plačilo v višini [...] EUR,
 - vključitev dveh povezav na spletišče, ki ga je določila zbornica, v statusni vrstici na strani namembnega kraja La Rochelle na spletišču družbe Ryanair za plačilo v višini [...] EUR,
 - vključitev povezave do spletišča, ki ga je določila zbornica, v razdelek „Pet stvari, ki jih lahko počnete“ na strani namembnega kraja La Rochelle na spletišču družbe Ryanair za plačilo v višini [...] EUR,
 - pošiljanje elektronske pošte za promocijo mesta La Rochelle naročnikom spletišča družbe Ryanair v Združenem kraljestvu in na Irskem za plačilo v višini [...] EUR.
- (91) Pogodbenici bi se lahko dogovorili o dodatnih storitvah. Zbornica bi mesečno plačevala te storitve na podlagi računov, ki bi jih poslala družba AMS.

— *Pogodbi D in E: pogodba z dne 1. aprila 2006 in njena sprememba z dne 1. junija 2007, sklenjena z družbo AMS v zvezi z Irsko*

- (92) Zbornica in družba AMS sta 1. aprila 2006 sklenili pogodbo D za obdobje treh let, ki je začela veljati 1. maja 2006. Ta pogodba je povezana z zavezo družbe Ryanair, da bo opravljala lete na ruti med La Rochelle in Dublinom z najmanj 45 000 potniki na leto.
- (93) V skladu s to pogodbo se je družba AMS zavezala, da bo na spletišču družbe Ryanair www.ryanair.com 212 dni na leto prikazovala povezavo do spletišča, ki ga določi zbornica, za plačilo v višini [...] EUR na leto ali [...] EUR na mesec. Pogodbenici bi se lahko dogovorili o dodatnih storitvah. Zbornica bi mesečno plačevala te storitve na podlagi računov, ki bi jih poslala družba AMS.

⁽¹⁹⁾ Izvirno angleško besedilo: „the www.ryanair.com English language homepage“.

- (94) Pogodba D je bila 1. junija 2007 spremenjena s pogodbo E, s katero so se spremenile storitve trženja za leto 2007: družba AMS se je zavezala, da bo na spletišču družbe Ryanair namesto 212 dni na leto 45 dni med junijem in septembrom 2007 prikazovala povezavo do spletišča, ki ga določi zbornica, za plačilo v višini [...] EUR.

— *Pogodba F: pogodba z dne 21. septembra 2007, sklenjena z družbo AMS v zvezi z Združenim kraljestvom*

- (95) Letališka služba zbornice je 21. septembra 2007 podpisala pogodbo F, ki se je nanašala na storitve trženja na spletišču družbe Ryanair v Združenem kraljestvu. S pogodbo F se je spremenila pogodba C, pri čemer je bilo poleg že načrtovanih storitev trženja predvideno, da bo 255 000 angleško govorečim naročnikom na poštnem seznamu družbe Ryanair pozimi 2007/2008 poslanih pet dodatnih promocijskih elektronskih sporočil. Stroški teh dodatnih storitev bi znašali [...] EUR.

— *Pogodba G: pogodba z dne 17. septembra 2009, sklenjena z družbo AMS v zvezi z Združenim kraljestvom*

- (96) Zbornica in družba AMS sta 17. septembra 2009 sklenili triletno pogodbo, ki se je retroaktivno uporabljala od 1. januarja 2009. Ta pogodba je povezana z zavezo družbe Ryanair, da bo opravljala lete na ruti med letališčema La Rochelle in London Stansted z najmanj 53 000 potniki na leto.

- (97) V skladu s to pogodbo se je družba AMS zavezala, da bo zagotavljala različne storitve trženja za plačilo v višini [...] EUR na leto. Te storitve so vključevale:

— 22-dnevno prikazovanje povezave na britanski domači strani spletišča družbe Ryanair, tj. www.ryanair.com, do spletišča, ki ga določi zbornica, za plačilo v višini [...] EUR,

— odstavek na strani namembnega kraja La Rochelle na spletišču družbe Ryanair za plačilo v višini [...] EUR,

— prikazovanje povezave v statusni vrstici na strani namembnega kraja La Rochelle na spletišču družbe Ryanair do spletišča, ki ga določi zbornica, za plačilo v višini [...] EUR.

- (98) Skupni znesek teh storitev, pri katerem je bil uporabljen popust, je bil [...] EUR. Pogodbenici bi se lahko dogovorili o dodatnih storitvah.

— *Pogodbi H in J: pogodba z dne 17. septembra 2009, sklenjena z družbo AMS v zvezi z Belgijo, in sprememba te pogodbe*

- (99) Zbornica in družba AMS sta 17. septembra 2009 sklenili triletno pogodbo, ki se je retroaktivno uporabljala od 1. januarja 2009 (pogodba H). Ta pogodba je povezana z zavezo družbe Ryanair, da bo opravljala lete na ruti med letališčema La Rochelle in Bruselj-Charleroi z najmanj 9 000 potniki v prvem letu in 16 000 potniki v naslednjih dveh letih.

- (100) V skladu s to pogodbo se je družba AMS zavezala, da bo 95 dni v prvem letu in 160 dni v naslednjih dveh letih na nizozemski/belgijski domači strani spletišča družbe Ryanair (www.ryanair.com) ⁽²⁰⁾ prikazovala povezavo do spletišča, ki ga določi zbornica. Stroški teh storitev so znašali [...] EUR oziroma [...] EUR, pri čemer je bilo zbornici prvo leto zaračunanih [...] EUR, v naslednjih letih pa [...] EUR. Pogodbenici bi se lahko dogovorili o dodatnih storitvah.

- (101) Ta pogodba je bila istega dne spremenjena s pogodbo J, s katero se je družba AMS zavezala, da bo v letu 2009 na domači strani nizozemskega/belgijskega spletišča družbe Ryanair, www.ryanair.com, še 10 dni prikazovala povezavo do spletišča, ki ga določi zbornica. Stroški te dodatne storitve bi znašali [...] EUR.

— *Pogodba I: pogodba z dne 17. septembra 2009, sklenjena z družbo AMS v zvezi z Irsko*

- (102) Zbornica in družba AMS sta 17. septembra 2009 sklenili še eno triletno pogodbo, ki se je retroaktivno uporabljala od 1. januarja 2009 (pogodba I). Ta pogodba je povezana z zavezo družbe Ryanair, da bo opravljala lete na ruti med La Rochelle in Dublinom z najmanj 17 000 potniki na leto.

⁽²⁰⁾ Izvirno angleško besedilo: „the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage“ (nizozemska/belgijska domača stran spletišča <http://www.ryanair.com>).

- (103) V skladu s to pogodbo se je družba AMS zavezala, da bo na domači strani irske različice spletišča družbe Ryanair, www.ryanair.com, 200 dni prikazovala povezavo do spletišča, ki ga določi zbornica. Pristojbina za to storitev je znašala [...] EUR, pri čemer je bilo zbornici zaračunanih [...] EUR na leto. Pogodbenici bi se lahko dogovorili o dodatnih storitvah.

— *Pogodba K: pogodba z dne 25. februarja 2010 z družbo AMS*

- (104) Zbornica in družba AMS sta 25. februarja 2010 sklenili triletno pogodbo, ki je začela veljati 31. marca 2010 (v nadaljnjem besedilu: pogodba K). Ta pogodba je nadomestila in razveljavila prejšnje pogodbe med pogodbenicama.
- (105) Leta 2009 so bile sklenjene tri pogodbe o storitvah trženja, ki so zajemale vsakega od trgov, na katerih so bili načrtovani promocijski ukrepi, in sicer Združeno kraljestvo, Irsko in Belgijo. Leta 2010 pa sta pogodbenici sklenili eno pogodbo za vse tri navedene trge.
- (106) Ta pogodba je povezana z opravljanjem letov družbe Ryanair na rutah, ki povezujejo letališče La Rochelle z Združenim kraljestvom, Irsko, Belgijo in Norveško (slednja je nova ruta). Čeprav pogodba ne vsebuje nobenih zahtev glede števila potnikov ali pogostosti letov, določa, da se bo paket storitev trženja v primeru zmanjšanja pogostosti letov ali odpovedi ene od zadevnih rut ustrezno spremenil.
- (107) V skladu s to pogodbo se je družba AMS zavezala, da bo zagotavljala različne storitve trženja za plačilo v višini [...] EUR na leto. Te storitve so vključevale:
- pet odstavkov v razdelku „Pet stvari, ki jih lahko počnete“ na spletišču družbe Ryanair,
 - prikaz treh povezav na spletišču družbe Ryanair,
 - 90-dnevno prikazovanje povezave na domači strani irske, norveške in nizozemske različice spletišča družbe Ryanair,
 - 50-dnevno prikazovanje povezave na domači strani britanske različice spletišča družbe Ryanair.
- (108) Pogodbenici bi se lahko dogovorili o dodatnih storitvah.
- (109) Ta pogodba je bila spremenjena s tremi spremembami, navedenimi v nadaljevanju.

— *Pogodba L: sprememba št. 1 pogodbe K z dne 25. februarja 2010 v zvezi z Irsko*

- (110) Prva sprememba pogodbe K z dne 25. februarja 2010 je bila podpisana 23. junija 2010. Ta sprememba je povezana z zavezo družbe Ryanair, da bo opravljala lete na ruti med letališčema La Rochelle in Cork. V skladu s to pogodbo se je družba AMS zavezala, da bo za plačilo v višini [...] EUR za 70 dni podaljšala obdobje, v katerem bo povezava do spletišča, ki ga določi zbornica, prikazana na spletišču družbe Ryanair, www.ryanair.com.

— *Pogodba M: sprememba št. 2 pogodbe K z dne 25. februarja 2010 v zvezi s Portugalsko*

- (111) V skladu s to pogodbo, podpisano 11. februarja 2011, se je družba AMS zavezala, da bo različne storitve trženja zagotavljala za plačilo v višini [...] EUR, pri čemer je bilo letno zaračunanih [...] EUR. Te storitve so vključevale:
- prikazovanje povezave do spletišča, ki ga določi zbornica, v razdelku o letališčih in turizmu na domači strani portugalske različice spletišča družbe Ryanair, www.ryanair.com, 365 dni na leto,
 - predstavitev kraja La Rochelle (besedilo, slika in povezava, ki jo izbere zbornica) na domači strani portugalske različice spletišča družbe Ryanair štiri tedne na leto.

— *Pogodba N: sprememba št. 3 pogodbe K z dne 25. februarja 2010 v zvezi z Norveško*

- (112) Tretja sprememba pogodbe K z dne 25. februarja 2010 je bila podpisana leta 2011. V skladu s to pogodbo se je družba AMS zavezala, da bo zagotavljala različne storitve trženja za plačilo v višini [...] EUR, pri čemer bo v prvem letu zaračunanih [...] EUR, v drugem letu pa [...] EUR.

(113) V prvem letu (od 31. marca 2011 do 31. oktobra 2011) so bile storitve naslednje:

- predstavitev kraja La Rochelle (besedilo, slika in povezava, ki jo izbere zbornica) na domači strani norveške različice spletišča družbe Ryanair šest tednov na leto,
- prikazovanje oglasnega traku, ki ga izbere zbornica, v vrstici stanja desno na domači strani norveške različice spletišča družbe Ryanair štiri mesece na leto.

(114) V drugem letu (od 31. marca 2012 do 31. oktobra 2012) so bile storitve naslednje:

- predstavitev kraja La Rochelle (besedilo, slika in povezava, ki jo izbere zbornica) na domači strani norveške različice spletišča družbe Ryanair tri tedne na leto,
- prikazovanje oglasnega traku, ki ga izbere zbornica, v vrstici stanja desno na domači strani norveške različice spletišča družbe Ryanair tri mesece na leto.

3.2.2.2 Pogodbe z družbami Flybe, Aer Arann in Jet2

(a) Odločitev o pristojbinah z dne 27. marca 2008

(115) Odločitev o pristojbinah z dne 27. marca 2008, predložena odboru Cocoeco, določa spodbude za uvedbo novih rednih rut. Ta odločitev o oblikovanju cen določa sistem regresivnih popustov na letalske pristojbine, ki je omejen na tri leta, za uvedbo novih rut ali nadaljevanje obratovanja obstoječih rut v zimski letalski sezoni. V odločitvi o oblikovanju cen so določeni pogoji za odobritev teh popustov:

- popust za uvedbo novih rednih rut ⁽²¹⁾ se odobri pod naslednjimi pogoji: (i) nova (sezonska ali letna) redna ruta, (ii) začetek obratovanja v letu 2008 in (iii) z več kot 2 000 sedeži, ponujenimi v sezoni IATA pomlad/poletje,
- popust za obratovanje zimskih rut se odobri pod naslednjimi pogoji: (i) obstoječa ruta, ki pred letom 2008 ni nikoli obratovala v zimski sezoni IATA, in (ii) ukrepi, ki se uporabljajo samo za zimsko sezono.

(116) Popusti, ki so na voljo v okviru teh spodbujevalnih ukrepov, so navedeni v preglednici 10 spodaj.

Preglednica 10

Popusti na letališke pristojbine, določene v odločitvi o oblikovanju cen z dne 27. marca 2008

	Leto 1	Leto 2	Leto 3
Pristojbina za pristanek	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Osvetlitev vzletno-pristajalne steze	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Parkiranje	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Pristojbina za potnike	– 75 %	– 50 %	– 25 %

Vir: francoski organi.

(b) Pogodba z družbo Jet2

(117) Zbornica je 4. julija 2008 z letalskim prevoznikom Jet2 sklenila pogodbo o letaliških pristojbinah za obdobje treh let, ki se je od 12. maja 2008 retroaktivno uporabljala za storitve do Edinburgha in Leedsa ⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ Po navedbah Francije je opredelitev nove redne rute opredelitev, ki se uporablja v smernicah iz leta 2005.

⁽²²⁾ Pogodba z dne 12. maja 2008 med zbornico in družbo Jet2 se nanaša tudi na ruto med letališčema La Rochelle in Belfast, ki je bila načrtovana za sezono 2009. Vendar po navedbah francoskih organov ruta La Rochelle–Belfast ni bila nikoli uvedena.

- (118) V tej pogodbi je predvidena tudi odobritev znatnih popustov na letališke pristojbine, ki ustrezajo popustom, navedenim v preglednici 10. Družba Jet2 se je zavezala, da bo vsako sezono ponudila vsaj 2 000 sedežev, sicer se bodo popusti v naslednjem letu znižali za 5 %.
- (119) V skladu s to pogodbo bi zbornica v prvem letu (2008) zagotovila „prispevek za podporo trženju“ v višini [...] EUR, v drugem in tretjem letu (v teoriji 2009 in 2010) pa bi plačala prispevek za trženje, katerega znesek bi bil „prilagojen glede na vozni red letov“. V skladu s pogodbo bi se lahko znesek prispevka za trženje prilagodil s spremembo na podlagi doseženega faktorja zasedenosti in razvoja v zvezi z voznim redom letov. Za plačilo prispevka je v pogodbi določeno, da mora družba Jet2 predložiti račun s priloženimi dokazili (načrt trženja, računi za izvedene promocijske dejavnosti). Poleg tega se je družba Jet2 za upravičenost do pomoči zavezala, da bo ponudila vsaj 2 000 sedežev na ruto za vsako spomladansko in poletno sezono IATA. Če zgoraj navedeno število sedežev v zadevnem obdobju ne bi bilo doseženo, družba Jet2 v skladu s pogodbo ne bi bila upravičena do prispevka za trženje za ustrezno leto.
- (120) Francija je v dopisu z dne 30. avgusta 2011 Komisijo obvestila, da je zbornica v letih 2008 in 2009 plačala znesek v višini [...] EUR, v letu 2010 pa družbi Jet2 ni plačala nič.
- (c) Pogodbi z družbama Flybe in Aer Arann
- (121) Preiskava Komisije zajema pogodbi o letaliških pristojbinah med zbornico ter družbama Flybe in Aer Arann:
- pogodbo, sklenjeno 18. marca 2009 z družbo Flybe, ki zajema obdobje treh let in se uporablja retroaktivno od 3. maja 2008 za storitve do Glasgowa,
 - pogodbo, sklenjeno z družbo Aer Arann za obdobje treh let od 24. maja 2008 (datum podpisa v pogodbi ni naveden) za storitve do Corka.
- (122) V teh dveh pogodbah je predvidena odobritev znatnih popustov na letališke pristojbine, ki ustrezajo popustom, navedenim v preglednici 10. V skladu z obema pogodbama sta se letalski družbi zavezali, da bosta vsako sezono ponudili vsaj 2 000 sedežev, sicer se bodo popusti naslednje leto znižali za 5 %.
- (123) Po navedbah Francije so bili ti popusti odobreni v skladu s pogoji, določenimi v odločitvi o oblikovanju cen z dne 27. marca 2008.

3.2.2.3 Pogodbe z družbo Buzz

- (124) Glede na poročilo sodišča je letalski prevoznik Buzz, odvisno podjetje družbe KLM, spomladi 2001 uvedel prvo nizkocenovno ruto med letališčema La Rochelle in London Stansted ⁽²³⁾. V poročilu sodišča je navedeno, da je družba Buzz plačevala letališke pristojbine v skladu s takrat veljavnimi ceniki. Navedeno je tudi, da je družba Buzz v letih 2001 in 2002 imela koristi od promocijskih ukrepov in izdatkov za komuniciranje v skupnem znesku 59 068,51 EUR. Nazadnje, sodišče ugotavlja, da je družba Ryanair leta 2003 dejansko prevzela ruto, pri čemer je zbornica družbi Ryanair zaračunavala svoje storitve pod enakimi pogoji, kot so do konca leta veljali za družbo Buzz.
- (125) Francija poudarja, da je bila z družbo Buzz sklenjena samo ena pogodba, in sicer pogodba z dne 8. novembra 2002. Pogodba o letaliških storitvah z dne 8. novembra 2002 med zbornico in družbo Buzz se nanaša na redne storitve, ki jih družba Buzz opravlja na letališču La Rochelle, in na pogoje za uporabo infrastrukture, zajema pa obdobje treh let.
- (126) Francija tudi poudarja, da se promocijski ukrepi in izdatki za komuniciranje v zvezi z družbo Buzz, navedeni v poročilu sodišča, dejansko nanašajo na dejavnosti komuniciranja, ki se izvajajo na podlagi pogodbe, sklenjene z družbo Maison de la France in ne z družbo Buzz. Po navedbah zbornice družba Buzz torej ni prejela nobenih plačil za trženje.

⁽²³⁾ Po navedbah sodišča „je bila uvedba rute med letališčema La Rochelle in London Stansted leta 2001 predmet pogodbe o storitvah z retroaktivnim učinkom z dne 8. novembra 2002 [...], ki je zajemala obdobje treh let od 25. marca 2001“.

3.2.2.4 Povezava z družbo easyJet

- (127) V poročilu sodišča je navedeno, da je družba easyJet leta 2006 za ruto do Bristola „zahtevala podporo za trženje v višini [...] EUR“, ki naj bi bila v času dokončanja poročila predmet ustnega dogovora.
- (128) Francija poudarja, da družba easyJet v nasprotju z informacijami iz poročila sodišča ni prejela nobenih finančnih sredstev za storitve trženja ali oglaševanja. Čeprav se je o možnosti takega prispevka neformalno razpravljalo na pogajanjih med letališčem in družbo easyJet, po navedbah Francije to nikoli ni bilo uspešno, zato z družbo easyJet nikoli ni bila sklenjena pogodba o podpori za trženje.

4. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (129) Komisija je menila, da je treba začeti formalni postopek preiskave, da bi po eni strani proučila vse finančne prispevke različnih javnih organov in subjektov zbornici, tj. upravljavcu letališča La Rochelle, med letom 2001 in datumom sklepa o začetku postopka, kot je opisano v oddelku 3.1, in po drugi strani ocenila morebitne pomoči, dodeljene letalskim prevoznikom na podlagi vseh pogodb med zbornico in letalskimi prevozniki, opisanimi v oddelku 3.2.2, med letom 2001 in datumom sklepa o začetku postopka (8. februar 2012).

4.1 Ukrepi v korist letališča

- (130) Komisija je po analizi finančnih prispevkov zbornici, upravljavcu letališča La Rochelle, izrazila svoje stališče o morebitnem obstoju pomoči v smislu člena 107(1) PDEU in dvome o združljivosti kakršne koli pomoči z notranjim trgov v smislu člena 107(3), točka (c), PDEU.

4.1.1 Obstoj pomoči v smislu člena 107(1) PDEU

- (131) Francoski organi so navedli, da je bil del financiranja, ki ga je dodelila država, namenjen kritju stroškov nalog na področju javne politike, ki niso pomenili gospodarske dejavnosti v smislu člena 107(1) PDEU. Vendar se lahko tako financiranje uporabi le za kritje stroškov, ki izhajajo iz teh nalog, in se ne sme dodeliti drugim gospodarskim dejavnostim ⁽²⁴⁾. Komisija je menila, da nima dovolj informacij o natančni naravi stroškov nalog na področju javne politike, poleg tega pa ni mogla izključiti, da kritje teh stroškov letališču zagotavlja prednost.
- (132) Francija je tudi navedla, da zadevno financiranje ne pomeni prednosti v smislu člena 107(1) PDEU. Poleg tega meni, da je upravljanje letališča La Rochelle kot celote storitev splošnega gospodarskega pomena. Komisija je zato ukrepe finančne podpore zbornici proučila ob upoštevanju sodne prakse Altmark ⁽²⁵⁾. Menila je, da Francija ni dokazala izpolnjevanja katerega koli od štirih pogojev iz sodbe Altmark; ta merila morajo biti izpolnjena, da se izključi obstoj prednosti pri nadomestilu stroškov, ki izhajajo iz storitve splošnega gospodarskega pomena.
- (133) Kar zadeva združljivost finančnih prispevkov za zbornico z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, Komisija ni mogla izključiti, da je imela zbornica zaradi zadevnih finančnih prispevkov selektivno prednost v celotnem obdobju, na katerega se nanaša sklep. Zato ni mogla izključiti, da ti ukrepi pomenijo državno pomoč.

4.1.1.1 Financiranje infrastrukture in nalog na področju javne politike

- (134) Komisija je navedla, da nima nobenega dokaza, na podlagi katerega bi lahko menila, da so subvencije javnih organov za infrastrukturo finančno donosne ali da obstaja kakršno koli pričakovanje finančnega donosa.

⁽²⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 18. marca 1997 v zadevi C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Odločba Komisije z dne 19. marca 2003 (državna pomoč N309/2002) (UL C 148, 25.6.2003) in Odločba Komisije z dne 16. oktobra 2002 (državna pomoč N438/2002) – Subvencije belgijskim pristaniškim upravam za izvrševanje nalog javne oblasti (UL C 284, 21.11.2002).

⁽²⁵⁾ Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003 v zadevi Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (135) V zvezi s subvencijami za financiranje nalog na področju javne politike je Komisija, kot je bilo že pojasnjeno, dvomila o natančni naravi stroškov, ki jih ima država in ki se po navedbah francoskih organov nanašajo na izvajanje javnih pooblastil.

4.1.1.2 Financiranje dejavnosti

- (136) Komisija, ki je oceno oblikovala na podlagi poročila sodišča, je menila, da nekateri finančni prenosi med računi splošne službe zbornice in računi njene letališke službe očitno niso bili izvedeni kot izključno komercialni posli.
- (137) Prvič, zdi se, da je splošna služba zbornice nekatere storitve, ki jih je opravljala za letališče, zaračunavala prenizko, saj računovodski izkazi letališča ne odražajo dejanskih stroškov navedenih storitev. Komisija ni izključila možnosti, da je bil namen domnevnega prenizkega zaračunavanja ublažiti izgubo, ki jo je letališče ustvarilo med letoma 2001 in 2006.
- (138) Poleg tega se zdi, da se je upravljanje letališča financiralo z vračljivimi predplačili, ki so bila iz splošnega proračuna zbornice izplačana na računovodske izkaze letališč in za katera se zdi, da pomenijo finančna sredstva, dodeljena brez stroškov.
- (139) Komisija je tudi menila, da zneski, plačani zbornici za upravljanje in uporabo letališča Rochefort, glede na pomanjkanje prometa na letališču očitno presegajo zneske, ki bi se pričakovali pod običajnimi tržnimi pogoji.
- (140) Poleg tega od zneska, ki ga je letališče La Rochelle prejelo za opravljanje teh storitev, 40 000 EUR ni pokrilo stroškov, ki jih je zbornica imela pri opravljanju storitev, ampak je bilo dejansko „pristojbina za ponudnika storitev“, kar ustreza povprečni stopnji 16 % skupnega zneska, zaračunanega za te storitve.
- (141) Kar zadeva finančne prispevke za opravljanje letov na nekaterih rutah, ki so jih zbornici plačali različni javni organi, se je Komisija spraševala, ali so bili ti ukrepi dejansko plačila letališču, saj so bila plačila izvedena prek računovodskih izkazov letališča, ali pa so pomenili pomoč zadevnim letalskim prevoznikom.

4.1.2 Združljivost pomoči v smislu člena 107(3), točka (c), PDEU

- (142) Komisija je uporabila smernice iz leta 2005, da bi ocenila združljivost naložbenih ukrepov z notranjim trgov (26). Menila je, da nima vseh potrebnih informacij, da bi lahko ocenila združljivost zadevnih ukrepov na podlagi meril iz smernic iz leta 2005.
- (143) Komisija je imela tudi pomisleke glede združljivosti morebitnega prekomernega nadomestila za naloge na področju javne politike in morebitne dodelitve pomoči za tekoče poslovanje zbornici z notranjim trgov.

4.2 Ukrepi v korist letalskih prevoznikov

- (144) V zvezi z oceno ukrepov v korist letalskih prevoznikov je Komisija izrazila tudi svoje stališče o morebitnem obstoju pomoči v smislu člena 107(1) PDEU in pomisleke o združljivosti take pomoči z notranjim trgov v smislu člena 107(3), točka (c), PDEU.

4.2.1 Obstoj pomoči v smislu člena 107(1) PDEU

- (145) Komisija je obstoj selektivne prednosti v pogodbah, sklenjenih z letalskimi prevozniki, ocenila tako, da je proučila, ali bi zasebni upravljavec letališča, ki deluje pod običajnimi pogoji tržnega gospodarstva, v podobnih okoliščinah sklenil poslovne pogodbe, podobne tistim, ki jih je sklenila zbornica.

(26) Pri analizi nekaterih ukrepov, sprejetih pred objavo smernic iz leta 2005, je treba upoštevati prejšnjo prakso odločanja Komisije. Merila, ki izhajajo iz prejšnje prakse odločanja, so bila konsolidirana v smernice iz leta 2005, zaradi česar se smernice neposredno uporabljajo za te ukrepe.

- (146) Komisija je ugotovila, da je letališče v obdobju preiskave vsako poslovno leto poslovalo z izgubo in da so bile pristojbine, ki jih je zaračunavalo letališče, glede na poročilo sodišča ⁽²⁷⁾ med različnimi letalskimi prevozniki različne ⁽²⁸⁾. Iz vseh teh razlogov Komisija dvomi, da je letališče v svojih poslovnih odnosih z letalskimi prevozniki, ki uporabljajo letališče La Rochelle, ravnalo kot preudaren vlagatelj.
- (147) Da bi Komisija ugotovila, ali je upravljavec letališča ravnal kot preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček ⁽²⁹⁾, je menila, da je treba za vsako zadevno obdobje oceniti sklenjene pogodbe glede na čas njihovega podpisa.

4.2.1.1 Obstoj selektivne prednosti v pogodbah, sklenjenih z družbama Ryanair/AMS

- (148) Komisija je menila, da je treba pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja oceniti skupaj, saj sta bili družbi Ryanair in AMS en sam upravičenec do zadevnih ukrepov. Poleg tega je Komisija menila, da je podpis pogodb o storitvah trženja odvisen od sklenitve pogodb o letaliških storitvah, pri čemer je edina pričakovana korist pogodb o storitvah trženja povečanje števila potnikov družbe Ryanair, ki uporabljajo letališče.
- (149) Komisija je izrazila pomisleke glede tega, ali je upravljavec letališča s podpisom pogodb o letaliških storitvah in pogodb o storitvah trženja ravnal kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki izvaja strukturno politiko, bodisi splošno bodisi sektorsko, in ali so ga motivirali obeti za srednje- do dolgoročni dobiček. Komisija je ugotovila, da ni bilo tržnih študij in/ali poslovnih načrtov v zvezi z različnimi pogodbami, sklenjenimi z družbo Ryanair/AMS, ki bi ekonomsko utemeljevali odločitev letališča, da sklene take zaveze z družbo Ryanair/AMS.
- (150) Po navedbah Francije so bile gospodarske utemeljitve za sklenitev teh pogodb koristi, ki bi jih pogodbe zagotovile podjetjem in turizmu v regiji. Vendar je Komisija poudarila, da premislekov o regionalnem razvoju ni mogoče upoštevati za namene načela preudarnega vlagatelja ⁽³⁰⁾.
- (151) Komisija je imela pomisleke o letaliških pristojbinah za družbo Ryanair, zlasti v zvezi s pogodbo, podpisano 10. decembra 2003, s katero je bila družbi Ryanair odobrena oprostitvev plačila pristojbine za osvetlitev vzletno-pristajalne steze.
- (152) Komisija je ugotovila, da so bili v financiranje stroškov pogodb o storitvah trženja vključeni različni javni subjekti. Zato je proučila, ali je treba ravnanje letališča oceniti skupaj z ravnanjem države ali drugih javnih organov, ki nadzorujejo upravljavca letališča ali sodelujejo pri njegovem financiranju.
- (153) Komisija je tudi izrazila pomisleke, ali so storitve zemeljske oskrbe, na katere se nanašajo zaporedne pogodbe z družbo Ryanair, zlasti pogodba o storitvah zemeljske oskrbe med družbo Ryanair in zbornico z dne 10. decembra 2003, dejansko obstajale. Francija je v odgovoru z dne 30. avgusta 2011 navedla, da zbornica ni zagotovila storitev zemeljske oskrbe.
- (154) Iz vseh teh razlogov je Komisija navedla pomisleke o tem, ali so letališče in javni subjekti, ki so prispevali ali prispevajo k stroškom poslovanja družbe Ryanair, s sklenitvijo preiskovanih pogodb ravnali kot preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

⁽²⁷⁾ V poročilu sodišča z dne 13. maja 2008 so bili objavljeni finančni rezultati letališča za obdobje 2001–2006. Francija je v dopisu z dne 30. avgusta 2011 omenila dejstvo, da je letališče poslovalo z izgubo tudi po letu 2006.

⁽²⁸⁾ Glede na poročilo sodišča je bila družba Airlinair edini letalski prevoznik, ki je plačeval pristojbino za osvetlitev, nizkocenovni letalski prevozniki pa so bili oproščeni plačila pristojbine v zimski sezoni in celo poleti za nočne lete, kot so opredeljeni v letalskih predpisih (glej poglavje 3.1 poročila).

⁽²⁹⁾ Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji („Alfa Romeo“), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, točka 20, in sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 2000 v zadevi Alitalia proti Komisiji, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, točka 84.

⁽³⁰⁾ Sodba Sodišča prve stopnje z dne 21. januarja 1999 v združenih zadevah T-129/95, T-2/96 in T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke in Lech-Stahlwerke proti Komisiji, ECLI:EU:T:1999:7, točka 120.

4.2.1.2 Obstojele selektivne prednosti v pogodbah, sklenjenih z družbami Jet2, Flybe in Aer Arann

- (155) Komisija je ugotovila, da so pogodbe, sklenjene z letalskimi prevozniki Jet2, Flybe in Aer Arann, spodbudile znatne popuste na pristojbine ⁽³¹⁾ in da so se po navedbah Francije ti popusti nediskriminatorno uporabljali za vse letalske prevoznike, ki so izpolnjevali merila iz odločitve o oblikovanju cen z dne 27. marca 2008 (glej oddelek 3.3.2.2).
- (156) Vendar je Komisija ugotovila, kot je navedla Francija, da je letališče v obdobju preiskave poslovalo z izgubo. Donosnost teh spodbud je bila izračunana na podlagi ocenjenih stroškov poslovanja, s čimer so bili letalski prevozniki oproščeni obveznosti, da prispevajo k financiranju uporabljene infrastrukture. Komisija je zato menila, da bi lahko te spodbude letališče prikrajšale za prihodke iz poslovanja, ki so bistveni za zagotovitev njegove finančne sposobnosti preživetja.

4.2.1.3 Obstojele selektivne prednosti, ki izhajajo iz zneskov, plačanih družbam Jet2, easyJet in Buzz v zameno za storitve trženja

- (157) Francija se je v odgovoru na zahtevo po dodatnih informacijah sklicevala na zneske, ki jih je leta 2009 plačala družbi Jet2 za njene storitve trženja in ki so skupaj znašali [...] EUR. Poleg tega je v poročilu sodišča navedeno, da je družba easyJet leta 2006 „zahtevala [...] EUR za podporo trženju“ za ruto do Bristol ⁽³²⁾ ter da je družba Buzz v letih 2001 in 2002 imela korist od promocijskih ukrepov in izdatkov za komuniciranje v skupnem znesku 59 068,51 EUR.
- (158) Komisija je menila, da nima na voljo dovolj informacij, ki bi dokazovale, da plačani zneski niso pomenili pomoči ali da so bila plačila izvedena v skladu z načelom preudarnega vlagatelja in da so storitve trženja, opravljene v zameno za ta plačila, ustrezale plačanim zneskom.

4.2.2 Združljivost pomoči v smislu člena 107(3), točka (c), PDEU

- (159) Komisija je menila, da bi bilo treba združljivost ukrepov, odobrenih po objavi smernic iz leta 2005, oceniti glede na navedene smernice in da bi bilo treba združljivost ukrepov, odobrenih pred objavo smernic, oceniti v skladu s prakso odločanja Komisije v času odobritve ukrepov. Vendar je Komisija ugotovila tudi, da je s sprejetjem smernic iz leta 2005 utrdila svojo prakso odločanja v zvezi z oceno združljivosti pomoči, dodeljene upravljavcem letališč, in da se merila iz smernic uporabljajo tudi za ukrepe, odobrene pred objavo smernic.
- (160) Komisija je navedla, da glede na informacije, ki jih ima na voljo, dvomi o združljivosti ukrepov v korist letalskih prevoznikov z notranjim trgom.

5. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (161) Komisija je prejela pripombe naslednjih zainteresiranih strani:

- zbornice, družbe Ryanair in družbe AMS;
- naslednjih podjetij: DOC Services, Fontaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma et La Rochelle Evénements;
- naslednjih združenj: Amicale Rivedoux (združenje lokalnih skupnosti), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (združenje hotelirjev Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré), Envol Vert (okoljsko združenje), Ile de Ré Tourisme (turistični urad Ile de Ré), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais, Destination La Rochelle, Destination La Rochelle, Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI);

⁽³¹⁾ 75 % v prvem letu, 50 % v drugem letu in 25 % v tretjem letu.

⁽³²⁾ Poglavje 5.1.1 poročila sodišča.

- naslednjih javnih subjektov: Conseillers du Commerce Extérieur (svetovalci za zunanjo trgovino), Department of Charente-Maritime, Office de Tourisme de La Rochelle (turistični urad La Rochelle), zbornica Poitou-Charentes, zbornica Angoulême, Charente-Maritime Tourisme (turistični odbor Charente-Maritime), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (aglomeracijska skupnost Communauté d'Agglomération de La Rochelle), Royan Town Hall, Vendée Tourisme (turistični odbor Vendée) in regija Poitou-Charentes;
- in posameznikov.

5.1 Pripombe zbornice

- (162) Pripombe zbornice temeljijo na pripombah, ki jih je Francija poslala 12. aprila 2012, pri čemer je zbornica predložila dodatne informacije v zvezi s pripombami Francije.

— *Pripombe glede ukrepov v korist letališča*

- (163) Prvič, zbornica meni, da ukrepi, ki jih je proučila Komisija, niso mogli vplivati na konkurenco, saj nobeno od dveh letališč v zaledju letališča La Rochelle (Rochefort/Saint-Aignan in Niort) ni ponujalo komercialnih letov. Izpodbija tudi trditev, da je letališče Angoulême v zaledju letališča La Rochelle, saj je oddaljeno dve uri vožnje z avtomobilom.
- (164) Zbornica v zvezi s pomočjo za naložbe meni, da je bil del pomoči za naložbe, ki je predmet preiskave, namenjen nalogam na področju javne politike v zvezi z varnostjo in varovanjem, zato ne pomeni državne pomoči. To velja za naloge in infrastrukturo, ki se financirajo iz pristojbine za varovanje, ter infrastrukturo, ki se uporablja za naslednje negospodarske dejavnosti: kontrolna točka za varnostni pregled, carinske kontrole in hangar, ki zagotavlja parkirno mesto za tri gasilska vozila.
- (165) Zbornica tudi meni, da ji je bila zaupana storitev splošnega gospodarskega pomena. V skladu s členom L.170–1 trgovinskega zakonika je zbornica zadolžena za zagotavljanje gospodarskega razvoja, privlačnosti in prostorskega načrtovanja območja, pri čemer upravljanje letališča na njenem ozemlju prispeva k doseganju teh ciljev. Zbornica poudarja, da je mesto La Rochelle odrezano, saj je edina francoska aglomeracija z več kot 150 000 prebivalci, ki nima avtoceste. Poleg tega nima železniške proge za visoke hitrosti, niti ni izgradnja take povezave načrtovana, in trenutno vožnja z vlakom do Pariza traja več kot tri ure.
- (166) Zbornica alternativno meni, da bi bilo treba financiranje infrastrukture glede na prakso Komisije med letoma 2000 in 2005 ter glede na smernice iz leta 2005 šteti za združljivo pomoč.
- (167) V zvezi s prenizkim zaračunavanjem storitev, ki jih splošna služba zbornice opravlja za letališko službo zbornice, zbornica poudarja, da se opravljanje zadevnih storitev združi za različne službe zbornice in da so te storitve strukturne (računovodstvo, IT, človeški viri), njihovi stroški pa so razdeljeni med vse službe zbornice. Zato se pričakuje, da zaračunavanje storitev ni podprto s poslovno logiko in da so zaračunani zneski nižji, kot bi bili za zunanjo organizacijo. Po navedbah zbornice je to v skladu s sodno prakso Sodišča, ki priznava, da se pri zagotavljanju storitev subjektom znotraj iste mreže ne uporablja vedno povsem poslovni pristop ⁽³³⁾.
- (168) Zbornica v zvezi s previsokim zaračunavanjem storitev, opravljenih za letališče Rochefort/Saint-Agnant, meni, da sporni zneski ne pomenijo dodatnega zaračunavanja, čeprav je promet presegel število letov, določeno v specifikacijah storitev.
- (169) Zbornica trdi, da vračljivih predplačil ni mogoče šteti za subvencije, saj so to posojila, ki jih mora letališče vrniti. Predplačila so bila dejansko financiranje, ki je bilo preneseno iz ene notranje proračunske postavke zbornice v drugo, kar pojasnjuje, zakaj obresti niso bile zaračunane. Poleg tega zbornica meni, da je s tem ko je obravnavala likvidnostne potrebe svojega letališča, ravnala tako, kot bi ravnal zasebni izvajalec.

⁽³³⁾ Sodba Sodišča z dne 3. julija 2003 v zadevi Chronopost SA, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

- (170) Zbornica zato meni, da bi bilo treba financiranje operacij, tudi če bi ga Komisija štela za državno pomoč, na podlagi smernic iz leta 2014 šteti za združljivo pomoč.

— *Pripombe glede ukrepov v korist letalskih prevoznikov*

- (171) Kar zadeva pogodbe med letališčem in letalskimi prevozniki, zbornica meni, da pogodb ni mogoče pripisati državi na podlagi meril iz sodbe v zadevi Stardust ⁽³⁴⁾.
- (172) Zbornica tudi meni, da cena, ki jo je letališče plačalo v svojih pogodbah o storitvah trženja, ni presegla tržne cene. Zlasti poudarja, da je bila cena, ki jo je letališče La Rochelle plačalo za svoje storitve trženja, v skladu s tržno ceno ali celo nižja od nje in je temeljila na ceniku, ki je bil na voljo na spletišču družbe AMS.
- (173) Zbornica meni, da so bile pogodbe z družbo AMS sklenjene zaradi doseganja donosnosti, saj bi izboljšale privlačnost letališča in njegovo splošno povezavo z družbo Ryanair. Zbornica meni, da poslovni načrt za obdobje 2003–2018, v katerem so bili pri oceni odnosa letališča z družbo Ryanair upoštevani stroški trženja, kaže, da so obstajali dolgoročni obeti donosnosti.
- (174) Zbornica v zvezi z letalskimi pristojbinami, ki jih plačujejo različni letalski prevozniki, poudarja, da oprostitev plačila pristojbine za družbo Ryanair pojasnjuje dejstvo, da letalski prevoznik opravlja le dnevne lete, kar pomeni, da osvetlitev ni potrebna.
- (175) Zbornica v zvezi s popusti na letališke pristojbine, odobrenimi nekaterim letalskim prevoznikom, meni, da je bil edini cilj popustov uvedba novih rut ter da so bili popusti časovno omejeni in nediskriminatorni. Poleg tega ugotavlja, da so letališke pristojbine pozitivno vplivale na donosnost letališča.
- (176) Kar zadeva zneske, plačane družbi Jet2 za storitve trženja, zbornica uporablja enako sklepanje, kot je navedeno zgoraj v zvezi z družbama Ryanair in AMS. Zbornica poudarja, da družba easyJet v nasprotju s trditvami sodišča v svojem poročilu ni prejela nobenega plačila za storitve trženja.
- (177) Zbornica v zvezi s finančnimi prispevki, ki so jih javni subjekti plačali za opravljanje letov na rutah, izpodbija stališče, da je bilo v poslovnem načrtu letališča upoštevano dejstvo, da so lokalni organi financirali pogodbe o trženju. Meni, da so zadevni lokalni organi te pogodbe o storitvah trženja podpisali v okviru svoje naloge v splošnem interesu, in sicer spodbujanja svojega lokalnega območja.

5.2 Pripombe družb Ryanair in AMS

- (178) Družba Ryanair izpodbija analizo Komisije v sklepu o začetku postopka. Meni, da bi morala Komisija pri izvajanju merila preudarnega vlagatelja uporabiti primerjalno metodo. Družba Ryanair je predložila tudi več finančnih študij, ki temeljijo na primerjalni metodi, da bi dokazala, da so bile pogodbe o letaliških storitvah, sklenjene med družbo Ryanair in letališčem La Rochelle, v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (179) Družba Ryanair kritizira tudi odločitev Komisije, da pogodbe z družbama Ryanair in AMS oceni skupaj. Poleg tega izpodbija trditev, da je bilo ukrepe, ki jih je izvedla zbornica, mogoče pripisati državi ali da so vključevali uporabo državnih sredstev.
- (180) Družba Ryanair je predložila tudi gospodarsko študijo, s katero je želela dokazati, da so bile pogodbe, ki jih je družba Ryanair sklenila z letališčem La Rochelle, pri uporabi metode predhodne analize dodatne donosnosti v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. V skladu s to študijo analiza ne bi smela biti omejena na dejansko trajanje pogodb, temveč bi morala upoštevati tudi njihovo teoretično trajanje, ob upoštevanju vseh možnosti za njihovo podaljšanje, kot so določene v samih pogodbah. Študija temelji na povprečnih spremembah podatkov o prometu družbe Ryanair na številnih drugih letališčih, na katerih opravlja lete.

⁽³⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francoska republika proti Komisiji (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- (181) Družba Ryanair tudi meni, da so cene družbe AMS v skladu s tržnimi cenami in da je odločitev javnega letališča, da kupi storitve družbe AMS, skladna z merilom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (182) Družba Ryanair je predložila tudi gospodarsko poročilo, s katerim je želela dokazati, da so pogodbe, sklenjene z družbama Ryanair in AMS, v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, če so analizirane skupaj (pristop, ki ga družba Ryanair izpodbija).
- (183) Nazadnje, družba Ryanair kritizira oceno Komisije v zvezi s pogodbami o storitvah trženja, sklenjenimi z družbo AMS, v skladu s katero je njihova edina vrednost potencialno povečanje števila potnikov, ki potujejo z družbo Ryanair v času veljavnosti pogodb, zaradi česar po prenehanju njihove veljavnosti nimajo končne vrednosti. Po navedbah družbe Ryanair pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja ustvarjajo dodatne prihodke, medtem ko so v veljavi, in končno vrednost po prenehanju njihove veljavnosti. Končna vrednost pogodb o storitvah trženja je povečanje prometa na letališču po prenehanju njihove veljavnosti zaradi njegovega povečanega ugleda.
- (184) Tudi družba AMS izpodbija analizo Komisije. Družba AMS meni, da pričakovane koristi njenih pogodb o storitvah trženja za letališča niso omejene le na povečanje števila potnikov, ki potujejo z družbo Ryanair. Po navedbah družbe AMS obiskovalci spletišča družbe Ryanair, na katere bi verjetno vplivalo njeno oglaševanje, niso izključno stranke družbe Ryanair in lahko potujejo z drugimi letalskimi prevozniki. Družba AMS tudi ugotavlja, da obstoj pogodbe o storitvah trženja med danim letališčem in družbo Ryanair ne vpliva na koeficient zasedenosti njenih zrakoplovov, ki letijo z zadevnega letališča.
- (185) Družba AMS tudi izpodbija odločitev Komisije, da pogodbe z družbama Ryanair in AMS oceni skupaj. Nazadnje, družba AMS pojasnjuje, da oglaševanje na spletišču družbe Ryanair letališču omogoča, da privabi več potnikov na dohodnih letih, ki bodo v primerjavi s potniki na odhodnih letih verjetneje porabili denar na letališču, in tako poveča svoje prihodke iz neletalskih dejavnosti.

5.3 Pripombe drugih zainteresiranih strani

- (186) Številni posamezniki in združenje Envol Vert so Komisijo obvestili, da podpirajo postopek, ki se je začel, in obsojajo subvencije, ki jih je prejela družba Ryanair. Nekateri posamezniki dvomijo tudi o dejanskem obsegu gospodarskih koristi, ki jih ustvarja letališče La Rochelle.
- (187) Vse druge zainteresirane strani poudarjajo prispevek letališča La Rochelle k razvoju turizma in gospodarstva na tem območju. Poudarjajo tudi, da bi bil učinek zaprtja letališča negativen, zlasti za gospodarsko dejavnost nekaterih zainteresiranih strani.
- (188) Zbornica Angoulême opozarja na odsotnost konkurence med letališčema Angoulême in La Rochelle.
- (189) Zbornica Poitou-Charentes je izrazila podporo resoluciji Evropskega parlamenta ⁽³⁵⁾ o prihodnosti regionalnih letališč in storitev zračnega prevoza v Evropski uniji, katere namen je priznati vlogo regionalnih letališč v razvoju lokalnega gospodarstva.
- (190) Regija Poitou-Charentes poudarja, da letališču ni izplačala nobenih neposrednih subvencij, ampak samo zbornici, da bi ta lahko uspešno opravljala svoje naloge.
- (191) Združenje UDOTSI meni, da je ključno ohraniti financiranje, ki letalskim prevoznikom, ki prejema ta sredstva, omogoča nadaljevanje in širitev dejavnosti na letališču La Rochelle. Ugotavlja, da bi zmanjšanje financiranja povzročilo upad turizma v departmaju Charente-Maritime, kar bi negativno vplivalo na lokalno gospodarstvo.
- (192) Aglomeracijska skupnost Communauté d'Agglomération de La Rochelle in departma Charente-Maritime navajata, da njun prispevek k tržnim kampanjam, ki so se izvajale na podlagi pogodb o trženju, sklenjenih z zbornico, spada v njuno pristojnost in je v skladu z njuno nalogo spodbujanja lokalnega območja. Aglomeracijska skupnost navaja, da je združil moči z zbornico v okviru splošne pogodbe o trženju, ki mu je omogočila znižanje tarif, ki jih je

⁽³⁵⁾ Resolucija Evropskega parlamenta z dne 10. maja 2012 o prihodnosti regionalnih letališč in storitev zračnega prevoza v EU (2011/2196(INI)).

zaračunavala družba AMS. Nazadnje, aglomeracijska skupnost tudi navaja, da nima neposrednega interesa za upravljanje letališča La Rochelle, zato meni, da njegova finančna udeležba ne bi smela biti vključena v poslovni načrt letališča.

6. OPAŽANJA IN PRIPOMBE FRANCIJE

6.1 Ukrepi v korist letališča

— Splošni interes letališča

- (193) Francija trdi, da so vse dejavnosti letališča (vključno s komercialnimi letalskimi dejavnostmi) storitve splošnega pomena, zlasti razvoj gospodarstva in turizma regije, tako da se noben znesek, dodeljen upravljavcem letališča, ne more šteti za državno pomoč.

— Investicijske podpore

- (194) Francija se ne strinja z mnenjem Komisije ⁽³⁶⁾ glede uporabe sodne prakse v zadevi Aéroports de Paris ⁽³⁷⁾ za ukrepe v podporo infrastrukturi, odobrene pred objavo smernic iz leta 2005. Meni, da bi bilo treba uporabiti smernice iz leta 1994 ⁽³⁸⁾, zlasti točko 12 smernic, v skladu s katero pomoč za infrastrukturo ni predmet nadzora državne pomoči, ki ga izvaja Komisija. Francija meni, da je bilo odstopanje od prejšnje sodne prakse v sodbi Aéroports de Paris, v skladu s katero so bile dejavnosti upravljanja in vodenja letališča opredeljene kot gospodarske dejavnosti, povezano z velikim evropskim vozliščem in se je nanašalo na pravno vprašanje, ki ni povezano s financiranjem letališča, zato ga ni bilo mogoče šteti za neposredno zavezujoče za države članice v zvezi s financiranjem letališke infrastrukture, pri čemer je bilo v edinem takrat veljavnem besedilu, tj. smernicah iz leta 1994, jasno navedeno, da projekti na področju letališke infrastrukture pomenijo ukrepe splošne gospodarske politike, ki ne spadajo na področje uporabe nadzora državne pomoči. Poleg tega Francija meni, da je bila praksa Komisije v skladu s smernicami iz leta 1994 ⁽³⁹⁾. Glede na to okolje pravne negotovosti Francija meni, da je ravnala v skladu z edinim takrat veljavnim dokumentom, tj. smernicami iz leta 1994.
- (195) Poleg tega Francija meni, da nobeden od spornih ukrepov pomoči za naložbe ne more vplivati na konkurenco in da bi jih bilo zato treba izključiti iz obsega preiskave Komisije.
- (196) Po navedbah Francije so naložbe v skladu z načelom preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Francija navaja, da so različni naložbeni ukrepi upravičeni zaradi kroničnih težav letališča z nezadostnimi zmogljivostmi za oskrbo. Po navedbah Francije se je zbornica odločila, da bo te omejitve odpravila z naložbami v povečanje zmogljivosti letališča za oskrbo. Francija trdi, da so bile različne odločitve o naložbah sistematično sprejete na podlagi rezultatov študij o napovedih in poslovnih načrtov, ki so bili predhodno pripravljene v letih 2000, 2002 in 2008. Na podlagi teh študij Francija meni, da je zbornica ravnala na podlagi razumnih domnev, ko se je z odločbo z dne 21. februarja 2003 odločila, da bo zaprosila za financiranje pri različnih zgoraj navedenih javnih organih.
- (197) Francija meni, da so bile njene naložbe omejene in da je bil pristop letališča s finančnega vidika pri naložbah vedno zelo odmerjen, saj se je za izvedbo dela, ki je postalo ključno, odločilo šele, ko je bilo že zelo obremenjeno.

⁽³⁶⁾ Sklep o začetku postopka, uvodni izjavi 162 in 163.

⁽³⁷⁾ Sodba z dne 12. decembra 2000 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

⁽³⁸⁾ Uporaba členov 92 in 93 Pogodbe ES ter člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

⁽³⁹⁾ Odločba Komisije z dne 30. marca 1999, Italija, letališče na otoku Elba, državna pomoč NN 638/1998 (UL C 67, 17.3.2004, str. 9); Odločba Komisije z dne 14. junija 1999, Združeno kraljestvo – Letališče Manchester, državna pomoč NN 109/98 (UL C 65, 13.3.2004, str. 5), uvodna izjava 6.

- (198) Francija podredno meni, da če bi Komisija menila, da ukrepi v preiskavi pomenijo državno pomoč, bi jih morala šteti za združljive z notranjim trgov, saj so bili odobreni za opravljanje nalog splošnega gospodarskega interesa, ki izpolnjujejo pogoje iz člena 106(2) PDEU. Francoski organi menijo, da bi bilo mogoče letališče La Rochelle kot celoto šteti za storitev splošnega gospodarskega pomena, saj so njegove ključne naloge zagotavljanje dostopnosti območja, na katerem opravlja storitve, omogočanje gospodarskega in socialnega razvoja ter spodbujanje turizma.
- (199) Francija še bolj podredno trdi, da je infrastrukturna pomoč združljiva z notranjim trgov na podlagi smernic iz leta 2005.

— *Financiranje dejavnosti*

- (200) Prvič, Francija meni, da je za storitvi gasilske službe na letališčih in preprečevanja nevarnosti trkov s prostoživečimi živalmi pristojen javni organ in da sta bistveni za varnost na letališčih, zato bi ju bilo treba izključiti iz obsega preiskave Komisije v zvezi z letališčem La Rochelle.
- (201) Francija tudi navaja, da financiranje, dodeljeno letališču La Rochelle, ne more vplivati na konkurenco v smislu člena 107(1) PDEU, zato ocenjeni ukrepi ne pomenijo državne pomoči.
- (202) Francija podredno meni, da če bi Komisija menila, da ukrepi v preiskavi pomenijo državno pomoč, bi jih morala šteti za združljive z notranjim trgov glede na smernice iz leta 2014.

6.2 Ukrepi v korist letalskih prevoznikov

— *Popusti na pristojbine za družbe Jet2, Flybe in Aer Arann*

- (203) Francija ugotavlja, da je bila shema popustov, ki se je uporabljala za družbe Jet2, Flybe in Aer Arann, degresivna, časovno omejena in se je uporabljala za vse letalske prevoznike, ki so izpolnjevali pogoje iz sklepa zbornice o pristojbinah z dne 27. marca 2008, s katerim je bila vzpostavljena shema.
- (204) Po navedbah Francije ta vrsta popusta, ki je dostopen vsem in dodeljen za omejeno obdobje, ne pomeni pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, saj ukrep ni selektiven in ne vpliva na konkurenco.

— *Ukrepi za podporo trženju*

- (205) Francija navaja, da morajo rastoča regionalna letališča s tržnimi kampanjami promovirati svoje storitve in regijo, da bi povečala število potnikov.
- (206) Poleg tega Francija navaja, da v skladu s prakso Komisije ni mogoče ugotoviti obstoja državne pomoči, če se storitev plača po tržni ceni.
- (207) Francija poudarja, da je ocenjevanje tržne cene storitev trženja zapleteno, pri čemer je treba upoštevati natančno naravo opravljene storitve, ureditev nadzora, njen vpliv na promet in ustvarjene koristi. Francoski organi želijo, da se te prakse celovito ocenijo, da nekatera letališča ne bi bila v slabšem položaju v primerjavi z drugimi.
- (208) Francoski organi se strinjajo z mnenjem Komisije iz uvodnih izjav 205 in 214 sklepa o začetku postopka glede potrebe po skupni oceni pogodb o letalskih storitvah in pogodb o storitvah trženja ter po skupnem pristopu do različnih javnih organov in zbornice v zvezi s financiranjem pogodb o storitvah trženja.
- (209) Francija meni, da ne more dokazati, da so pogodbe o trženju, sklenjene z družbo Ryanair/AMS, v skladu z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, saj to načelo izključuje vse vidike regionalnega razvoja, medtem ko je odločitev različnih lokalnih in regionalnih oblasti, da sodelujejo pri financiranju teh pogodb, temeljila na vidikih regionalnega razvoja. Poleg tega Francija meni, da merilo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ni primerno za letališča z manj kot milijonom potnikov na leto, ki morajo poleg lastne donosnosti upoštevati tudi druge vidike.

- (210) Francija poudarja pozitiven vpliv dejavnosti letališča na regionalni razvoj in zato meni, da je naravno, da lokalne in regionalne oblasti, ki si prizadevajo za razvoj gospodarstva in turizma na svojem ozemlju, uporabljajo storitve, ki jim omogočajo promocijo in privabljanje obiskovalcev.
- (211) Francija je seznanjena z gospodarskimi koristmi, ki jih je ustvarilo letališče. Leta 2010 so na primer potniki, ki so za lete na letališče La Rochelle uporabljali nizkocenovne letalske prevoznike, porabili približno 30 milijonov EUR.
- (212) Kar zadeva zbornico, francoski organi navajajo naslednje razloge za uporabo storitev trženja: „glede premislekov, na podlagi katerih je zbornica sklenila pogodbe v preiskavi, je možnost objave oglasov o letališču La Rochelle in njegovi regiji ter vseh namembnih krajih, do katerih letališče zagotavlja povezave, na spletišču s toliko obiskovalci, kot jih ima družba Ryanair, priložnost, da se privabijo dodatne stranke, ki jo je zbornica, ki želi povečati promet letališča in s tem prihodke, seveda izkoristila“. Francija dodaja, da je „z vidika letališča La Rochelle njegova strategija podpore za trženje obrodila sadove, saj je v tem obdobju zagotovila močno povečanje števila potnikov, kar je omogočilo stalno zviševanje letaliških pristojbin in prihodkov iz neletalskih dejavnosti [...]“.
- (213) Kar zadeva zneske, plačane družbi Jet2 za storitve trženja, francoski organi navajajo enako utemeljitev, kot je navedena zgoraj v zvezi z družbo Ryanair/AMS.
- (214) Francija tudi poudarja, da družba easyJet v nasprotju z informacijami iz poročila sodišča iz leta 2008 in uvodne izjave 39 sklepa Komisije o začetku postopka ni prejela nobenega financiranja za storitve trženja ali oglaševanja.

7. OCENA UKREPOV

7.1 Ukrepi v korist letališča

- (215) V tem delu bo Komisija ocenila različne ukrepe finančne podpore, dodeljene letališču, kot so opisani v oddelku 3.1.

7.1.1 Obstoje pomoči v smislu člena 107(1) PDEU

- (216) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s Pogodbo, če vpliva na trgovino med državami članicami.
- (217) Da bi se ukrep opredelil kot državna pomoč, morajo torej biti izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
- upravičenec mora biti podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, kar predpostavlja, da opravlja gospodarsko dejavnost,
 - zadevni ukrep mora biti dodeljen iz državnih sredstev in ga je mogoče pripisati državi,
 - ukrep mora upravičencu ali upravičencem dodeliti selektivno prednost,
 - zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in lahko vpliva na trgovino med državami članicami.

7.1.1.1 Pojma podjetja in gospodarske dejavnosti

(a) Splošni okvir

- (218) Kot je Komisija poudarila v smernicah iz leta 2014 ⁽⁴⁰⁾, je treba od datuma sodbe v zadevi Aéroports de Paris (12. december 2000) ⁽⁴¹⁾ upravljanje in gradnjo letališke infrastrukture obravnavati kot nalogo, ki se uvršča na področje nadzora državnih pomoči. Nasprotno so lahko javni organi zaradi negotovosti, ki je obstajala pred tem datumom, takrat upravičeno menili, da financiranje letališke infrastrukture ni pomenilo državne pomoči in da zato takih ukrepov ni bilo treba priglasiti Komisiji. Iz tega sledi, da Komisija finančnih ukrepov, odobrenih pred 12. decembrom 2000, zdaj ne more izpodbijati na podlagi pravil o državni pomoči.

⁽⁴⁰⁾ Točki 28 in 29 smernic iz leta 2014.

⁽⁴¹⁾ Sodba z dne 12. decembra 2000 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

- (219) V obravnavanem primeru so bile investicijske podpore dodeljene po 12. decembru 2000, prav tako tudi morebitna pomoč za tekoče poslovanje, katere proučitev se nanaša na obdobje od 1. januarja 2001. Francoski organi se torej pri opredelitvi dejavnosti letališča La Rochelle kot negospodarske dejavnosti ne morejo sklicevati na pravno negotovost, saj so bili zadevni ukrepi sprejeti po 12. decembru 2000.
- (220) Vendar, kot je poudarjeno tudi v smernicah iz leta 2014, vse dejavnosti letališča niso nujno gospodarske narave ⁽⁴²⁾. Dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske narave in na splošno ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči.
- (221) Investicijske podpore, izplačane v letih 2001 in 2005 (glej preglednico 8), so se uporabile zlasti za financiranje naložb, povezanih z dvorano za odhode in prihode, vzletno-pristajalno stezo, vozno stezo in postajališči za zrakoplove. To infrastrukturo in opremo komercialno upravlja zbornica, ki je upravljavec letališča in ki uporabnikom zaračunava stroške teh sredstev. Te naložbe so torej neločljivo povezane s poslovno dejavnostjo letališča. Investicijske podpore, dodeljene med letoma 2001 in 2005, so torej koristile gospodarskim dejavnostim.
- (222) Kar zadeva pojma podjetje in gospodarska dejavnost sta bila financiranje te letališke infrastrukture in morebitna pomoč za tekoče poslovanje namenjena predvsem financiranju gospodarske dejavnosti komercialnega upravljanja letališča, ki jo izvaja zbornica, in zato spadata na področje uporabe pravil o državni pomoči.
- (b) Poseben primer subvencij za naloge, ki spadajo v pristojnost javnih organov
- (223) Kot je prikazano v preglednici 4, formalni postopek preiskave zajema subvencije (zlasti iz sklada FIATA), s katerimi so se financirale različne naložbe, povezane z varnostjo, in sicer objekti in naprave za pregledovanje oddane prtljage, nadzor dostopa do območja omejenega gibanja ter varnostni pregledi oseb in ročne prtljage. Naložbe so bile namenjene tudi povečanju varnosti, saj so bila kupljena vozila za gasilsko in varnostno službo letališča. Te različne subvencije so bile dodeljene v okviru splošnega sistema za financiranje nalog na področju javne politike na francoskih letališčih, opisanega v uvodni izjavi 32 in naslednjih.
- (224) Kot je Komisija poudarila v smernicah iz leta 2014, je Sodišče razsodilo, da dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske narave in na splošno ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči ⁽⁴³⁾. V skladu s smernicami iz leta 2014 se dejavnosti, kot so kontrola zračnega prometa, policija, carina, gasilska služba na letališčih, dejavnosti, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja in naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje navedenih dejavnosti, se na splošno štejejo za negospodarske ⁽⁴⁴⁾.
- (225) V smernicah iz leta 2014 je navedeno tudi, da bi javno financiranje takih negospodarskih dejavnosti, da se ne bi opredelilo kot državna pomoč, moralo biti strogo omejeno na zagotavljanje nadomestila stroškov, ki nastanejo v okviru teh dejavnosti, in ne bi smelo povzročiti neupravičene diskriminacije med letališči. V smernicah je v zvezi s tem drugim pogojem pojasnjeno, da kadar je v skladu z danim pravnim redom običajno, da morajo civilna letališča kriti določene stroške, ki nastanejo pri njihovem obratovanju, druga civilna letališča pa ne, se lahko slednjim dodeli prednost, ne glede na to, ali so zadevni stroški povezani z dejavnostjo, ki se na splošno šteje za negospodarsko ⁽⁴⁵⁾.

— *Negospodarska narava financiranih dejavnosti*

⁽⁴²⁾ Točki 34 in 35 smernic iz leta 2014.

⁽⁴³⁾ Sodba Sodišča v zadevi C-118/85, Komisija proti Italiji, ECLI:EU:C:1987:283, točki 7 in 8, in sodba Sodišča z dne 4. maja 1988 v zadevi Bodson proti Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, točka 18.

⁽⁴⁴⁾ Točka 35 smernic iz leta 2014.

⁽⁴⁵⁾ Točki 36 in 37 smernic iz leta 2014.

- (226) Dejavnosti, ki se financirajo iz splošnega sistema financiranja nalog na področju javne politike na francoskih letališčih, kot je opisan v uvodni izjavi 32 in naslednjih, se nanašajo na varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja ⁽⁴⁶⁾, policijske naloge ⁽⁴⁷⁾, reševalno in gasilsko službo na letališčih ⁽⁴⁸⁾, varnost zračnega prometa ⁽⁴⁹⁾ ter varstvo naravnega in človeškega okolja ⁽⁵⁰⁾. Te dejavnosti je mogoče upravičeno šteti za dejavnosti, ki spadajo v pristojnost države pri izvajanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa. Francija lahko torej te naloge upravičeno šteje za naloge, „ki spadajo v pristojnost javne politike“, z drugimi besedami kot negospodarske naloge v skladu s pravili o državni pomoči. Zato lahko zagotovi javno financiranje za nadomestilo stroškov upravljavcev letališč pri izvajanju teh nalog, če so jim te naloge dodeljene z nacionalno zakonodajo in če to financiranje ne povzroči prekomernega nadomestila ali diskriminacije med letališči.

— *Strogo omejeno nadomestilo in nediskriminatorno financiranje*

- (227) Iz opisa v uvodni izjavi 32 in naslednjih je razvidno, da sistem, ki ga določa francosko pravo, temelji na strogih mehanizmi predhodnega in naknadnega nadzora stroškov, ki zagotavljajo, da upravljavci letališč prek letališke pristojbine in dodatnega instrumenta financiranja prejmejo le zneske, ki so nujno potrebni za kritje stroškov.
- (228) Poleg tega je pogoj nediskriminacije izpolnjen, ker se ta sistem uporablja za vsa francoska civilna letališča tako glede vrste nalog, ki so upravičene do nadomestila, kot glede mehanizmov financiranja. Čeprav francoska zakonodaja izvajanje nalog na področju javne politike dodeljuje upravljavcem letališč, pa odgovornost za financiranje teh nalog nalaga državi in ne upravljavcem letališč. Zato nadomestilo iz javnih sredstev za stroške izvajanja teh nalog ne zmanjšuje stroškov, ki bi jih običajno morali kriti upravljavci letališč v skladu s francoskim pravnim sistemom.
- (229) Ta nacionalni sistem se za letališče La Rochelle uporablja od začetka obdobja preiskave. Zato financiranje, prejeto v okviru tega sistema, ne pomeni državne pomoči v korist letališča.

7.1.1.2 Državna sredstva in pripisljivost državi

- (230) Upravljavcu letališča La Rochelle so subvencije dodelili naslednje lokalne oblasti in javni organi: francoska država, regija Poitou-Charentes, departma Charente-Maritime, aglomeracijska skupnost Communauté d'agglomération de La Rochelle in splošna služba zbornice La Rochelle.

(a) Splošna služba zbornice la Rochelle

- (231) Da bi Komisija ugotovila, ali sredstva gospodarskih zbornic pomenijo državna sredstva in ali je njihovo uporabo mogoče pripisati državi, najprej ugotavlja, da člen L 710–1 trgovskega zakonika gospodarsko zbornico opredeljuje kot „posredniški državni organ“. Natančneje, gospodarske zbornice so javni organi v skladu s francosko zakonodajo. Člen L 710–1 veljavnega trgovskega zakonika določa: „francoska zbornica, regionalne gospodarske zbornice, lokalne gospodarske zbornice in medzborniške skupine so javni organi, ki jih nadzoruje država in jih upravljajo izvoljeni vodstveni delavci“.
- (232) Člen L 710–1 trgovskega zakonika določa tudi naloge gospodarskih zbornic: „Mreža [gospodarskih zbornic] in vsaka ustanova ali resorna zbornica v njej prispevata h gospodarskemu razvoju, privlačnosti in prostorskemu načrtovanju ozemlja ter k podpori podjetij in njihovih združenj tako, da v skladu s pogoji, določenimi z odlokom, izpolnjujeta vse naloge javne službe in naloge splošnega pomena, ki so potrebne za izpolnitev teh nalog.“

⁽⁴⁶⁾ Ta kategorija vključuje varnostni pregled oddane prtljage, potnikov in ročne prtljage ter nadzor dostopa do območja omejenega gibanja.

⁽⁴⁷⁾ Ta kategorija vključuje samodejni mejni nadzor z biometrično identifikacijo.

⁽⁴⁸⁾ Kot je navedeno zgoraj, so te tri kategorije v smernicah iz leta 2014 izrecno navedene kot primeri negospodarskih dejavnosti.

⁽⁴⁹⁾ Ta kategorija vključuje preprečevanje trkov s prostoživečimi živalmi.

⁽⁵⁰⁾ Ta kategorija vključuje ukrepe okoljske zaščite.

V ta namen lahko vsaka ustanova ali resorna zbornica v okviru mreže v skladu z vsemi veljavnimi sektorskimi načrti izvaja:

1. naloge splošnega interesa, ki so ji dodeljene z zakoni in drugimi predpisi;
2. naloge podpore, mentorstva, povezovanja in svetovanja tistim, ki ustanavljajo ali prevzemajo podjetja, in podjetjem na splošno v skladu z veljavnimi zakoni in predpisi o konkurenčnem pravu;
3. naloge podpore in svetovanja za spodbujanje mednarodnega razvoja podjetij in izvoza njihove proizvodnje v partnerstvu z agencijo iz člena 50 zakona št. 2003–721 z dne 1. avgusta 2003;
4. nalogo spodbujanja začetnega ali stalnega poklicnega usposabljanja, zlasti prek javnih in zasebnih izobraževalnih ustanov, ki jih ustanovi, upravlja ali financira;
5. nalogo vzpostavitve in upravljanja zmogljivosti, zlasti pristaniških in letaliških;
6. pridobitne naloge, ki jih nanjo prenese javni subjekt ali ki se lahko izkažejo za potrebne za izpolnjevanje njenih drugih nalog;
7. vse naloge strokovnega ocenjevanja, posvetovanja ali raziskovalne naloge, ki jih javni organi zahtevajo v zvezi z vprašanji, povezanimi z industrijo, trgovino, storitvami, gospodarskim razvojem, poklicnim usposabljanjem ali prostorskim načrtovanjem, brez poseganja v delo, ki ga lahko začnejo.“

(233) Seznam nalog gospodarskih zbornic, ki je naveden v členu L.710–1 trgovskega zakonika in naveden zgoraj, torej kaže, da je njihov namen in glavni cilj izvajanje nalog splošnega pomena, ki so jim dodeljene z zakonom, tj. predvsem zastopanje interesov industrije, trgovine in storitev pred javnimi organi, podpora lokalnim podjetjem ter razvoj privlačnosti in prostorskega načrtovanja njihovih regij. Industrijske in trgovinske dejavnosti gospodarskih zbornic so pomožne dejavnosti k njihovim nalogam splošnega pomena in so namenjene temu, da jim pomagajo pri opravljanju teh nalog.

(234) Ta zakonodaja se je od priprave leta 2005 razvila v sedanjo različico, vendar so njena temeljna načela ostala nespremenjena. Prav tako so pravila, ki so veljala pred sprejetjem člena L 710–1 trgovskega zakonika, temeljila na istih načelih. Gospodarske zbornice, kot je zbornica, so tako v obdobju preiskave ostale javni organi, ustanovljeni z zakonom, ki jih upravljajo izvoljeni vodstveni delavci in jih nadzoruje država. Poleg tega so jim bile kot posredniškemu državnemu organu še naprej dodeljene naloge splošnega pomena, ki vključujejo zastopanje interesov industrije, trgovine in storitev pred nacionalnimi in tujimi javnimi organi, prispevanje k privlačnosti in prostorskemu načrtovanju regij ter podpiranje podjetij.

(235) Komisija prav tako poudarja, da so gospodarske zbornice v skladu s členom R 712–2 in naslednjimi trgovskega zakonika pod nadzorom predstavnikov države. V tej funkciji ima organ, ki izvaja nadzor, dostop do vseh generalnih skupščin zbornice in lahko doda točke na dnevni red. Nadzorni organ mora biti obveščen tudi o nekaterih pomembnih odločitvah, določenih v predpisih (na primer v zvezi s proračunom, najemanjem posojil, odobritvijo jamstev tretjim stranem, prenosu, pridobitvami ali povečanju finančnih deležev v civilnih ali gospodarskih družbah itd.). Zlasti odločitve glede prvotnega, spremenjenega ali izvedenega proračuna so zavezujoče, če jih je, čeprav tiho, odobril organ, ki izvaja nadzor.

(236) Poleg tega splošni proračun gospodarskih zbornic vključuje davčne prihodke od družb, ki so vpisane v trgovski register in register družb. Sredstva gospodarskih zbornic so torej zlasti davčni prihodki (davek za kritje stroškov gospodarskih zbornic, določen s členom 1600 splošnega davčnega zakonika), subvencije ali komercialni viri, ki izhajajo iz dejavnosti usposabljanja in upravljanja prometne infrastrukture. Zato se gospodarskim zbornicam pri financiranju stroškov ni treba zanašati izključno na prihodke iz komercialnih dejavnosti. To potrjuje ugotovitev, da so industrijske in trgovinske dejavnosti gospodarskih zbornic pomožne dejavnosti k njihovim nalogam splošnega pomena in so namenjene temu, da jim pomagajo pri opravljanju teh nalog.

- (237) Glede na vse navedeno je treba gospodarske zbornice, kot je zbornica, šteti za javne organe, vse njihove odločitve, tako kot odločitve nacionalne vlade ali lokalnih in regionalnih organov, pa je treba šteti za „pripisljive državi“ v smislu sodne prakse na področju državnih pomoči ⁽⁵¹⁾, pri čemer njihova sredstva pomenijo državna sredstva. Splošno sodišče je ta pristop potrdilo tudi v več sodbah v zvezi s pomočjo, ki so jo letalskim prevoznikom dodelile zbornice krajev Nîmes, Angoulême in Pau ⁽⁵²⁾.

(b) Lokalni organi

- (238) Sredstva lokalnih organov, ki so dodelili subvencije letališču, in sicer regija Poitou-Charentes, departma Charente-Maritime in aglomeracijska skupnost Communauté d'agglomération de La Rochelle, so državna sredstva v smislu člena 107(1) PDEU ⁽⁵³⁾. Poleg tega ravnanje teh organov enako kot ukrepi, ki jih sprejme osrednji organ, spada na področje uporabe navedenega člena, če so izpolnjeni pogoji iz zadevne določbe ⁽⁵⁴⁾. Zato je treba šteti, da je odločbe lokalnih organov, ki so predmet preiskave v tej zadevi, mogoče pripisati državi (v širšem pomenu) v smislu sodne prakse na področju državnih pomoči.
- (239) Plačila za upravljanje in uporabo letališča Rochefort je izvedel skupni organ letališča (Syndicat Mixte de l'Aéroport), ki so ga sestavljali različni lokalni organi ⁽⁵⁵⁾, zato tudi pomenijo državna sredstva, katerih dodelitev je mogoče pripisati državi.

(c) Država

- (240) Subvencije za kritje nalog „na področju javne politike“ je financiral sklad FIATA, tj. sklad, ki ga upravlja država, ali so se financirale neposredno iz državnega proračuna, zato pomenijo državna sredstva, uporabo katerih je mogoče pripisati državi.
- (241) Razvoj infrastrukture delno financira ESRR. To financiranje se šteje za državna sredstva, ker se dodeli pod nadzorom zadevne države članice ⁽⁵⁶⁾. Prav tako jo je mogoče pripisati državi, če so jo sprejeli francoski organi.
- (242) Zato je vse ukrepe v korist letališča La Rochelle, ki so zajeti v tej preiskavi, mogoče pripisati državi in se financirajo z državnimi sredstvi

7.1.1.3 Selektivna prednost

- (243) Za presojo, ali državni ukrep daje prednost podjetju na podlagi člena 107(1) PDEU, je treba ugotoviti, ali ima zadevno podjetje gospodarsko prednost, ki mu omogoča, da se izogne kritju stroškov, ki bi jih običajno morale kriti iz lastnih finančnih sredstev, ali pa ima prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi prejelo ⁽⁵⁷⁾. Ugotoviti je

⁽⁵¹⁾ Na primer sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 1996 v zadevi Compagnie nationale Air France proti Komisiji, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, točke 58–61, sodba Splošnega sodišča z dne 12. maja 2011 v zadevi Région Nord-Pas-de-Calais in Communauté d'agglomération du Douaisis proti Komisiji, T-267/08 in T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, točka 108.

⁽⁵²⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 13. decembra 2018, Ryanair DAC proti Komisiji, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, točke 85 do 89; sodba Splošnega sodišča z dne 13. decembra 2018, Ryanair DAC proti Komisiji, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, točka 89; sodba Splošnega sodišča z dne 13. decembra 2018, Ryanair DAC proti Komisiji, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, točke 97 do 106.

⁽⁵³⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 12. maja 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 in T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, točka 108.

⁽⁵⁴⁾ Sodba Sodišča prve stopnje z dne 6. marca 2002 v zadevi Diputación Foral de Álava in drugi proti Komisiji, T-127/99, T-129/99 in T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, točka 142.

⁽⁵⁵⁾ Do leta 2007 so skupni organ sestavljali generalni svet departmaja Charente-Maritime, aglomeracijska skupnost Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais in medobčinski organi Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente in bassin de Marennes.

⁽⁵⁶⁾ Glede opredelitve sredstev ESRR kot državnih pomoči glej Sklep Komisije z dne 22. novembra 2006, Projekt za širokopasovni dostop „Digital Region“ v južnem Yorkshiru, državna pomoč N 157/2006 (UL C 80, 13.4.2007, str. 1), uvodna izjava 29, in Odločbo Komisije z dne 15. junija 2006, Razvoj infrastrukture na polotoku Krievu Sala za preselitev pristaniških dejavnosti iz mestnega središča, državna pomoč N 44/2010 (UL C 215, 21.7.2011, str. 21), uvodni izjavi 69 in 70.

⁽⁵⁷⁾ Sodba z dne 14. februarja 1990 v zadevi Francija proti Komisiji, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, točka 41.

treba tudi, ali je zadevni ukrep mogoče šteti za nadomestilo za javne storitve, ki izpolnjuje pogoje iz sodbe v zadevi Altmark ⁽⁵⁸⁾.

(a) Pojem storitve splošnega gospodarskega pomena in uporaba sodbe v zadevi Altmark

(244) Najprej je treba preveriti, ali je mogoče različne ukrepe, ki jih je treba oceniti, šteti za nadomestilo za javne storitve, dodeljeno za zagotavljanje resnične storitve splošnega gospodarskega pomena.

(245) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Sodišče v sodbi v zadevi Altmark razsodilo, da nadomestilo za opravljanje javne storitve ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, če so izpolnjena štiri kumulativna merila. Prvič, podjetje, ki prejme nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te obveznosti pa morajo biti jasno opredeljene. Drugič, merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, je treba določiti vnaprej ter objektivno in pregledno. Tretjič, nadomestilo ne sme presegati zneska, ki je potreben za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, pri čemer je treba upoštevati s tem povezane prejeme in razumen dobiček. In še četrtič, če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, je treba raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih imelo povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s potrebnimi sredstvi.

(246) Za uporabo teh pogojev je treba najprej proučiti vprašanje obstoja resnične storitve splošnega gospodarskega pomena.

(247) V obravnavanem primeru Francija meni, da bi bilo treba upravljanje letališča kot celote obravnavati kot storitev splošnega gospodarskega pomena. Francija je svojo trditev v zvezi z obstojem resnične storitve splošnega gospodarskega pomena za letališče La Rochelle kot celoto utemeljila predvsem s prispevkom letališča k lokalnemu gospodarskemu razvoju. Poleg tega meni, da se naloga razvoja zračnega prometa, ki jo je zbornica dodelila letališki službi zbornice, „lahko obravnava kot obveznost javne službe v smislu sodne prakse v zadevi Altmark“. Po navedbah Francije se ta naloga nanaša na „gospodarski in turistični razvoj območja“, za katera sta po njenem mnenju potrebna „(i) povečanje pretoka potnikov, s katerim se ustvarjajo prihodki in delovna mesta za regionalno gospodarstvo, [...] ter (ii) razvoj območja dejavnosti v bližini letališča“. Francija se v zvezi s tem območjem dejavnosti sklicuje na več podjetij, ki imajo tam sedež, in navaja, da ima zbornica v skladu s členom L.170–1 trgovinskega zakonika „nalogo, da vzpostavi in upravlja zmogljivosti, zlasti pristaniške in letališke“ ⁽⁵⁹⁾.

(248) Komisija se s tem stališčem ne strinja. Za oceno obsega, v katerem je upravljanje letališča storitev splošnega gospodarskega pomena, je treba analizirati potrebo v splošnem interesu, ki jo ta dejavnost izpolnjuje.

(249) V točki 69 smernic iz leta 2014 je navedeno, da „bi morala dejavnost, da bi veljala za [storitev splošnega gospodarskega pomena], imeti posebne značilnosti, ki jih navadne gospodarske dejavnosti nimajo“. V skladu s sodno prakso Sodišča je storitev splošnega gospodarskega pomena storitev, ki ima posebne značilnosti v primerjavi z drugimi gospodarskimi dejavnostmi ⁽⁶⁰⁾, podjetja, pooblaščenca za opravljanje nalog storitve splošnega gospodarskega pomena, pa so podjetja, ki jim je zaupana „posebna naloga“ ⁽⁶¹⁾. Pooblastitev podjetja za izvajanje „posebne naloge javne službe“ na splošno pomeni zagotavljanje storitev, ki jih podjetje, če bi upoštevalo le lasten poslovni interes, ne bi opravljalo ali jih ne bi opravljalo v istem obsegu ali pod istimi pogoji ⁽⁶²⁾.

⁽⁵⁸⁾ Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003 v zadevi Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁵⁹⁾ Pripombe Francije k sklepu o začetku postopka.

⁽⁶⁰⁾ Glej sodbo Sodišča z dne 10. decembra 1991 v zadevi Merci Convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, točka 27; sodbo z dne 17. julija 1997, GT-Link A/S, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, točka 53, in sodbo z dne 18. junija 1998, Corsica Ferries France SA, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, točka 45.

⁽⁶¹⁾ Glej zlasti sodbo z dne 27. marca 1974, BRT proti SABAM, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

⁽⁶²⁾ Glej Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4), točki 46 in 47.

- (250) V točki 69 smernic iz leta 2014 je navedeno tudi, da „cilj splošnega pomena, ki ga želijo doseči javni organi, ne more biti zgolj razvoj nekaterih gospodarskih dejavnosti ali gospodarskih območij, kakor je določeno v členu 107(3)(c) Pogodbe“⁽⁶³⁾. Ni sporno, da ima lahko letališče, s tem ko izboljša dostopnost regije, zlasti če odpravi njeno izoliranost, pozitivne učinke na lokalni gospodarski razvoj. Vendar preprosto dejstvo, da prisotnost in dejavnost letališča ustvarjata neposredna in posredna delovna mesta in spodbujata dejavnost lokalnih podjetij, zlasti v turističnem sektorju, ni mogoče obravnavati kot upoštevno merilo za ugotovitev obstoja resnične storitve splošnega gospodarskega pomena.
- (251) Zato prispevek letališča La Rochelle k lokalnemu gospodarskemu razvoju, ki je glavni dejavnik, ki ga je Francija poudarila v podporo svoji teoriji v zvezi z obstojem resnične storitve splošnega gospodarskega pomena, sam po sebi ni upošteven dejavnik, če se obravnava ločeno od prispevka tega letališča k dostopnosti regije.
- (252) Poleg tega točka 72 smernic določa: „V zvezi z letališči Komisija meni, da se lahko splošno upravljanje letališča v upravičenih primerih obravnava kot [storitev splošnega gospodarskega pomena]. [...] po mnenju Komisije [je] to mogoče le, če bi bil del območja, ki ima morebitno korist od letališča, brez tega letališča izoliran od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to poseglo v njegov družbeni in gospodarski razvoj. Taka ocena bi morala ustrezno upoštevati druge načine prevoza in zlasti železniških storitev za visoke hitrosti ali pomorskih povezav s trajekti“⁽⁶⁴⁾.
- (253) Kar zadeva prispevek letališča La Rochelle k dostopnosti regije, je treba opozoriti, da La Rochelle ter na primer Pariz in Bordeaux povezujejo pogoste železniške storitve, pri čemer je čas potovanja približno 3 ure oziroma 2 uri in pol. Kar zadeva cestno omrežje, je La Rochelle blizu avtocestam A837, A10 in A83, ki ga neposredno povezujejo z več večjimi francoskimi mesti, zlasti z Bordeauxom in Nantesom. Na podlagi teh informacij ni mogoče trdit, da bi bil del območja, ki bi ga letališče La Rochelle morda uporabljalo, brez tega letališča ločen od preostale Unije v obsegu, ki bi škodil njegovemu družbenemu in gospodarskemu razvoju.
- (254) Nazadnje, pripombe Francije ne obravnavajo ugotovitve iz sklepa o začetku postopka, ki izraža pomisleke o trditvi Francije, da za letališče La Rochelle kot celoto obstaja resnična storitev splošnega gospodarskega pomena. Komisija je navedla, da upravljanje letališča La Rochelle „vključuje tudi dejavnosti, ki niso neposredno povezane z glavnimi dejavnostmi letališča, kot so gradnja, financiranje, uporaba in najem zemljišč in zgradb, tako za pisarne in skladišča kot za hotele in industrijska podjetja na letališču ter trgovine, restavracije in parkirišča. Nazadnje, čeprav francoski organi menijo, da vse zadevne letališke dejavnosti pomenijo obveznosti javne službe, niso zagotovljeni ločeni računi za prihodke iz komercialnih dejavnosti.“ Francija s tem, ko je dejavnosti, ki niso neposredno povezane z glavnimi letališkimi dejavnostmi, štela za del obveznosti javne službe, ni upoštevala dejstva, da te dejavnosti nimajo posebnih značilnosti v primerjavi z drugimi gospodarskimi dejavnostmi ter da gospodarski subjekti opravljajo enake storitve v enakem obsegu ali pod enakimi pogoji zunaj letališča in na njem. Zato je Francija s tem, ko je menila, da vse dejavnosti letališča pomenijo obveznosti javne službe, naredila očitno napako pri presoji glede opredelitve storitve splošnega gospodarskega pomena.
- (255) Komisija ugotavlja tudi, da računovodske evidence, predložene za letališče, zlasti finančni načrt za obdobje 2001–2014, ne razlikujejo med glavnimi dejavnostmi letališča in drugimi dejavnostmi. Nasprotno, zdi se, da so bili primanjkljaji iz poslovanja, zabeleženi za obdobje v preiskavi, naknadno izravnani z denarnimi predplačili, ki jih je zagotovila splošna služba zbornice in jih zajema ta sklep. Namen je bil uravnotežiti računovodske izkaze brez razlikovanja med glavnimi dejavnostmi letališča.
- (256) Zato Komisija ob upoštevanju vsega navedenega in trditev, ki jih je predložila Francija, meni, da je Francija s trditvijo, da je upravljanje letališča La Rochelle kot celote storitev splošnega gospodarskega pomena, naredila očitno napako pri presoji. Natančneje, dejavnosti upravljavca letališča La Rochelle, ki zajema opravljanje komercialnih letov za prevoz potnikov na letališču, ni mogoče šteti za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena. To pomeni, da

⁽⁶³⁾ Glej tudi Sklep Komisije z dne 16. novembra 2004, Francija, Projekt telekomunikacijskega omrežja s hitrim prenosom v departmaju Pyrénées-Atlantiquesu, državna pomoč N 381/2004 (UL C 162, 2.7.2005, str. 5), uvodna izjava 53.

⁽⁶⁴⁾ Točka 72 smernic iz leta 2014.

različnih ukrepov finančne podpore, ki so zajeti v tej oceni in so bili namenjeni financiranju upravljanja dejavnosti letališča kot celote, ni mogoče obravnavati kot finančna nadomestila, dodeljena za upravljanje resnične storitve splošnega gospodarskega pomena.

- (257) Poleg tega, tudi če bi bilo mogoče upravljanje letališča La Rochelle v celoti ali deloma upravičeno opredeliti kot storitev splošnega gospodarskega pomena, zadevni ukrepi še vedno ne bi izpolnjevali kumulativnih pogojev iz sodbe v zadevi Altmark. Ne izpolnjujejo prvega, drugega in četrtega pogoja iz navedene sodbe, kot bo razvidno iz sporočila o uporabi pravil o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena ⁽⁶⁵⁾ (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o storitvah splošnega gospodarskega pomena).

— *Jasno opredeljene obveznosti javne službe, naložene podjetju (prvi pogoj)*

- (258) V skladu s sodbo v zadevi Altmark mora upravičeno podjetje dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe in te obveznosti morajo biti jasno opredeljene.
- (259) Ker je Francija s tem, ko je upravljanje letališča kot celote opredelila kot storitev splošnega gospodarskega pomena, naredila očitno napako pri presoji in ker so bili ukrepi, zajeti v tej preiskavi, uporabljeni za financiranje upravljanja letališča kot celote, prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen.

- (260) Za izpolnjevanje prvega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark mora biti naloga javne službe v skladu s sporočilom o storitvah splošnega gospodarskega pomena ⁽⁶⁶⁾ dodeljena z enim aktom ali več, ki so lahko v obliki zakonodajnih ali regulativnih instrumentov ali sporazumov, odvisno od zakonodaje držav članic. Poleg tega morajo akt ali vrsta aktov določati vsaj vsebino in trajanje obveznosti javne službe, zadevno podjetje in, če je primerno, ozemlje, vrsto vseh izključnih ali posebnih pravic, ki jih podjetju dodeli zadevni organ, parametre za izračun, nadzor in pregled nadomestila ter ureditve za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo izterjavo. Edini akti, ki jih je predložila Francija in ki bi lahko izpolnjevali to nalogo, so člen L.170–1 trgovinskega zakonika, odločbi zbornice z dne 21. februarja 2003 in 25. junija 2004 ter postopek za sprejetje proračuna za letališče, določen v okrožnici št. 111 z dne 30. marca 1992 ⁽⁶⁷⁾ (v nadaljnjem besedilu: okrožnica št. 111), s katerimi naj bi se zagotovila jamstva za preprečitev prekomernega nadomestila.

- (261) Vendar se zdi, da obveznosti javne službe niso jasno opredeljene v nobenem od teh aktov. Akti zlasti ne določajo vsebine in trajanja obveznosti javne službe ali metod za izračun in pregled kakršnega koli mehanizma finančnega nadomestila. Zato ne izpolnjujejo zahtev prvega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark, tudi brez upoštevanja dejstva, da obveznosti, naložene letališki službi zbornice, niso resnična storitev splošnega gospodarskega pomena.

— *Vnaprej ter objektivno in pregledno določeni parametri nadomestila (drugi pogoj)*

- (262) Enkratne subvencije in vračljiva predplačila, ki jih je prejela letališka služba zbornice, so enkratni ukrepi, ki so bili sprotno odobreni za kritje potrebnih stroškov naložb in financiranje primanjkljaja iz poslovanja letališča. Torej ne temeljijo na parametrih za izračun, ki so bili opredeljeni vnaprej.
- (263) Opozoriti je treba, da so naloge letališke službe zbornice za obdobje 2000–2012 določene v njenih temeljnih aktih. Vendar ti akti ne določajo mehanizma finančnega nadomestila za zbornico na podlagi vnaprej ter objektivno in pregledno določenih parametrov.

⁽⁶⁵⁾ Glej Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4).

⁽⁶⁶⁾ Prav tam, točka 52.

⁽⁶⁷⁾ Okrožnica št. 111 z dne 30. marca 1992 o določitvi proračunskih, računovodskih in finančnih pravil, ki veljajo za združenje francoskih gospodarskih zbornic (Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie, ACFCI), regionalno komisijo za medobčinsko sodelovanje (Commission régionale de la coopération intercommunale, CRCI), zbornice in medzborniško skupino za nadzor (Groupement interministériel de contrôle, GIC).

(264) Postopek za določitev nadomestila, ki je po mnenju Francije vključen v postopek sprejetja proračuna za letališče, določen v okrožnici št. 111, prav tako ne določa mehanizma finančnega nadomestila za upravljavca.

(265) Zato ukrepi finančne podpore, odobreni letališki službi zbornice, ne izpolnjujejo drugega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark.

— *Pravično nadomestilo za stroške, ki izhajajo iz obveznosti javne službe (tretji pogoj)*

(266) Nadomestilo ne sme presežati zneska, ki je potreben za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, pri čemer je treba upoštevati ustrezne prejeme in razumen dobiček za izpolnjevanje teh obveznosti.

(267) Nikjer ni določeno, da bi morala zbornica plačati dodatno nadomestilo za komercialno uporabo dodatne infrastrukture, ki jo financira regija.

(268) Francija navaja, da je ta dodatna infrastruktura potrebna za opravljanje nalog javne službe in da njena gradnja prispeva k uravnoteženju financ letališča. Vendar se zdi, da so ti objekti neločljivo povezani z gospodarsko dejavnostjo upravljanja letališča in so namenjeni zlasti razvoju letališča. Objekti torej ne izpolnjujejo zgoraj opisanega merila splošnega interesa.

(269) Zato nadomestilo ne izpolnjuje tretjega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark. Čeprav so pogoji iz sodbe v zadevi Altmark kumulativni in neizpolnjevanje enega od njih zadostuje, da Komisija ne more izključiti obstoja prednosti za upravljavca letališča, bo Komisija vseeno analizirala četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark.

— *Pravila za izbiro ponudnika storitev (četrti pogoj)*

(270) Četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark določa, da mora biti dodeljeno nadomestilo bodisi rezultat postopka oddaje javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost (prvo podmerilo), bodisi rezultat primerjalne analize s povprečnim, dobro vodenim podjetjem, ki je ustrezno opremljeno s potrebnimi sredstvi (drugo podmerilo).

(271) Zbornica na podlagi razpisnega postopka ni bila izbrana za upravljanje letališča in Komisija nima nobenih informacij, ki bi kazale, da so bili zneski ukrepov finančne podpore, ki jih je prejela, morda določeni na podlagi analize stroškov, ki bi jih imelo povprečno, dobro vodenno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s potrebnimi sredstvi.

(272) Zato ukrepi finančne podpore, odobreni letališki službi zbornice, ne izpolnjujejo četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark.

(273) Ker štirje pogoji iz sodbe v zadevi Altmark niso izpolnjeni, različnih ukrepov v korist upravljavca letališča ni mogoče šteti za nadomestilo za javne storitve, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena. Komisija zato na tej stopnji ne more izključiti obstoja prednosti za upravljavca letališča.

(b) Presoja obstoja selektivne gospodarske prednosti

(1) Investicijske podpore

(274) Kar zadeva investicijske podpore v višini približno 3 milijone EUR za novo dvorano za odhode in prihode, utrjevanje, podaljšanje in razširitev vzletno-pristajalne steze, utrjevanje in razširitev vozne steze, utrjevanje in razširitev postajališč za zrakoplove ter izgradnjo usedalnega bazena za uskladišče letališča z zakonom o vodah, Francija ni predložila nobenih argumentov v podporo stališču, da bi lahko različni javni organi, ki so dodelili te podpore, pričakovali donosnost svoje naložbe, ki bi verjetno zadovoljila udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki je deloval namesto njih. Namesto tega se zdi, da so investicijske podpore dodelili različni javni organi, da bi prispevali k regionalnemu razvoju. Javni organi so torej delovali v okviru izvajanja svojih nalog javne službe.

- (275) Glede na navedeno investicijske podpore ne izpolnjujejo merila udeleženca v tržnem gospodarstvu. Z investicijskimi podporami je bila torej letališki službi zbornice dodeljena gospodarska prednost. S temi nepovratnimi sredstvi so se dejansko zmanjšali stroški naložb, ki bi jih morala kriti letališka služba zbornice, ne da bi imeli organi, ki so dodelili nepovratna sredstva, možnost zadostne donosnosti naložbe. Poleg tega so te prednosti selektivne, saj so bile dodeljene le enemu podjetju.

(2) Vračljiva predplačila

- (276) V zvezi z vračljivimi predplačili v višini 8,77 milijona EUR je treba najprej opozoriti, da so enakovredna brezobrestnim posojilom, ki jih je letališki službi zbornice odobrila splošna služba zbornice. Po navedbah Francije bi bilo treba predplačilo obravnavati kot vložek na tekoči račun, ki bi ga delničar plačal svojemu odvisnemu podjetju. Francija dodaja, da zasebni delničar ne opravi analize donosnosti takih predplačil, ker so to dejansko posojila, katerih namen je odvisnemu podjetju omogočiti razvoj dejavnosti v korist delničarja. Meni, da to še toliko bolj velja v tem primeru, saj vključuje finančni prenos med deli istega pravnega subjekta, in sicer zbornice. Po navedbah Francije ta predplačila torej ne pomenijo finančnega tveganja za zbornico, saj ima v lasti zemljišče in infrastrukturo, katerih vrednost močno presega znesek predplačil ⁽⁶⁸⁾. Taka trditev bi lahko bila upoštevana le, če bi lahko zbornica z dodelitvijo teh predplačil, da bi omogočila nadaljnje obratovanje letališča La Rochelle, pričakovala, da bo s tem za letališče srednje- do dolgoročno ustvarjena donosnost, ki bi zbornici omogočila ne samo, da zahteva vračilo teh predplačil, ampak tudi da prejme „donos od naložbe“ za poplačilo vloženih sredstev z morebitnimi dobički, ki bi jih ustvarilo letališče.
- (277) Komisija je zato Francijo vprašala o dobičku, ki bi ga zbornica lahko pričakovala od dodelitve teh vračljivih predplačil. Francija v odgovoru ⁽⁶⁹⁾ ni predložila nobene študije ali analize, v kateri bi bilo navedeno, da bi se od dodelitve navedenih subvencij lahko pričakoval hipotetični dobiček. Sklicevala se je le na dokumente, ki določajo vlogo lastnika, da z vsemi sredstvi zagotovi dolgoročen razvoj letališča.
- (278) Ob dodelitvi različnih vračljivih predplačil zbornica ni imela zadostnih jamstev, da bo upravljanje letališča postalo donosno in bo letališki službi zbornice omogočilo, da vrne dodeljena predplačila, hkrati pa izkaže lasten dobiček za poplačilo sredstev, ki jih je vložila splošna služba zbornice. Vračljiva predplačila so bila dodeljena od leta 2001. Takrat je bil računovodski rezultat letališča že negativen. Nazadnje, poslovni izidi letališke službe zbornice bi bili brez vračljivih predplačil še slabši, kar bi izključilo možnost donosa vloženega kapitala.
- (279) Glede na vse te dejavnike zbornica ni mogla oceniti, da obstaja verjetnost, da bo kratkoročno do srednjeročno prejela kakršen koli donos kapitala, ki ga je vložila s predplačili, dodeljenimi letališki službi zbornice. Zbornica bi lahko celo upravičeno podvomila o tem, da bi ga lahko letališka služba zbornice nekoč povrnila.
- (280) Čeprav naj bi se vračanje predplačil začelo leta 2014, tudi ni bilo določeno, da bi morala letališka služba plačati kakršno koli obrestno mero, s katero bi se ustrezno poplačalo posojilo, ki ji ga je odobrila zbornica.
- (281) Glede na navedeno zbornica v zvezi s svojo letališko službo ni ukrepala tako, kot bi ukrepal udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo verodostojne in dokumentirane možnosti donosnosti.
- (282) Skratka, vračljiva predplačila so letališki službi zbornice zagotovila gospodarsko prednost. Poleg tega so te ugodnosti, ki so koristile enemu samemu podjetju, selektivne.

(3) Domnevno previsoko zaračunavanje storitev, ki jih zbornica opravlja za letališče Rochefort Saint-Agnant

- (283) Kar zadeva domnevno previsoko zaračunavanje storitev, ki jih zbornica opravlja za letališče Rochefort Saint-Agnant, Francija trdi, da je bilo to storjeno na podlagi pogodbe o opravljanju storitev, sklenjene v partnerstvu z zbornico Rochefort. Po navedbah Francije je bila zbornica 11. julija 2001 na podlagi konkurenčnega razpisa izbrana za upravljanje letališča Rochefort.

⁽⁶⁸⁾ Dopis Francije z dne 18. novembra 2015.

⁽⁶⁹⁾ Dopis Francije z dne 26. maja 2014.

- (284) Kadar se prodaja storitev izvede na podlagi konkurenčnega, preglednega, nediskriminatornega in brezpogojnega razpisnega postopka v skladu z načeli PDEU o javnih naročilih, se lahko domneva, da je prodaja v skladu s tržnimi pogoji ⁽⁷⁰⁾.
- (285) V obravnavanem primeru je Francija predložila dokaze, da je bil javni razpis: (i) konkurenčen, saj so lahko pri njem sodelovali vsi ponudniki; (ii) pregleden, saj je bil objavljen v tisku in so bili vsi ponudniki ustrezno obveščeni; (iii) nediskriminatoren, saj so bila merila za izbor objektivna in vnaprej določena; in (iv) brezpogojen, saj ni bilo posebnih pogojev. Poleg tega je bilo merilo za izbor povezano s ceno.
- (286) Glede na navedeno informacije, ki so bile dane na voljo Komisiji, dokazujejo, da je bil razpisni postopek odprt, pregleden in brezpogojen. Komisija zato ugotavlja, da cena storitev, ki jih zagotavlja zbornica, dejansko pomeni tržno ceno, ki zbornici ne daje prednosti.

(4) Domnevno nezadostno zaračunavanje storitev, ki jih splošna služba zbornice opravlja za letališče

— Obdobje 2001–2005

- (287) Informacije, ki so bile dane na voljo Komisiji, kažejo, da so bila plačila med letoma 2001 in 2005 pavšalni zneski in da ni bilo analitičnega razdelitvenega ključa, ki bi temeljil na objektivnih merilih. Čeprav so bili pavšalni zneski glede na pojasnila Francije dodeljeni pod tržnimi pogoji, več elementov vzbuja dvom o neobstoju državne pomoči, zlasti neobstoju analitičnega razdelitvenega ključa.
- (288) Zlasti med letoma 2001 in 2005 so bila plačila letališke službe zbornice za storitve, ki jih je opravljala splošna služba zbornice, za približno 50 % nižja od plačil za iste storitve v obdobju 2006–2012 (glej preglednico 5), pri čemer so se močno zvišala ob uvedbi razdelitvenega ključa. Uvedba analitičnega razdelitvenega ključa od leta 2006 naprej je tako pokazala, da so bile storitve, ki jih je opravljala splošna služba zbornice, očitno nezadostno zaračunane. Komisija zato ugotavlja, da je imela letališka služba zbornice zaradi domnevnega nezadostnega zaračunavanja storitev, ki jih je splošna služba zbornice opravljala za letališče med letoma 2001 in 2005, selektivno gospodarsko prednost.

— Obdobje 2006–2012

- (289) Francija v zvezi z domnevnim nezadostnim zaračunavanjem storitev, ki jih je splošna služba zbornice opravljala za letališče med letoma 2006 in 2012, trdi, da so bili stroški storitev, ki so skupne različnim službam zbornice, kot so strukturne storitve, povezane z računovodstvom, IT, človeškimi viri itd., razdeljeni med te službe po analitičnem razdelitvenem ključu in so bili zato dodeljeni na podlagi objektivnih meril. Francija tudi trdi, da je zbornica izvedla podrobno analizo glede na spreminjajoči se obseg dejavnosti in da je razdelitveni ključ popolnoma v skladu s spremembami v prometu letališča. Poleg tega je navedla, da se je uporaba razdelitvenega ključa preverjala vsako leto, saj zaradi konsolidacije računovodskih izkazov za skupino zbornice srevizor potrdi računovodske izkaze zbornice.
- (290) Komisija meni, da je Francija za obdobje 2006–2012 dokazala, da je bil uveden razdelitveni ključ, ki temelji na šestih objektivnih in ustreznih merilih glede na storitve, ki jih splošna služba zbornice zagotavlja letališču:
- za splošno upravljanje letališča so bili stroški podstoritve „izvoljeni uslužbenci“ izračunani glede na število dnevnih redov, obravnavanih na sejah usmerjevalnega odbora in generalne skupščine v zvezi z letališčem, dobljeni odstotek pa je bil uporabljen za stroške predsedstva zbornice; stroški službe generalnega direktorata se izračunajo glede na čas, ki ga generalni direktor porabi za sestanke odločanja s predstavniki zaposlenih, spremljanje naložb itd. Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da storitve temeljijo na potrebah in se zaračunajo glede na njihove stroške. Poleg tega informacije, ki so bile dane na voljo Komisiji, dokazujejo, da je bil razdelitveni ključ pravilno uporabljen;

⁽⁷⁰⁾ Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, točka 89 in naslednje (UL C 262, 19.7.2016, str. 1).

- sporočilo: stroški storitve so bili izračunani glede na čas, porabljen za vsako službo zbornice;
- računovodski nadzor in nadzor upravljanja: stroški storitve so bili izračunani glede na odstotek števila vknjižb;
- IT: stroški storitve so bili izračunani glede na število nameščenih informacijskih postaj (nakupi, vzdrževanje, analiza in izvajanje razvoja strojne in programske opreme itd.);
- človeški viri: stroški storitve so bili izračunani glede na stalno osebje letališča;
- projektna storitev: stroški storitve so bili izračunani glede na čas, ki ga je služba porabila po večjih naložbah (vključno z razširitvijo dvorane za odhode in terminala), za vsak primer posebej, odvisno od projektov in javnih razpisov.

(291) Ta merila so objektivna in upoštevana, saj se nanašajo na porabljen čas in dejansko opravljeno delo.

(292) Poleg tega Komisija meni, da je Francija dokazala, da je bil razdelitveni ključ pravilno uporabljen, saj se ključni preverijo vsako leto, da se zagotovi najbolj realističen rezultat. Poleg tega revizorji preverjajo tudi zasnovano in izbiro meril ter metodo izračuna.

(293) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da domnevno nezadostno zaračunavanje storitev, ki jih je splošna služba zbornice opravila za letališče med letoma 2006 in 2012, letališču ni dodelilo prednosti in zato ne pomeni pomoči.

(5) Finančni prispevki različnih lokalnih organov za promocijske ukrepe, ki jih izvaja letališče La Rochelle

(294) Komisija meni, da je treba finančne prispevke lokalnih organov za promocijske ukrepe, ki jih izvaja letališče La Rochelle, šteti za podporo za financiranje upravljanja letališča in ne za financiranje letalskih prevoznikov.

(295) Nasprotno francoski organi in zbornica menijo, da bi bilo treba te prispevke obravnavati kot nakupe storitev trženja s strani lokalnih organov in torej kot financiranje letalskih prevoznikov. Zbornica trdi, da so organi pristopili k pogodbam o trženju, da bi dosegli cilje, ki so si jih zastavili v okviru svojih nalog v splošnem interesu, in zlasti da bi bili upravičeni do znižanja cene družbe AMS za skupinski nakup ⁽⁷¹⁾. Francoski organi podobno menijo, da je letališče delovalo kot osrednji nabavni organ ⁽⁷²⁾.

(296) Vendar analiza dejstev ne potrjuje različice, ki so jo predložili francoski organi in zbornica. Več elementov kaže, da je treba prispevke lokalnih skupnosti obravnavati kot financiranje upravljanja letališča.

(297) Kot je navedeno v smernicah iz leta 2014, ni neobičajno, da upravljavci letališč ponudijo letalskim prevoznikom spodbude v obliki podpore za trženje. To velja zlasti za regionalna letališča, ki morda težje privabijo letalske prevoznike kot letališča v bližini velikih mest. Zato se lahko stroški, povezani s pogodbami o trženju, sklenjenimi z letalskimi prevozniki, štejejo za običajne stroške poslovanja upravljavca letališča ⁽⁷³⁾. Posledično se je s prispevki lokalnih organov kril del običajnih stroškov poslovanja letališča La Rochelle.

(298) Prispevki lokalnih organov so bili dodeljeni tudi letališču La Rochelle, ki jih je uporabilo za razvoj svoje gospodarske dejavnosti, pri čemer je v svojem imenu sklenilo pogodbe o storitvah trženja z letalskimi prevozniki. Poleg tega naslednji elementi kažejo, da prispevki ne pomenijo nakupov storitev trženja s strani lokalnih organov.

⁽⁷¹⁾ Pripombe zbornice z dne 10. junija 2014, str. 27.

⁽⁷²⁾ Obvestilo francoskih organov z dne 11. aprila 2018, str. 9.

⁽⁷³⁾ Glej Sklep Komisije z dne 11. novembra 2016, SA.24221, Letališče Celovec – Pomoč družbi Ryanair in drugim letalskim prevoznikom, uvodna izjava 237.

- (299) Prvič, kot je navedeno v oddelku 3.1.1.5, so bili prispevki plačani na podlagi pogodb med zbornico na eni strani ter departmajem Charente-Maritime, aglomeracijsko skupnostjo Communauté d'agglomération de La Rochelle in regijo Poitou-Charentes na drugi strani. Pogodbe ne določajo vrste promocijskih ukrepov, ki naj bi jih izvajala zbornica ali ponudniki storitev, ki bodo pooblašteni za to. V pogodbah zlasti ni omenjeno, da bodo ponudniki storitev letalski prevozniki ali njihova odvisna podjetja. Zbornica v pripombah z dne 4. junija 2012 navaja tudi, da „letališče poudarja, da se javni organi s tem, ko se zavežejo, da bodo podprli ukrepe za promocijo trženja na letališču La Rochelle, nikakor ne nameravajo zavezati določenemu ponudniku storitev trženja. To je dovolj jasno razvidno iz pogodb o trženju, ki jih sklenejo, saj ime izvajalca teh storitev v njih sploh ni omenjeno“ ⁽⁷⁴⁾. Zdi se torej, da je imela zbornica precejšnjo avtonomijo pri izbiri promocijskih ukrepov in ponudnikov teh storitev.
- (300) Drugič, v različnih pogodbah o trženju, ki jih je zbornica sklenila z različnimi letalskimi prevozniki in njihovimi odvisnimi podjetji, nikjer ni omenjeno sodelovanje lokalnih organov pri financiranju tržnih ukrepov zbornice.
- (301) Nazadnje se zdi, da je zbornica v nekaterih primerih sklenila pogodbe o trženju z letalskimi prevozniki brez pravnega jamstva, da bo prejela subvencije od javnih organov. Zbornica je na primer med letoma 2004 in 2006 z letalskimi prevozniki sklenila več pogodb o trženju na podlagi poslovnega načrta, ki je določal letni finančni prispevek departmaja Charente-Maritime v višini 144 500 EUR. Vendar departma Charente-Maritime nazadnje ni plačal nobenega finančnega prispevka.
- (302) Ti različni elementi torej kažejo, da je treba prispevke različnih lokalnih organov obravnavati kot financiranje stroškov poslovanja letališča.

7.1.1.4 Izkrivljanje konkurence ter vpliv na konkurenco in trgovino med državami članicami

- (303) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke v zvezi z morebitno konkurenco med letališčem La Rochelle in drugimi bližnjimi letališči, kot so letališča v krajih Angoulême, Rochefort in Niort.
- (304) V točki 25 smernic iz leta 2014 je zaledje letališča opredeljeno kot geografska tržna meja, ki je običajno določena na približno 100 kilometrov ali 60 minut potovanja z avtomobilom, avtobusom, vlakom ali hitrim vlakom. Vendar je v točki 25 nadalje navedeno, da je lahko zaledje določenega letališča različno in mora upoštevati posebnosti vsakega letališča. Velikost in oblika zaledja letališča se med letališči razlikujeta in sta odvisni od različnih značilnosti letališča, vključno z (i) njegovim poslovnim modelom, (ii) lokacijo in (iii) namembnimi kraji, v katere opravlja lete.
- (305) Kar zadeva letališče Angoulême, Komisija najprej ugotavlja, da je od letališča La Rochelle oddaljeno več kot dve uri z avtomobilom in 150 km. Razdalja med letališčema je torej bistveno večja od razdalje iz točke 25 smernic iz leta 2014. Na podlagi tega bi se letališče Angoulême načeloma verjetno izključilo iz zaledja letališča La Rochelle. Komisija ugotavlja tudi, da imata letališči La Rochelle in Angoulême razmeroma različna poslovna modela. V obravnavanem obdobju (2001–2012) so dejavnosti letališča La Rochelle temeljile predvsem na rednih storitvah potniškega prevoza do evropskih destinacij, ki so jih opravljali nizkocenovni letalski prevozniki, kot sta Ryanair in easyJet (glej uvodno izjavo 29). Nasprotno pa so se dejavnosti letališča Angoulême v tem obdobju precej razlikovale: (i) med letoma 2004 in 2007 se je med Angoulémom in Lyonom izvajal en sam domač redni zračni prevoz (za katerega veljajo obveznosti javne službe); (ii) med letoma 2008 in 2009 je družba Ryanair od aprila do oktobra opravljala en sam redni prevoz do letališča London Stansted; (iii) med letoma 2010 in 2011 z letališča Angoulême ni bilo rednega prevoza ⁽⁷⁵⁾.

⁽⁷⁴⁾ Pripombe zbornice z dne 4. junija 2012, točka 34.

⁽⁷⁵⁾ Glej Sklep Komisije z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico v Angoulému, skupino SNC-Lavalin, družbo Ryanair in družbo Airport Marketing Services (UL L 201, 30.7.2015, str. 48), uvodni izjavi 15 in 16.

- (306) Komisija ugotavlja tudi, da so se v obravnavanem obdobju (2001–2012) do namembnih krajev, do katerih so se opravljali leti z letališča Angoulême (Lyon in London Stansted), hkrati opravljali leti z letališča La Rochelle. Kar zadeva London Stansted, Komisija ugotavlja, da je družba Ryanair med letoma 2008 in 2009 lete do tega namembnega kraja opravljala z obeh letališč, kar bi lahko kazalo na to, da ju letalski prevozniki obravnavajo kot ločena trga. Poleg tega potniki zaradi zaprtja rute do Angoulême niso začeli uporabljati storitve La Rochelle-London Stansted.
- (307) Komisija zato meni, da letališče La Rochelle ni v zaledju letališča Angoulême.
- (308) Kar zadeva letališči Niort in Rochefort, Komisija ugotavlja, da sta od letališča La Rochelle oddaljeni 60 minut z avtomobilom (75 km) oziroma 50 minut z avtomobilom (54 km). Vendar, kot je navedeno v uvodni izjavi 304, je lahko zaledje danega letališča različno, pri čemer je treba upoštevati tudi druge značilnosti letališča, kot so njegov poslovni model in namembni kraji, do katerih opravlja lete. Kar zadeva poslovni model, se dejavnosti letališča La Rochelle – ki večinoma temeljijo na rednih storitvah potniškega prevoza, ki jih opravljajo veliki komercialni letalski prevozniki, kot sta Ryanair in easyJet – bistveno razlikujejo od dejavnosti letališč Niort in Rochefort. Kot je poudarila Francija, sta letališči Niort in Rochefort namenjeni predvsem dejavnostim letalskih klubov in lahkih zrakoplovov ter ne uporabljata javnih letalskih prevoznikov. Poleg tega v nasprotju z letališčem La Rochelle, ki oskrbuje več letalskih prevoznikov, ki opravljajo lete na rednih rutah do različnih namembnih krajev v Franciji in Evropi, nobeno od navedenih letališč ne opravlja storitev za oskrbo letalskih prevoznikov, ki izvajajo redne rute ⁽⁷⁶⁾.
- (309) Komisija zato meni, da letališči Niort in Rochefort ne nadomeščata letališča La Rochelle kot potniškega letališča za redne storitve, ki jih opravljajo veliki komercialni letalski prevozniki.
- (310) Kljub temu Komisija meni, da letališče La Rochelle konkurira drugim letališčem, tudi tistim, ki se nahajajo zunaj njegovega zaledja. Upravljavci letališč v EU tekmujejo med seboj, da bi privabili letalske prevoznike. Letalski prevozniki se glede uvajanja rut in pogostosti letov odločajo na podlagi več meril. Ta merila ne vključujejo le morebitnih strank, ki jih lahko pričakujejo na zadevnih rutah, ampak tudi značilnosti letališč v odhodnem in namembnem kraju.
- (311) Letalski prevozniki upoštevajo merila, kot so vrsta zagotovljenih letalskih storitev, prebivalstvo ali gospodarska dejavnost okoli letališča, preobremenjenost, dostop po kopnem, višina pristojbin in splošni poslovni pogoji za uporabo letališke infrastrukture in storitev (vključno z obstojem in višino spodbud ter ukrepi za podporo trženju, ki so na voljo letalskim prevoznikom). Višina pristojbin, spodbud in podpornih ukrepov je ključni dejavnik, saj bi se lahko javna sredstva, dodeljena letališču, uporabila za privabljanje letalskih prevoznikov, kar bi lahko znatno izkrivljalo konkurenco.
- (312) Zato letalski prevozniki svoja sredstva, zlasti zrakoplove in posadke, razporedijo med različne rute, pri tem pa med drugim upoštevajo storitve, ki jih ponujajo upravljavci letališč, in cene teh storitev.
- (313) Iz navedenega izhaja, da so različni ukrepi, odobreni letališču La Rochelle in zajeti v tej preiskavi, verjetno okrepili položaj zadevnega podjetja v primerjavi z drugimi evropskimi upravljavci letališč, kolikor so temu podjetju zagotovili gospodarsko prednost. Zato bi lahko ti ukrepi izkrivljali konkurenco in vplivali na trgovino med državami članicami.

7.1.1.5 Sklepna ugotovitev glede obstoja pomoči

- (314) Subvencije za naloge na področju javne politike in domnevno nezadostno zaračunavanje storitev, ki jih je splošna služba zbornice opravljala za letališče med letoma 2006 in 2012, ne pomenijo državne pomoči. Investicijske podpore, nezadostno zaračunavanje storitev, ki jih je splošna služba zbornice opravljala za letališče La Rochelle med letoma 2001 in 2005, vračljiva predplačila, ki jih je prejelo letališče La Rochelle, in subvencije lokalnih organov, namenjene prispevanju k ukrepom za promocijo letališča La Rochelle, pomenijo državno pomoč letališču La Rochelle.

⁽⁷⁶⁾ Te storitve vključujejo storitve zemeljske oskrbe, varnostne storitve ter reševalno in gasilsko službo na letališču prve stopnje.

7.1.2 Nezakonitost državne pomoči

- (315) Investicijske podpore, nezadostno zaračunavanje med letoma 2001 in 2005, vračljiva predplačila in subvencije, namenjene prispevanju k promocijskim ukrepom, ki so jih zbornici odobrili departma Charente-Maritime, regija Poitou-Charentes in aglomeracijska skupnost Communauté d'agglomération de La Rochelle, so bili izvedeni brez priglasitve, kar je v nasprotju s členom 108(3) PDEU.
- (316) Odločba Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: odločba o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005), določa pogoje, pod katerimi so lahko nekatere pomoči, dodeljene kot nadomestilo za javne storitve, izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) PDEU. Po navedbah Francije ukrepi, odobreni letališki službi zbornice, izpolnjujejo te pogoje. Komisija meni, da to ne drži.
- (317) Prvič, upravljanja letališča La Rochelle kot celote ni mogoče šteti za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 261. Ker so bili različni zgoraj navedeni ukrepi odobreni za financiranje upravljanja letališča kot celote, ne izpolnjujejo meril iz odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.
- (318) Drugič, kot je bilo že navedeno, tudi če bi bilo upravljanje letališča kot celote mogoče opredeliti kot storitev splošnega gospodarskega pomena, nobeden od zadevnih ukrepov ne bi pomenil nadomestila za javne storitve, katerega parametri so bili predhodno objektivno in pregledno določeni. Kot je navedeno v uvodni izjavi 273, zadevni ukrepi ne izpolnjujejo pogojev iz sodbe v zadevi Altmark.
- (319) Glede na navedeno investicijske podpore, nezadostno zaračunavanje med letoma 2001 in 2005, vračljiva predplačila in subvencije, namenjene prispevanju k promocijskim ukrepom, ki so jih zbornici odobrili departma Charente-Maritime, regija Poitou-Charentes in aglomeracijska skupnost Communauté d'agglomération de La Rochelle, pomenijo nezakonito pomoč.

7.1.3 Združljivost pomoči z notranjim trgom

7.1.3.1 Združljivost pomoči za naložbe

- (320) Zadevni ukrepi se nanašajo na investicijske podpore, ki so jih letališki službi zbornice izplačali različni javni organi (regija Poitou-Charentes, departma Charente-Maritime in aglomeracijska skupnost Communauté d'agglomération de La Rochelle) ter ESRR. Kot je navedeno zgoraj, so se s temi investicijskimi podporami znižali stroški naložb, ki bi jih zbornica običajno morala kriti, in zato pomenijo pomoč za naložbe.
- (321) Pomoč za naložbe je bila dodeljena pred 4. aprilom 2014, ko so se začele uporabljati smernice iz leta 2014. V skladu s smernicami Komisija za nezakonito pomoč za naložbe, dodeljeno letališčem, uporablja pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči ⁽⁷⁷⁾.
- (322) V zvezi z nepovratnimi sredstvi, dodeljenimi od leta 2005, so takrat veljale smernice iz leta 2005 in jih je zato treba uporabljati.
- (323) Vendar so bila nepovratna sredstva med letoma 2000 in 2005 dodeljena letališki službi zbornice pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005, ko ni bilo posebnega merila glede združljivosti pomoči za naložbe, dodeljene letališčem. Komisija mora zato navedena nepovratna sredstva oceniti neposredno na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU ob upoštevanju svoje prakse odločanja v zvezi s tem. Poudariti je treba, da je bila praksa odločanja Komisije v zvezi z oceno združljivosti pomoči, dodeljene upravljavcem letališč, konsolidirana v smernicah iz leta 2005. Komisija zato meni, da bi bilo treba združljivost nepovratnih sredstev, dodeljenih med letoma 2000 in 2005, z notranjim trgom oceniti ob upoštevanju načel iz smernic iz leta 2005 in sodne prakse ⁽⁷⁸⁾.

⁽⁷⁷⁾ Točka 173 smernic iz leta 2014.

⁽⁷⁸⁾ Sodba Sodišča (veliki senat) z dne 22. septembra 2020, C-594/18 P, Republika Avstrija proti Komisiji, ECLI:EU:C:2020:742, točka 20.

- (324) Da se državne pomoči za letališča lahko štejejo za združljive z notranjim trgom na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU, morajo biti kot vse druge vrste državnih pomoči potrebne za pospeševanje razvoja gospodarske dejavnosti in sorazmerne s tem ciljem. Komisija bo zato poleg navedenih meril iz smernic iz leta 2005 ocenila skladnost z merili nujnosti in sorazmernosti.
- (325) Za ugotovitev nujnosti in sorazmernosti pomoči mora Komisija tudi preveriti, ali je znesek pomoči omejen na to, kar je nujno potrebno za doseg zastavljenega cilja ⁽⁷⁹⁾.

(a) Upravičenost stroškov naložbe

- (326) Komisija najprej ugotavlja, da morajo biti v skladu s smernicami iz leta 2005 stroški, upravičeni do pomoči za naložbe, dodeljene letališču, strogo vzeto omejeni na stroške naložb v letališko infrastrukturo (vzletno-pristajalne steze, terminali, letališke ploščadi itd.) ali na stroške objektov, ki jih neposredno podpirajo (gasilski objekti, varnostna ali zaščitna oprema). Vendar je treba stroške komercialnih dejavnosti, ki niso neposredno povezane z glavnimi dejavnostmi letališča, kot so gradnja, financiranje, uporaba in najem zemljišč in zgradb, ne le za pisarne in skladišča, temveč tudi za hotele in industrijska podjetja na letališču ter trgovine, restavracije in parkirišča, izključiti iz upravičenih stroškov.
- (327) Različne investicijske podpore iz ESRR, regije Poitou-Charentes, departmaja Charente-Maritime in aglomeracijske skupnosti Communauté d'agglomération de La Rochelle v višini skoraj 3 milijone EUR so bile uporabljene za financiranje gradnje nove dvorane za odhode in prihode, utrjevanja, podaljšanja in širitve vzletno-pristajalne steze, utrjevanja in razširitve vozne steze, utrjevanja in razširitve postajališč za zrakoplove ter izgradnje usedalnega bazena za uskladitev letališča z Zakonom o vodah.
- (328) Vzletno-pristajalna steza, vozna steza, postajališča za zrakoplove, usedalni bazen in terminal so del letališke infrastrukture in spadajo v okvir nadzora državne pomoči, kot je opredeljen v uvodni izjavi 218. Zato so naložbeni stroški za to infrastrukturo upravičeni.

(b) Pomoči pospešujejo razvoj gospodarske dejavnosti

- (329) Investicijske podpore so se uporabile za izgradnjo nove dvorane za odhode in prihode, utrjevanje, podaljšanje in razširitev vzletno-pristajalne steze, utrjevanje in razširitev vozne steze, utrjevanje in razširitev postajališč za zrakoplove ter izgradnjo usedalnega bazena za uskladitev letališča z Zakonom o vodah.
- (330) Sprememba velikosti vzletno-pristajalne steze (za 45 m širine in 115 m dolžine), vozne steze in postajališč za zrakoplove je letališču La Rochelle omogočila upravljanje zrakoplovov z zmogljivostjo 100–200 sedežev, kot sta B737 in A320, ter usmeritev na nove trge, kjer se ti zrakoplovi najpogosteje uporabljajo (Velika Britanija, Belgija, Iberski polotok), pri čemer se je prilagodilo posebnim varnostnim standardom teh zrakoplovov. To je v skladu s ciljem regionalnega gospodarskega in turističnega razvoja, ki povečuje privlačnost letališča La Rochelle in s tem število potnikov, ki potujejo v regijo.
- (331) Razširitev terminala je omogočila prilagoditev terminala stalnemu povečevanju prometa ter s tem oskrbo potnikov v skladu s sprejemljivo ravno varnosti, varovanja in udobja, ki je bila prej pomanjkljiva, kot je bilo poudarjeno januarja 2000 v študiji o zgradbah. V študiji je bilo ugotovljeno, da je bilo ob konicah na letališču 100 potnikov, zaradi česar je bila javna dvorana veliko premajhna, kar je povzročilo zastoje in zamude pri varnostnih postopkih ter posledično pri vkrcanju in izkrcanju zrakoplovov. Financiranje je tako izboljšalo varnost in delovanje infrastrukture, kar je ključno za doseganje ciljev regionalnega razvoja in povečanja turizma.

⁽⁷⁹⁾ Glej Sklep Komisije z dne 18. februarja 2011 o državni pomoči NN 26/2009 – Grčija – Razvoj letališča Ioannina, uvodni izjavi 69 in 70. Glej tudi sodbo Splošnega sodišča z dne 18. januarja 2012, Djebel proti Komisiji, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, točki 122 in 123 ter navedeno sodno prakso.

- (332) Opozoriti je treba tudi, da je letališče La Rochelle pomembna povezava med Evropo in regijo La Rochelle. V zvezi s tem je letališče ključno za gospodarski in turistični razvoj regije. Odsotnost letališča v La Rochelle ali znatno zmanjšanje njegovega potenciala za oskrbo bi lahko ogrozilo to vlogo, saj želijo zlasti poslovni potniki na splošno skrajšati čas potovanja, predvsem zato, da bi lahko istega dne opravili povratna potovanja. Če bi zato morali poslovni potniki v La Rochelle in iz njega uporabljati letališče, ki ni v neposredni bližini mesta, bi se to lahko štelo za oviro za razvoj gospodarske dejavnosti.
- (333) Letališče La Rochelle upravlja tudi velike turistične tokove, povezane zlasti z njegovo bližino otoku île de Ré z obmorskimi letovišči. Ta pozitivni učinek je bil ocenjen v obvestilu zbornice iz leta 2008 o strategiji za nadzorovano rast. V obvestilu je navedeno, da gospodarski prispevek letališča k aglomeraciji ustreza porabi potnikov, ki potujejo z nizkocenovnimi letalskimi prevozniki, v lokalnem gospodarstvu med njihovim bivanjem (33 milijonov EUR leta 2007). Poleg tega je bilo leta 2008 na letališču 167 delovnih mest. Poročilo o razvoju zračnega prevoza in turizma, ki ga je leta 2008 pripravila organizacija ODIT France, je vsebovalo razmerje, na podlagi katerega se je lahko skupni gospodarski prispevek letališča La Rochelle k lokalnemu gospodarstvu leta 2008 ocenil na 100 milijonov EUR.
- (334) Iz vseh teh razlogov so investicijske podpore, ki jih je prejela letališka služba zbornice, glede na vpliv letališča na turizem in gospodarsko dejavnost na splošno prispevale h gospodarskemu razvoju mesta La Rochelle in njegove regije.
- (335) Ta nepovratna sredstva so prispevala tudi k dostopnosti regije, zlasti za turiste in poslovne potnike. V zvezi s tem je treba opozoriti, da zaledje letališče La Rochelle ni zaledje letališča Angoulême (glej uvodne izjave 305, 306 in 307).
- (336) Kar zadeva letališči Niort in Rochefort, Komisija meni, da ne nadomeščata La Rochelle kot letališča za redne storitve potniškega prevoza, ki jih opravljajo veliki komercialni letalski prevozniki (glej uvodno izjavo 309).
- (337) Zato pomoč za naložbe, ki letališču La Rochelle omogoča povečanje zmogljivost oskrbe, do neke mere prispeva k dostopnosti regije, saj tako potnikom in letalskim prevoznikom ni treba izbrati nepopolnega nadomestka.
- (338) Poleg tega je linija TGV, ki povezuje La Rochelle in Pariz, mednarodno prometno vozlišče, visoke hitrosti le od kraja Saint Pierre des Corps, zato potovanje do Pariza s to vrsto prevoza traja tri ure. Projekt Atlantique TGV, ki bo s polno hitrostjo povezal mesta Poitiers, Angoulême in Bordeaux, ne vključuje La Rochelle.
- (339) Zato se zdi, da so investicijske podpore kljub obstoju alternativnih načinov prevoza zračnemu prevozu pomagale izboljšati dostopnost in gospodarski razvoj regije.

(c) Infrastruktura je potrebna in sorazmerna s ciljem

- (340) Naložbe so bile namenjene izboljšanju delovanja in zagotovitvi optimalne uporabe obstoječe infrastrukture, zlasti ker je bil del infrastrukture neuporaben zaradi neupoštevanja varnostnih standardov ali ker naložba omogoča prilagoditev letališča predvidljivemu povečanju števila potnikov.
- (341) Pri izvedbi naložb v zvezi s širitvijo vzletno-pristajalne steze letališča, ki je bila premajhna in neustrezna, se je letališka služba zbornice omejila na podaljšanje za 115 metrov, kar je zadostovalo za uresničitev tržnih ciljev, navedenih v uvodni izjavi 330, tj. prilagoditev zrakoplovom z največ 200 sedeži. To podaljšanje je priporočila tudi študija, ki jo je januarja 2000 izvedla služba Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest. Promet, zabeležen v naslednjih letih, potrjuje te ugotovitve.
- (342) Kot je navedeno v uvodni izjavi 331, delo na (prav tako premajhnem) terminalu, ki se financira z investicijskimi podporami, ni zagotovilo znatnega povečanja zmogljivosti, ampak je bil njegov namen zagotoviti, da bi lahko premajhna infrastruktura upravljala obstoječi promet in bolje obvladovala obdobja prometnih konic.
- (343) Te naložbe zato niso presegale zneska, ki ga je letališče potrebovalo, da bi še naprej nemoteno upravljal obstoječi promet, tudi ob konicah. Naložbe so bile zato potrebne in sorazmerne z zastavljenim ciljem.

(d) Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe

- (344) Opozoriti je treba, da je promet na letališču La Rochelle med letoma 2005 in 2007 nihal med približno 120 000 in približno 220 000 potnikov na leto ter da se je promet z leti vedno povečeval. Zato je bilo v letih 2005 in 2007 razumno pričakovati možnosti za znatno in povečano uporabo.
- (345) Te možnosti so torej upravičile naložbe, namenjene ohranjanju infrastrukture v stanju, ki omogoča upravljanje obstoječega prometa, in obvladovanju letne rasti letališča, vendar brez znatnega povečanja zmogljivosti.
- (346) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je bil namen povečanja vzletno-pristajalne steze letališča La Rochelle upravljanje zrakoplovov z večjo zmogljivostjo in prilagoditev varnostnim standardom, značilnim za določene zrakoplove, pri čemer je bil končni cilj spodbuditi povečanje števila potnikov, ki potujejo v regijo. Poleg tega je razširitev terminala omogočila prilagoditev terminala stalnemu povečevanju prometa in s tem oskrbo potnikov v skladu s sprejemljivo ravno varnosti, varovanja in udobja ter preprečevanje zastojev in zamud pri varnostnih postopkih in posledično pri vkrcanju in izkrcanju zrakoplovov. Z investicijskimi podporami sta se financirali obnova in nadgradnja vzletno-pristajalne steze, namenjeni ohranjanju infrastrukture v stanju, ki omogoča nadaljnjo oskrbo obstoječih vrst zrakoplovov in obvladovanje obsega prometa brez znatnega povečanja zmogljivosti, ter izboljšanju delovanja letališča v času prometnih konic. Skratka, financirana infrastruktura je ob dodelitvi investicijskih podpor torej imela zadovoljive srednjeročne možnosti za uporabo.

(e) Enakopraven in nediskriminatoren dostop do infrastrukture

- (347) Letališče La Rochelle je odprto za različne letalske prevoznike, ki ga želijo uporabljati brez posebnih omejitev. Dostop do infrastrukture je torej enakopraven in nediskriminatoren v smislu smernic iz leta 2005.

(f) Neobstoj vpliva na trgovino, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom

- (348) Kot je navedeno zgoraj, je letališče La Rochelle v skladu s smernicami iz leta 2005 letališče kategorije D. V točki 39 smernic je navedeno, da „financiranja, odobrena majhnim regionalnim letališčem (kategorija D), malo verjetno izkrivljajo konkurenco ali vplivajo na trgovino v nasprotju s splošnim interesom“.
- (349) Poleg tega iz uvodnih izjav 304 in 309 izhaja, da letališče La Rochelle v svojem zaledju ne konkurira drugemu letališču z enakim poslovnim modelom, na katerega bi zadevni ukrepi verjetno negativno vplivali. Letališči Niort in Rochefort oskrbujeta različne tržne segmente in sta zato le nepopolna medsebojna nadomestka. Letališče Angoulême ni v zaledju letališča La Rochelle.
- (350) Poleg tega se zadevne investicijske podpore niso uporabile za financiranje znatnega povečanja zmogljivosti, ki bi spremenilo kategorizacijo letališča v skladu s smernicami iz leta 2005. Glavni učinek zadevnih investicijskih podpor je bil torej vzdrževanje letališča, kolikor letališče brez teh nepovratnih sredstev ne bi moglo nadaljevati poslovanja ali bi to bilo zmožno le v slabših pogojih. Vendar z nepovratnimi sredstvi niso bile vzpostavljene nove zmogljivosti, ki bi lahko konkurirale drugim letališčem, kot je prikazano v preglednici 11.

Preglednica 11

Uporabljena zmogljivost v smislu števila potnikov v obdobju 2002–2010

Leto	Uporabljena zmogljivost
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

Vir: francoski organi.

(351) Nazadnje, po dodelitvi investicijskih podpor ni bilo znatnih preusmeritev letalskih prevoznikov z letališča Angoulême na letališče La Rochelle, prav tako niso bile nobene storitve z letališča Angoulême ukinjene in nadomeščene z novimi storitvami do istih namembnih krajev z letališča La Rochelle.

(352) Ob upoštevanju vseh pozitivnih in negativnih učinkov zadevnih nepovratnih sredstev Komisija meni, da investicijske podpore niso vplivale na trgovino v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.

(g) Nujnost in sorazmernost pomoči

(353) Naložbe v boljše delovanje in optimalno uporabo obstoječe infrastrukture se štejejo za nujne in sorazmerne, zlasti kadar je del infrastrukture neuporaben, ker ni v skladu z varnostnimi standardi ⁽⁸⁰⁾, ali ker naložba omogoča prilagoditev letališča predvidljivemu povečanju števila potnikov ⁽⁸¹⁾.

(354) Kar zadeva dela na premajhni vzletno-pristajalni stezi, vozni stezi in postajališčih za zrakoplove, je bila strategija letališča odprtje novih rut in razvoj prometa, zato je bilo treba to infrastrukturo razširiti.

(355) Kar zadeva dela, opravljena na terminalu, letališka infrastruktura ni bila primerna za stalno povečevanje potniškega prometa, kar je povzročilo zamude in zastoje. Sprememba velikosti letališča je bila torej potrebna in sorazmerna za oskrbo pritoka potnikov.

(356) Od naložbe v višini 5 876 000 EUR so investicijske podpore znašale 2 986 000 EUR, tj. 50,8-odstotna intenzivnost pomoči, kar je sprejemljivo glede na kategorijo letališča.

(357) Poleg tega vse razpoložljive informacije kažejo, da se lahko ta pomoč šteje za potrebno in sorazmerno, saj zbornica brez pomoči ne bi mogla financirati zadevnih naložb in ne bi mogla zagotoviti znatno večjega prispevka, kot ga je zagotovila.

(358) V spodnji preglednici 12 so povzeti neto prihodki letališča La Rochelle v obdobju 2002–2012 in njegova sposobnost samofinanciranja, ki je vsota neto prihodkov in nedenarnih stroškov (predvsem amortizacija ter rezervacije za obveznosti in stroške). Sposobnost samofinanciranja sestavljajo zneski, ustvarjeni z dejavnostmi podjetja, ki so na voljo za financiranje naložb, obratnega kapitala podjetja, vračil posojil, prihrankov in dividend, izplačanih delničarjem.

⁽⁸⁰⁾ Sklep Komisije z dne 16. maja 2006 o državni pomoči NN 21/2006, Združeno kraljestvo – Letališče City of Derry (UL C 272, 9.11.2006, str. 13), uvodni izjavi 57 in 58.

⁽⁸¹⁾ Sklep Komisije z dne 27. aprila 2010 o državni pomoči N 41/2010, Latvija – Državna pomoč v zvezi z naložbami v letališko infrastrukturo v Rigi (UL C 143, 2.6.2010, str. 22), uvodne izjave 35, 36 in 37.

Preglednica 12

Neto prihodki in sposobnost samofinanciranja letališča La Rochelle

(v tisoč EUR)

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

Vir: francoski organi.

(359) Ta preglednica kaže, da je letališče med letoma 2002 in 2012 nakopičilo izgube. Poleg tega se je sposobnost samofinanciranja letališča v tem obdobju gibala med 298 000 EUR in - 679 000 EUR na leto. V letih 2004 in 2005, ko so bila izplačane skoraj vse investicijske podpore, je sposobnost samofinanciranja letališča znašala le - 84 000 EUR oziroma 5 000 EUR, kar je bilo zelo nizko v primerjavi s stroški izvedenih naložb (skupni stroški naložb v letih 2004 in 2005: 5 830 000 EUR) ⁽⁸²⁾. Sredstva, ustvarjena z dejavnostmi letališča, še zdaleč niso zadostovala za kakršen koli pomemben prispevek k financiranju teh naložb.

(360) Razpoložljivi podatki kažejo, da je finančni rezultat znašal 19 000 EUR letu 2004 in - 334 000 EUR leta 2005, ko so bile izplačane skoraj vse investicijske podpore. Te zneske je treba primerjati z neto prihodki letališča po nepovratnih sredstvih, tj. - 738 000 EUR leta 2006 in - 559 000 EUR leta 2007. Tako bi financiranje vseh ali celo večjega dela zadevnih naložb iz lastnih sredstev letališča znatno povečalo njegove izgube, ki so že bile velike.

(361) Poleg tega je glede na dolgoročno naravo izgub malo verjetno, da bi lahko zbornica večji del zadevnih naložb financirala s povečanjem dolga, ki je leta 2005 znašal približno 226 000 EUR, leta 2006 pa 341 000 EUR ⁽⁸³⁾.

(362) Investicijske podpore so bile zato potrebne za izvedbo naložb, ki so jih financirale. Povedano drugače, imele so spodbujevalni učinek, ker zbornica brez nepovratnih sredstev ne bi izvedla naložb. Poleg tega so v skladu z načelom sorazmernosti, saj zbornica ni mogla znatno povečati svojega prispevka k financiranju teh naložb.

(h) Sklepna ugotovitev o združljivosti pomoči za naložbe

(363) Iz razlogov, pojasnjenih v tem oddelku, Komisija meni, da investicijske podpore za obdobje 2001–2005 pomenijo pomoč, ki je združljiva z notranjim trgov na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU.

(364) Ta sklepna ugotovitev temelji na merilih iz smernic iz leta 2005 za pomoč za naložbe, dodeljeno letališčem. To ne posega v nobeno oceno morebitne prihodnje pomoči za naložbe za letališče La Rochelle, ki bi jo Komisija morda morala opraviti na podlagi smernic iz leta 2014.

⁽⁸²⁾ Preglednica, ki so jo francoski organi predložili 14. novembra 2017 v odgovor na vprašanje 9.

⁽⁸³⁾ Priloga 6 k dopolnilnemu končnemu odgovoru zbornice z dne 14. novembra 2017 (poslovni načrt za obdobje 2001–2014, vrstica o izposojanju in drugih finančnih obveznostih).

7.1.3.2 Združljivost pomoči za tekoče poslovanje

- (365) Kot je že bilo dokazano, je Francija s trditvijo, da je upravljanje letališča La Rochelle kot celote storitev splošnega gospodarskega pomena, naredila očitno napako pri presoji. Natančneje, dejavnosti upravljavca letališča La Rochelle, ki zajema opravljanje komercialnih letov za prevoz potnikov na letališču, ni mogoče šteti za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena. Kolikor so bili različni ukrepi finančne podpore, zajeti v tej preiskavi, namenjeni financiranju dejavnosti letališča kot celote, jih ni mogoče šteti za nadomestilo za javne storitve, dodeljeno za upravljanje resnične storitve splošnega gospodarskega pomena.
- (366) Poleg tega, kot je prikazano zgoraj, nobeden od ukrepov finančne podpore, zajetih v tej preiskavi, ni izhajal iz mehanizma finančnega nadomestila, za katerega so bili parametri vnaprej določeni na objektivni in pregleden način, skupaj s parametri za nadzor in pregled nadomestila ter ureditvami za preprečevanje in vračilo kakršnega koli prekomernega nadomestila. Zadevni ukrepi torej ne izpolnjujejo kumulativnih pogojev, določenih z okvirom Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve ⁽⁸⁴⁾, ki se v obravnavanem primeru uporablja *ratione temporis*.
- (367) Zato teh ukrepov ni mogoče razglasiti za združljive z notranjim trgov na podlagi člena 106(2) PDEU.
- (368) Komisija bo analizirala ukrepe, zajete v tej oceni, ob upoštevanju različnih meril iz člena 107(3), točka (c), PDEU.
- (369) Zadevni ukrepi se nanašajo na financiranje, povezano z upravljanjem letališča: vračljiva predplačila po ničelni stopnji, nezadostno zaračunavanje storitev, ki jih je splošna služba zbornice opravila za letališče La Rochelle med letoma 2001 in 2005, ter subvencije, ki jih je zbornica prejela od lokalnih organov, da bi prispevala k ukrepom za promocijo letališča La Rochelle.
- (370) Ti ukrepi pomenijo pomoč za tekoče poslovanje, kolikor so bili namenjeni financiranju upravljanja letališča La Rochelle in ne posebnih naložb znotraj letališča. Ta pomoč za tekoče poslovanje je bila nezakonito dodeljena pred 4. aprilom 2014, datumom začetka uporabe smernic iz leta 2014, v katerih je Komisija navedla, da bo načela iz navedenih smernic uporabila za vse tekoče zadeve v zvezi s pomočjo za tekoče poslovanje letališčem, tudi če je bila navedena pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 ⁽⁸⁵⁾.
- (371) V skladu s smernicami iz leta 2014 se lahko pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena letališčem pred 4. aprilom 2014, razglasi za združljivo v celotnem znesku nepokritih stroškov poslovanja, če so izpolnjeni pogoji iz oddelka 5.1.2 ⁽⁸⁶⁾. Pogoji iz oddelka 5.1.2 smernic iz leta 2014 so analizirani v nadaljevanju.

– Pomoči pospešujejo razvoj gospodarske dejavnosti

- (372) Z vračljivimi predplačili in nezadostnim zaračunavanjem se je financiral primanjkljaj iz poslovanja letališča La Rochelle, s čimer je bilo omogočeno nadaljnje poslovanje letališča. Kar zadeva subvencije lokalnih organov, namenjene prispevanju k ukrepom za promocijo letališča La Rochelle, je bil namen teh subvencij financirati promocijske ukrepe, katerih cilj je bil razviti dejavnosti letališča.
- (373) Kot je že bilo pojasnjeno v uvodnih izjavah 329 in 332, ima dejavnost letališča La Rochelle pozitiven učinek na gospodarski razvoj regije La Rochelle, zlasti v turističnem sektorju.
- (374) Lokalni gospodarski razvoj je v smernicah iz leta 2014 priznan kot cilj skupnega interesa, ki bi lahko upravičil pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno letališču pred 4. aprilom 2014, če so izpolnjeni določeni pogoji.
- (375) Ni dvoma, da je letališče La Rochelle zagotovilo velik pritok turistov v regijo La Rochelle ter pozitivno vplivalo na regijo in lokalno gospodarstvo.

⁽⁸⁴⁾ Sporočilo Komisije – Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (2011) (UL C 8, 11.1.2012, str. 15).

⁽⁸⁵⁾ Točka 172 smernic iz leta 2014.

⁽⁸⁶⁾ Točka 137 smernic iz leta 2014.

- (376) Ta pozitivni učinek je bil ocenjen v obvestilu zbornice iz leta 2008 o strategiji za nadzorovano rast. V obvestilu je navedeno, da gospodarski prispevek letališča k aglomeraciji ustreza porabi potnikov, ki potujejo z nizkocenovnimi letalskimi prevozniki, v lokalnem gospodarstvu med njihovim bivanjem (33 milijonov EUR leta 2007) in številu delovnih mest na letališču (167 leta 2008).
- (377) Poročilo o razvoju zračnega prevoza in turizma, ki ga je leta 2008 pripravila družba ODIT France, je vsebovalo razmerje, na podlagi katerega se lahko skupni gospodarski prispevek letališča La Rochelle k lokalnemu gospodarstvu leta 2008 oceni na 100 milijonov EUR. Poleg tega je bilo leta 2008 na letališču 167 delovnih mest.
- (378) V okviru letnih raziskav med letoma 2006 in 2014 so bili izračunani tudi izdatki na potnika in skupni izdatki, katerih rezultati so navedeni v nadaljevanju.

Preglednica 13

Izdatki na potnika in skupni izdatki v regiji La Rochelle

(v EUR)

Leto	Izdatki na potnika	Skupni izdatki
2006	336	17,8 milijona
2007	471	33 milijonov
2008	367	27,4 milijona
2009	ni bilo ocenjeno	ni bilo ocenjeno
2010	532,58	30 milijonov
2011	548,97	35 milijonov
2012	558,62	37 milijonov
2013	482,80	27,4 milijona
2014	578,44	33 milijonov

Vir: francoski organi.

- (379) Iz preglednice 13 je razvidno, da se je gospodarski prispevek letališča k regiji La Rochelle v obdobju 2006–2014 povečal, pri čemer so se izdatki na potnika povečali s 336 EUR leta 2006 na 578,44 EUR leta 2014.
- (380) V skladu s smernicami iz leta 2014, kadar je letališče v zaledju drugega letališča z neizkoriščenimi zmogljivostmi, mora poslovni načrt na podlagi preudarnih napovedih glede potniškega in tovarnega prometa opredeliti verjetni učinek na promet drugega letališča v navedenem zaledju ⁽⁸⁷⁾. Letališče La Rochelle v svojem zaledju ne konkurira drugemu letališču z enakim poslovnim modelom. Letališči Niort in Rochefort oskrbujeta različne tržne segmente in sta zato le nepopolna medsebojna nadomestka (glej uvodni izjavi 308 in 309). Letališče Angoulême ni v zaledju letališča La Rochelle. Zato je mogoče skleniti, da se je verjetni učinek prometa letališča La Rochelle na sosednja letališča upošteval in da se je znaten vpliv izključil.
- (381) Komisija zato meni, da je pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena letališču La Rochelle, prispevala k cilju gospodarskega razvoja in povezeljivosti regije La Rochelle.

⁽⁸⁷⁾ Točka 114 smernic iz leta 2014.

(b) Potreba po posredovanju države in ustreznost pomoči kot instrumenta politike

- (382) Pomoč za tekoče poslovanje je bila potrebna za zagotovitev, da je bilo upravljanje letališča La Rochelle finančno vzdržno in je torej še naprej delovalo. S proračunskega vidika je bila zadevna pomoč potrebna, ker letališče ni bilo finančno vzdržno in je ustvarilo denarni primanjkljaj. Glede na njegove rezultate letališče ne bi moglo zagotavljati več lastnih finančnih sredstev.
- (383) Poleg tega je v smernicah iz leta 2014 priznано, da „imajo manjša letališča pod sedanjimi tržnimi pogoji [lahko] težave z zagotavljanjem finančnih sredstev za svoje delovanje brez javnega financiranja“⁽⁸⁸⁾. Smernice določajo, da letališča z največ 700 000 potniki na leto morda ne bodo zmožna pokriti znatnega deleža svojih stroškov poslovanja. Letališče La Rochelle je eno od manjših letališč, saj se pričakuje, da njegov promet pred letom 2020 ne bo presegel 300 000 potnikov, pred letom 2007 pa ni presegel 200 000 potnikov.
- (384) V skladu s smernicami iz leta 2014 bi bilo treba proučiti, ali bi bilo mogoče uporabiti druge instrumente politike ali instrumente pomoči, ki bi manj izkrivljali konkurenco⁽⁸⁹⁾. Kot je bilo že poudarjeno, je imelo letališče v obdobju 2002–2012 vsako leto velik primanjkljaj iz poslovanja (razen leta 2004). Da bi lahko letališče še naprej poslovalo in da bi se mu zagotovila potrebna likvidnost za poslovanje, je bilo v zvezi s tem težko predvideti druge instrumente, razen nepovratnih subvencij za tekoče poslovanje, kot so subvencije za ukrepe trženja in nezadostno zaračunavanje, ter brezobrestnih vračljivih predplačil brez določenega roka za odplačilo.
- (385) Pomoč za tekoče poslovanje letališča La Rochelle je bila torej nujna in ustrezna.

(c) Spodbujevalni učinek in sorazmernost pomoči

- (386) V skladu s smernicami iz leta 2014 bi bilo treba preveriti, ali bi se brez pomoči za tekoče poslovanje raven gospodarske dejavnosti letališča znatno zmanjšala in ali je bila poleg tega pomoč omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede⁽⁹⁰⁾.
- (387) Ker letališče La Rochelle ni bilo finančno vzdržno, bi se njegova dejavnost brez podpornih ukrepov za financiranje njegovih stroškov poslovanja znatno zmanjšala, da bi se zagotovila uravnoteženost njegovih financ, ali bi celo popolnoma prenehala. Pomoč je torej imela spodbujevalni učinek v smislu točke 124 smernic iz leta 2014.
- (388) Poleg tega je iz preglednice 12 razvidno, da so bile različne subvencije za tekoče poslovanje omejene na zneske, potrebne za zagotovitev finančne vzdržnosti letališča, ne da bi to presegle. Razen leta 2004, ko je bil računovodski rezultat pozitiven (19 000 EUR), je bil računovodski rezultat vedno negativen, kar kaže, da pomoč za tekoče poslovanje letališča nikoli ni presegla zneskov, potrebnih za ohranitev uravnoteženega računovodskega rezultata.
- (389) Poseben primer vračljivih predplačil, ki jih je dodelila splošna služba zbornice, je izhajal iz obveznosti predložitve uravnoteženega proračuna za letališče, ki je bila zbornici naložena s koncesijsko pogodbo. Znesek predplačil je bil določen vsako leto ob pripravi proračuna, da bi se zagotovila njegova uravnoteženost. Pripravo proračunov letališč, ki jih upravljajo gospodarske zbornice, urejajo strogi postopki, kar zagotavlja, da so javni prispevki, namenjeni uravnoteženju proračuna, omejeni na najnižje potrebne.
- (390) Komisija zato meni, da so bile različne subvencije za tekoče poslovanje, ki jih je prejela letališka služba zbornice, omejene na najmanjšo potrebno.

(d) Ocena izkrivljanja konkurence in vpliva na trgovino

- (391) V skladu s smernicami iz leta 2014 Komisija pri ocenjevanju združljivosti pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene pred 4. aprilom 2014, upošteva izkrivljanje konkurence in učinke na trgovino⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Točka 117 smernic iz leta 2014.

⁽⁸⁹⁾ Točka 120 smernic iz leta 2014.

⁽⁹⁰⁾ Točki 124 in 125 smernic iz leta 2014.

⁽⁹¹⁾ Točki 131 in 137 smernic iz leta 2014.

- (392) Pomoči, dodeljene letališču Unije, lahko negativno vplivajo na vsa druga letališča Unije. Vsa letališča Unije si konkurirajo, da bi privabila letalske prevoznike v okviru notranjega trga zračnega prevoza. V primeru pomoči za tekoče poslovanje, ki letališču omogoča, da ostane ekonomsko uspešno, je moč tega splošnega vpliva na druga letališča odvisna od obsega dejavnosti letališča, ki prejema pomoč, pri čemer je ta obseg razviden predvsem iz števila potnikov in rut ter pogostosti letov.
- (393) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je letališče La Rochelle v obravnavanem obdobju (2001–2012) ostalo majhno letališče. Letališče La Rochelle je eno od manjših letališč, saj se pričakuje, da njegov promet pred letom 2020 ne bo presegel 300 000 potnikov, pred letom 2007 pa ni presegel 200 000 potnikov na leto. Obseg dejavnosti letališča La Rochelle je torej ostal skromen. Splošni učinek pomoči, dodeljenih temu letališču, na vsa druga letališča je bil torej razmeroma omejen.
- (394) Vendar bližje kot sta si letališči, večji so učinki pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene posameznemu letališču, na drugo letališče. Zlasti kadar je eno od njiju v zaledju drugega, posebej močno tekmujeta, da bi pritegnila letalske prevoznike, ki želijo opravljati lete na območju, na katerem sta. Kadar se poleg tega z obeh letališč izvajajo rute v isti namembni kraj, ti letališči tekmujeta, da bi pritegnili potnike, ki želijo potovati v ta namembni kraj in lahko za to potovanje izbirajo med obema letališčema.
- (395) Letališče Angoulême ni v zaledju letališča La Rochelle (glej uvodne izjave 305, 306 in 307).
- (396) Kar zadeva letališči Niort in Rochefort, Komisija iz istih razlogov, kot so navedeni v uvodnih izjavah 308 in 309, meni, da zadevne subvencije za letališče La Rochelle ne izkrivljajo konkurence z letališči Niort in Rochefort.
- (397) Zato je imela zadevna pomoč za tekoče poslovanje omejen vpliv na letališča v bližini letališča La Rochelle.
- (398) Ob upoštevanju vseh teh pozitivnih in negativnih učinkov zadevne pomoči Komisija meni, da ta pomoč ni vplivala na trgovino v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.
- (399) Glede na zgoraj navedene informacije o vplivu zadevne pomoči na konkurenco in trgovino ter glede na pomemben prispevek te pomoči h gospodarskemu razvoju območja, na katerem je letališče La Rochelle, zlasti zaradi njenega ugodnega vpliva na lokalni turizem in poslovanje v regiji, Komisija meni, da zadevna pomoč ni vplivala na konkurenco in trgovino v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.

(e) Sklepna ugotovitev o združljivosti pomoči za tekoče poslovanje

- (400) Glede na navedeno vračljiva predplačila, izredne subvencije za tekoče poslovanje, nezadostno zaračunavanje storitev, ki jih je splošna služba zbornice opravila za letališče La Rochelle med letoma 2001 in 2005, ter subvencije za promocijske ukrepe pomenijo pomoč, ki je združljiva z notranjim trgov v smislu člena 107(3), točka (c), PDEU.
- (401) Ta sklepna ugotovitev temelji na posebnih merilih iz smernic iz leta 2014 za oceno združljivosti pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene letališčem pred 4. aprilom 2014. To ne posega v nobeno oceno morebitne prihodnje pomoči letališču La Rochelle, ki bi jo Komisija morda morala izvesti na podlagi pravil iz smernic iz leta 2014 za pomoč, dodeljeno po 4. aprilu 2014.

7.2 Ukrepi v korist letalskih prevoznikov

7.2.1 Obstoječe pomoči v smislu člena 107(1) PDEU

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

(403) Da bi se ukrep opredelil kot državna pomoč, morajo torej biti izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji:

- upravičenec mora biti podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, kar pomeni, da opravlja gospodarsko dejavnost,
- zadevni ukrep mora biti dodeljen iz državnih sredstev in ga je mogoče pripisati državi,
- ukrep daje upravičencu ali upravičencem selektivno prednost,
- zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in lahko vpliva na trgovino med državami članicami.

7.2.1.1 Pojem podjetja

(404) Da bi se ugotovilo, ali ocenjevani ukrepi pomenijo državno pomoč, je treba ugotoviti, ali sta upravičenki, tj. družbi Ryanair/AMS in Jet2, podjetji v smislu člena 107(1) PDEU. Ni mogoče nasprotovati dejstvu, da sta ti družbi subjekta, ki zagotavljata storitve zračnega prevoza in oglaševanja. Kot takšni izvajata gospodarske dejavnosti.

7.2.1.2 Državna sredstva in pripisljivost državi

(405) Med letalskimi prevozniki na eni strani in zbornico na drugi so bile sklenjene različne pogodbe, ki so zajete v formalnem postopku preiskave.

(406) Komisija najprej opozarja, da za konkretno oceno pripisljivosti zadevnih ukrepov (tj. javna plačila, odobrena na podlagi teh pogodb) državi ni pomembno razlikovati med zbornico kot celoto, splošno službo zbornice in letališko službo zbornice. Letališka služba zbornice ni ločena pravna oseba glede na zbornico, poleg tega je različne pogodbe sklenil predsednik zbornice ali so bile sklenjene pod njegovim nadzorom. Letališka služba zbornice ni ločen subjekt s pravico do samostojnega odločanja, razen kar zadeva vsakodnevno upravljanje letališča. Zato je treba za uporabo merila udeleženca v tržnem gospodarstvu ravnanje letališke službe zbornice in zbornice kot celote oceniti skupaj z vidika njunih razmerij z letalskimi prevozniki in njihovimi odvisnimi podjetji. Komisija opozarja, da je ta pristop že uporabila v svoji praksi odločanja ⁽⁹²⁾.

(407) Kot je bilo ugotovljeno že v oddelku 7.1.1.2, je zbornica javni organ, katerega vsa sredstva je treba obravnavati kot državna sredstva in katerega vse odločitve so pripisljive državi v smislu sodne prakse o državnih pomočeh.

(408) Zbornica in družba Ryanair v svojih pripombah navajata, da pogodb, ki jih je zbornica sklenila z letalskimi prevozniki, ni mogoče šteti za pripisljive državi.

(409) Družba Ryanair in zbornica najprej izpodbijata pripisljivost različnih zadevnih ukrepov državi in trdita, da država nima vpliva na odločitve gospodarskih zbornic in ima le nadzorno vlogo. Družba Ryanair in zbornica svojo trditev utemeljujeta predvsem z dejstvom, da zbornice niso funkcionalno vključene v državne strukture, saj so vsi člani upravljavskih organov gospodarskih zbornic trgovci ali direktorji gospodarskih družb, pri čemer noben položaj ni rezerviran za predstavnika države. Družba Ryanair opozarja tudi na mnenje državnega sveta, ki naj bi dokazovalo, da so gospodarske zbornice neodvisne od države. Glede na to mnenje dejstvo, da so gospodarske zbornice „povezane z državo, kolikor mora biti vsak javni organ tehnično povezan s pravno osebo, samo po sebi ne pomeni podrejenosti“.

(410) V nasprotju s trditvami družbe Ryanair in zbornice v njunih pripombah v zvezi s tem ni pomembno, da gospodarske zbornice upravljajo osebe, ki jih izvolijo trgovci in direktorji, pri čemer noben položaj ni rezerviran za predstavnika države. Gospodarske zbornice namreč na tej ravni delujejo podobno kot lokalni organi, ki jih upravljajo izvoljeni lokalni uradniki, neodvisni od države (v strogem pomenu), in ne javni uslužbenci, ki jih imenujejo drugi javni organi. Poleg tega tudi nacionalne parlamente sestavljajo izvoljeni predstavniki. Parlamenti pa predstavljajo enega od bistvenih javnih organov v demokratični državi.

⁽⁹²⁾ Sklep Komisije o letališču Nîmes, naveden v opombi 12, uvodna izjava 306.

- (411) Poleg tega je raven vpliva ali nadzora, ki ga država (v strogem pomenu) izvaja nad dejavnostmi gospodarskih zbornic, prav tako brezpredmetna, ker so te same javni organi. Položaj gospodarskih zbornic se razlikuje od položaja javnih podjetij, v zvezi s katerimi je Sodišče v sodbi *Stardust Marine* ⁽⁹³⁾ pojasnilo merila za pripisljivost državi. V primeru ukrepa javnega podjetja, ki je bilo ustanovljeno predvsem za opravljanje gospodarske dejavnosti, je namreč treba ugotoviti, ali so javni organi, ki nadzorujejo to podjetje, na primer zaradi kapitalskega deleža, ki ga imajo v tem podjetju, sodelovali pri sprejetju zadevnega ukrepa. Položaj gospodarske zbornice je drugačen, saj je tak subjekt del javne uprave ali „posredniški državni organ“ in torej javni organ, ustanovljen z zakonom za izpolnitev splošnih interesov. Da se torej določi, ali je odločitev gospodarske zbornice mogoče pripisati državi (v širokem pomenu na podlagi sodne prakse o državnih pomočeh), zato ni treba ugotoviti, ali je drug javni organ (na primer država v strogem pomenu ali lokalni organ) sodeloval pri sprejetju zadevne odločitve. V resnici taka odločitev nujno izpolnjuje merilo pripisa odgovornosti.
- (412) Komisija je ta pristop že uporabila v svoji praksi odločanja in ga je potrdila tudi sodna praksa. Komisija je tako v zvezi z gospodarsko zbornico departmaja Var navedla, da „zbornica zaradi svojega položaja javnega organa v skladu s francoskim pravom svojo dejavnost opravlja na določenem geografskem območju, upravljajo jo izvoljeni člani in pobira davke, ki jih plačajo podjetja, vpisana v poslovni register, zato spada v kategorijo ‚javnih oblasti‘ v smislu Direktive Komisije 2000/52/ES. Zato ni treba ugotoviti, ali je ukrep mogoče pripisati državi v smislu sodne prakse iz zadeve *Stardust Marine*“ ⁽⁹⁴⁾. Splošno sodišče je ta pristop podprlo zlasti v nedavnih sodbah v zvezi s pomočjo, ki sta jo gospodarska zbornica Nîmes in gospodarska zbornica Pau dodelili letalskim prevoznikom: „je Komisija [...] na podlagi vseh dejanskih okoliščin upravičeno lahko sklepala, da je treba gospodarske zbornice, kot je CCIPB, obravnavati kot javne organe, katerih vse odločitve – tako kot odločitve centralne državne uprave ali lokalnih organov – je treba nujno šteti za pripisljive državi“ ⁽⁹⁵⁾. Ta analiza velja tudi za zbornico v obravnavanem primeru.
- (413) Zbornica meni tudi, da je dejavnost, ki se izvaja v tem primeru, tj. upravljanje letališča La Rochelle, gospodarska dejavnost, ki se izvaja pod običajnimi pogoji konkurence z zasebnimi upravljavci. Vendar je ta argument odveč, saj nič ne nasprotuje temu, da bi gospodarsko dejavnost opravljal državni organ ⁽⁹⁶⁾, kot je gospodarska zbornica ⁽⁹⁷⁾. Poleg tega, kot je prikazano v oddelku 7.1.1.2, so razlog za obstoj in glavni cilj gospodarskih zbornic naloge splošnega pomena, ki so jim dodeljene z zakonom. Industrijske in komercialne dejavnosti gospodarskih zbornic so torej postranske glede na njihove naloge splošnega pomena in naj bi prispevale k izvajanju teh nalog.
- (414) Zaradi vseh zgoraj navedenih razlogov so trditve zbornice in družbe Ryanair nepomembne, različne pogodbe, ki jih je sklenila zbornica in so predmet te preiskave, pa je treba obravnavati tako, da so pripisljive državi in vključujejo uporabo državnih sredstev.
- (415) Komisija zato na podlagi vsega navedenega meni, da sklenitev navedenih pogodb vključuje uporabo državnih sredstev v smislu člena 107(1) PDEU in da so odločitve o sklenitvi teh pogodb pripisljive državi.

7.2.1.3 Selektivna prednost v korist družb Buzz in easyJet

- (416) Kot je poudarjeno v oddelku 3.2.2.3, je Francija v zvezi z družbo Buzz pojasnila, da družba Buzz ni prejela nobenih plačil za trženje, saj se promocijski ukrepi in izdatki za komuniciranje v zvezi z družbo Buzz, navedeni v poročilu sodišča, dejansko nanašajo na dejavnosti komuniciranja, ki se izvajajo na podlagi pogodbe, sklenjene z družbo Maison de la France in ne z družbo Buzz. Poleg tega ti promocijski ukrepi niso bili povezani z družbo Buzz. Formalni postopek preiskave je tako odpravil dvome Komisije glede obstoja morebitne pomoči družbi Buzz.

⁽⁹³⁾ Sodba z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, točka 52.

⁽⁹⁴⁾ Glej sklep Komisije z dne 22. junija 2006 v zadevi N 563/2005 o državni pomoči – Francija – Pomoč za Ryanair za letalsko povezavo med Toulonom in Londonom (UL C 204, 26.8.2006, str. 4), uvodna izjava 16.

⁽⁹⁵⁾ Glej sodbo v zadevi Ryanair DAC proti Komisiji, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, navedeno v opombi 53, točke 85–89. Glej sodbo v zadevi Ryanair DAC proti Komisiji, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, navedeno v opombi 53, točka 101.

⁽⁹⁶⁾ Glej sodbo Sodišča z dne 23. aprila 1991 v zadevi Höfner in Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, točka 21.

⁽⁹⁷⁾ Glej sodbo v zadevi Ryanair DAC proti Komisiji, T-53/16, navedeno v opombi 53, točki 90 in 91.

- (417) Kot je poudarjeno v oddelku 3.2.2.4, je Francija v zvezi z družbo easyJet pojasnila, da družba easyJet v nasprotju z informacijami iz poročila sodišča ni prejela nobenih finančnih sredstev za storitve trženja ali oglaševanja. Formalni postopek preiskave je tako odpravil dvome Komisije glede obstoja morebitne pomoči družbi easyJet.

7.2.1.4 Selektivna prednost v korist družbama Flybe in Aer Arann, ki je bila podeljena s pogodbama, sklenjenima z zbornico v obdobju preiskave

- (418) Pogodbi, podpisani z letalskima prevoznikoma Flybe in Aer Arann, sta omogočili znatne popuste pri pristojbinah, kar pomeni prednost v korist tema prevoznikoma.
- (419) Pogodbi sta bili sklenjeni v okviru pogojev iz sklepa zbornice o pristojbinah z dne 27. marca 2008, ki je določal shemo degresivnih popustov na letališke pristojbine, omejeno na tri leta, za uvedbo novih rut ali nadaljevanje obratovanja obstoječih rut v zimski letalski sezoni.
- (420) Izkazalo se je, da je ta shema popustov veljala za vse letalske prevoznike, ki opravljajo ali želijo opravljati lete z letališča La Rochelle in izpolnjujejo pogoje iz sklepa o pristojbinah z dne 27. marca 2008. Vsak letalski prevoznik bi lahko izkoristil te popuste za uvedbo novih rut ali nadaljevanje obratovanja obstoječih rut v zimski letalski sezoni. Poleg tega nič ne kaže na to, da bi ti pogoji omejili ugodnost popustov na določene letalske prevoznike.
- (421) Ker je bila torej shema popustov zasnovana in uporabljena na nediskriminatoren način, prednost, dodeljena družbama Flybe in Aer Arann, ni selektivna ⁽⁹⁸⁾. Zato shema popustov, uporabljena za družbi Flybe in Aer Arann, ne pomeni pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, saj ni izpolnjen pogoj selektivnosti.

7.2.1.5 Obstoj prednosti v korist družb Ryanair/AMS in Jet2 v pogodbah, sklenjenih z zbornico v obdobju preiskave

- (422) V zvezi z oprostitvijo družbe Ryanair plačila pristojbin za osvetlitev vzletno-pristajalne steze je bilo v formalnem postopku preiskave pojasnjeno, da je bila oprostitve posledica dejstva, da so se leti družbe Ryanair opravljali podnevi in zato ni bila potrebna uporaba osvetlitve. Ta oprostitve torej ne pomeni nobene gospodarske prednosti za družbo Ryanair.
- (423) V zvezi s storitvami zemeljske oskrbe, predvidenimi v zaporednih pogodbah, sklenjenih z družbo Ryanair, zlasti v pogodbi 1, je formalni postopek preiskave odpravil dvome Komisije o dejanskem obstoju teh storitev. Kot je navedeno v uvodni izjavi 72, je zbornica delovala le kot posrednik med družbama Ryanair in Atlantica (družba za zemeljsko oskrbo), v pogodbi 1 pa so bile navedene le cene, ki jih je določila družba Atlantica. Storitve zemeljske oskrbe, predvidene v zaporednih pogodbah, sklenjenih z družbo Ryanair, torej ne pomenijo nobene gospodarske prednosti za družbo Ryanair.
- (424) V zvezi z drugimi ukrepi bi morala Komisija, da bi ugotovila, ali sklenjene pogodbe dajejo prednost zadevnim letalskim prevoznikom, načeloma proučiti, ali bi v podobnih okoliščinah upravljavec letališča, ki deluje pod običajnimi pogoji tržnega gospodarstva, sklenil podobne ali enake poslovne pogodbe, kot jih je sklenila zbornica.
- (425) Za oceno zadevnih pogodb bi bilo treba opozoriti, da je treba obstoj in tudi znesek pomoči v teh pogodbah oceniti glede na razmere, ki so prevladovale v času njihovega podpisa ⁽⁹⁹⁾. Zato je treba, da se ugotovi, ali je upravljavec letališča ravnal kot preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček ⁽¹⁰⁰⁾, podpisane pogodbe oceniti za vsako zadevno obdobje, tj. glede na čas njihovega podpisa.

⁽⁹⁸⁾ Glej med drugim sodbo Sodišča z dne 21. decembra 2016 v zadevi Komisija proti Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, točke 40 do 67.

⁽⁹⁹⁾ Glej sodbo v zadevi Ryanair DAC proti Komisiji, T-165/15, navedeno v opombi 94, točki 71 in 72.

⁽¹⁰⁰⁾ Glej sodbo v zadevi Alfa Romeo, navedeno v opombi 30, točka 20, in sodbo v zadevi Alitalia proti Komisiji, navedeno v opombi 30, točka 84.

(426) Komisija po proučitvi različnih metodoloških premislekov v zvezi z metodo, uporabljeno za uporabo merila preudarnega udeleženca na eni strani, in metodo, uporabljeno za rekonstrukcijo poslovnih načrtov, na drugi strani analizira različne zadevne ukrepe.

(a) Metodološki premisleki v zvezi z metodo, uporabljeno za uporabo merila preudarnega udeleženca

(427) Za določitev metode, ki se uporablja za uporabo merila preudarnega udeleženca, je treba proučiti naslednja metodološka vprašanja:

- 1) Ali bi bilo treba pogodbe o storitvah trženja in pogodbe o letaliških storitvah analizirati ločeno ali skupaj?
- 2) Kako ustrezna je za namene uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z analizo dodatne donosnosti primerjalna analiza pogojev pogodb o letaliških storitvah, proučenih v formalnem postopku preiskave, in letaliških pristojbin, zaračunanih na drugih letališčih?
- 3) Kakšne ugodnosti bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu upošteval pri podpisu pogodb o storitvah trženja?
- 4) Kakšen časovni okvir bi izbral udeleženec v tržnem gospodarstvu za oceno prednosti podpisa pogodbe o letaliških storitvah in/ali pogodbe o storitvah trženja?

(1) Skupna analiza pogodb o letaliških storitvah in pogodb o storitvah trženja

(428) Komisija bi morala za namene uporabe merila preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ugotoviti, ali je treba pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair in AMS, kot je navedeno v preglednici 9, oceniti skupaj ⁽¹⁰¹⁾.

(429) Francija je navedla, da se strinja ⁽¹⁰²⁾ s pristopom, uporabljenim v sklepu o začetku postopka, ki je vključeval skupno oceno pogodb o letaliških storitvah in pogodb o storitvah trženja, ki so bile sklenjene skupaj.

(430) Vendar družba Ryanair izpodbija ta pristop, saj meni, da je treba pogodbe o storitvah trženja, sklenjene z družbo AMS, analizirati ločeno od pogodb o letaliških storitvah, sklenjenih z družbo Ryanair. Družba AMS tudi meni, da imajo pogodbe, ki jih je podpisala z zbornico, svoj poslovni interes, ki se razlikuje od interesa pogodb o letaliških storitvah.

(431) Zato je primerno proučiti, ali je interes pogodb o storitvah trženja, kot navaja družba Ryanair, drugačen od interesa pogodb o letaliških storitvah. Za odgovor na to vprašanje je treba obravnavati naslednja vprašanja:

- Ali je treba družbo Ryanair in njeno odvisno podjetje AMS za namene ugotavljanja obstoja gospodarske prednosti obravnavati posamično ali skupaj?
- Kakšna je bila naloga zbornice pri nakupu storitev trženja?
- Ali obstaja neločljiva povezava med pogodbami o letaliških storitvah in pogodbami o storitvah trženja?

Skupna ali ločena analiza družb Ryanair in AMS za ugotavljanje obstoja gospodarske prednosti

(432) Komisija mora v zvezi s pogodbami, sklenjenimi med zbornico na eni strani ter družbama Ryanair in AMS na drugi strani, najprej ugotoviti, ali bi bilo treba družbo Ryanair in njeno odvisno podjetje AMS v času podpisa pogodb obravnavati posamično ali skupaj, da se ugotovi gospodarska prednost, od katere bi lahko imeli ugodnosti.

⁽¹⁰¹⁾ Določiti bi bilo treba, da se vprašanje skupne ocene pogodb o letaliških storitvah in pogodb o storitvah trženja ne uporablja za družbo Jet2. Letališka služba zbornice je z družbo Jet2 sklenila edino pogodbo, ki je vključevala določbe v zvezi z letališkimi storitvami in plačilom prispevka za trženje.

⁽¹⁰²⁾ Odgovor Francije z dne 13. aprila 2012, odstavek 253.

- (433) Komisija najprej ugotavlja, da je bila družba AMS v času podpisa pogodb odvisno podjetje v 100-odstotni lasti družbe Ryanair, katere direktorji so bili višji vodstveni delavci družbe Ryanair ⁽¹⁰³⁾, in da je bila ustanovljena izključno za zagotavljanje storitev trženja na spletišču družbe Ryanair ter ni opravljala nobenih drugih dejavnosti. Družba AMS je delovala v interesu in pod nadzorom družbe Ryanair, njeni dobički pa so bili preneseni na družbo Ryanair v obliki dividend ali povečanja vrednosti družbe. Zato je mogoče predvidevati, da je družba Ryanair odločilno vplivala na ravnanje družbe AMS.
- (434) Poleg tega so bile storitve trženja najprej kupljene na podlagi dveh pogodb z družbo Ryanair, in sicer 1. decembra 2003 in 1. januarja 2004, nato pa je zbornica storitve trženja kupila od družbe AMS na podlagi pogodb, sklenjenih od 1. aprila 2006. Dejstvo, da je družba AMS zamenjala družbo Ryanair kot ponudnika storitev trženja za zbornico, prav tako razkriva, da sta družba Ryanair in njeno odvisno podjetje AMS povezana v zvezi z različnimi pogodbami, sklenjenimi z zbornico.
- (435) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je v vseh pogodbah o storitvah trženja, sklenjenih z družbo AMS, v izjavi o namenu navedeno, da so povezane le z zavezo družbe Ryanair, da bo opravljala lete z letališča La Rochelle.
- (436) Zato dejstvo, da družba AMS opravlja drugo dejavnost kot družba Ryanair, ne more prikriti zelo dopolnjujoče se narave teh dveh dejavnosti: upravljanje letalskih prevoznikov in oglaševanje za letalske prevoznike.
- (437) Komisija nazadnje opozarja, da je ta pristop že uporabila v svoji nedavni praksi odločanja ⁽¹⁰⁴⁾ in ga podpira sodna praksa ⁽¹⁰⁵⁾.
- (438) Komisija torej na podlagi vseh teh razlogov meni, da je treba ukrepe v korist družbe Ryanair in družbe AMS oceniti skupaj, da bi se ugotovil obstoj gospodarske prednosti, saj sta družbi Ryanair in AMS en sam upravičenec do zadevnih ukrepov ⁽¹⁰⁶⁾.

Naloga zbornice pri nakupu storitev trženja

- (439) Prvi pristop bi bil, da se šteje, da je zbornica pogodbe o storitvah trženja sklenila kot upravljavec letališča ⁽¹⁰⁷⁾, in se s tem njeno ravnanje primerja z ravnanjem hipotetičnega upravljavca letališča, ki ga motivirajo obeti za dobiček.
- (440) Drugi pristop bi bil, da se šteje, da je zbornica ravnala kot javni organ, odgovoren za izvajanje nalog splošnega pomena, v tem primeru za gospodarski razvoj mesta La Rochelle in njegove regije, ter da je te storitve trženja kupila, da bi izvajala to nalogo, ne glede na njen status upravljavca letališča La Rochelle. Ta drugi pristop temelji na dejstvu, da je zbornici z zakonom naložena taka naloga gospodarskega razvoja.

⁽¹⁰³⁾ Glej poročilo regionalne revizijske zbornice regije Akvitanija o gospodarski zbornici Pau-Béarn, izdano 19. oktobra 2006, v katerem je zlasti ugotovljeno, da je „družba AMS zgolj podružnica družbe Ryanair, ki jo vodita dva visoka vodstvena delavca družbe Ryanair“. Poročilo je na voljo na povezavi www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

⁽¹⁰⁴⁾ V zvezi s tem glej Sklep Komisije glede letališča Pau, naveden v opombi 12, zlasti uvodno izjavo 290, in Sklep Komisije (EU) 2017/1861 z dne 29. julija 2016 o državni pomoči SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italija – Nadomestilo sardinskim letališčem za opravljanje obveznosti javne službe (UL L 268, 18.10.2017, str. 1), zlasti uvodno izjavo 353.

⁽¹⁰⁵⁾ Glej sodbo v zadevi Ryanair DAC proti Komisiji, T-165/15, navedeno v opombi 53, točka 184, in sodbo v zadevi Ryanair DAC proti Komisiji, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, navedeno v opombi 53, točke 207 do 212.

⁽¹⁰⁶⁾ Komisija bo torej v nadaljevanju ocene za poimenovanje upravičenca do zadevnih ukrepov včasih uporabljala izraz „družba Ryanair/AMS“.

⁽¹⁰⁷⁾ Brez poseganja v kakršne koli cilje javne politike na področju lokalnega gospodarskega razvoja, ki si jih je upravljavec morda prizadeval doseči s sklenitvijo obravnavanih pogodb.

- (441) V skladu s tem alternativnim pristopom bi bilo treba preveriti, ali zadevne storitve izpolnjujejo „dejansko potrebo“ javnega naročnika (na primer zato, ker so lahko povezane s prizadevanji za čim večji gospodarski učinek, ki izhaja iz pomoči, plačane za regionalni razvoj) in ali so bile pridobljene po ceni, ki je nižja ali enaka „tržni ceni“ ⁽¹⁰⁸⁾, ne glede na to, ali je bila ta tržna cena določena na podlagi javnega razpisa ali z drugo metodo.
- (442) Komisija ugotavlja, da Francija ⁽¹⁰⁹⁾ in zbornica ⁽¹¹⁰⁾ v svojih pripombah nista izrecno navedli, da sta pri sklepanju pogodb o storitvah trženja ravnali iz razlogov javne politike.
- (443) Res je, da je Francija v uvodni izjavi 210 trdila, da bi ukrepi omogočili pozitiven vpliv dejavnosti letališča na regionalni razvoj, in zato meni, da je naravno, da lokalne in regionalne oblasti, ki si prizadevajo za razvoj gospodarstva in turizma na svojem ozemlju, uporabljajo storitve, ki jim omogočajo promocijo in privabljanje obiskovalcev. Vendar Komisija ugotavlja, da se s to trditvijo zbornica ne strinja (glej uvodno izjavo 445) in da je trditev uravnotežena s pripombami po začetku formalnega postopka preiskave iz uvodne izjave 212, v katerih Francija meni, da „v zvezi s premisleki, na podlagi katerih je zbornica sklenila pogodbe v preiskavi, je možnost objave oglasov o letališču La Rochelle in njegovi regiji ter vseh namembnih krajih, do katerih opravlja lete, na spletišču, ki ga obiskuje toliko obiskovalcev kot spletišče družbe Ryanair, predstavljala priložnost za privabljanje dodatnih strank, ki jo je zbornica, ki je želela povečati promet in s tem prihodke letališča, seveda izkoristila“. Francija dodaja, da je „z vidika letališča La Rochelle njegova strategija podpore za trženje obrodila sadove, saj je v tem obdobju zagotovila močno povečanje števila potnikov, kar je omogočilo stalno zviševanje letaliških pristojbin in prihodkov iz neletalskih dejavnosti [...]“.
- (444) Poleg tega Komisija ugotavlja, da Francija v tem primeru – razen splošnih premislekov o regionalnem razvoju iz prejšnje uvodne izjave – ni natančno opredelila, kako je prilagodila financiranje letalskih prevoznikov, da bi dosegla cilj javnega interesa, ki ga poleg tega ni niti natančno opredelila niti zagotovila merljivih meril zanj. Komisija tako ugotavlja, da Francija ni predložila nobene kvantificirane predhodne ekonomske analize, s katero bi lahko vzročno in nedvoumno ugotovila ekonomski učinek ukrepov financiranja pri doseganju cilja javnega interesa regionalnega razvoja.
- (445) Zbornica je zagotovila elemente, ki podpirajo prvi pristop. Zbornica je v svojih pripombah z dne 4. junija 2012 navedla, da so jo „obeti za dobiček spodbudili k sklenitvi pogodb [o trženju]“. Navedla je tudi, da „so bili premisleki, na podlagi katerih je zbornica sklenila pogodbe v preiskavi, povsem poslovne narave in da je bila poslovna prednost, ki bi jo te pogodbe ustvarile za letališče, ustrezno ocenjena“. Možnost objave oglasov o letališču La Rochelle in njegovi regiji ter vseh namembnih krajih, do katerih opravlja lete, na spletišču, ki ga obiskuje toliko obiskovalcev kot spletišče družbe Ryanair, je predstavljala priložnost za privabljanje dodatnih strank iz tujine, ki jo je zbornica, ki je želela povečati promet in s tem prihodke letališča, seveda izkoristila“. Zbornica je v istih pripombah ugotovila, da „so pogodbe o trženju, ki jih je letališče La Rochelle sklenilo z družbo AMS, poleg izboljšanja podobe letališča in privlačnosti regije, v kateri opravlja lete, prispevale tudi k splošni donosnosti razmerja z družbo Ryanair [...], saj je zadevno oglaševanje prineslo dodatne prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti, ustvarjene s tujimi potniki, ki so na letališče prišli z družbo Ryanair in jih je v ta namembni kraj privabilo to ciljno usmerjeno in učinkovito oglaševanje“. Ti dejavniki kažejo, da bi bilo treba po mnenju zbornice njeno ravnanje oceniti enako kot ravnanje upravljavca letališča ⁽¹¹¹⁾.
- (446) Komisija meni, da je treba uporabiti prvega od obeh zgoraj navedenih pristopov. Pogosta praksa je, da upravljavec letališča v okviru svoje gospodarske dejavnosti sklene dogovore z letalskimi prevozniki, ki določajo različne pristojbine, v nekaterih primerih pa tem letalskim prevoznikom odobri znatne spodbude in podporo za trženje ⁽¹¹²⁾. V zvezi s tem Komisija meni, da sklepanje pogodb o storitvah trženja načeloma spada v gospodarsko dejavnost upravljavca letališča ⁽¹¹³⁾.

⁽¹⁰⁸⁾ Glej na primer sodbo Sodišča prve stopnje v zadevi BAI proti Komisiji, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, str. II-139, točki 75 in 76, ter sodbo Sodišča prve stopnje v združenih zadevah P & O European Ferries (Vizcaya), SA in Diputación Foral de Vizcaya proti Komisiji, T-116/01 in T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, str. II-2957, točka 117.

⁽¹⁰⁹⁾ Glej uvodne izjave 205 do 214.

⁽¹¹⁰⁾ Glej uvodne izjave 171 do 177.

⁽¹¹¹⁾ Tržne cene, ki bi jo morala Francija ali zbornica plačati za razvoj regionalnega gospodarstva s podporo letalskim prevoznikom, zato v tem primeru ni treba določiti, saj Francija ali zbornica nista uporabili slednjega pristopa.

⁽¹¹²⁾ Točka 7 smernic iz leta 2014.

⁽¹¹³⁾ Opozoriti bi bilo treba tudi, da oddelek 3.5 smernic iz leta 2014 določa, da je treba za namene uporabe načela zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu pri oceni upoštevati spodbude in podporo za trženje.

- (447) Zato je treba za določitev obstoja prednosti v korist letalskim prevoznikom uporabiti prvi pristop iz uvodne izjave 439; ta je sestavljen iz primerjave ravnanja zbornice in ravnanja hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček in ki namesto zbornice upravlja letališče La Rochelle. Komisija poudarja, da je ta pristop uporabila že v smernicah iz leta 2014 ⁽¹¹⁴⁾ in v svoji nedavni praksi odločanja ⁽¹¹⁵⁾ ter ga je potrdila tudi sodna praksa ⁽¹¹⁶⁾.
- (448) Ta sklep, sprejet za pogodbi, sklenjeni z družbama Ryanair in AMS, iz istih razlogov velja tudi za pogodbo z družbo Jet2.

Neločljivost pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah

- (449) Komisija je opredelila dva scenarija. V prvem se ena ali več pogodb o storitvah trženja podpiše hkrati s pogodbo o letaliških storitvah in pomeni eno samo transakcijo. V tem primeru se ocena udeleženca v tržnem gospodarstvu opravi za vse pogodbe, ki sestavljajo transakcijo. V drugem scenariju se pogodbe o storitvah trženja ne podpišejo hkrati s pogodbo o letaliških storitvah. V tem primeru se ocena transakcije osredotoči samo na pogodbe o storitvah trženja. Vendar pa se pri oceni udeleženca v tržnem gospodarstvu za oceno prihodkov zbornice upošteva pogodba o letaliških storitvah, ki je veljala v času, ko so bile podpisane pogodbe o trženju.
- (450) Komisija zato meni, da je treba oceniti vsako od navedenih pogodb o storitvah trženja iz preglednice 9, da se ugotovi, ali so lahko neločljivo povezane z eno ali več drugimi pogodbami o letaliških storitvah ali celo z drugimi pogodbami o storitvah trženja, kjer je to primerno. Komisija meni, da je treba za oceno neločljivosti te povezave podati naslednje ugotovitve.
- (451) Prvič, dejstvo, da je zbornica nekatere pogodbe o storitvah trženja sklenila z družbo AMS in ne z družbo Ryanair, ne preprečuje, da bi se pogodbe o storitvah trženja ocenile skupaj s pogodbami o letaliških storitvah. Obe vrsti pogodb sta sklenili isti stranki, saj je treba v skladu z uvodnimi izjavami 432 do 438 šteti, da družbi Ryanair in AMS tvorita en sam gospodarski subjekt.
- (452) Drugi dejavniki, navedeni v nadaljevanju, kažejo na zelo tesne povezave med nekaterimi pogodbami o storitvah trženja in pogodbami o letaliških storitvah, ki so bile sklenjene skupaj.
- (453) Prvič, Komisija ugotavlja, da je postopek, v katerem so bile sklenjene pogodbe o trženju z družbo AMS ali Ryanair, tesno povezan s sklenitvijo pogodb o letaliških storitvah z družbo Ryanair.
- (454) Kot je prikazano v preglednici 9, je bila večina pogodb o storitvah trženja sklenjena skoraj istočasno s pogodbo o letaliških storitvah. Tako sta bili na primer pogodbi o storitvah trženja, sklenjeni z družbo Ryanair 1. decembra 2003 in 1. januarja 2004, sklenjeni skoraj istočasno s pogodbo o letaliških storitvah, ki je bila sklenjena 10. decembra 2003. Podobno sta bili pogodbi o storitvah trženja, sklenjeni z družbo AMS 1. maja 2006, sklenjeni le en mesec po pogodbi o letaliških storitvah, ki je bila sklenjena 1. aprila 2006 in je začela veljati 1. maja 2006, za enako obdobje treh let.
- (455) Poleg tega zbornica ni izvedla razpisnega postopka in dejansko ni upoštevala drugih ponudnikov razen družbe AMS ali Ryanair, kar potrjuje neločljivo povezavo med postopki, na podlagi katerih sta bili sklenjeni obe vrsti pogodb.
- (456) Drugič, proučitev vsebine pogodb potrjuje tesno razmerje odvisnosti med pogodbami o storitvah trženja in rutami z letališča La Rochelle, na katerih je opravljala lete družba Ryanair.
- (457) Prvič, storitve družbe AMS, tudi če so namenjene promociji mesta La Rochelle in njegove regije, so osredotočene izključno na rute, na katerih lete opravlja družba Ryanair in ne drugi letalski prevozniki.

⁽¹¹⁴⁾ Odstavek 53 smernic iz leta 2014.

⁽¹¹⁵⁾ Glej na primer Sklep Komisije (EU) 2015/1227, uvodne izjave 314 do 330.

⁽¹¹⁶⁾ Glej sodbo v zadevi Ryanair DAC proti Komisiji, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, navedeno v opombi 53, točke 329 do 334.

(458) Poleg tega je iz ocene storitev trženja, ki naj bi jih izvajala družba AMS, razvidno tudi, da so te storitve po pogodbi v celoti osredotočene na spletišče družbe Ryanair, ki je v več pogodbah o storitvah trženja ⁽¹¹⁷⁾ opisano kot „glavno orodje za trženje“, in zlasti na različne spletišča, dostopne iz držav, iz katerih družba Ryanair opravlja lete na ruti v La Rochelle. V skladu s pogoji različnih pogodb o trženju storitve trženja, ki naj bi jih opravljal družba AMS, vključujejo naslednje: (i) vstavev povezav na strani, ki ustreza namembnemu kraju La Rochelle, na spletišču družbe Ryanair; (ii) vstavev povezav na spletišče po izbiri zbornice na britansko, belgijsko, nizozemsko, portugalsko, irsko in norveško domačo stran spletišča družbe Ryanair (ki ustrezajo izhodiščem rut družbe Ryanair na letališče La Rochelle); (iii) vstavitev odstavkov v razdelku „Pet stvari, ki jih lahko počnete“, navedenih na strani namembnega kraja La Rochelle na spletišču družbe Ryanair; (iv) pošiljanje elektronske pošte za promocijo mesta La Rochelle britanskim in irskim naročnikom spletišča družbe Ryanair ⁽¹¹⁸⁾; (v) predstavitev mesta La Rochelle na domači strani norveške in portugalske različice spletišča družbe Ryanair ⁽¹¹⁹⁾. Vendar je spletišče družbe Ryanair zasnovano predvsem kot platforma za prodajo vozovnic za rute, na katerih lete opravlja družba Ryanair, in le v zelo sekundarnem smislu kot orodje za promocijo namembnih krajev, na katere opravlja lete družba Ryanair in med katerimi je tudi La Rochelle ⁽¹²⁰⁾.

(459) Poleg tega, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 81 do 114, pogodbe o storitvah trženja, sklenjene z družbo Ryanair (pogodbi A in B), vsebujejo zavezo družbe Ryanair, da bo opravljala lete na nekaterih rutah, medtem ko je v pogodbah o storitvah trženja D, G, H, I, J in K, sklenjenih z družbo AMS, izrecno navedeno, da „temeljijo na zavezi družbe Ryanair, da bo opravljala“ ⁽¹²¹⁾ lete na nekaterih rutah, zajete v osnovnih pogodbah o letaliških storitvah. Prisotnost teh klavzul kaže, da pogodba o storitvah trženja ne bi obstajala, če družba Ryanair ne bi opravljala letov na rutah, na katere se nanaša pogodba o storitvah trženja. Ta ugotovitev ni vprašljiva za pogodbe C, E in F, ki so zgolj spremembe že obstoječih pogodb in katerih nove določbe ne vzbujajo dvoma o povezavi med opravljanjem letov na navedenih rutah s strani družbe Ryanair in storitvami trženja.

(460) Nazadnje, zneski, ki se družbi Ryanair plačajo v okviru nekaterih pogodb o storitvah trženja (pogodbi A in B), so odvisni od števila povratnih letov, ki jih opravi družba Ryanair. Za ponazoritev: člen 3 pogodbe A, sklenjene z družbo Ryanair, določa, da „če družba Ryanair ne doseže letnega povprečnega koeficienta zasedenosti 60 % na vsaj 340 povratnih letih v vsakem koledarskem letu [...], se plačilo preračuna sorazmerno s številom prepeljanih potnikov“ ⁽¹²²⁾. Vključitev te določbe kaže, da bistveni cilj pogodbe o storitvah trženja na splošno ni promocija mesta La Rochelle in njegove regije, ampak veliko bolj natančno pomoč družbi Ryanair pri doseganju količinsko opredeljenih ciljev glede prevoza potnikov v La Rochelle.

(461) Iz zgornjih premislekov izhaja, da so storitve iz teh pogodb o storitvah trženja tesno povezane s storitvami zračnega prevoza družbe Ryanair, ki so navedene v pogodbah o storitvah trženja in zajete v ustreznih pogodbah o letaliških storitvah. Storitve trženja še zdaleč niso namenjene splošnemu in nedoločnemu povečanju prostočasnih in poslovnih potovanj v La Rochelle in njegovo regijo, temveč so namenjene zlasti osebam, ki bodo verjetno uporabljale prevozne storitve družbe Ryanair, zajete v pogodbah o storitvah trženja, kar pomeni, da je njihov glavni cilj promocija teh storitev.

(462) Zato so pogodbe o storitvah trženja neločljivo povezane s pogodbami o letaliških storitvah, podpisanih skupaj, in s storitvami zračnega prevoza, ki jih te pogodbe zajemajo. Prej navedena dejstva kažejo tudi, da nič ne podpira hipotetične trditve, da bi bile pogodbe o storitvah trženja sklenjene tudi, če ne bi bilo zadevnih rut (in torej z njimi povezanih pogodb o letaliških storitvah).

⁽¹¹⁷⁾ Pogodbi z dne 1. aprila 2006 in 17. septembra 2009, sklenjeni z družbo AMS.

⁽¹¹⁸⁾ Pogodbe z dne 1. aprila 2006, 17. septembra 2009 in 25. februarja 2010, sklenjene z družbo AMS.

⁽¹¹⁹⁾ Spremembe pogodbe z dne 25. 2. 2010.

⁽¹²⁰⁾ Zaradi izjemno majhnega dela spletišča družbe Ryanair, namenjenega spodbujanju turizma, in dejstva, da je regija La Rochelle le ena od več deset namembnih krajev, vključenih v ukrepe za komercialno promocijo na spletišču družbe Ryanair, je predstavitev regije La Rochelle na navedenem spletišču veliko manj pomembna kot prodaja vozovnic in storitev letalskega prevoznika.

⁽¹²¹⁾ Člen 1 pogodbe o storitvah trženja, ki se nanaša na njen namen in določa: „Ta pogodba temelji na zavezi družbe Ryanair, da bo opravljala lete na rutah [...]“.

⁽¹²²⁾ Izvirno angleško besedilo: „... 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) Poleg tega je treba opozoriti, da je Francija sama poudarila povezavo med plačili, določenimi v pogodbah o storitvah trženja, in rutami, na katerih letalska prevoznika opravljata lete: „Razvoj letališča je v celoti odvisen od povečanja števila potnikov, zato je treba izvesti oglaševalske kampanje, katerih cilj je povečati ozaveščenost o rutah, ki jih zagotavlja letališče, o turističnih znamenitostih regije itd. Zato je objava oglasov na spletiščih z velikim številom obiskovalcev bistvena storitev za vsako rastoče regionalno letališče. Zaradi te potrebe so se zlasti med nizkocenovnimi družbami pojavile prakse, ki letališčem ponujajo storitve trženja in oglaševanja“ ⁽¹²³⁾ (poudarek dodala Komisija). Iz navedene trditve izhaja, da so bila plačila, določena v pogodbah o storitvah trženja, sestavni del poslovnega razmerja med zbornico in letalskima prevoznikoma za upravljanje in razvoj rut. Iz tega tudi izhaja, da namen teh plačil ni bil le spodbujanje obiska La Rochelle in njegove regije na splošno, temveč predvsem spodbujanje letov zlasti na tistih rutah, ki jih opravljajo letalski prevozniki z letališča La Rochelle.
- (464) Glede na zgoraj navedeno bo Komisija svojo posebno oceno pogodb, navedenih v preglednici 9, utemeljila na vrsti dokazov, ki se med drugim nanašajo na to, ali so bili naslednji elementi enaki ali podobni: (i) datum podpisa pogodb; (ii) zadevne geografske rute; (iii) število potnikov, ki je navedeno v teh pogodbah; (iv) navzkrižno sklicevanje med dejavnostmi trženja in dejavnostmi prevoza potnikov; (v) kateri koli drug element, ki očitno povezuje pogodbe. Iz te ocene torej lahko izhaja, da nekatere pogodbe o storitvah trženja niso bile del skupne transakcije s pogodbo o letaliških storitvah (in jih je zato treba oceniti posamično), medtem ko bi bilo treba druge pogodbe oceniti skupaj kot sklop.

— Sklop pogodb 1–A

- (465) Komisija ugotavlja, da je letališka služba zbornice podpisala pogodbo o letaliških storitvah (pogodba 1) 10. decembra 2003, tj. nekaj dni po podpisu pogodbe o storitvah trženja A 1. decembra 2003. Poleg tega je trajanje pogodbe o storitvah trženja A (od 1. maja 2003 do 31. decembra 2003) v celoti zajeto v obdobju uporabe pogodbe 1, tj. od 1. maja 2003 do 30. aprila 2006. Nazadnje so letne obveznosti glede prometa v obeh pogodbah in opravljanja letov na rutah enake. Komisija zato meni, da ti dve pogodbi pomenita eno samo transakcijo in da bi ju bilo zato treba oceniti skupaj.

— Pogodba B

- (466) Komisija ugotavlja, da je letališka služba zbornice podpisala pogodbo o storitvah trženja B 3. junija 2004, tj. skoraj šest mesecev po podpisu pogodbe o letaliških storitvah 1, čeprav je v pogodbi navedeno „ta pogodba je sklenjena 1. januarja 2004“ ⁽¹²⁴⁾.
- (467) Čeprav imata obe pogodbi enak datum izteka veljavnosti in vključujeta podobne obveznosti glede prometa in rut, Komisija ugotavlja, da Francija ni navedla razlogov za preložitev podpisa pogodbe na 3. junij 2004, čeprav je predstavljeno, kot da je bila sklenjena 1. januarja 2004. Komisija zato ugotavlja, da bi bilo treba pogodbo B oceniti ločeno.

— Sklop pogodb 2–3–C–D

- (468) Komisija ugotavlja, da je letališka služba zbornice podpisala dve pogodbi o letaliških storitvah (pogodbi 2 in 3) 1. maja 2006, tj. le en mesec po podpisu pogodb o storitvah trženja C in D 1. aprila 2006. Tudi te štiri pogodbe zajemajo isto obdobje delovanja, tj. od 1. maja 2006 do 30. aprila 2009. Poleg tega se pogodbi 2 in C na eni strani ter pogodbi 3 in D na drugi strani, ki so bile podpisane v razmaku enega meseca, nanašajo na isti letališči (London-Stansted za pogodbi 2 in C ter Dublin za pogodbi 3 in D) in vključujejo enake obveznosti glede prometa (95 000 potnikov za London-Stansted in 45 000 potnikov za Dublin). Poleg tega sta pogodbi o storitvah trženja, ki se nanašata na ti dve letališči, enaki, edina izjema so obveznosti glede prometa, zneski, plačani za storitve trženja, in obseg teh storitev trženja. Enako velja za pogodbi o letaliških storitvah, ki sta enaki, razen v delu, ki se nanaša na obveznosti glede prometa. Komisija zato meni, da te štiri pogodbe pomenijo eno samo transakcijo in da bi jih bilo zato treba oceniti skupaj.

⁽¹²³⁾ Odgovor Francije z dne 13. aprila 2012, odstavek 247.

⁽¹²⁴⁾ Izvirno angleško besedilo: „this agreement is made the 1st of January 2004“.

- (469) Komisija ugotavlja, da je eden od ključnih pokazateljev dejstvo, da so bile vse štiri pogodbe podpisane približno istočasno (manj kot en mesec med podpisom), medtem ko je bila naslednja pogodba (pogodba E) podpisana več kot eno leto pozneje. Poleg tega Komisija ugotavlja, da sta bili obe pogodbi o letaliških storitvah in obe pogodbi o storitvah trženja podpisani isti dan (1. aprila oziroma 1. maja 2006). Nazadnje Komisija poudarja, da ločena ocena pogodb 2 in C na eni strani ter pogodb 3 in D na drugi strani v nobenem primeru ne bi vplivala na ugotovitev o dodeljeni prednosti (glej preglednico 18).

— *Pogodba E*

- (470) Letališka služba zbornice je 1. junija 2007 podpisala pogodbo E, ki se nanaša na storitve trženja na irskem spletišču družbe Ryanair. Ta sprememba pogodbe D je bila torej podpisana več kot leto dni po sami pogodbi D in v nasprotju z drugimi zgoraj ocenjenimi pogodbami o storitvah trženja ni bila podpisana skupaj s pogodbo o letaliških storitvah. Poleg tega je naslednja pogodba, ki sta jo podpisali letališka služba zbornice in družba Ryanair/AMS, pogodba F, ki je bila podpisana skoraj štiri mesece po pogodbi E in se ne nanaša na irsko spletišče družbe Ryanair. Poleg tega se pogodbi E in F nanašata na dve ločeni ruti (Dublin oziroma London-Stansted). Komisija zato meni, da bi bilo treba pogodbo E oceniti ločeno.

— *Pogodba F*

- (471) Letališka služba zbornice je 21. septembra 2007 podpisala pogodbo F, ki se nanaša na storitve trženja na britanskem spletišču družbe Ryanair. Ta sprememba pogodbe C je bila torej podpisana več kot leto dni po sami pogodbi C in tako kot pogodba E ni bila podpisana skupaj s pogodbo o letaliških storitvah. Poleg tega je naslednja pogodba, ki sta jo podpisali letališka služba zbornice in družba Ryanair/AMS, pogodba G, ki je bila podpisana skoraj dve leti po pogodbi F. Komisija zato meni, da bi bilo treba pogodbo F oceniti ločeno.

— *Sklop pogodb G–H–I–J*

- (472) Komisija ugotavlja, da je letališka služba zbornice 17. septembra 2009 podpisala štiri pogodbe o storitvah trženja v zvezi z leti, ki jih družba Ryanair opravlja na rutah z letališča La Rochelle na letališča London-Stansted (pogodba G), Bruselj-Charleroi (pogodbi H in J) in Dublin (pogodba I). Te štiri pogodbe zajemajo isto obdobje delovanja, tj. od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2011. Poleg tega je vsebina pogodb o storitvah trženja G, H in I enaka, edine izjeme so obveznosti glede prometa ter cena in obseg storitev trženja. Glede pogodbe J gre za spremembo pogodbe H, katere edini namen je uveljavitev zvišanja – čeprav majhnega – pristojbine za storitve trženja, že določene v pogodbi H, ki je bila podpisana istega dne. Komisija zato meni, da te štiri pogodbe pomenijo eno samo transakcijo in da bi jih bilo zato treba oceniti skupaj.

- (473) Pogodba 5 o letaliških storitvah je bila podpisana 13. januarja 2010. Zajema obdobje od 1. maja 2009 do 30. aprila 2012. Komisija poudarja, da ta pogodba zadeva letališča London-Stansted, Bruselj-Charleroi in Dublin (z možnostjo, da družba Ryanair opravlja lete na eni ali več drugih rutah do La Rochelle), enako kot sklop pogodb G–H–I–J. Vendar Komisija ugotavlja, da se obdobje uporabe pogodbe 5 razlikuje od obdobja uporabe sklopa pogodb G–H–I–J in da je bila podpisana skoraj pet mesecev pozneje kot navedeni sklop. Komisija ugotavlja, da pogodba 5 družbi Ryanair dejansko ne nalaga nobenih obveznosti glede prometa in ne vključuje nobenih storitev trženja, plačanih družbi Ryanair/AMS. Dejansko je v njej zgolj retroaktivno formaliziran znesek na enoto letaliških pristojbin, ki ga je morala družba Ryanair plačevati od 1. maja 2009. Komisija zato meni, da pogodbe 5 ne bi bilo treba oceniti kot dela sklopa pogodb G–H–I–J.

— *Sklop pogodb 6–K*

- (474) Komisija ugotavlja, da je letališka služba zbornice podpisala pogodbo o letaliških storitvah (pogodba 6) 1. februarja 2010, tj. manj kot en mesec pred pogodbo o storitvah trženja K, ki je bila podpisana 25. februarja 2006. Pogodba 6 se nanaša na letališke storitve, ki jih je treba zagotoviti družbi Ryanair na rutah London-Stansted (Združeno kraljestvo), Dublin (Irska), Bruselj-Charleroi (Belgija) in Oslo Rygge (Norveška) za obdobje od 28. marca 2010 do 31. marca 2013. Vključuje tudi obveznosti glede prometa za družbo Ryanair. Medtem pogodba K ureja storitve trženja, ki naj bi se v obdobju od 28. marca 2010 do 31. marca 2013 izvajale na domači strani irske, norveške, nizozemske in britanske različice spletišča družbe Ryanair. Glede na navedeno Komisija meni, da bi bilo treba pogodbo 6 in pogodbo K oceniti skupaj.

- (475) V zvezi s pogodbo 5 Komisija ugotavlja, da je bila tako kot pogodba K podpisana v začetku leta 2010, vendar zajema obdobje pred obdobjem pogodbe K. Poleg tega pogodba 5 ne vključuje nobenih rut na Norveško, medtem ko pogodba K ureja storitve trženja, ki se zagotavljajo na domači strani norveške različice spletiščai družbe Ryanair. Naslednja pogodba, ki sta jo podpisali letališka služba zbornice in družba Ryanair/AMS (pogodba o storitvah trženja L), je bila podpisana skoraj štiri mesece po pogodbi K in se nanaša na letališče Cork, ki ni zajeto v pogodbi o letaliških storitvah 6. Komisija zato meni, da pogodbe 5 in pogodbe L ni mogoče vključiti v sklop pogodb 6–K.

— *Pogodba L*

- (476) Letališka služba zbornice je 23. junija 2010 podpisala pogodbo L, ki se nanaša na storitve trženja na irski različici spletišča družbe Ryanair. Ta sprememba pogodbe K je bila torej podpisana skoraj štiri mesece po sami pogodbi K in ni bila podpisana skupaj s pogodbo o letaliških storitvah. Poleg tega je bila naslednja pogodba, ki sta jo podpisali letališka služba zbornice in družba Ryanair/AMS (pogodba 7), podpisana skoraj sedem mesecev po pogodbi L in se ne nanaša na irsko različico spletišča družbe Ryanair. Komisija zato meni, da bi bilo treba pogodbo L oceniti ločeno.

— *Sklop pogodb 7–M in pogodba N*

- (477) Komisija ugotavlja, da je letališka služba zbornice podpisala pogodbo o letaliških storitvah (pogodba 7) 28. januarja 2011, tj. le dva tedna pred pogodbama o storitvah trženja M in N, ki sta bili podpisani 11. februarja 2011. Te tri pogodbe ne zajemajo natančno istega obdobja delovanja: pogodba 7, v kateri ni naveden datum izteka veljavnosti, je sprememba pogodbe 5, ki načeloma velja do 30. aprila 2012, medtem ko bi pogodbi M in N prenehali veljati 30. marca 2013. Poleg tega pogodba 7 določa obveznost glede prometa v višini 17 000 potnikov na leto, medtem ko pogodbi M in N določata le storitve trženja brez kakršne koli obveznosti glede prometa.
- (478) Komisija ugotavlja, da je skupni namen pogodb 7 in M nova ruta, ki jo namerava družba Ryanair odpreti iz La Rochelle v Porto (Portugalska). Glede na sovpadanje datumov podpisa in rute Komisija meni, da dejstvo, da je pogodba o storitvah trženja M krajša od pogodbe o letaliških storitvah 7, ne vpliva na splošno ugotovitev, da sta se letališka služba zbornice in družba Ryanair očitno odločili, da bosta operativno, komercialno in finančno upravljanje nove rute do Porta organizirali skupaj s tema dvema pogodbama na enak način kot druge namembne kraje, do katerih lete opravlja družba Ryanair z letališča La Rochelle.
- (479) Edini dejavnik, skupen pogodbi N ter pogodbama 7 in M, je sovpadajoči datum podpisa, saj je pogodba N sprememba pogodbe K, ki zajema le storitve trženja, povezane z leti, ki se opravljajo na ruti v Oslo Rygge (Norveška) (vendar je bila podpisana več kot eno leto pozneje). Poleg tega, kot je navedeno zgoraj, pogodba N ne vključuje nobenih obveznosti glede prometa. Pogodba N torej ni povezana s pogodbo M in pogodbo 7, od katerih jo je mogoče ločiti.
- (480) Komisija ugotavlja, da je bila naknadna pogodba o storitvah trženja, ki sta jo podpisali obe stranki, sklenjena 26. oktobra 2012, torej dolgo po podpisu sporazumov 7, M in N ⁽¹²⁵⁾. Zaradi teh različnih razlogov Komisija zato meni, da pogodbi 7 in M pomenita eno samo transakcijo in da ju je treba oceniti skupaj, medtem ko bi bilo treba pogodbo N oceniti ločeno.

— *Sklep o metodi skupne ocene pogodb, ki jih je letališka služba zbornice sklenila z družbo Ryanair/AMS*

- (481) Iz navedenega sledi, da bi bilo treba vsakega od naslednjih sklopov pogodb obravnavati kot en sam ukrep, da bi ocenili njihovo donosnost. Nekatere pogodbe o storitvah trženja niso tvorile ene same transakcije s pogodbo o letaliških storitvah. Te pogodbe o storitvah trženja se ocenijo ob upoštevanju prihodkov, ustvarjenih z veljavno pogodbo o letaliških storitvah.

⁽¹²⁵⁾ Vsekakor zunaj obdobja, ki ga zajema ta sklep.

Preglednica 14

Seznam sklopov pogodb, sklenjenih med zbornico in družbo Ryanair/AMS

Št.	Pogodbe	Datum podpisa	Obdobje, na katerega se nanaša pogodba
1	Pogodba o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair	10.12.2003	1.5.2003–30.4.2006
A	Pogodba o storitvah trženja med zbornico in družbo Ryanair	1.12.2003	1.5.2003–31.12.2003
B	Pogodba o storitvah trženja med zbornico in družbo Ryanair	1.1.2004	1.1.2004–30.4.2006
C	Pogodba 1 o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS (Združeno kraljestvo)	1.4.2006	1.5.2006–30.4.2009
D	Pogodba 2 o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS (Irska)	1.4.2006	1.5.2006–30.4.2009
2	Pogodba 1 o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair (Združeno kraljestvo)	1.5.2006	1.5.2006–30.4.2009
3	Pogodba 2 o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair (Irska)	1.5.2006	1.5.2006–30.4.2009
4	Pogodba o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair	1.2.2007	1.2.2007–30.4.2009
E	Sprememba pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS	1.6.2007	1.6.2007–30.9.2007
F	Sprememba pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS	21.9.2007	28.10.2007–29.3.2008
G	Pogodba 1 o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS (Združeno kraljestvo)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
H	Pogodba 2 o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS (Belgija)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
I	Pogodba 3 o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS (Irska)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
J	Sprememba pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS (Belgija)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
5	Pogodba o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair	13.1.2010	1.5.2009–30.4.2012
6	Sprememba št. 1 pogodbe o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair	1.2.2010	1.2.2010–31.3.2013
K	Pogodba o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS	25.2.2010	31.3.2010–30.3.2013
L	Sprememba št. 1 pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS	23.6.2010	1.6.2010–1.9.2010
7	Sprememba št. 2 pogodbe o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair (Portugalska)	28.1.2011	28.1.2011–30.4.2012
M	Sprememba št. 2 pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS (Portugalska)	11.2.2011	28.3.2011–30.3.2013
N	Sprememba št. 3 pogodbe o storitvah trženja med zbornico in družbo AMS (Norveška)	11.2.2011	31.3.2011–30.3.2013

— Pogodba, sklenjena z družbo Jet2

(482) Kot je že navedeno v uvodnih izjavah 117 do 120, je zbornica 4. julija 2008 podpisala pogodbo z družbo Jet2. Ta pogodba predvsem vključuje določbe v zvezi z letališkimi storitvami in predvideva odobritev znatnih popustov na letališke pristojbine. Pogodba predvideva tudi plačilo prispevka za trženje, povezanega z opravljanjem letov na ruti La Rochelle–Leeds. To pogodbo je zato treba obravnavati kot enoten ukrep, katerega donosnost bo Komisija tako kot pogodbe, ki jih je zbornica sklenila z družbo Ryanair/AMS, proučila v oddelku 7.1.1.3.

(2) Izbira metode analize med primerjalno analizo in analizo dodatne donosnosti

(483) V skladu s smernicami iz leta 2014 se z uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu obstoj pomoči letalskemu prevozniku, ki uporablja posamezno letališče, načeloma lahko izključi, če cena letaliških storitev ustreza tržni ceni (primerjalna analiza) ali če je s predhodno analizo, ki temelji na informacijah, ki so bile na voljo ob dodelitvi pomoči, in na predvidljivih razvojnih trendih, mogoče dokazati, da bo dogovor med letališčem in letalskim prevoznikom dodatno pozitivno prispeval k dobičku za letališče ⁽¹²⁶⁾ (analiza dodatne donosnosti).

(484) Najprej bi bilo treba opozoriti, da lahko Komisija v skladu s sodno prakso brez napake podrobno analizira najprimernejšo metodo ocenjevanja, ki jo je treba izbrati za uporabo merila udeleženca v tržnem gospodarstvu. Sodna praksa je priznala, da lahko Komisija da prednost eni metodi pred drugo, če meni, da je ta metoda primernejša ⁽¹²⁷⁾. Sodna praksa zlasti priznava, da med obema metodama ni hierarhije ⁽¹²⁸⁾.

(485) Komisija v zvezi s prvim pristopom (primerjalna analiza) resno dvomi, da je trenutno mogoče opredeliti ustrezno referenčno merilo za določitev dejanske tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča. Meni torej, da je najustreznejši pristop za oceno dogovorov, ki jih sklenejo letališča s posameznimi letalskimi prevozniki, analiza dodatne donosnosti ⁽¹²⁹⁾.

(486) Komisija meni, da je v zvezi s to analizo treba opozoriti, da so bile Francija in zainteresirane strani po sprejetju smernic iz leta 2014 pozvane, naj predložijo pripombe k uporabi navedenih smernic v obravnavanem primeru.

(487) V zvezi s tem je treba omeniti, da je lahko uporaba merila udeleženca v tržnem gospodarstvu na podlagi povprečne cene, ugotovljene na drugih podobnih trgih (primerjalna analiza), na splošno koristna, če je mogoče tržno ceno razumno opredeliti ali pridobiti na podlagi drugih tržnih kazalnikov. Vendar ta metoda ne more biti enako upoštevana v primeru letaliških storitev. Struktura stroškov in prihodkov se med letališči zelo razlikuje. Stroški in prihodki so namreč odvisni od stopnje razvoja letališča, privlačnosti njegovega ciljnega območja, števila letalskih prevoznikov, ki uporabljajo letališče, njegove zmogljivosti glede potniškega prometa, stanja infrastrukture in regulativnega okvira, ki se lahko med državami članicami razlikuje, ter morebitnih dolgov in obveznosti, ki jih je letališče prevzelo v preteklosti ⁽¹³⁰⁾.

(488) Poleg tega liberalizacija trga zračnega prevoza otežuje vsako izključno primerjalno analizo. Kot je razvidno v obravnavanem primeru, poslovne prakse med letališči in letalskimi prevozniki ne temeljijo nujno na seznamu javnih cen za posamezne storitve. Ta poslovna razmerja so namreč zelo različna. Vključujejo delitev tveganja glede pogostosti letov ter vseh povezanih komercialnih in finančnih odgovornosti, splošno uporabo mehanizma spodbud (npr. v obliki popustov, povezanih s številom rut ali prepeljanih potnikov) in spreminjanje razpršenosti tveganj med trajanjem pogodb. Zato navedenih transakcij ni mogoče dejansko med seboj primerjati na podlagi cene na povratni let ali cene na potnika.

⁽¹²⁶⁾ Točka 53 smernic iz leta 2014.

⁽¹²⁷⁾ Glej sodbo v zadevi Ryanair DAC proti Komisiji, T-165/15, navedeno v opombi 53, točka 143.

⁽¹²⁸⁾ Glej sodbo v zadevi Ryanair DAC proti Komisiji, T-165/15, navedeno v opombi 53, točka 145.

⁽¹²⁹⁾ Točki 59 in 61 smernic iz leta 2014.

⁽¹³⁰⁾ Glej Sklep Komisije 2011/60/EU z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C 12/08 – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair, uvodni izjavi 88 in 89 (UL L 27, 1.2.2011, str. 24).

- (489) Družba Ryanair meni, da se lahko z izvedbo primerjalne analize uporabi merilo udeleženca v tržnem gospodarstvu, pri katerem se za referenčno merilo uporabijo nekatera evropska letališča. V zvezi s tem meni, da so nekatera evropska letališča zaradi podobnosti zamenljiva z letališčem La Rochelle, in je predložila študijo z dne 1. junija 2012, ki jo je pripravila družba Oxera ⁽¹³¹⁾ in v kateri so primerjane letališke pristojbine, ki jih družba Ryanair plačuje na letališču La Rochelle, z letališkimi pristojbinami na letališčih, ki veljajo za primerljiva. V njej je bilo ugotovljeno, da pristojbine, ki se plačujejo na letališču La Rochelle, niso bistveno nižje. Družba Ryanair je predložila tudi dodatek k študiji z dne 1. junija 2012 ⁽¹³²⁾, da bi upoštevala plačila, ki jih družba Ryanair/AMS prejme na podlagi pogodb o storitvah trženja.
- (490) Primerjalna metoda pa je v tem primeru vsekakor nepraktična. Kot je dokazano zgoraj, so transakcije, ki jih je treba analizirati, zapleteni sklopi, sestavljeni iz pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja (ki sta včasih združeni v istem pravnem mediju). Te transakcije vključujejo več „cen“, in sicer različne letališke pristojbine, ceno storitev zemeljske oskrbe in ceno storitev trženja, pri čemer so nekatere od teh cen odvisne od števila potnikov ali števila premikov letal, druge pa so fiksne. Vsaka od teh transakcij torej ustvari zapleten niz finančnih tokov med upraviteljem letališča ter letalskim prevoznikom in njegovimi odvisnimi podjetji, ti tokovi pa vključujejo prihodke od letaliških pristojbin, prihodke, povezane s storitvami zemeljske oskrbe, in prihodke, povezane s storitvami trženja.
- (491) Analiza, ki jo je pripravila družba Oxera in jo je družba Ryanair predložila 10. aprila 2015 (sprememba študije z dne 1. junija 2012), ponazarja glavne težave pri zagotavljanju ustrezne primerjave letaliških pristojbin in tržne podpore družbi Ryanair na različnih letališčih.
- (492) Prvič, študija družbe Oxera sama navaja, da „ni mogoče opredeliti primerljivih letališč, ki jih uporablja družba Ryanair in so si podobna po vseh možnih značilnostih in ki se bodo verjetno obnašala kot letališča upraviteljev v tržnem gospodarstvu. Zato je bil sprejet pristop, da se opredeli vrsta primerljivih letališč, ki so podobna letališču La Rochelle na podlagi različnih značilnosti“ ⁽¹³³⁾. Komisija v tem primeru ugotavlja, da merila za izbor petih obravnavanih letališč ⁽¹³⁴⁾ sicer vključujejo eno od sedmih meril iz točke 60 smernic iz leta 2014, opaža pa, da so primerljiva letališča podobna letališču La Rochelle le v zvezi z enim ali dvema od sedmih meril. Poleg tega samo letališči Grenoble (GNB) in Maastricht (MST) ponujata referenčno merilo, ki je značilno za delovanje letališča La Rochelle, in sicer število potnikov in obseg dejavnosti družbe Ryanair na teh letališčih. Druga proučena letališča so bila izbrana na podlagi meril (kot so sistem lastništva, obstoj javnega financiranja ali BDP regije ali delež nizkocenovnih prevoznikov), ki zaradi preveč oddaljene povezave z merjenjem stroškov in prihodkov posameznega letališča sama po sebi ne zadostujejo za podlago za raven letaliških pristojbin in storitev trženja, ki se uporabljajo pri primerjalni analizi. Zato Komisija dvomi o reprezentativnosti izbranega vzorca primerljivih letališč.
- Drugič, podatki, ki jih je pripravila družba Oxera, kažejo, da se neto pristojbine, ki jih družba Ryanair plačuje na različnih letališčih, izbranih za primerjavo, precej razlikujejo. Družba Oxera je v svoji študiji izračunala raven letaliških pristojbin, ki jih družba Ryanair plačuje na teh petih letališčih, brez vseh prispevkov za trženje, ki se plačujejo družbama AMS in Ryanair (kar pomeni, da študija primerja letališke pristojbine, ki jih družba Ryanair plačuje po odbitku njenih prihodkov od trženja). Vendar ti podatki kažejo precejšnje razlike med primerljivimi letališči.
- Povprečne neto pristojbine na povratni let. Povprečne neto pristojbine na povratni let, ki jih družba Ryanair plača letališču La Rochelle, znašajo [100; 150] % neto pristojbin, ki jih je družba Ryanair plačala na petih primerljivih letališčih. Vendar razpon vrednosti kaže, da ni homogene skupine primerljivih letališč. Tako se glede na leto povprečne neto pristojbine, ki jih družba Ryanair plačuje letališču La Rochelle, gibljejo med [–50; 0] % in [150; 200] % povprečnih neto pristojbin, ki jih družba Ryanair plačuje na letališčih, ki jih je

⁽¹³¹⁾ Študija z dne 8. oktobra 2012, ki jo je izvedla družba Oxera, „Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport“ (Ekonomska ocena načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, letališče La Rochelle).

⁽¹³²⁾ Sprememba z dne 10.4.2015 k študiji z dne 1.6.2012, ki jo je izvedla družba Oxera, „Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport“ (Ekonomska ocena načela zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu: primerjalna analiza, vključno z družbo AMS, letališče La Rochelle).

⁽¹³³⁾ Izvirno angleško besedilo: „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 a variety of characteristics“. Analiza z dne 10. 4. 2015, ki jo je izvedla družba Oxera, str. 3.

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

proučila družba Oxera. Ta razpon jasno kaže, da uporabljeni vzorec ni homogen in reprezentativen. Podobno se znesek neto pristojbin, ki jih plača družba Ryanair, za posamezno letališče zelo razlikuje in se lahko v enem letu potroji, kar je še en dokaz, da primerjava neto letaliških pristojbin ni niti mogoča niti primerna.

- Povprečne neto pristojbine na potnika. Podobno kot pri neto pristojbinah na povratni let razpon vrednosti kaže, da vzorec letališč, ki ga je uporabila družba Oxera, ne omogoča stabilne ali razumne primerjave. Povprečna neto pristojbina, ki jo družba Ryanair plača letališču La Rochelle, se glede na leto giblje med $[-50; 0]$ % in $[150; 200]$ % povprečne neto pristojbine, ki jo družba Ryanair plačuje na letališčih, ki jih je izbrala družba Oxera, neto pristojbine na potnika, ki jih družba Ryanair plačuje na posameznem letališču, pa se lahko glede na leto razlikujejo do trikrat.

(493) Razvidno je, da niti družba Ryanair niti družba Oxera nista poskušali določiti tržne cene, ki bi za vzorec letališč, primerljivih z letališčem La Rochelle, ustrezala neto ceni letaliških pristojbin (letališke pristojbine zmanjšane za podpora trženju). Če bi taka primerjava omogočila določitev tržne cene, bi jo družba Ryanair na podlagi izkušenj s številnimi evropskimi letališči zagotovo lahko določila.

(494) Nazadnje, če se domneva, da bi bilo mogoče na podlagi veljavne primerjalne analize ugotoviti, da so bile cene, ki so se uporabile v različnih transakcijah, zajetih v tej oceni, enake ali višje od tržnih cen, določenih na podlagi vzorca primerljivih transakcij, Komisija ne bi mogla zaključiti, da so bile navedene transakcije v skladu s tržno ceno, če bi se izkazalo, da je upravljavec letališča ob sklenitvi teh transakcij pričakoval, da bodo z njimi povezani dodatni stroški višji od dodatnih prihodkov. Udeleženec v tržnem gospodarstvu blaga ali storitev dejansko ne bi hotel zagotavljati po tržni ceni, če bi s tem ustvaril dodatno izgubo ⁽¹³⁵⁾.

(495) Ob upoštevanju vsega navedenega Komisija meni, da je treba v obravnavanem primeru uporabiti pristop, ki je v smernicah iz leta 2014 na splošno priporočen za uporabo merila udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z razmerji med letališči in letalskimi prevozniki, in sicer analizo dodatne donosnosti. Ta pristop je utemeljen z dejstvom, da ima lahko upravljavec letališča objektiven interes za sklenitev transakcije z letalskim prevoznikom, če lahko razumno pričakuje, da bo ta transakcija povečala njegove dobičke (ali zmanjšala njegove izgube) v primerjavi z nasprotnim položajem, v katerem se transakcija ne bi sklenila ⁽¹³⁶⁾, ne glede na kakršno koli primerjavo s pogoji, ponujenimi drugim letalskim prevoznikom, ali s pogoji, ki jih ponujajo drugi upravljavci letališč.

(3) Morebitne ugodnosti, ki bi jih lahko udeleženec v tržnem gospodarstvu upošteval pri podpisu pogodb o storitvah trženja z letalskimi prevozniki

(496) Iz vsega navedenega je razvidno, da je treba za uporabo merila udeleženca v tržnem gospodarstvu ravnanje zbornice oceniti glede na ravnanje hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki bi namesto njega upravljal letališče La Rochelle. Zadevne pogodbe o storitvah trženja je treba oceniti skupaj z ustreznimi pogodbami o letaliških storitvah, če tvorijo eno samo transakcijo (glej uvodno izjavo 464 za merila za ocenjevanje) ⁽¹³⁷⁾. Poleg tega, kot je navedeno v uvodni izjavi 481, čeprav nekatere pogodbe o storitvah trženja niso bile del ene transakcije s pogodbo o letaliških storitvah, se bodo kljub temu ocenile ob upoštevanju prihodkov, ustvarjenih z veljavno pogodbo o letaliških storitvah, da se oceni donosnost zadevne pogodbe o storitvah trženja.

(497) Pri analizi posamezne transakcije iz preglednice 14 je treba določiti koristi, ki bi jih lahko ta hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček, pričakoval od storitev trženja. Pri tej analizi se ne sme upoštevati splošni vpliv takih storitev na turizem in gospodarsko dejavnost regije kot tak. Upoštevajo se lahko samo učinki teh storitev na donosnost letališča, saj bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki se uporablja v tej analizi, upošteval samo te učinke ⁽¹³⁸⁾.

⁽¹³⁵⁾ Sodba v zadevi Ryanair DAC proti Komisiji, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, navedena v opombi 53, točke 176, 177 in 178.

⁽¹³⁶⁾ Z drugimi besedami, če je dodatna donosnost, ki se pričakuje od te transakcije, pozitivna.

⁽¹³⁷⁾ Posamezno pogodbo o storitvah trženja je treba analizirati skupaj s pripadajočo pogodbo o letaliških storitvah, saj tvorita eno transakcijo. Tako je toliko ločenih transakcij, kolikor je „parov“ pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah.

⁽¹³⁸⁾ Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči, navedeno v opombi 71, odstavek 77.

- (498) Čeprav učinek storitev trženja ni bil dokazan, ni izključeno, da lahko nekoliko povečajo potniški promet na rutah, zajetih v pogodbah o storitvah trženja in ustreznih pogodbah o letaliških storitvah, saj so namenjene promociji navedenih rut. Vendar je družba Ryanair navedla, da je imela prisotnost pogodbe o storitvah trženja le zelo majhen vpliv na koeficient zasedenosti njenih letal, saj so bili ukrepi za upravljanje donosov (prilagajanje cen povpraševanju) prilagojeni za doseganje ciljev glede koeficienta zasedenosti ⁽¹³⁹⁾. Družba Ryanair torej ni potrdila učinka pogodb o storitvah trženja na povečanje števila potnikov. Zato se zdi, da je glavni učinek pogodb o storitvah trženja spodbujanje družbe Ryanair k opravljanju letov na letališče La Rochelle.
- (499) Ugotoviti je treba, ali bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče La Rochelle namesto zbornice, razumno pričakoval in količinsko opredelil koristi, razen tistih, ki izhajajo iz pozitivnega učinka na odprte rut, njihovo ohranitev in potniški promet na rutah, zajetih v pogodbi o storitvah trženja, v obdobju opravljanja letov na teh rutah, kot je določeno v pogodbi o storitvah trženja ali pogodbi o letaliških storitvah.
- (500) Družba Ryanair je to hipotezo podprla v svoji študiji z dne 17. januarja 2014. Ta študija temelji na teoriji, da lahko storitve trženja, ki jih kupi upravljavec letališča, kot je zbornica, prispevajo k izboljšanju blagovne znamke letališča ter s tem trajno povečajo število potnikov, ki uporabijo to letališče, in ne samo število potnikov, ki letijo na rutah, zajetih v pogodbi o storitvah trženja in pogodbi o letaliških storitvah, v obdobju opravljanja letov na teh rutah, kot je določeno v teh pogodbah. Družba Ryanair je v navedeni študiji zlasti menila, da bi lahko imele te storitve trženja trajen pozitiven učinek na pogostost letov na letališču tudi po izteku pogodbe o storitvah trženja.
- (501) Najprej je treba opozoriti, da v tem primeru nič ne kaže, da je zbornica pred sklenitvijo pogodb o storitvah trženja, zajetih v formalnem postopku preiskave, kadar koli upoštevala ali količinsko opredelila morebitne pozitivne učinke pogodb o storitvah trženja izven okvira rut, zajetih v teh pogodbah, ali, v časovnem smislu, izven pričakovanega obdobja opravljanja letov na zadevnih rutah. Poleg tega Francija in zbornica nista predlagali nobene metode za oceno morebitne vrednosti, ki bi jo hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče La Rochelle namesto zbornice, pripisal tem učinkom pri odločanju glede sklenitve pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah. Storitve trženja, kupljene od družbe Ryanair/AMS, so bile namenjene predvsem osebam, ki bodo verjetno uporabljale rute, navedene v pogodbah o storitvah trženja.
- (502) Ta sklep, sprejet za pogodbi, sklenjeni z družbama Ryanair in AMS, iz istih razlogov velja tudi za pogodbo o letaliških storitvah in storitvah trženja z družbo Jet2.
- (503) Poleg tega se trajnost teh učinkov prav tako zdi zelo vprašljiva. Mogoče je, da je oglaševanje La Rochelle in njegove regije na spletišču družbe Ryanair obiskovalce tega spletišča spodbudilo k nakupu vozovnic za lete družbe Ryanair v La Rochelle, ko je bil oglas prvič objavljen ali kmalu zatem. Vendar ni verjetno, da je bil učinek tega oglasa na obiskovalce dolgotrajen in je vplival na nakup letalskih kart več kot nekaj tednov po njegovi objavi na spletišču družbe Ryanair. Oglaševanje bo verjetno imelo trajen učinek, če promocijske dejavnosti obsegajo enega ali več oglaševalskih medijev, ki so jim potrošniki v posameznem obdobju redno izpostavljeni. Oglaševalska kampanja na splošnih televizijskih ali radijskih postajah, različnih spletiščih in/ali različnih panojih na prostem ali v javnih prostorih ima na primer lahko trajen učinek, če so potrošniki redno izpostavljeni tem medijem. Nasprotno promocijska dejavnost, omejena le na nekatere strani spletišča družbe Ryanair, verjetno nima učinka, ki bi trajal dolgo po koncu promocijske kampanje. Zelo verjetno je namreč, da večina ljudi spletišča družbe Ryanair ne obiskuje dovolj pogosto, da bi se jim že samo s tem vtisnila v spomin promocija regije na navedenem mestu.
- (504) Francija in zbornica med uradnim postopkom preiskave nista predložili nobenih informacij, ki bi bile v nasprotju s to ugotovitvijo. To ugotovitev tudi pomembno podpirata dva dejavnika.

⁽¹³⁹⁾ Zlasti pripombe z dne 15.12.2009, 13.6.2014 in 29.3.2019.

- (505) Prvič, nekatere tržne dejavnosti iz pogodb, sklenjenih z družbo Ryanair/AMS, so se nanašale predvsem na domačo stran spletišča družbe Ryanair. Te storitve so obsegale zgolj povezavo do spletišča, ki ga je za pogosto omejeno ali zelo kratko obdobje določila zbornica:
- za povezave iz pogodb A in B ni obdobja prikazovanja,
 - prikazovanje sponzorirane povezave 56 dni na leto za tri leta v skladu s pogodbo C,
 - prikazovanje sponzorirane povezave 212 dni na leto za tri leta v skladu s pogodbo D, vendar se za leto 2007 obdobje prikazovanja skrajša na 45 dni v skladu s pogodbo E, ki spreminja pogodbo D,
 - prikazovanje sponzorirane povezave na britanskem spletišču družbe Ryanair 22 dni na leto za tri leta v skladu s pogodbo G,
 - prikazovanje sponzorirane povezave na nizozemskem/belgijskem spletišču družbe Ryanair 95 dni v prvem letu ter 160 dni v drugem in tretjem letu v skladu s pogodbo H,
 - prikazovanje sponzorirane povezave na irskem spletišču družbe Ryanair 200 dni na leto za tri leta v skladu s pogodbo I,
 - prikazovanje sponzorirane povezave na belgijskem spletišču družbe Ryanair 10 dni na leto za tri leta v skladu s pogodbo J,
 - prikazovanje sponzorirane povezave na irskem, norveškem in nizozemskem spletišču družbe Ryanair 90 dni in na njenem britanskem spletišču 50 dni na leto za tri leta v skladu s pogodbo K,
 - prikazovanje sponzorirane povezave na irskem spletišču družbe Ryanair 70 dni v skladu s pogodbo L,
 - prikazovanje sponzorirane povezave na portugalskem spletišču družbe Ryanair 365 dni za dve leti v skladu s pogodbo M,
 - prikazovanje sponzorirane povezave na norveškem spletišču družbe Ryanair šest tednov (približno 42 dni) v prvem letu ter 4 tedne (tj. 24 dni) v drugem in tretjem letu v skladu s pogodbo N.
- (506) Narava teh promocijskih dejavnosti (prisotnost ene same povezave z omejeno promocijsko vrednostjo), njihova kratka življenjska doba in nestalna pogostost njihovega prikazovanja v zadevnem obdobju (saj se je dve leti neprekinjeno izvajala promocija samo za ruto v Porto) bi znatno omejili učinek teh dejavnosti po njihovem koncu, zlasti ker so bile omejene samo na spletišče družbe Ryanair in niso bile prikazane v nobenem drugem mediju. Z drugimi besedami, ni bilo verjetno, da bi te promocijske dejavnosti pri osebah, ki so jim bile izpostavljene, pustile trajen vtis o zadevnem oglaševanju in trajno zanimanje za La Rochelle in njegovo regijo.
- (507) Drugič, druge dejavnosti trženja, predvidene v pogodbah, sklenjenih z družbo Ryanair/AMS, so se nanašale le na strani spletišča družbe Ryanair, ki zajemajo namembni kraj La Rochelle. Ta zadnja vrsta promocijske dejavnosti je praviloma usmerjena na uporabnike, katerih število je po definiciji omejeno, brez pogoste izpostavljenosti oglaševanju. Poleg tega je stran o namembnem kraju La Rochelle na spletišču družbe Ryanair verjetno manj pogosto obiskana kot domača stran tega spletišča, saj je namenjena predstavitvi točno določenega namembnega kraja družbe Ryanair in ne vseh navedenih dejavnosti. Glede na majhno verjetnost pogostega obiska strani o namembnem kraju La Rochelle na spletišču družbe Ryanair je torej malo verjetno, da bi promocijske dejavnosti, prikazane na tej strani, pri ljudeh, ki imajo dostop do nje, ustvarile trajen spomin na zanimivost mesta La Rochelle in njegove regije. Poleg tega je zelo verjetno najpogostejši razlog za odprtje strani o La Rochelle na spletišču Ryanair morebitno zanimanje za ta namembni kraj ali za polete družbe Ryanair v ta namembni kraj. Malo je torej verjetno, da bo oglas na tem spletišču zbudil ponovno zanimanje za navedeni namembni kraj pri ljudeh, ki ga ne bi poznali ali ki jih sploh ne bi zanimal.
- (508) V zvezi s tem je razvidno, da pogodbe o storitvah trženja, ki jih je predložila družba Ryanair ter so bile sklenjene med neletališkimi zasebnimi podjetji (najem avtomobilov, lokalne turistične dejavnosti) in družbo AMS, svojo trženjsko vrednost črpajo iz možnosti prodaje turističnih proizvodov ali storitev potnikom, ki bodo potovali z družbo Ryanair. Za morebitne potnike je po njihovem obisku spletišča družbe Ryanair (nakup vozovnice, ogled razpoložljivih letov itd.) ugotovljeno, da bodo verjetno potovali na določeno namembno letališče, in so zato tarča trženjskih sporočil, ki jih spodbujajo, naj na svojem namembnem letališču kupijo proizvod ali storitev. Vrednost storitev trženja družbe Ryanair torej temelji na zmožnosti, da se ciljno usmeri na stranke te družbe, ki so že izbrale svoje namembno letališče ali pri katerih pogostost obiskov spletišča družbe Ryanair kaže, da bi lahko izbrale določeno namembno letališče, da bi jih spodbudili k nakupu turistične storitve v njihovem končnem namembnem kraju. V tem okviru Komisija ne izključuje, da ima trženje, ki ga na spletišču družbe Ryanair ponuja družba AMS,

vrednost za nekatera podjetja tretjih oseb, zainteresirana za prodajo storitev ali blaga strankam te družbe, kot je na primer podjetje za najem vozil ali regionalni ponudnik pohodništva. To pa ne velja za upravljavca letališča, ki želi trajno povečati število potnikov, ki uporabljajo letališče. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 501, je zelo verjetno, da se osebe, ki si ogledajo stran La Rochelle na spletišču družbe Ryanair, zelo verjetno že zanimajo za ta namembni kraj ali storitve družbe Ryanair v zvezi z njim. Zato je po mnenju zbornice učinek dejavnosti trženja, ki se izvajajo na straneh spletišča družbe Ryanair in zajemajo namembni kraj La Rochelle, v smislu privabljanja potnikov zelo majhen ali ga celo ni.

- (509) Čeprav so storitve trženja morda povečale potniški promet na rutah, zajetih v pogodbah o storitvah trženja, v obdobju izvajanja teh storitev, je zelo verjetno, da je bil ta učinek po koncu tega obdobja ali na drugih rutah zanemarljiv ali pa ga ni bilo.
- (510) Študiji družbe Ryanair z dne 17. in 31. januarja 2014 prav tako kaže, da je bila verjetnost, da bodo koristi pogodb o storitvah trženja presegale rute, zajete v teh pogodbah, ali trajale tudi po koncu obdobja opravljanja letov na teh rutah, ki je določeno v pogodbah o storitvah trženja in pogodbah o letaliških storitvah, zelo majhna in je ni bilo mogoče količinsko opredeliti s stopnjo gotovosti, ki bi jo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu štel za zadostno.
- (511) V študiji družbe Ryanair z dne 17. januarja 2014 je na primer navedeno, da je „prihodnji dodatni dobiček po načrtovanem izteku pogodbe o letaliških storitvah po naravi negotov“ ⁽¹⁴⁰⁾. Poleg tega sta v študiji predlagani dve metodi za predhodno oceno pozitivnih učinkov pogodb o storitvah trženja: metoda na podlagi denarnega toka in metoda na podlagi kapitalizacije.
- (512) Pristop na podlagi denarnega toka obsega vrednotenje koristi pogodb o storitvah trženja in o letaliških storitvah z ocenjevanjem prihodnjih prihodkov, ki bi jih upravljavalec letališča lahko ustvaril s pogodbo o storitvah trženja in s pogodbo o letaliških storitvah, brez ustreznih stroškov. Pristop na podlagi kapitalizacije obsega obravnavanje izboljšanja celostne podobe znamke letališča prek storitev trženja kot neopredmeteno sredstvo, pridobljeno po ceni, določeni v pogodbi o storitvah trženja.
- (513) Vendar je v študiji razkrit obseg težav, ki nastanejo pri pristopu na podlagi kapitalizacije, kar dokazuje nezanesljivost rezultatov, dobljenih s takšno metodo, v študiji sami pa se prednost daje pristopu na podlagi denarnega toka. V študiji je navedeno zlasti: „Pristop na podlagi kapitalizacije bi moral upoštevati samo delež izdatkov za trženje, ki jih je mogoče pripisati neopredmetenim osnovnim sredstvom letališča. Vendar bi lahko bilo težko opredeliti delež izdatkov za trženje, ki je usmerjen v ustvarjanje pričakovanih prihodnjih prihodkov za letališče (tj. naložba v neopredmetena osnovna sredstva letališča) in ne v ustvarjanje sedanjih prihodkov za letališče“ ⁽¹⁴¹⁾. V njej je poudarjeno tudi, da „je treba za izvajanje pristopa na podlagi kapitalizacije [...] oceniti povprečno obdobje, v katerem lahko letališče zadrži stranke zaradi tržne akcije družbe AMS. Zaradi pomanjkanja podatkov bi bilo v praksi zelo težko oceniti povprečno trajanje obdobja po tržni akciji družbe AMS, v katerem se zadržijo stranke“ ⁽¹⁴²⁾.
- (514) V študiji družbe Ryanair z dne 31. januarja 2014 je bila predlagana praktična uporaba pristopa, ki temelji na denarnem toku. V okviru tega pristopa so koristi na podlagi pogodb o storitvah trženja in letaliških storitvah, ki trajajo celo po izteku pogodbe o storitvah trženja, izražene kot „končna vrednost“, izračunana na datum izteka pogodbe. Ta končna vrednost temelji na pričakovanih dodatnih dobičkih, ki naj bi nastali zaradi pogodb o letaliških storitvah in storitvah trženja v zadnjem letu izvajanja pogodbe o letaliških storitvah. Ta metoda vključuje izračun

⁽¹⁴⁰⁾ Izvirno angleško besedilo: „... future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain“.

⁽¹⁴¹⁾ Izvirno angleško besedilo: „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⁾ Izvirno angleško besedilo: „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“.

dodatnega dobička, pričakovanega za zadnje leto izvajanja pogodbe o letaliških storitvah, in njegovo napoved za prihodnje obdobje, enako obdobju trajanja pogodbe o letaliških storitvah, pri čemer se ta napoved prilagodi s stopnjo rasti trga letalskega prevoza v Evropi in faktorjem verjetnosti, ki naj bi izražal sposobnost pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja, da prispevata k dobičkom letališča tudi po njunem izteku. V skladu s študijo z dne 31. januarja 2014 je zmogljivost ustvarjanja trajnih koristi odvisna od številnih dejavnikov, „[...] vključno z boljšim ugledom in močnejšo znamko, skupaj z zunanjimi učinki omrežja in potniki, ki se vračajo“ ⁽¹⁴³⁾, vendar ti niso podrobneje pojasnjeni. Poleg tega se pri tej metodi upošteva diskontna stopnja, ki izraža kapitalske stroške.

- (515) V študiji je predlagan 30-odstotni koeficient verjetnosti, ki naj bi bil preudaren. Vendar v tej zelo teoretični študiji niso predloženi nobeni resni kvantitativni ali kvalitativni dokazi za ta koeficient. Študija ne temelji na nobenem dejstvu, povezanem z dejavnostmi družbe Ryanair, trgov zračnih prevozov ali letališkimi storitvami, ki bi utemeljilo to 30-odstotno stopnjo. Vzpostavljena ni nobena povezava med to stopnjo in dejavniki, ki so omenjeni le mimogrede (ugled, močna znamka, zunanji učinki omrežja in potniki, ki se vračajo) in ki naj bi podaljšali trajanje koristi pogodb o letaliških storitvah in storitvah trženja, da bi se nadaljevale tudi po izteku teh pogodb. Nazadnje, pri analizi obsega, v katerem bi lahko storitve trženja vplivale na navedene dejavnike, se ne sklicuje na posebno vsebino teh storitev iz več pogodb z družbo AMS.
- (516) Poleg tega študija ne dokazuje, da obstaja verjetnost, da se bodo po izteku pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja dobički upravljavca letališča, ustvarjeni s tema pogodbama v zadnjem letu njunega izvajanja, nadaljevali tudi v prihodnosti. Podobno ne zagotavlja nobenih dokazov, da je stopnja rasti trga zračnih prevozov v Evropi uporaben kazalnik za merjenje učinka pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja za posamezno letališče.
- (517) Zato je zelo malo verjetno, da bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pri oceni interesa za sklenitev pogodbe upošteval „končno vrednost“, izračunano po metodi, ki jo je predlagala družba Ryanair.
- (518) Iz študije z dne 31. januarja 2014 je torej razvidno, da bi bili rezultati pri pristopu na podlagi denarnega toka tako kot pri metodi na podlagi kapitalizacije zelo nenatančni in nezanesljivi.
- (519) Poleg tega niti Francija niti zainteresirane tretje strani niso predložile dokazov, da so regionalni upravljavci letališč, primerljivi z upravljavcem letališča La Rochelle, dejansko uporabili metodo, ki jo je družba Ryanair predlagala v tej študiji, ali katero koli drugo metodo, ki bi upoštevala in količinsko opredelila koristi, nastale po izteku pogodb o letaliških storitvah in pogodb o storitvah trženja. Francija ni predložila pripomb k študijam z dne 17. in 31. januarja 2014, torej ni potrdila v njih navedenih ugotovitev.
- (520) Poleg tega, kot je navedeno zgoraj, so storitve trženja očitno namenjene ljudem, ki bodo verjetno potovali na rutah, zajetih v pogodbah o storitvah trženja. Če se opravljanje letov na teh rutah po izteku pogodbe o letaliških storitvah ne podaljša, ni verjetno, da bodo lahko storitve trženja še naprej pozitivno vplivale na pogostost letov na letališču tudi po datumu izteka. Upravljavec letališča zelo težko oceni, kakšna je verjetnost, da bo letalski prevoznik še naprej zagotavljal opravljanje letov na ruti po koncu obdobja, za katero se je zavezal v pogodbi o letaliških storitvah. Zlasti nizkocenovni letalski prevozniki so se izkazali za zelo dinamične v smislu uvajanja in ukinjanja rut. Glede na poročilo, ki ga je družba Oxera pripravila za združenje ACI Europe, je bilo leta 2011 opuščenih med 15 % in 20 % rut, ki jih opravljajo evropska letališča z manj kot 5 milijoni potnikov ⁽¹⁴⁴⁾. Zato se preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pri sklepanju transakcij, kakršne so obravnavane v tem formalnem postopku preiskave, ne bi mogel zanašati na pripravljenost letalskega prevoznika, da po izteku pogodbe podaljša opravljanje letov na zadevni ruti.

⁽¹⁴³⁾ Izvirno angleško besedilo: „... including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger“.

⁽¹⁴⁴⁾ Študija z dne 15.9.2017, ki jo je izvedla družba Oxera, „The continuing development of airport competition in Europe“ (Nadaljnji razvoj konkurence med letališči v Evropi), 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) Poleg tega in zaradi celovitosti je treba opozoriti, da je končna vrednost, izračunana v skladu z metodologijo, ki jo je družba Ryanair predlagala v študiji z dne 31. januarja 2014, pozitivna (torej ima pozitiven učinek na ocenjeno donosnost pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja) le, če je dodatni dobiček, ki naj bi se ustvaril na podlagi takih pogodb v zadnjem letu veljavnosti pogodbe o letaliških storitvah, pozitiven. Metodologija namreč temelji na pričakovanem dodatnem dobičku za zadnje leto veljavnosti pogodbe o letaliških storitvah in prenosu tega dobička v prihodnost z uporabo dveh dejavnikov. Prvi dejavnik je skupna rast evropskega trga zračnih prevozov in izraža pričakovano rast prometa. Drugi je 30-odstotni dejavnik, ki predstavlja približno verjetnost, da se bodo zaradi izvajanja pogodb, ki sta se nedavno iztekli, v prihodnje sklenile podobne pogodbe, na podlagi katerih se bodo verjetno ustvarili podobni finančni tokovi. Če je torej pričakovani prihodnji dodatni dobiček za zadnje leto veljavnosti pogodbe o letaliških storitvah negativen, bo negativna (ali največ enaka nič) tudi končna vrednost, kar kaže na dejstvo, da bi pogodbe, podobne pogodbam, ki so se nedavno iztekle, vsako leto zmanjšale donosnost letališča.
- (522) V študiji družbe Ryanair z dne 31. januarja 2014 je ta scenarij proučen zelo na kratko, pri čemer je omejen na navedbo v opombi ter ne vsebuje pripomb ali pojasnil: „[...] končne vrednosti ni mogoče izračunati, če je v zadnjem letu zadevnega obdobja dodatni dobiček minus plačila družbi AMS negativen“ ⁽¹⁴⁵⁾. Vendar, kot bo dokazano v uvodnih izjavah 580–642, vse pogodbe v obravnavanem primeru vključujejo ocenjene dodatne tokove, ki imajo vsako leto negativno neto sedanjo vrednost in ne samo skupno. Zato bi bila „končna vrednost“, izračunana po metodi, ki jo je predlagala družba Ryanair, za te pogodbe enaka nič ali celo negativna. Upoštevanje te končne vrednosti torej ne bi omajalo ugotovitve, da te različne pogodbe vključujejo gospodarsko prednost.
- (523) Nazadnje je družba Ryanair v tretji študiji z dne 26. septembra 2014 ponovno poudarila, da pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja ustvarjajo dodatne dobičke, medtem ko so v veljavi, in končno vrednost po prenehanju njihove veljavnosti. Zato se po mnenju družbe Ryanair s podpisom prvotne pogodbe z družbo Ryanair poveča možnost, da bo po izteku veljavnosti sklenjena nova pogodba, in sicer z družbo Ryanair ali drugimi letalskimi prevozniki. Poleg tega je končna vrednost pogodb o storitvah trženja v povečanju prometa na letališču po izteku veljavnosti zaradi njegovega večjega ugleda. Čeprav družba Ryanair predlaga metodo za empirično preverjanje svojih hipotez, je ne more izvesti, ker nima potrebnih podatkov. Nazadnje, poročilo v svoji analizi ne upošteva morebitnih zunanjih učinkov omrežja.
- (524) Iz zgoraj navedenega je razvidno, da bi bila edina korist, ki bi jo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval na podlagi pogodbe o storitvah trženja in bi jo količinsko upošteval pri odločanju, ali naj sklene tako pogodbo, skupaj s pogodbo o letaliških storitvah, dveh vrst: (i) na eni strani možnost, da bi letalski prevozniki opravljali lete na letališču La Rochelle v skladu s pogodbami o letaliških storitvah, ki bi jih ti letalski prevozniki morali skleniti zaradi pogodb o storitvah trženja, in (ii) na drugi strani morebitni mejni pozitivni učinek storitev trženja na število potnikov, ki uporabljajo rute, zajete v zadevnih pogodbah (rahla spodbuda prometa na rutah, zajetih v pogodbah o storitvah trženja in ustreznih pogodbah o letaliških storitvah). Vse druge morebitne koristi bi se štele za preveč negotove, da bi se lahko količinsko opredelile, in dejansko nič ne kaže, da jih je zbornica upoštevala.
- (4) Kakšen časovni okvir bi izbral udeleženec v tržnem gospodarstvu za oceno prednosti podpisa pogodbe o letaliških storitvah in/ali pogodbe o storitvah trženja?
- (525) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi pri oceni utemeljenosti sklenitve pogodbe o letaliških storitvah in/ali pogodbe o storitvah trženja za časovni okvir izbral trajanje veljavnosti zadevnih pogodb. Z drugimi besedami, ocenil bi dodatne stroške prihodke za obdobje izvajanja pogodb.

⁽¹⁴⁵⁾ Študija z dne 31. januarja 2014, opomba 17. Izvirno angleško besedilo: „... 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) Nič ne kaže na to, da bi bila izbira daljšega obdobja upravičena. Preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu se namreč ob sklenitvi pogodb ne bi zanašal na to, da bodo pogodbe ob izteku podaljšane, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 520, ker so nizkocenovni letalski prevozniki, kakršna sta družba Ryanair in Jet2, zelo dinamični v smislu uvajanja in ukinjanja rut ali povečevanja in zmanjševanja pogostosti letov.
- (527) Poleg tega razen pri nekaterih pogodbah datum dejanskega začetka dejavnosti, zajetih v pogodbi, ni sovpadal z datumom podpisa pogodbe. V tem primeru je bil kot izhodišče upoštevan dejanski datum začetka in ne datum podpisa, če je datum podpisa pred dejanskim datumom začetka ⁽¹⁴⁶⁾.
- (528) V primerih, ko družba Ryanair ni opravljala letov na določenih rutah v celotnem obdobju, ki ga zadeva pogodba, ocena udeleženca v tržnem gospodarstvu temelji na načrtovanem trajanju pogodbe, saj predčasna prekinitev pogodbe v času sklenitve ni bila niti znana niti predvidljiva. Upravljevec letališča bi svoje napovedi prometa utemeljil na obveznostih, ki jih je družba Ryanair prevzela ob podpisu pogodbe in ki so jo zavezovale.
- (529) Komisija bo v nadaljevanju proučila pogodbe, sklenjene s posameznim letalskim prevoznikom, glede prometa, prihodkov in dodatnih stroškov ob upoštevanju predpostavk, nato pa bo predstavila rezultate analize teh pogodb.
- (5) Ugotovitve o načinu uporabe merila udeleženca v tržnem gospodarstvu
- (530) Iz vsega navedenega izhaja, da mora Komisija za uporabo merila udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z obravnavanimi ukrepi vsako pogodbo o storitvah trženja analizirati skupaj s pripadajočo pogodbo o letaliških storitvah (ne glede na to, ali je slednja del sklopa pogodb, navedenih v preglednici 14, ali pa je le veljala ob sklenitvi pogodbe o trženju ⁽¹⁴⁷⁾) in presoditi, ali bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček in namesto zbornice upravlja letališče La Rochelle, sklenil ti pogodbi. Zato je treba opredeliti dodatno donosnost pogodb, kot bi jo udeleženec v tržnem gospodarstvu ocenil ob sklenitvi teh pogodb, in sicer z oceno naslednjih dejavnikov za celotno obdobje izvajanja pogodb:
- pričakovanega prihodnjega dodatnega prometa, ki naj bi nastal zaradi izvajanja teh pogodb, po možnosti ob upoštevanju učinkov storitev trženja na faktorje zasedenosti na rutah, zajetih v pogodbah,
 - pričakovanih prihodnjih dodatnih prihodkov, ki naj bi nastali zaradi izvajanja teh pogodb, vključno s prihodki od letaliških pristojbin in storitev zemeljske oskrbe, ki naj bi jih ustvarile rute, zajete v teh pogodbah, ter prihodki iz neletalskih dejavnosti iz dodatnega prometa, ustvarjenega zaradi izvajanja teh pogodb, ter
 - pričakovanih prihodnjih dodatnih stroškov zaradi izvajanja teh pogodb, vključno s stroški poslovanja in morebitnimi dodatnimi stroški naložb na rutah, zajetih v teh pogodbah, ter stroški storitev trženja.
- (531) Ti izračuni bi morali zagotoviti prihodnje letne tokove, ki ustrezajo razliki med dodatnimi prihodki in stroški, od katerih se po potrebi odšteje diskontna stopnja, ki izraža stroške kapitala za upravljavca letališča. Pozitivna neto sedanja vrednost načeloma kaže, da zadevne pogodbe ne omogočajo gospodarske prednosti, negativna neto sedanja vrednost pa kaže na obstoj takšne prednosti.
- (532) V zvezi s to oceno je treba opozoriti, da so trditve zbornice in družbe Ryanair, da je cena storitev trženja, ki jih je kupila zbornica, enaka ali nižja od cene, ki se lahko šteje za „tržno ceno“ za take storitve, brezpredmetne. Dejansko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobičke, ne bi bil pripravljen kupiti takih storitev, tudi po ceni, ki je nižja od „tržne cene“ ali enaka tej, če bi napovedi kljub pozitivnim učinkom takih storitev na zadevne rute kazale, da bodo dodatni stroški, nastali zaradi pogodb, presegali dodatne prihodke v smislu diskontirane vrednosti. V takem primeru ne bi bil pripravljen plačati „tržne cene“, zato bi se logično odločil, da ne bo kupil zadevnih storitev.

⁽¹⁴⁶⁾ Glej preglednico 9.

⁽¹⁴⁷⁾ Glej uvodno izjavo 496.

(b) Metodološki premisleki v zvezi z rekonstrukcijo poslovnih načrtov

- (533) Komisija je med postopkom pozvala Francijo k predložitvi ocen donosnosti, dodatnih stroškov in prihodkov, povezanih z različnimi pogodbami, sklenjenimi med zbornico in družbo Ryanair/AMS, ki so bile morda opravljene pred sklenitvijo teh pogodb. Francija je v odgovor na ta poziv navedla, da letališče La Rochelle pred podpisom pogodb o trženju ni izvedlo nobene analize, zato je predložila retroaktivno rekonstrukcijo poslovnih načrtov, ki ustrezajo vsaki od pogodb o storitvah trženja iz preglednice 9, ter rekonstrukcijo poslovnega načrta pogodbe, sklenjene z družbo Jet2 (ob upoštevanju ustreznih parametrov ustreznih pogodb o letaliških storitvah za analizo pogodb, podpisanih s tema dvema letalskima prevoznikoma). Namen te retrospektivne analize pa je ponoviti finančno analizo, ki bi morala biti izvedena pred podpisom pogodb o storitvah trženja, ob upoštevanju podatkov, ki jih je imelo letališče takrat na voljo.

(1) Model, uporabljen za rekonstrukcijo poslovnih načrtov

- (534) Francija je retrospektivno rekonstruirala poslovne načrte z uporabo „osnovnega scenarija“, ki določa predpostavke, ki bi jih razumno sprejel udeleženec v tržnem gospodarstvu. Ta analiza temelji na predpostavkah o prometu, koeficientu zasedenosti letal, prihodkih iz letalskih in neletalskih dejavnosti na potnika, stroških poslovanja na potnika, stroških trženja in trajanju pogodb. Francija je za izračun neto sedanje vrednosti vsake pogodbe rekonstruirala poslovni načrt, v katerem so prikazane naslednje postavke prihodkov in stroškov:

Preglednica 15

Model, uporabljen za rekonstrukcijo poslovnih načrtov

Pogodba [x]			
	Leto N	Leto N+1	ltd.
Število povratnih letov na leto (a)	Glej pogodbo		
Število sedežev na letalu (b)	Glej oddelek 7.2.1.5(b)(2)		
Število ponujenih sedežev (c)	$c=a*b*2$		
Povprečni koeficient zasedenosti (d)	Glej oddelek 7.2.1.5(b)(2)		
Skupno število potnikov (na dohodnih in odhodnih letih) (e)	$e=c*d$		
Pristajalna pristojbina (f)	$f=a*enota$ pristojbin, ki jo je sprejela zbornica ali je vključena v pogodbo o letaliških storitvah		
Pristojbina za parkiranje zrakoplovov (g)	0 (glej oddelek 7.2.1.5(b)(3))		
Pristojbina za osvetlitev (h)	0 (glej oddelek 7.2.1.5(b)(3))		
Pristojbina za invalide in osebe z omejeno mobilnostjo (i)	$i=e*enota$ pristojbin, ki jo je sprejela zbornica ali je vključena v pogodbo o letaliških storitvah/2		
Potniška pristojbina (j)	$j=e*enota$ pristojbin, ki jo je sprejela zbornica ali je vključena v pogodbo o letaliških storitvah/2		
Storitve zemeljske oskrbe (k)	0		
Prihodki iz letalskih dejavnosti skupaj (l)	$l=f+g+h+i+j+k$		
Prihodki iz neletalskih dejavnosti (m)	$m=e*enota$ dodatne marže (glej oddelek 7.2.1.5(b)(3))		

Pogodba [x]			
	Leto N	Leto N+1	Itđ.
Prihodki skupaj (n)	$n=l+m$		
Dodatni stroški (o)	$o=e \cdot \text{enota dodatnih stroškov}$ (glej oddelek 7.2.1.5(b)(4))		
Stroški trženja (p)	Glej pogodbo o trženju		
Stroški skupaj (q)	$q=o+p$		
Dodatni denarni tok (r)	$r=n-q$		
Neto sedanja vrednost	$\sum_{v=0}^u \frac{r_v}{(1+t)^v}$ pri čemer: — se v nanaša na leto zadevne pogodbe, $v=0$ ustreza začetku pogodbe, — se u nanaša na skupno trajanje pogodbe (v letih) — r_v je dodatni denarni tok (r) za leto (v) pogodbe — t je izbrana diskontna stopnja ⁽¹⁾		

⁽¹⁾ Francija je za vse pogodbe uporabila 6-odstotno diskontno stopnjo. Ta stopnja ustreza stopnji, ki jo je Francija predlagala v podobnih primerih, o katerih je bila Komisija že pozvana, da odloči (glej na primer sklep Komisije o letališču Pau, naveden v opombi 12). Po drugi strani pa je neto sedanja vrednost pogodb nujno negativna ne glede na uporabljeno diskontno stopnjo, saj rekonstrukcija poslovnih načrtov (v osnovnem scenariju), ki jo je izvedla Komisija, privede do letnih dodatnih tokov, ki so v celotnem obravnavanem obdobju negativni.

- (535) Čeprav Komisija na splošno meni, da so predpostavke Francije v zvezi s prihodki na potnika in trajanjem pogodb razumne, pa druge predpostavke Francije niso vedno razumne ali realne. Prvič, Francija je naredila metodološke napake, ki so skupne vsem rekonstrukcijam (na primer podcenjena ocena dodatnih stroškov letalskega prometa in vključitev prispevkov, ki so jih lokalne oblasti odobrile za kritje splošnih izdatkov za trženje, kot dodatnih prihodkov). Drugič, kot bo ugotovljeno v razdelku o individualni oceni pogodb, so poleg metodoloških napak, ki so skupne vsem rekonstrukcijam, ki jih je izvedla Francija, pri rekonstrukcijah nekaterih poslovnih načrtov prisotne tudi druge posebne metodološke težave.
- (536) Zato je Komisija za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu opravila svojo analizo v osnovnem scenariju z rekonstrukcijo dodatnih stroškov in prihodkov, povezanih z različnimi sklopi pogodb, kot bi jih predhodno izračunal udeleženec v tržnem gospodarstvu v skladu z merilom udeleženca na trgu.
- (537) Komisija je izvedla tudi analizo občutljivosti načina izračuna neto sedanje vrednosti teh pogodb s spreminjanjem nekaterih predpostavk. Pri tem je Komisija namenoma uporabila predpostavke, ki so po definiciji nerealne, saj niso bile uporabljene v njenem osnovnem scenariju (scenarij, ki že upošteva ugoden pristop za letalskega prevoznika). Verjetnost uresničitve teh predpostavk ali velikih in takojšnjih sprememb pri upravljanju letališča, ki bi jih zahtevale, je zelo majhna (glej uvodne izjave 575 do 578). Izračun neto sedanje vrednosti, ki izhaja iz spremembe teh parametrov (katerih hkratni pojav prav tako statistično ni verjeten), je „nepreudaren scenarij“ (glej uvodne izjave 574 do 578). V vsakem primeru bi bil ta scenarij za razumno in preudarno vlagatelja očitno nerealen in ta ne bi imel druge možnosti, kot da ga izključi.
- (538) Razlike v oceni med Francijo in Komisijo (zlasti predpostavke o stroških poslovanja in izdatkih za trženje) povzročajo velike razlike v rezultatih, dobljenih pri izračunu neto sedanje vrednosti sklopov pogodb. Različne predpostavke o prometu pomembno vplivajo na nekatere pogodbe, medtem ko imajo predpostavke o koeficientu zasedenosti omejen vpliv na rezultat, dobljen pri izračunu neto sedanje vrednosti pogodb, ne da bi spremenile sklep Komisije o tem, ali je neto sedanja vrednost negativna ali pozitivna.

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

- (539) Analiza, ki jo je opravila Komisija, temelji na dodatnem prometu (z drugimi besedami, na številu dodatnih potnikov), ki bi ga udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi upravljal letališče La Rochelle namesto zbornice, lahko predvidel ob sklenitvi pogodb. Za sklop pogodb iz leta 2006 (pogodbi o trženju C in D ter pogodbi o letaliških storitvah 2 in 3) to na primer vključuje določitev števila potnikov na letih družbe Ryanair na ruti La Rochelle–London Stansted, ki bi ga lahko upravljavec letališča La Rochelle leta 2006 pričakoval za celotno obdobje izvajanja pogodbe.
- (540) Napoved dodatnega prometa je bila izračunana na podlagi števila rut in pogostosti letov, kot sta določena v različnih pogodbah o letaliških storitvah in pogodbah o storitvah trženja, ter na podlagi pridobljenega števila povratnih letov na leto. Nekatere pogodbe vključujejo cilje glede števila povratnih letov, druge pogodbe vključujejo cilje glede števila potnikov, tretje pa ciljev ne navajajo.
- (541) Pri retroaktivnih pogodbah, podpisanih po datumu začetka izvajanja (kot je pogodba A), je bil upoštevan samo promet, ustvarjen po podpisu, saj pogodba ne more ustvariti prometa pred podpisom.
- (542) Napovedi prometa Komisije so večinoma nižje od napovedi, ki jih je zbornica uporabila za rekonstrukcijo svojih naknadnih poslovnih načrtov, zlasti za nekatere pogodbe o trženju, podpisane brez ciljev glede prometa. V enem primeru so napovedi, ki jih je sprejela Komisija, višje od tistih, ki jih je sprejelo letališče. Ti popravki bodo podrobno opisani za vsak ukrep (pogodba ali sklop pogodb, predstavljen v preglednico 14).
- (543) Komisija na splošno ugotavlja, da so previsoke ocene prometa povezane z naslednjimi analitičnimi težavami. Prvič, rekonstrukcija, ki jo je izvedla Francija, presega obseg prometa, vključenega v pogodbe. Preudaren udeleženec ne bi tako previsoko ocenil brez dodatnih pojasnil (ki jih Francija ni predložila za nobeno od pogodb).
- (544) Drugič, za nekatere retroaktivne pogodbe (datum začetka veljavnosti pogodbe je pred datumom podpisa pogodbe) je Francija svojo rekonstrukcijo utemeljila na prometu, ki je bil dosežen že pred podpisom pogodbe. Dvomljivo je, da bi preudaren udeleženec imel stroške za storitve trženja v zvezi z že opravljenimi leti. Namesto tega bi se preudaren udeleženec zanašal na prihodnji promet, ustvarjen s pogodbo o storitvah trženja. Nazadnje, trditev, da bi preudaren vlagatelj lahko upošteval poslovno razmerje v daljšem časovnem okviru od strogega trajanja pogodbe, ne temelji na nobeni ekonomski študiji ali dokazih, kot je razvidno iz uvodnih izjav 525 do 529.
- (545) Poleg tega je Komisija upoštevala zmogljivost letal, ki jih uporablja družba Ryanair, predvsem Boeingov 737-800 (189 sedežev) in v manjši meri Boeingov 737-300 (148 sedežev) ali BAe 146-300 (110 sedežev).
- (546) Komisija je uporabila koeficient zasedenosti, ki se spreminja iz leta v leto in ustreza povprečju, ugotovljenemu v dveh predhodnih letih (s povprečno stopnjo 80 % za leti 2003 in 2004, kot jo je uporabila zbornica). Ta predpostavka je najverodostojnejša, saj je sprejela pristop upravljavca letališča, ki pri pripravi poslovnega načrta uporablja najbolj neposredno ustrezne informacije, ki jih ima na voljo. Ta metoda omogoča tudi, da se od leta 2005 naprej kot osnova uporabijo koeficienti zasedenosti, ugotovljeni v obdobjih, ko so veljale pogodbe o trženju, in se tako odražajo vsi ugodni učinki storitev trženja na število potnikov, ki uporabljajo rute. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da se je med letoma 2003 in 2013 koeficient zasedenosti letal družbe Ryanair, ki delujejo na letališču La Rochelle, zmanjšal z 81 % na 70 %, letališče La Rochelle pa je pri pripravi svojih poslovnih načrtov uporabljalo veliko bolj optimistične predpostavke (med 75 % in 85 %).

Preglednica 16

Koeficient zasedenosti letal

Leto	Koeficient zasedenosti letal	Povprečna stopnja, znana za dve leti pred datumom 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⁾ Za leti 2003 in 2004, predhodni dve leti nista pomembni (ni bilo letov družbe Ryanair). Uporabljen je bil scenarij z 80-odstotno stopnjo (osnovni scenarij Francije).

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

(1) Dodatni prihodki (pogodbe z družbama Ryanair in AMS)

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

(549) Komisija glede uporabe načela enojnega zaračunavanja meni, da je treba upoštevati prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti.

— *Prihodki iz letalskih dejavnosti*

(550) Prihodki iz letalskih dejavnosti so sestavljeni iz prihodkov od različnih pristojbin, ki jih mora letalski prevoznik plačati upravljavcu letališča in vključujejo:

- pristajalno pristojbino, tj. določen znesek na povratni let,
- potniško pristojbino, tj. določen znesek na povratni let,
- pristojbino za storitve zemeljske oskrbe v obliki stalnega zneska na povratni let, določenega v različnih pogodbah o letaliških storitvah,
- „pristojbino za parkiranje“, tj. določen znesek na povratni let,
- „pristojbino za osvetlitev vzletno-pristajalne steze“, tj. znesek, ki ga je treba plačati na podlagi uporabe pravil civilnega letalstva v primeru premikov ponoči ali ob slabi vidljivosti,
- pristojbino za pomoč invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo.

- (551) Pristajalna pristojbina in potniška pristojbina, ki ju uporablja zbornica, sta načeloma regulirani pristojbini za dostop do letališke infrastrukture, ki se zaračunata vsem letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče, na podlagi posvetovanj in ki se objavita. Komisija je v zvezi z različnimi pogodbami o letaliških storitvah za napovedane zneske pristajalne in potniške pristojbine na enoto uporabila objavljene pristojbine, ki so veljale ob sklenitvi pogodb, in jih indeksirala po 2-odstotni stopnji na leto, ker je bilo razumno predvideti, da se bodo regulirane pristojbine vsako leto zvišale v skladu z inflacijo. Sistem reguliranih letaliških pristojbin ne določa samodejne indeksacije, temveč pravico upravljavca, da navedene pristojbine sčasoma prilagodi po postopku posvetovanja. Komisija v teh okoliščinah meni, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu lahko izdelal predpostavko, v skladu s katero bi se pristojbine vsako leto zvišale v skladu z inflacijo, pri čemer bi upošteval 2-odstotno stopnjo inflacije, ki je ciljna stopnja Evropske centralne banke (v nadaljnjem besedilu: ECB) za euroobmočje ⁽¹⁴⁸⁾.
- (552) Pristojbine za storitve zemeljske oskrbe niso regulirane, ampak so predmet dvostranskih pogajanj. Na letališču La Rochelle storitve zemeljske oskrbe zagotavlja družba Atlantica. Zato te storitve niso upoštevane v poslovnem načrtu letališča, upoštevane pa so le najemnine, ki jih družba Atlantica plačuje letališču La Rochelle (pod „neletalski dobiček“).
- (553) Pristojbine za parkiranje ustrezajo uporabi parkirne infrastrukture in opreme, ki jo uporabljajo letala, razen zasebne infrastrukture. Stopnje so odvisne od trajanja parkiranja in značilnosti letala. Vendar v poslovnih načrtih, pripravljenih za oceno donosnosti pogodb, podpisanih z družbama Ryanair in Jet2, ni predvideno plačilo parkirnine, teoretično zato, ker je trajanje parkiranja krajše od dveh ur, za kar letalskim prevoznikom ni treba plačati pristojbine.
- (554) Pristojbina za osvetlitev vzletno-pristajalne steze je določena v tarifnem razporedu, ki ga objavi letališče, za vsak premik letala ponoči ali ob slabi vidljivosti, ki zahteva uporabo osvetlitve vzletno-pristajalne steze. Vendar v poslovnih načrtih, pripravljenih za oceno donosnosti pogodb, podpisanih z družbama Ryanair in Jet2, ni predvidena nobena pristojbina za osvetlitev, saj se leti opravljajo podnevi.
- (555) Nazadnje je treba upoštevati tudi pristojbino za pomoč invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo, ki se uporablja za vsakega odhajajočega potnika (0,50 EUR na potnika od junija 2008).
- (556) Da bi Komisija izračunala prihodek iz zgoraj navedenih letaliških pristojbin, ki bi ga udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval od posamezne pogodbe, je uporabila napovedi glede števila povratnih letov (za pristajalno pristojbino) in števila ustreznih potnikov (za potniško pristojbino in pristojbino za pomoč invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo), kot je bilo določeno v vsaki posamezni pogodbi, ter jih pomnožila z zneski na enoto pristojbin.

— *Prihodki iz neletalskih dejavnosti*

- (557) Letališče La Rochelle je ocenilo dodatne marže iz neletalskih dejavnosti, povezane s potniškim prometom. Te marže zajemajo dejavnosti parkirišč, restavracij in drugih podjetij na letališču ter marže, povezane s prodajo goriva in najemninami. To so marže in ne prihodki, saj so vhodni stroški odšteti. Zato pri rekonstrukciji poslovnih načrtov za določitev dodatne marže upravljavca letališča ni treba odšteti nobenih stroškov.
- (558) Komisija na splošno meni, da je verjetno, da bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ob sklenitvi nove pogodbe določil dodatno maržo iz neletalskih dejavnosti na podlagi dodatnih marž iz neletalskih dejavnosti iz prejšnjega leta, ki ustreza najboljši znani oceni. To je ocena, ki jo je pripravilo letališče La Rochelle. Vendar Komisija v konkretnem primeru letališča La Rochelle upošteva naložbe v obdobju 2003–2013, ki vključujejo gradnjo parkirišč, restavracij in trgovin. Upoštevanje samo predhodno ugotovljenih marž pri oceni donosnosti nove pogodbe bi pomenilo, da se ne upoštevajo znani projekti za razvoj neletalskih dejavnosti (na primer povezani z novimi naložbami, ki bodo začele delovati), in se bi tako preveč strogo omejile možnosti za rast dodatnih

⁽¹⁴⁸⁾ ECB si pri uresničevanju cilja stabilnosti cen prizadeva ohraniti srednjeročno stopnjo inflacije „pod 2 %, vendar blizu te vrednosti“. Glej <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

prihodkov iz neletalskih dejavnosti. Komisija je zato rekonstruirala poslovne načrte tako, da je menila, da ob podpisu nove pogodbe upoštevana marža iz neletalskih dejavnosti na potnika ustreza povprečni marži iz neletalskih dejavnosti iz prejšnjega leta, pomnoženi s „predvidenim“ korekcijskim koeficientom, ki odraža pričakovane možnosti novih naložb (parkirišča, komercialne površine). Korekcijski koeficient se iz leta v leto spreminja glede na projekte, ki jih načrtuje letališče, predvidena marža iz neletalskih dejavnosti pa ustreza tisti, ki jo lahko upravljavalec letališča razumno pričakuje v več letih (in ne le v naslednjem letu):

Preglednica 17

Povprečna marža iz neletalskih dejavnosti

Leto	Marža iz neletalskih dejavnosti v letu n-1 (EUR na potnika)	„Predvideni“ korekcijski koeficient	„Predvidena“ povprečna marža iz neletalskih dejavnosti, ki jo je uporabila 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) Povečanje korekcijskega koeficienta, uporabljenega v nekaterih letih, je posledica uvedbe novih neletalskih storitev v tem obdobju (parkirišče leta 2006, restavracija leta 2008, trgovine leta 2009). Ker zbornica ni predložila ocene pričakovanih marž iz neletalskih dejavnosti ob podpisu novih pogodb, je ta pristop način ocenjevanja pričakovanih marž iz novih neletalskih dejavnosti. Dodatne marže iz neletalskih dejavnosti na potnika, ki jih je uporabila Komisija, so v povprečju [15–20] % višje od tistih, ki jih je predložila zbornica, zato rekonstrukcije, ki jih je izvedla Komisija, povečujejo dodatno donosnost sklopov pogodb, ki sta jih sklenila letališče in družba Ryanair. Komisija ugotavlja, da je povprečni letni popravek marže celo višji od popravka, ki ga je predlagala družba Oxera v študiji z dne 4. decembra 2015 ⁽¹⁴⁹⁾, v skladu s katero začetek delovanja družbe Ryanair na vzorcu 29 letališč povzroči realno povečanje prihodkov iz neletalskih dejavnosti na odhodnega potnika za približno 12,0–13,7 %.

⁽¹⁴⁹⁾ Študija družbe Oxera z dne 4.12.2015, „The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues“ (Vpliv dejavnosti družbe Ryanair na prihodke letališč iz neletalskih dejavnosti).

(560) Komisija tudi meni, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu predvidel indeksiranje te marže za vsako leto, ki ga zajema nov sklop pogodb, da bi se upoštevala inflacija. Komisija je v zvezi s tem uporabila stopnjo 2 % na leto ⁽¹⁵⁰⁾.

(561) Vsekakor se je Komisija odločila uporabiti predpostavke o dobičkih iz neletalskih dejavnosti, ki so bile višje od predpostavk, ki jih je uporabilo letališče La Rochelle, da bi upoštevala razvoj parkirnih, gostinskih in komercialnih dejavnosti v obdobju 2003–2013.

(1) Dodatni stroški (pogodbe z družbama Ryanair in AMS)

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

— stroški nakupa storitev trženja,

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

— dodatni stroški poslovanja, to so stroški poslovanja (osebje, razni nakupi), ki bodo verjetno nastali zaradi izvedbe transakcije.

(563) Komisija v zvezi s stroški pogodb o storitvah trženja ugotavlja, da je Francija iz stroškov trženja neupravičeno izključila prispevke, ki so jih lokalne oblasti (departma Charente-Maritime in aglomeracijska skupnost Communauté d'agglomération de La Rochelle) odobrile za kritje splošnih izdatkov letališke službe zbornice za trženje.

(564) Kot je bilo ugotovljeno v uvodnih izjavah 294–302, bi morala Francija vključiti vse zneske, ki jih je letališka služba zbornice plačala družbi Ryanair, saj prispevki različnih lokalnih oblasti pomenijo financiranje običajnih stroškov poslovanja letališča. Tako je bila letališka služba zbornice tista, ki je imela proračunska sredstva, namenjena financiranju storitev trženja, in je nosila celotno s tem povezano tveganje upravljanja.

(565) Poleg tega bi bilo treba upoštevati, da je treba za ugotovitev, ali so pogodbe, ki jih je letališče La Rochelle sklenilo z družbama Ryanair in Jet2, pomenile prednost za ti družbi, ravnanje letališča La Rochelle primerjati z ravnanjem upravljavca letališča, ki deluje pod običajnimi pogoji tržnega gospodarstva. Udeleženec v tržnem gospodarstvu mora po definiciji financirati svoje dejavnosti. Poleg tega je v točki 63 smernic iz leta 2014 navedeno, da mora za ugotovitev, da je pogodba z letalskim prevoznikom v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, „[letališče] dokazati, da je [...] zmožno pokriti vse stroške, ki nastanejo pri sklenitvi takega dogovora [...]“.

(566) Smernice iz leta 2014 navajajo tudi, „[da] se oceni, ali je dogovor, ki ga je letališče sklenilo z letalskim prevoznikom, v skladu s preskusom NDTG, je treba upoštevati pričakovane prihodke iz neletalskih dejavnosti, ki izvirajo iz dejavnosti letalskega prevoznika, in pa letališke pristojbine brez vseh znižanj, podpore za trženje ali shem spodbud“ ⁽¹⁵¹⁾ in „[prav] tako se bo upoštevala vsaka javna podpora, kot so na primer dogovori o trženju, neposredno sklenjeni med javnimi organi in letalskim prevoznikom, za nadomestitev dela normalnih stroškov, ki jih ima letališče v zvezi z dogovorom letališča/letalskega prevoznika“ ⁽¹⁵²⁾.

⁽¹⁵⁰⁾ Komisija je iz istega razloga za letališke pristojbine in dodatne stroške poslovanja uporabila 2-odstotno indeksacijo.

⁽¹⁵¹⁾ Točka 64 smernic iz leta 2014.

⁽¹⁵²⁾ Smernice iz leta 2014, opomba 62.

- (567) Če bi bilo mogoče javne finančne prispevke izključiti iz stroškov trženja v poslovnih načrtih, bi to pomenilo, da bi lahko vsak nedonosen projekt ali transakcijo uskladili z merilom udeleženca v tržnem gospodarstvu samo z dodelitvijo zadostne javne subvencije. Tak pristop bi povzročil neučinkovitost člena 107 PDEU in bi bil v nasprotju z načelom, da analiza obstoja državne pomoči vključuje ugotavljanje, ali je podjetje „dobilo gospodarsko prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi dobilo“ ⁽¹⁵³⁾.
- (568) Zaradi zgoraj navedenih razlogov Komisija meni, da kakršne koli javne podpore, namenjene za stroške trženja (tudi če ni specifična za določeno pogodbo ali sklop pogodb), ni mogoče odšteti od stroškov trženja v analizi donosnosti, na kateri temelji merilo udeleženca v tržnem gospodarstvu. Zato je Komisija pri rekonstrukciji poslovnih načrtov, povezanih s podpisom pogodb iz preglednice 14, upoštevala vse zneske, predvidene v različnih pogodbah o storitvah trženja.
- (569) Pristojbine za storitve trženja, določene v pogodbah, ne ustrezajo nujno zneskom, ki so bili dejansko plačani, ker so ti zneski zaradi nekaterih dogodkov, do katerih pride po sklenitvi pogodb, drugačni od prvotno ocenjenih. Tako je zlasti na primer, če je pogodba predčasno prekinjena. Vendar se ti dogodki ne bi smeli upoštevati pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj nastanejo po sklenitvi sporazumov.
- (570) V zvezi z dodatnimi naložbenimi stroški bi bilo treba opozoriti, da Francija trdi, da nobene naložbe na letališču La Rochelle ni bilo treba izvesti zaradi različnih obravnavanih pogodb. V skladu s tem in glede na to, da nič ne kaže, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval, da bo moral zaradi ene ali več pogodb, zajetih v formalnem postopku preiskave, izvesti določene naložbe, se v tej analizi dodatni naložbeni stroški niso upoštevali.
- (571) Komisija za oceno dodatnih stroškov poslovanja ne more uporabiti rekonstrukcije, ki sta jo zagotovili Francija in zbornica. Čeprav je zbornica ocenila spremenljive stroške na največ 55 000 EUR na leto (brez stroškov trženja) za promet približno 200 000 potnikov, kar pomeni povprečni strošek 0,27 EUR na potnika, ni pojasnila metodologije, ki je bila uporabljena za pridobitev te ocene. Poleg tega ta ocena ne odraža dejanskih dodatnih stroškov letališča La Rochelle: ne samo, da se ocena 0,27 EUR na potnika zelo razlikuje od ocen, ki jih je družba Oxera ⁽¹⁵⁴⁾ predložila za druga letališča, za katera je Komisija začela formalne postopke preiskave ⁽¹⁵⁵⁾, finančni podatki letališča La Rochelle tudi kažejo, da so dodatni stroški letalskega prometa v povprečju 3,83 EUR na potnika v celotnem obdobju.
- (572) Komisija je na podlagi informacij, ki jih je predložila Francija (izkaz poslovnega izida in bilanca stanja letališča), rekonstruirala dodatne stroške poslovanja brez stroškov trženja. Pri tem je Komisija ravnala na naslednji način:
- pridobitev letnih stroškov poslovanja za prevoz potnikov na podlagi računovodskih izkazov letališke službe zbornice. Ti stroški so omejeni na stroške poslovanja in ne upoštevajo stroškov kapitala (amortizacije). Ta predpostavka najverjetneje podcenjuje dejanske dodatne stroške, saj del amortizacije naložb ustreza stroškom, povezanim z dodatnim delovanjem letališča za obravnavo novih potnikov (družba Oxera, ki ji je družba Ryanair zaupala analizo stanja na drugih letališčih, je pri izračunu dodatnih stroškov poslovanja upoštevala nekatere amortizacije) ⁽¹⁵⁶⁾;

⁽¹⁵³⁾ Sodba z dne 29. aprila 1999 v zadevi Kraljevina Španija proti Komisiji, C-342/96 P, ECLI:EU:C:1999:210, točka 41; glej tudi Sklep Komisije (EU) 2018/628 z dne 11. novembra 2016 o državni pomoči SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), ki jo je Avstrija odobrila letališču Celovec ter družbi Ryanair in drugim letalskim prevoznikom, ki to letališče uporabljajo (UL L 107, 26.4.2018, str. 1), uvodna izjava 381(b).

⁽¹⁵⁴⁾ Študije z dne 13. junija, 11. septembra, 22. septembra, 10. oktobra in 6. novembra 2014, ki jih je izvedla družba Oxera.

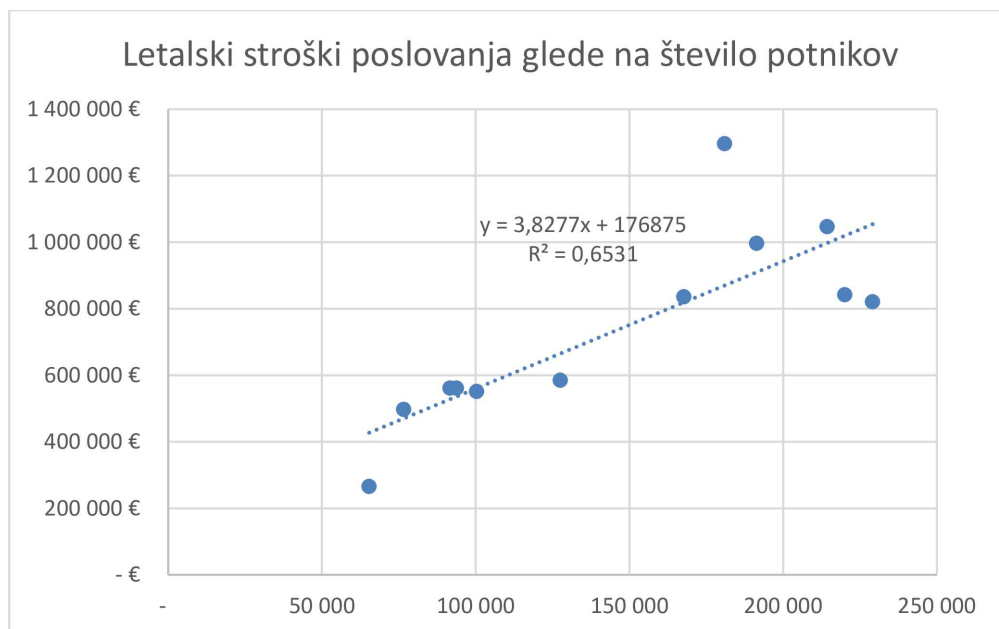
⁽¹⁵⁵⁾ Sklep Komisije z dne 16. oktobra 2013 – Španija – Državna pomoč št. SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN) (ex 2011/CP) – Domnevna pomoč družbi Ryanair in drugim letalskim prevoznikom in morebitna pomoč letališčema Girona in Reus (UL C 120, 23.4.2014, str. 24); Sklep Komisije z dne 30. maja 2012 – Francija – Državna pomoč SA.33960 (2012/C) (ex 2012/NN) Letališče Beauvais (UL C 279, 14.9.2012, str. 23); Sklep Komisije z dne 4. aprila 2012 – Francija – Državna pomoč SA.33962 (2012/C ex 2012/NN) – Letališče v Carcassonne (UL C 254, 23.8.2012, str. 11).

⁽¹⁵⁶⁾ Študija z dne 31.5.2013, ki jo je izvedla družba Oxera, „Economic MEIP Assessment: profitability analysis – La Rochelle“ (Ekonomska ocena načela udeleženca v tržnem gospodarstvu: analiza donosnosti – La Rochelle), priložena pripombam družbe Ryanair's z dne 31.5.2013, oddelek 2.5, strani 10 in 12.

- odbitek stroškov poslovanja, ki so povezani s pristojnostmi javnega organa in jih krije država;
- odbitek stroškov, ki jih krijejo subvencije, povezane z obveznostmi javnih služb ali storitvami splošnega gospodarskega pomena;
- odbitek stroškov, ki ustrezajo plačilom za storitve trženja iz pogodb o trženju, sklenjenih z letalskimi prevozniki (glede na to, da so ti izdatki že ločeno upoštevani pri rekonstrukciji donosnosti spornih ukrepov). Tako so prikazani pod stroškovno postavko (p) v preglednici 15;
- odbitek stroškov poslovanja, povezanih s prihodki iz neletalskih dejavnosti. Ker zbornica ni predložila podatkov, je Komisija ocenila stroške poslovanja, povezane s prihodki iz neletalskih dejavnosti. Ta ocena je bila narejena z uporabo odstotka prihodkov iz neletalskih dejavnosti od skupnih prihodkov letališča za letne stroške poslovanja ⁽¹⁵⁷⁾. Ta odstotek se je v obdobju 2001–2010 gibal med 19 % in 41 %, v povprečju pa je znašal 26 %. Ta metoda lahko na prvi pogled precenjuje stroške poslovanja, povezane s prihodki iz neletalskih dejavnosti, saj so neletalske storitve sorazmerno bolj kapitalsko intenzivne in manj intenzivne v zvezi s stroški poslovanja kot letalske storitve ⁽¹⁵⁸⁾. V vsakem primeru je to najboljša možna ocena, ker Francija ni predložila drugih podatkov;
- Analiza gibanja letalskih stroškov poslovanja, izračunanih na podlagi sprememb števila potnikov. Spodnji graf prikazuje razmerje med letalskimi stroški poslovanja in številom potnikov ter primerjalni razvoj letalskih stroškov poslovanja in števila potnikov. Ta graf jasno kaže, da se letalski stroški poslovanja povečujejo skladno s številom potnikov, kar ne bi bilo mogoče, če bi bili dodatni stroški omejeni na 55 000 EUR na 200 000 potnikov.

Graf 1

Letalski stroški poslovanja glede na število potnikov



Vir: podatki letališča La Rochelle. Analiza Komisije

⁽¹⁵⁷⁾ Pridobljeni po odbitku stroškov, povezanih s pristojnostmi javnih organov, stroškov, ki jih krije nadomestilo za obveznosti javne službe ali storitve splošnega gospodarskega pomena, stroškov trženja in amortizacije.

⁽¹⁵⁸⁾ Na primer gradnja trgovin ali parkirišč je povezana z velikimi stroški gradnje, po podelitvi koncesije pa z relativno nizkimi obratovalnimi stroški.

- (573) Ta analiza kaže, da sta sprememba števila potnikov in razvoj stroškov poslovanja med seboj tesno povezana. Ta analiza ostaja prepričljiva kljub bolj nestanovitnim letnim spremembam stroškov (za katere Francija ni predložila nobene utemeljitve). Dodatni letalski stroški poslovanja, rekonstruirani na podlagi letnih podatkov in prilagojeni letni inflaciji, ki jo je zabeležila Francija, znašajo 3,83 EUR na potnika za leto 2006 (na polovici obdobja med letoma 2001 in 2011). Komisija bo za te stroške uporabila spremembo, ki ustreza 2-odstotni stopnji inflacije za druga leta (negativna pred letom 2006, ničelna leta 2006 in pozitivna po letu 2006) ⁽¹⁵⁹⁾.

(1) Analiza občutljivosti

- (574) Komisija je pri rekonstrukciji poslovnih načrtov za vsak sklop pogodb sistematično izvajala analizo občutljivosti, da bi preverila zanesljivost zadevne rekonstrukcije. V ta namen je spremenila naslednje štiri parametre, da bi (nerazumno in nepreudarno) povečala donosnost obravnavanega sklopa pogodb (kar je povzročilo preveč optimističen scenarij za upravljavca letališča in letalske prevoznike, ki so sklenili zadevne pogodbe): število povratnih letov na leto, koeficient zasedenosti letala, znesek prihodkov iz neletalskih dejavnosti in dodatne letalske stroške poslovanja.
- (575) Komisija je za število povratnih letov na leto, kot bo določeno za vsak sklop pogodb iz preglednice 14, določila bolj ambiciozen cilj povratnih letov, kot izhaja iz pogojev analiziranih pogodb. Ta cilj je bil določen arbitrarno in ni temeljil na nobenih dejanskih ali pravnih elementih ali napovedih. Preudaren upravljavac letališča v osnovnem scenariju svojega poslovnega načrta ne bi tako povečal cilja.
- (576) Komisija je v svojem alternativnem scenariju uporabila 85-odstotni koeficient zasedenosti letal, ki v obravnavanem obdobju ni bil nikoli zabeležen, vendar ga je Komisija sprejela pri svojih rekonstrukcijah v drugih nedavnih sklepih o francoskih letališčih. Preudaren upravljavac letališča v osnovnem scenariju svojega poslovnega načrta ne bi tako povečal koeficienta zasedenosti, saj ta ne odraža posebnosti zadevnih rut.
- (577) Komisija je v zvezi s prihodki iz neletalskih dejavnosti v svojem alternativnem scenariju povečala maržo iz neletalskih dejavnosti na enoto za 20 % v primerjavi z osnovnim scenarijem, za katerega je metoda izračuna določena v uvodnih izjavah 557–561 in ki že temelji na ugodnejših predpostavkah od tistih, ki jih je predložila Francija. Preudaren upravljavac letališča takšnega povečanja ne bi sprejel v osnovnem scenariju svojega poslovnega načrta, saj ne temelji na realnih obetih.
- (578) Komisija je za dodatne stroške poslovanja v svojem alternativnem scenariju uporabila 50-odstotno znižanje v primerjavi z osnovnim scenarijem, za katerega je metoda izračuna določena v uvodnih izjavah 533 in 534.
- (579) Neto sedanja vrednost, izračunana kot rezultat spreminjanja teh štirih parametrov, tako zagotavlja alternativni scenarij, ki ga Komisija obravnava kot „nepreudarni scenarij“.

(a) Posamezna analiza sklopov pogodb, sklenjenih z družbo Ryanair/AMS

- (580) Francija je predložila posamezno analizo vsake pogodbe o storitvah trženja (ob upoštevanju veljavnih pogodb o letaliških storitvah). Čeprav Komisija meni, da so nekatere pogodbe povezane in jih je zato treba obravnavati kot eno transakcijo, bo analiza donosnosti podana za vsako posamezno pogodbo o storitvah trženja, pri čemer bo potrjena analiza za sklop pogodb.

⁽¹⁵⁹⁾ Komisija je dala prednost večletni rekonstrukciji dodatnih stroškov poslovanja pred rekonstrukcijo po posameznih letih. Teoretično bi rekonstrukcija po posameznih letih na podlagi finančnih podatkov za prejšnje leto simulirala tudi poznavanje dodatnih stroškov poslovanja, ki bi jih imela zbornica ob podpisu nove pogodbe. Vendar podatki, ki jih je predložila Francija, niso omogočali tovrstne analize, saj so predloženi finančni podatki vključevali velika nepojasnjena povečanja ali zmanjšanja med posameznimi leti. Analiza po posameznih letih bi tako pokazala, da so bili dodatni stroški v nekaterih letih negativni, kar bi pomenilo, da bi bila zbornica zainteresirana za vlaganje previsokih zneskov v nove pogodbe z letalskimi prevozniki, medtem ko bi bili v drugih letih dodatni stroški tako visoki, da bi bilo za zbornico ugodno, da zapre letališče. Ker ni bilo nobenih elementov, ki bi omogočali ponovno vzpostavitev letnih finančnih tokov, se je Komisija oprla na večletni pristop.

- (581) Rezultati rekonstrukcije donosnosti za sklope pogodb (kot so navedeni v preglednici 14), ki sta jih izvedli Francija in Komisija v svojih osnovnih in „nepreudarnih“ scenarijih (ter za posamezne pogodbe ali sklope pogodb, navedene v naslednjih oddelkih), so prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 18

Neto sedanja vrednost pogodb in sklopov pogodb, sklenjenih z družbo Ryanair/AMS

(v tisoč EUR)

Sklop pogodb	Neto sedanja vrednost		
	Scenarij Francije	Osnovni scenarij Komisije	„Nepreudarni“ 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	ni 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]
HJ	ni rekonstruirano	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
GHIJ	ni 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	ni rekonstruirano	[- 400; - 300]	[- 150; - 50]

- (582) Značilnosti, ki so značilne za vsak sklop pogodb in pomembne za to analizo, bodo opisane v naslednjih oddelkih. Najprej bo Komisija proučila, ali je rekonstrukcija poslovnih načrtov za zadevno pogodbo ali sklop pogodb metodološko utemeljena. Komisija je v zvezi s tem že omenila, da je Francija naredila napake, ki so bile skupne vsem pogodbam (ali pa so se vsaj pogosto pojavljale v večini pogodb), zlasti kar zadeva:

— precenjevanje pričakovanega prometa ⁽¹⁶⁰⁾,

— nepravilno oceno prihodkov iz neletalskih dejavnosti ⁽¹⁶¹⁾,

⁽¹⁶⁰⁾ Glej uvodne izjave 543 do 546.

⁽¹⁶¹⁾ Glej uvodne izjave 557 do 561.

- neupoštevanje prispevkov lokalnih oblasti za splošne izdatke za trženje iz dodatnih prihodkov ⁽¹⁶²⁾ pri izračunu stroškov pogodb o storitvah trženja,
- podcenjevanje dodatnih letalskih stroškov poslovanja ⁽¹⁶³⁾,
- pogosto uporabo neutemeljenega koeficienta zasedenosti letala ⁽¹⁶⁴⁾.

(583) Kot je že navedeno v uvodnih izjavah 535 in 536, pa poleg zgoraj navedenih skupnih metodoloških napak rekonstrukcije posameznega poslovnega načrta spremljajo tudi druga posebna metodološka vprašanja, ki bodo navedena v naslednjih uvodnih izjavah v zvezi z vsakim sklopom pogodb. Komisija bo predstavila svojo analizo z rekonstrukcijo „osnovnega scenarija“ in „nepreudarnega“ scenarija, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 574.

(1) Sklop pogodb 1–A

- *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo A, ki jo je izvedla Francija*

(584) Francija je predlagala rekonstrukcijo za pogodbo A na podlagi parametrov pogodbe o letaliških storitvah 1.

(585) Poleg metodoloških napak, ki so skupne vsem rekonstrukcijam, ki jih je pripravila Francija in so navedene v oddelku 7.2.1.5(b), ima rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo A še druge posebne metodološke težave.

(586) Francija je v rekonstruiranem poslovnem načrtu za pogodbo A določila število dodatnih povratnih letov, ki izhajajo iz pogodbe o storitvah trženja, in sicer 350. S tem je precenila število rut, ki naj bi jih opravljala družba Ryanair, katere edina trdna zaveza je bila, da bo v enem letu opravila 340 rut.

(587) Francija je tudi napačno domnevala, da bi se preudaren upravljavec strinjal s plačilom storitev trženja pred datumom podpisa pogodbe (pogodba A je bila podpisana 1. decembra 2003 za obdobje od 1. maja 2003 do 31. decembra 2003).

(588) Komisija zato ugotavlja, da rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo A, kot jo je predložila Francija, ni mogoče sprejeti.

- *Rekonstrukcija poslovnih načrtov za sklop pogodb 1–A, ki jo je izvedla Komisija*

(589) Komisija je rekonstruirala poslovni načrt za sklop pogodb 1–A. V ta namen je poleg popravljenih parametrov, ki veljajo za vse pogodbe ⁽¹⁶⁵⁾, sprejela naslednje posebne parametre:

- zmogljivost 110 sedežev na letalo za pogodbo A (družba Ryanair je leta 2013 uporabljala letala z zmogljivostjo 110 sedežev in ni verjetno, da letališka služba zbornice ob podpisu pogodbe decembra 2013 ni poznala tega koeficienta);
- število dodatnih povratnih letov: 40 na podlagi pogodbe A (ocena števila dodatnih povratnih letov, ki se pričakujejo med podpisom pogodbe A 1. decembra 2003 in njenim iztekom 31. decembra 2003 ⁽¹⁶⁶⁾);

⁽¹⁶²⁾ Glej uvodne izjave 563 do 568.

⁽¹⁶³⁾ Glej uvodne izjave 570 do 573.

⁽¹⁶⁴⁾ Glej uvodne izjave 542 do 547.

⁽¹⁶⁵⁾ Za podrobnosti o posameznih parametrih glej uvodne izjave 539–579.

⁽¹⁶⁶⁾ Ocena je bila izdelana na naslednji način: Francija je navedla, da je družba Ryanair leta 2003 na letališču La Rochelle opravila 288 povratnih letov, vse na letališče London-Stansted. Ta številka je bila bolj ali manj dokončna na dan 1. januarja 2003, ko je letališka služba zbornice z družbo Ryanair podpisala pogodbo A. Vlagatelj bi na podlagi tega preteklega podatka o prometu ocenil število letov na leto, ki bi jih bilo mogoče pričakovati za preostali mesec pogodbe, ki ga je bilo treba še opraviti (december 2003). Če se ta številka razporedi na obdobje trajanja pogodbe (8 mesecev), se lahko število letov za zadnji mesec pogodbe (december 2003) po načelu časovne porazdelitve oceni kot $288 \times 1/8$ ali 36. Komisija je iz previdnosti to število zaokrožila na 40 povratnih letov.

- koeficient zasedenosti letala, ocenjen kot povprečje koeficientov zasedenosti v dveh letih pred letom, v katerem je bila podpisana pogodba o trženju (80 %, kot je ocenila tudi Francija);
- 100-odstotno plačilo za storitve trženja, določene v pogodbah.

(590) Kot je razvidno iz rezultata rekonstrukcije poslovnega načrta za sklop pogodb 1–A v preglednici 18, je neto sedanja vrednost za ta sklop pogodb negativna.

(591) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 574 do 579, je Komisija menila, da je smotrno izvesti tudi analizo občutljivosti, da bi preverila zanesljivost osnovnega scenarija rekonstrukcije. V ta namen je, kot je pojasnjeno, zelo ugodno spremenila štiri parametre, da bi povečala donosnost obravnavanih pogodb: koeficient zasedenosti 85 %, povečanje marže iz neletalskih dejavnosti za 20 %, zmanjšanje dodatnih stroškov poslovanja za 50 % in nazadnje povečanje števila povratnih letov na leto. Komisija je za ta zadnji parameter, prilagojen za vsako posamezno rekonstrukcijo poslovnega načrta, za pogodbo A sprejela hipotetični scenarij (ki ga Francija ni prikazala), v katerem je pogodba o letaliških storitvah, podpisana 1. decembra 2003, odražala pogajalska stališča letališke službe zbornice in družbe Ryanair na dan 1. aprila 2003 ter poznavanje prometa na dan 1. decembra 2003. V tej hipotetični situaciji je število povratnih letov na leto ocenjeno na 288, kar ustreza dejanskemu številu opravljenih povratnih letov, ki je bilo bolj ali manj znano 1. decembra 2003. V tem alternativnem scenariju je neto sedanja vrednost za sklop pogodb 1–A še vedno negativna.

(2) Pogodba B

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo B, ki jo je izvedla Francija*

(592) Francija je predlagala rekonstrukcijo za pogodbo B na podlagi parametrov pogodbe o letaliških storitvah 1.

(593) Poleg metodoloških napak, ki so skupne vsem rekonstrukcijam, ki jih je pripravila Francija in so navedene v uvodnih izjavah 539 do 579, ima rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo B še druge posebne metodološke težave.

(594) Prvič, dvomljivo je, da bi preudaren upravljavec podpisal pogodbo, v kateri bi bile obveznosti družbe Ryanair glede storitev trženja še manj natančne kot v pogodbi A ⁽¹⁶⁷⁾. Edini cilj preudarnega upravljavca je upravljati letališče z dobičkom. Vendar povečanje prometa ni zagotovilo za donosnost storitev trženja, preudaren upravljavec pa si prizadeva za čim večjo finančno učinkovitost svojih izdatkov. Preudaren upravljavec bi si zato prizadeval za čim večjo učinkovitost vseh nabavljenih storitev trženja. Zato je dvomljivo, da bi upravljavec, ki si prizadeva za donosnost, podpisal pogodbo, katere pogoji niso natančno opredeljeni ali količinsko opredeljeni (število prikazanih povezav, trajanje prikazovanja na spletišču družbe Ryanair in pogostost prikazovanja niso opredeljeni) in katere učinkovitosti ali uspešnosti upravljavec letališča ne more oceniti. Noben preudaren upravljavec ne bi bil pripravljen podpisati pogodbe, ne da bi lahko vsaj bežno ocenil njen učinek na uporabo zadevnih rut in donosnost transakcije.

(595) Komisija nadalje ugotavlja, da ima rekonstrukcija, ki jo je izvedla Francija, drugo posebno metodološko napako. Francija je upoštevala trajanje treh polnih let s 340 povratnimi leti na leto, čeprav pogodba zajema le dve leti in štiri mesece, kar vpliva na število povratnih letov in pristojbino za trženje, uporabljena za rekonstrukcijo.

(596) Komisija zato ugotavlja, da rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo B, kot jo je predložila Francija, ni mogoče sprejeti.

⁽¹⁶⁷⁾ Edina obveznost za družbo Ryanair, da bo promovirala La Rochelle, je določena v pogodbi A: „Družba Ryanair bo dala na voljo spletne povezave do turističnih spletišč, ki ustrezajo namembnemu kraju (razen spletišč, ki vključujejo možnost neposredne spletne rezervacije nastanitve, najema avtomobila ali katere koli druge storitve, ki jo neposredno na spletu zagotavlja družba Ryanair), da bi uporabnikom spletišča družbe Ryanair www.ryanair.com olajšala spletno promocijo storitev.“

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo B, ki jo je izvedla Komisija*

(597) Komisija je rekonstruirala poslovni načrt za pogodbo B. V ta namen je poleg popravljenih parametrov, ki veljajo za vse pogodbe ⁽¹⁶⁸⁾, sprejela naslednje posebne parametre:

— zmogljivost 148 potnikov na letalsko enoto (kot je predlagala Francija),

— število dodatnih povratnih letov: v prvem letu veljavnosti pogodbe (podpisane 3. junija 2004) 199 povratnih letov na leto, v drugem letu veljavnosti pogodbe B 340 povratnih letov na leto, v zadnjem letu veljavnosti pogodbe B (ki se izteče 30. aprila 2006) 123 povratnih letov na leto,

— oceno koeficienta zasedenosti letala, ki se razume kot povprečje koeficientov zasedenosti v dveh letih pred letom, v katerem je bila podpisana pogodba o trženju (80 %, kot je ocenila tudi Francija, brez kakršne koli utemeljitve),

— 100-odstotno plačilo za storitve trženja iz pogodb.

(598) Kot je razvidno iz rezultata rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo B v preglednici 18, je neto sedanja vrednost za to pogodbo negativna.

(599) Kot je navedeno v oddelku 7.2.1.5, točka (b)(5), je Komisija menila, da je smotrno izvesti tudi analizo občutljivosti, da bi preverila zanesljivost osnovnega scenarija rekonstrukcije. V ta namen je, kot je pojasnjeno, nerazumno in nepreudarno spremenila štiri parametre, da bi povečala donosnost obravnavanih pogodb: koeficient zasedenosti 85 %, povečanje marže iz neletalskih dejavnosti za 20 %, zmanjšanje dodatnih stroškov poslovanja za 50 % in nazadnje povečanje števila povratnih letov na leto. Komisija je za ta zadnji parameter, prilagojen za vsako posamezno rekonstrukcijo poslovnega načrta, za pogodbo B sprejela hipotetični scenarij (ki ga Francija ni prikazala), v katerem je pogodba o storitvah trženja, podpisana 3. junija 2004, odražala pogajalska stališča letališke službe zbornice in družbe Ryanair na dan 1. januarja 2004 ter poznavanje prometa na dan 3. junija 2004. V tej teoretični situaciji naj bi bilo število povratnih letov na leto 340. V tem alternativnem scenariju je neto sedanja vrednost za pogodbo B še vedno negativna.

(1) Sklop pogodb 2–3–C–D

— *Rekonstrukcija poslovnih načrtov za pogodbi C in D, ki jo je izvedla Francija*

(600) Francija je predlagala ločeni rekonstrukciji za pogodbi C in D na podlagi ekonomskih parametrov pogodb o letaliških storitvah 2 oziroma 3. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 468 in 469, pa sklop pogodb 2–3–C–D dejansko tvori en sam ukrep. Poleg metodoloških napak, ki so skupne vsem rekonstrukcijam, ki jih je pripravila Francija in so navedene v oddelku 7.2.1.5, točka (b), ima rekonstrukcija poslovnih načrtov za pogodbi C in D še eno posebne metodološko težavo: Francija je za pogodbi C in D uporabila 80-odstotni koeficient zasedenosti letala, ki ni temeljil na podrobni ekonomski utemeljitvi. Preudaren vlagatelj bi sprejel metodo za ocenjevanje hipotez o prihodnjem prometu. Francija je za leti 2007 in 2008 ocenila število povratnih letov na leto na 340 za pogodbo C in 156 za pogodbo D, vendar je to število po načelu časovne porazdelitve prilagodila na 104 za leto 2006, za leto 2009 pa ni dodelila nobenega povratnega leta, čeprav je bilo v pogodbi D določeno, da bo družba Ryanair opravljala lete do izteka pogodbe 30. aprila 2009 (glej uvodno izjavo 92). Komisija zato ugotavlja, da rekonstrukcije poslovnih načrtov za pogodbi C in D, kot jo je predložila Francija, ni mogoče sprejeti.

— *Rekonstrukcija poslovnih načrtov za sklop pogodb 2–3–C–D, ki jo je izvedla Komisija*

(601) Komisija je rekonstruirala poslovni načrt za sklop pogodb 2–3–C–D. V ta namen je poleg popravljenih parametrov, ki veljajo za vse pogodbe, sprejela naslednje posebne parametre:

⁽¹⁶⁸⁾ Za podrobnosti o posameznih parametrih glej oddelek 7.2.1.5, točka (b).

- 100-odstotno plačilo za storitve trženja, določene v pogodbah,
- koeficient zasedenosti letala, ocenjen kot povprečje koeficientov zasedenosti v dveh letih pred letom, v katerem je bil podpisan sklop pogodb (78 % v primerjavi z 80 %, kot je ocenila Francija),
- 340 povratnih letov na leto za pogodbo C in 160 povratnih letov na leto za pogodbo D, kot je določeno v pogodbah (95 000 potnikov za pogodbo C in 45 000 potnikov za pogodbo D).

(602) Kot je razvidno iz rezultata rekonstrukcije poslovnega načrta za sklop pogodb 2–3–C–D v preglednici 18, je neto sedanja vrednost za ta sklop pogodb negativna. Komisija je iz previdnosti izračunala tudi neto sedanjo vrednost ločeno za pogodbe 2–C in 3–D z uporabo istih spremenjenih parametrov kot za sklop pogodb 2–3–C–D v osnovnem scenariju in tudi ta je bila negativna.

(603) Komisija je tako kot pri sklopu pogodb 1–A menila, da je smotno izvesti tudi analizo občutljivosti, da bi preverila zanesljivost osnovnega scenarija rekonstrukcije. V ta namen je Komisija podvojila spremembe parametrov, ki so bile uporabljene za sklop pogodb 1–A, razen povečanja števila povratnih letov na leto. Pri tem zadnjem parametru, ki je specifičen za vsako rekonstrukcijo poslovnega načrta, analiza občutljivosti ohranja 340 povratnih letov na leto za pogodbo C in 160 povratnih letov na leto za pogodbo D, kot v osnovnem scenariju. V tem alternativnem scenariju je neto sedanja vrednost za sklop pogodb 2–3–C–D ter pogodbe 2–C in 3–D še vedno negativna.

(1) Pogodba E

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo E, ki jo je izvedla Francija*

(604) Francija je predlagala rekonstruiran poslovni načrt za pogodbo E na podlagi pogodbe o letaliških storitvah 4 in ugotovila, da bi pogodba lahko povečala število dodatnih povratnih letov na leto (50). Vendar te številke ni utemeljila.

(605) S pogodbo E je bila spremenjena pogodba D tako, da je za leto 2007 skrajšala obdobje, v katerem bi bila povezava, ki jo je določila letališka služba zbornice, prikazana na irski različici spletišča družbe Ryanair, z 212 na 45 dni, ceno storitve trženja pa znižala z [...] EUR na [...] EUR. Komisija ugotavlja, da v letih 2006 in 2007 povprečno število dejansko prepeljanih potnikov na dublinski ruti ni znašalo 45 000, ampak je znašalo približno 20 000 potnikov na leto (v času podpisa pogodbe E junija 2007 je bilo napovedi prometa za leto 2007 enostavno oceniti, saj letalski prevozniki načrtujejo svoje vozne rede vnaprej po sezonah IATA – od aprila do oktobra in od novembra do marca). Jasen namen strank je bil zmanjšati stroške storitev trženja, da bi upoštevali ugotovljeni obseg prometa, ki je bil bistveno nižji od obsega prometa, vključenega v pogodbo D. Preudaren upravljavec bi zato upošteval pričakovani obseg prometa približno 20 000 potnikov na leto, kot je bil ugotovljen v obdobju v okviru iste pogodbe, kljub pogodbeni obveznosti družbe Ryanair, da bo dosežen obseg 45 000 potnikov na leto. Pogodba zlasti ne predvideva nobene kazni, če družba Ryanair ne bi dosegla ciljev glede prometa. Edina posledica nedoseganja ciljev glede prometa je bilo ponovno pogajanje o pogodbi D (z zmanjšanjem zneska, plačanega za storitve trženja, na [...] EUR za mesece od junija do septembra, kot je navedeno v uvodni izjavi 94) in podpis pogodbe E, ki je odražal ustalitev števila potnikov na približno 20 000 ⁽¹⁶⁹⁾.

(606) Komisija zato ugotavlja, da rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo E, kot jo je predložila Francija, ni mogoče sprejeti.

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo E, ki jo je izvedla Komisija*

(607) Komisija je rekonstruirala poslovni načrt za pogodbo E. V ta namen je poleg popravljenih parametrov, ki veljajo za vse pogodbe, sprejela poseben parameter, in sicer obseg prometa, ki je enak povprečju obsega prometa iz let 2006 in 2007, tj. približno 20 000 potnikov (ali 70 povratnih letov s popravljenim koeficientom zasedenosti).

⁽¹⁶⁹⁾ Razvidno je, da je promet na ruti La Rochelle–Dublin v obdobju 2007–2011 ostal stabilen na ravni med 14 000 in 20 000 potnikov na leto.

(608) Kot je razvidno iz rezultata rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo E v preglednici 18, je neto sedanja vrednost za to pogodbo negativna.

(609) Komisija je tako kot pri drugih sklopih pogodb menila, da je smotrno izvesti tudi analizo občutljivosti, da bi preverila zanesljivost osnovnega scenarija rekonstrukcije. V ta namen je Komisija podvojila spremembe parametrov, ki so bile uporabljene za sklop pogodb 1–A (nerazumne in nepreudarne spremembe), razen povečanja števila povratnih letov na leto. Pri tem zadnjem parametru, prilagojenem za vsako posamezno rekonstrukcijo poslovnega načrta, je Komisija za pogodbo E upoštevala:

— obseg prometa, ki je enak povprečju iz let 2005 in 2006, tj. približno 20 000 potnikov (ali 70 povratnih letov s popravljenim koeficientom zasedenosti).

(610) V tem alternativnem scenariju je neto sedanja vrednost za rekonstruirano pogodbo E še vedno negativna.

(1) Pogodba F

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo F, ki jo je izvedla Francija*

(611) Francija je predlagala rekonstrukcijo za pogodbo F na podlagi pogodbe o letalskih storitvah 4. Poleg metodoloških napak, ki so skupne vsem rekonstrukcijam, ki jih je pripravila Francija in so navedene zgoraj, ima rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo F še druge posebne metodološke težave:

— Francija je upoštevala trajanje treh polnih let, čeprav je pogodba zajemala samo tri zimske mesece 2007/2008.

— Francija ocenjuje, da bodo plačila za trženje v letih 2007, 2008 in 2009 znašala [...] EUR, [...] EUR in [...] EUR. Vendar je v skladu s pogodbo storitev trženja, in sicer pošiljanje petih dodatnih promocijskih elektronskih sporočil pozimi 2007/2008 255 000 angleško govorečim naročnikom na poštnem seznamu družbe Ryanair, znašala le [...] EUR.

— Francija je za leta 2007, 2008 in 2009 uporabila koeficiente zasedenosti 75 %, 76 % in 80 %, ki niso temeljili na podrobni ekonomski utemeljitvi. Vendar bi preudaren vlagatelj sprejel metodo za ocenjevanje hipotez o prihodnjem prometu.

— Francija je menila, da bi pogodba F lahko povzročila precejšnje povečanje števila dodatnih povratnih letov na leto (400). Vendar je bila pogodba omejena na pošiljanje petih promocijskih elektronskih sporočil, kot je pojasnjeno zgoraj. Komisija meni, da je zaradi izredno omejenega obsega pogodbe (v smislu trajanja, obsega in vrste ponujenih storitev ter splošne neučinkovitosti teh storitev, kot je navedeno v uvodni izjavi 524, skupaj z nizkim zneskom, plačanim v obliki pristojbin družbi Ryanair/AMS) nemogoče, da bi povzročila dodatno povpraševanje, ki bi utemeljilo povečanje števila povratnih letov, ki jih je opravila družba Ryanair, za 400. Poleg tega Francija te hipoteze ni podprla z nobenimi dokazi.

(612) Komisija zato ugotavlja, da rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo F, kot jo je predložila Francija, ni mogoče sprejeti.

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo F, ki jo je izvedla Komisija*

(613) Komisija je rekonstruirala poslovni načrt za pogodbo F. V ta namen je poleg popravljenih parametrov, ki veljajo za vse pogodbe, sprejela poseben parameter, da ni dodatnih povratnih letov. Noben preudaren vlagatelj ne bi pričakoval povečanja prometa, ki ga opravlja družba Ryanair, zgolj na podlagi te spremenjene pogodbe, katere zelo omejena narava je navedena v uvodni izjavi 611. Francija ni predložila nobenega dokaza o ustreznih formalni ali neformalni obveznosti družbe Ryanair, da bo povečala promet, ali o tržni študiji, ki bi dokazovala vzročno zvezo med vrsto storitev trženja, zajetih v spremenjeni pogodbi, in pričakovanim povečanjem prometa.

(614) Kot je razvidno iz rezultata rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo F v preglednici 18, je neto sedanja vrednost za to pogodbo negativna.

(615) Komisija je tako kot pri drugih sklopih pogodb menila, da je smotno izvesti tudi analizo občutljivosti, da bi preverila zanesljivost osnovnega scenarija rekonstrukcije. V ta namen je Komisija podvojila spremembe parametrov, ki so bile uporabljene za sklop pogodb 1–A, razen povečanja števila povratnih letov na leto. Pri tem zadnjem parametru, prilagojenem za vsako posamezno rekonstrukcijo poslovnega načrta, je Komisija upoštevala, da:

— bi lahko upravljavec v alternativnem scenariju povsem hipotetično pričakoval promet, sorazmeren z zneskom prispevka za trženje, na podlagi prometa, vključenega v prvotno pogodbo C. Z drugimi besedami, če je v pogodbi C pristojbina za storitve trženja v višini [...] EUR ustrezala obveznosti glede prometa 95 000 potnikov, bi lahko upravljavec zaradi pristojbine za storitve trženja v višini [...] EUR (v skladu s pogodbo F) pričakoval promet $95\,000 \times (50\,000 / 578\,000) = 8\,213$ potnikov ali približno 30 povratnih letov ⁽¹⁷⁰⁾.

(616) V tem alternativnem scenariju je neto sedanja vrednost za rekonstruirano pogodbo F še vedno negativna.

(1) Sklop pogodb G–H–I–J

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za sklop pogodb G–H–I–J, ki jo je izvedla Francija*

(617) Francija je predlagala ločeno rekonstrukcijo za pogodbe G, H, I in J na podlagi pogodb o letalskih storitvah 4 in 5. Francija je ocenila število povratnih letov na 200 na leto za pogodbo G, 35 na leto v prvem letu in nato 60 na leto za pogodbo H, 70 na leto za pogodbo I ter 35 na leto v prvem letu in nato 60 na leto za pogodbo J. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 472 in 473, pa sklop pogodb G, H, I in J dejansko predstavlja en ukrep. Poleg metodoloških napak, ki so skupne vsem rekonstrukcijam, ki jih je pripravila Francija in so navedene zgoraj, ima rekonstrukcija poslovnih načrtov za pogodbe G, H, I in J še druge posebne metodološke težave:

— Francija je za pogodbo G uporabila 75- do 80-odstotni koeficient zasedenosti letala in 85-odstotni koeficient zasedenosti za pogodbe H, I in J, ki ni temeljil na podrobni ekonomski utemeljitvi. Vendar bi preudaren vlagatelj sprejel metodo za ocenjevanje hipotez o prihodnjem prometu.

— Francija je za pogodbo J menila, da bi lahko povečala število dodatnih povratnih letov na leto (35 v letu 2009, 60 v letu 2010 in 60 v letu 2011). Vendar je treba, kot je določeno v uvodnih izjavah 472 in 473, pogodbo J oceniti skupaj s pogodbami G, H in I.

— Tudi če bi bilo mogoče pogodbo J ločiti od pogodb G, H in I, kar ni mogoče, Komisija poudarja, da je ni bilo mogoče rekonstruirati, kot je predlagala Francija. Glede na to, da gre za spremembo pogodbe H, podpisane istega dne, je njen obseg omejen na objavo komercialne povezave na belgijski različici spletišča družbe Ryanair, ki jo je določila letalska služba zbornice, za dodatno desetdnevno obdobje za znesek [...] EUR. Za primerjavo: pogodba H, ki je bila podpisana istega dne in jo dopolnjuje pogodba J, zajema isto storitev na nizozemskem/belgijski različici spletišča družbe Ryanair za obdobje 95 dni za znesek [...] EUR v prvem letu in za obdobje 160 dni za znesek [...] EUR v vsakem od naslednjih dveh let. Francija predpostavlja, da bo pogodba H prinesla 35 dodatnih povratnih letov v letu 2009, 60 v letu 2010 in 60 v letu 2011. Za enakovredno storitev za obdobje, ki je od 10- do 16-krat krajše, je Francija domnevala, da je pogodba J ustvarila število dodatnih povratnih letov, ki je enako pogodbi H.

Komisija zato ugotavlja, da je ocena prometa za pogodbo J, kot jo je rekonstruirala Francija, očitno nerealna in da je nemogoče, da bi ta pogodba ustvarila dodatno povpraševanje, ki bi utemeljilo povečanje, ki ga je predlagala Francija. Poleg tega Francija te hipoteze ni podprla z nobenimi dokazi.

⁽¹⁷⁰⁾ Ob predpostavki 85-odstotnega koeficienta zasedenosti, ki je že utemeljen v uvodni izjavi 576. Število povratnih letov, zaokroženo navzgor na najbližjo desetico.

- (618) Komisija zato ugotavlja, da rekonstrukcije poslovnih načrtov za pogodbe G, H, I in J, kot jo je predložila Francija, ni mogoče sprejeti.

— *Rekonstrukcija poslovnih načrtov za sklop pogodb G–H–I–J, ki jo je izvedla Komisija*

- (619) Komisija je rekonstruirala poslovni načrt za sklop pogodb G–H–I–J. V ta namen je poleg popravljenih parametrov, ki veljajo za vse pogodbe, sprejela naslednje posebne parametre:

- 100-odstotno plačilo za storitve trženja, določene v pogodbah,
- koeficient zasedenosti letala, ocenjen kot povprečje koeficientov zasedenosti v dveh letih pred letom, v katerem je bila podpisana pogodba o trženju (72 %),
- število povratnih letov: 200 na celo leto za pogodbo G, 40 na celo leto za prvo leto 2009 in nato 60 na celo leto za pogodbi H in J ⁽¹⁷¹⁾ ter 70 na celo leto za pogodbo I,
- ker so bile pogodbe podpisane 17. septembra 2009, so bili zgoraj navedeni povratni leti za leto 2009 prilagojeni po načelu časovne porazdelitve.

- (620) Kot je razvidno iz rezultata rekonstrukcije poslovnega načrta za sklop pogodb G–H–I–J v preglednici 18, je neto sedanja vrednost za ta sklop pogodb negativna. Komisija je iz previdnosti izračunala tudi neto sedanjo vrednost ločeno za pogodbe G, H, J in I z uporabo istih spremenjenih parametrov kot za sklop pogodb G–H–I–J v osnovnem scenariju in tudi ta je bila negativna.

- (621) Komisija je tako kot pri sklopu pogodb 1–A menila, da je smotno izvesti tudi analizo občutljivosti, da bi preverila zanesljivost osnovnega scenarija rekonstrukcije. V ta namen je Komisija podvojila spremembe parametrov, ki so bile uporabljene za sklop pogodb 1–A, razen povečanja števila povratnih letov na leto. Za ta zadnji parameter, prilagojen za vsako posamezno rekonstrukcijo poslovnega načrta, je Komisija domnevala, da bi bilo za vsako posamezno pogodbo G, H in I število povratnih letov podobno številu povratnih letov, ocenjenemu v tretji alineji uvodne izjave 619, brez popravka po načelu časovne porazdelitve zaradi poznega podpisa pogodbe, kot v osnovnem scenariju (z drugimi besedami, tudi če se pogodba podpiše retroaktivno, je število povratnih letov enako kot za celo leto), tj. 200 na celo leto za pogodbo G, 40 na celo leto za prvo leto 2009, nato 60 na celo leto za pogodbo H in 70 na celo leto za pogodbo I.

- (622) Za pogodbo J bi lahko upravljavec v alternativnem scenariju povsem hipotetično pričakoval promet, sorazmeren z zneskom prispevkov za trženje, na podlagi prometa, vključenega v pogodbe G, H in I. Z drugimi besedami, če je v pogodbah G, H in I pristojbina za storitve trženja v višini [...] EUR ustrezala obveznosti glede prometa 79 000 potnikov, bi lahko upravljavec zaradi pristojbine za storitve trženja v višini [...] EUR (v skladu s pogodbo J) pričakoval število povratnih letov, ki ustreza prometu $79\,000 \cdot ([...]/[...]) = 2\,983$ potnikov ali približno 10 povratnih letov na leto ⁽¹⁷²⁾. V tem alternativnem scenariju bi lahko izvajalec za sklop pogodb G–H–I–J pričakoval 320 povratnih letov na leto za leto 2009, 340 za leto 2010 in 340 za leto 2011.

- (623) V tem alternativnem scenariju je neto sedanja vrednost za sklop pogodb G–H–I–J ter ločene pogodbe G, H, I in J še vedno negativna.

(1) Sklop pogodb 6–K

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo K, ki jo je izvedla Francija*

⁽¹⁷¹⁾ Za značilnosti teh dveh pogodb, zaradi katerih sta neločljivo povezani, glej uvodne izjave 99 do 101.

⁽¹⁷²⁾ Ob predpostavki 85-odstotnega koeficienta zasedenosti, ki je že utemeljen v uvodni izjavi 576. Število povratnih letov, zaokroženo navzgor na najbližjo desetico.

(624) Francija je predlagala rekonstrukcijo za sklop pogodb 6–K. Francija je ocenila, da bo leta 2010 število povratnih letov 370, nato pa 400 na leto v letih 2011 in 2012. Poleg metodoloških napak, ki so skupne vsem rekonstrukcijam, ki jih je pripravila Francija in so navedene zgoraj, ima rekonstrukcija poslovnega načrta za sklop pogodb 6–K še druge posebne metodološke težave:

- Letna pristojbina za storitve trženja, ki so bile uporabljene v rekonstrukciji za leta 2010, 2011 in 2012, znaša [...] EUR. V skladu s pogodbo K pa znaša pristojbina za storitve trženja [...] EUR.
- Francija je za leta 2010, 2011 in 2012 uporabila koeficiente zasedenosti 80 %, 80 % oziroma 85 %, ki niso temeljili na podrobni ekonomski utemeljitvi. Preudaren vlagatelj bi sprejel metodo za ocenjevanje hipotez o prihodnjem prometu.

(625) Komisija zato ugotavlja, da rekonstrukcije poslovnega načrta za sklop pogodb 6–K, kot jo je predložila Francija, ni mogoče sprejeti.

- *Rekonstrukcija poslovnega načrta za sklop pogodb 6–K, ki jo je izvedla Komisija*

(626) Komisija je rekonstruirala poslovni načrt za sklop pogodb 6–K. V ta namen je poleg popravljenih parametrov, ki veljajo za vse pogodbe, sprejela naslednje posebne parametre:

- 100-odstotno plačilo za storitve trženja, določene v pogodbah,
- koeficient zasedenosti letala, ocenjen kot povprečje koeficientov zasedenosti v dveh letih pred letom, v katerem je bil podpisan sklop pogodb 6–K (75 %),
- število povratnih letov na leto 370. Pogodba o letaliških storitvah 6 vključuje obveznost družbe Ryanair, da bo opravljala lete na londonski Stansted (53 000 potnikov na leto), Dublin (17 000 potnikov na leto), Charleroi (17 000 potnikov na leto) in Oslo Rygge (17 000 potnikov na leto). To ustreza približno 370 povratnim letom s 75-odstotnim koeficientom zasedenosti.

(627) Kot je razvidno iz rezultata rekonstrukcije poslovnega načrta za sklop pogodb 6–K v preglednici 18, je neto sedanja vrednost negativna.

(628) Komisija je tako kot pri drugih sklopih pogodb menila, da je smotno izvesti tudi analizo občutljivosti, da bi preverila zanesljivost osnovnega scenarija rekonstrukcije. V ta namen je Komisija podvojila spremembe parametrov, ki so bile uporabljene za sklop pogodb 1–A–B, razen povečanja števila povratnih letov na leto. Komisija je pri tem zadnjem parametru, prilagojenem za vsako posamezno rekonstrukcijo poslovnega načrta, upoštevala hipoteze, ki jih je predložila Francija, in sicer 370 povratnih letov v letu 2010 ter nato 400 na leto v letih 2011 in 2012. V tem alternativnem scenariju je neto sedanja vrednost za rekonstruirani sklop pogodb 6–K še vedno negativna.

(1) Pogodba L

- *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo L, ki jo je izvedla Francija*

(629) Francija je predlagala rekonstrukcijo za pogodbo L na podlagi pogodbe o letaliških storitvah 6. Francija je ocenila število povratnih letov na 40 na leto. Poleg metodoloških napak, ki so skupne vsem rekonstrukcijam, ki jih je izvedla Francija in so navedene zgoraj, ima rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo L še druge posebne metodološke težave:

- Francija je upoštevala trajanje treh polnih let, čeprav naj bi se storitev trženja izvajala le 70 dni, kar je manj kot tri mesece.

- Francija ocenjuje, da bo plačilo za trženje v letih 2010, 2011 in 2012 znašalo [...] EUR na leto. Vendar je v skladu s pogodbo predvidena ena sama storitev trženja, pri čemer ni predvideno, da bi se ta storitev ponavljala vsako leto.
- Francija je za leta 2010, 2011 in 2012 uporabila koeficiente zasedenosti 75 %, 77 % oziroma 80 %, ki niso temeljili na podrobni ekonomski utemeljitvi. Vendar bi preudaren vlagatelj sprejel metodo za ocenjevanje hipotez o prihodnjem prometu.
- Francija je menila, da bi pogodba F lahko povzročila precejšnje povečanje števila dodatnih povratnih letov na leto (40 na leto ali 120 za obdobje 2010–2012). Vendar je pogodba omejena na objavo ene povezave do spletišča, ki ga določi letališka služba zbornice, za kratko obdobje (70 dni). Komisija meni, da je zaradi izredno omejenega obsega pogodbe (v smislu trajanja, obsega in vrste ponujenih storitev ter splošne neučinkovitosti teh storitev, kot je navedeno v uvodni izjavi 524, skupaj z nizkim zneskom, plačanim v obliki pristojbin družbi Ryanair/AMS) nemogoče, da bi povzročila dodatno povpraševanje, ki bi utemeljilo povečanje števila povratnih letov, ki jih je opravila družba Ryanair, za 120. Poleg tega Francija te hipoteze ni podprla z nobenimi dokazi.

(630) Komisija zato ugotavlja, da rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo L, kot jo je predložila Francija, ni mogoče sprejeti.

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo L, ki jo je izvedla Komisija*

(631) Komisija je rekonstruirala poslovni načrt za pogodbo L. V ta namen je poleg popravljenih parametrov, ki veljajo za vse pogodbe, sprejela naslednje posebne parametre: brez dodatnih povratnih letov in brez izboljšanja koeficienta zasedenosti letala. Noben preudaren vlagatelj ne bi pričakoval povečanja prometa, ki ga opravlja družba Ryanair, zgolj na podlagi te spremenjene pogodbe, katere zelo omejena narava je navedena v uvodni izjavi 110. Francija ni predložila nobenega dokaza o ustreznih formalni ali neformalni obveznosti družbe Ryanair, da bo povečala promet, ali o tržni študiji, ki bi dokazovala vzročno zvezo med vrsto storitev trženja, zajetih v spremenjeni pogodbi, in pričakovanim povečanjem prometa. Pogodba o storitvah trženja L ne vključuje obveznosti družbe Ryanair glede prometa.

(632) Kot je razvidno iz rezultata rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo L v preglednici 18, je neto sedanja vrednost za to pogodbo negativna.

(633) Komisija je tako kot pri drugih sklopih pogodb menila, da je smotrno izvesti tudi analizo občutljivosti, da bi preverila zanesljivost osnovnega scenarija rekonstrukcije. V ta namen je Komisija podvojila spremembe parametrov, ki so bile uporabljene za sklop pogodb 1–A, razen povečanja števila povratnih letov na leto. Pri tem zadnjem parametru, prilagojenem za vsako posamezno rekonstrukcijo poslovnega načrta, je Komisija za pogodbo L upoštevala, da:

— bi lahko upravljavec v alternativnem scenariju povsem hipotetično pričakoval promet, sorazmeren z zneskom prispevka za trženje, plačanega družbi Ryanair/AMS za storitve trženja, na podlagi prometa, vključenega v prvotno pogodbo 6–K. Z drugimi besedami, če je v pogodbi 6–K pristojbina za storitve trženja v višini [...] EUR ustrezala obveznosti glede prometa 104 000 potnikov, bi lahko upravljavec zaradi pristojbine za storitve trženja v višini [...] EUR (v skladu s pogodbo L) pričakoval število povratnih letov, ki ustrezajo prometu $104\,000 * ([...] / [...])$, ali približno 20 povratnih letov ⁽¹⁷³⁾;

— v tem alternativnem scenariju je neto sedanja vrednost za rekonstruirano pogodbo F še vedno negativna.

⁽¹⁷³⁾ Ob predpostavki 85-odstotnega koeficienta zasedenosti, ki je že utemeljen v uvodni izjavi 576. Število povratnih letov, zaokroženo navzgor na najbližjo desetico.

(1) Sklop pogodb 7–M

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo M, ki jo je izvedla Francija*

- (634) Francija je predlagala rekonstruiran poslovni načrt za pogodbo M na podlagi pogodbe o letaliških storitvah 7. Francija je ocenila število povratnih letov na 70 v letu 2011, 80 v letu 2012 in 85 v letu 2013. Poleg metodoloških napak, ki so skupne vsem rekonstrukcijam, ki jih je pripravila Francija in so navedene zgoraj, ima rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo M še druge posebne metodološke težave:

- Francija je uporabila 85-odstotni koeficient zasedenosti letala za tri leta, ki jih je zajemala rekonstrukcija za pogodbo M, kar ni temeljilo na podrobni ekonomski utemeljitvi. Vendar bi preudaren vlagatelj sprejel metodo za ocenjevanje hipotez o prihodnjem prometu.
- Francija je ocenila, da bo število dodatnih povratnih letov v treh koledarskih letih, ki jih zajema pogodba (2011, 2012 in 2013), 70, 80 oziroma 85, kar znaša skupaj 235 povratnih letov. Vendar je pogodba omejena na objavo povezave na portugalski različici spletišča družbe Ryanair na spletišče, ki ga določi letališka služba zbornice, 365 dni na leto in promocijo La Rochelle kot vodilnega namembnega kraja na portugalski različici spletišča družbe Ryanair štiri tedne na leto (za letni znesek [...] EUR). Poleg tega naj bi se storitve, zajete v tej pogodbi, zagotavljale le dve leti, zato preudaren vlagatelj ne bi pripravil poslovnega načrta, ki bi vključeval tretje leto. Nazadnje Komisija meni, da je zaradi izredno omejenega obsega pogodbe (v smislu trajanja, obsega in vrste ponujenih storitev ter splošne neučinkovitosti teh storitev, kot je navedeno v uvodni izjavi 524, skupaj z nizkim zneskom, plačanim v obliki pristojbin družbi Ryanair/AMS) nemogoče, da bi povzročila dodatno povpraševanje, ki bi utemeljilo povečanje števila povratnih letov, ki jih je opravila družba Ryanair. Poleg tega Francija te hipoteze ni podprla z nobenimi dokazi.

- (635) Komisija zato ugotavlja, da rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo M, kot jo je predložila Francija, ni mogoče sprejeti.

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za sklop pogodb 7–M, ki jo je izvedla Komisija*

- (636) Komisija je rekonstruirala poslovni načrt za sklop pogodb 7–M. V ta namen je poleg popravljenih parametrov, ki veljajo za vse pogodbe, sprejela naslednje posebne parametre:

- koeficient zasedenosti letala, ocenjen kot povprečje koeficientov zasedenosti v dveh letih pred letom, v katerem je bil podpisan sklop pogodb 7–M (76 %),
- število dodatnih povratnih letov ocenjeno na 60. Komisija je na podlagi zgoraj navedenega koeficienta zasedenosti letala in nominalne zmogljivosti tipa letala, ki ga uporablja družba Ryanair (189 sedežev za Boeing 737-800), izračunala, da je število povratnih letov, ki ustreza obveznosti družbe Ryanair za prevoz 17 000 potnikov v skladu s pogodbo 7, 60 povratnih letov.

- (637) Kot je razvidno iz rezultata rekonstrukcije poslovnega načrta za sklop pogodb 7–M v preglednici 18, je neto sedanja vrednost za ta sklop pogodb negativna. Komisija je iz previdnosti izračunala tudi neto sedanjo vrednost za sklop pogodb 7–M–N (podpisanih istočasno) z uporabo istih spremenjenih parametrov kot za sklop pogodb 7–M v osnovnem scenariju in tudi ta je bila negativna.

- (638) Komisija je tako kot pri sklopu pogodb 1–A menila, da je smotrno izvesti tudi analizo občutljivosti, da bi preverila zanesljivost osnovnega scenarija rekonstrukcije. V ta namen je Komisija podvojila spremembe parametrov, ki so bile uporabljene za sklop pogodb 1–A, razen povečanja števila povratnih letov na leto. Za ta zadnji parameter, prilagojen za vsako posamezno rekonstrukcijo poslovnega načrta, je Komisija v svoji analizi občutljivosti menila, da operater ne bi mogel pričakovati, kot predlaga Francija, 70 in 80 povratnih letov na leto v dveh letih trajanja pogodbe M (v primerjavi s 60 in 60 v osnovnem scenariju). V tem alternativnem scenariju je neto sedanja vrednost za sklop pogodb 7–M še vedno negativna ⁽¹⁷⁴⁾.

⁽¹⁷⁴⁾ Komisija je iz previdnosti ocenila tudi neto sedanjo vrednost hipotetičnega sklopa pogodb 7–M–N, da bi preprečila kakršno koli zelo hipotetično vprašanje, ali bi bilo treba pogodbo N vključiti v sklop pogodb 7–M (kakršno koli takšno vprašanje je zelo malo verjetno glede na razloge, ki jih je Komisija podrobno navedla v uvodnih izjavah 477 do 480 za razlikovanje pogodb 7–M in N). Izkazalo se je, da bi rekonstrukcija sklopa pogodb 7–M–N povzročila negativno neto sedanjo vrednost v višini - 371 000 EUR v osnovnem scenariju in - 145 000 EUR v alternativnem scenariju.

(1) Pogodba N

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo N, ki jo je izvedla Francija*

(639) Francija je predlagala rekonstruiran poslovni načrt za pogodbo N na podlagi pogodbe o letaliških storitvah 6. Poleg metodoloških napak, ki so skupne vsem rekonstrukcijam, ki jih je pripravila Francija in so navedene zgoraj, ima rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo N še druge posebne metodološke težave:

— Pogodba N spreminja pogodbo K in se nanaša na dodatne potnike iz Osla (Rygge) (poleg tistih, na katere se nanaša pogodba K). Zajema vključitev povezave do spletišča, ki jo določi letališka služba zbornice, na norveški različici spletišča družbe Ryanair za šest tednov na leto v prvem letu (tri tedne v drugem letu) in oglasni trak za La Rochelle na norveški različici spletišča družbe Ryanair za štiri mesece na leto (tri mesece v drugem letu) za samo [...] EUR v prvem letu in [...] EUR v drugem letu ali [...] EUR v času trajanja pogodbe. Pogodba N ne vključuje nobenih dodatnih obveznosti glede prometa.

— Francija je za leti 2011 in 2012 predvidela 80- in 82-odstotna koeficienta zasedenosti, ki ne temeljita na podrobni ekonomski utemeljitvi. Vendar bi preudaren vlagatelj sprejel metodo za ocenjevanje hipotez o prihodnjem prometu.

— Francija je menila, da bi pogodba N lahko povzročila precejšnje povečanje števila dodatnih povratnih letov na leto (400) ali 800 v času trajanja pogodbe. Vendar je področje uporabe te pogodbe zelo omejeno. Opisane storitve so zelo omejene po trajanju, obsegu (omejen prikaz ene same povezave in enega samega oglasnega traku na zelo obsežnem spletišču družbe Ryanair, v katerega splošno učinkovitost Komisija dvomi, kot je navedeno v uvodni izjavi 524) in pristojbini, ki se plača družbi Ryanair/AMS. Zato Komisija dvomi, da lahko ta pogodba povzroči dodatno povpraševanje, ki bi utemeljevalo povečanje števila povratnih letov, ki jih opravlja družba Ryanair, za 800. Poleg tega Francija te hipoteze ni podprla z nobenimi dokazi.

(640) Komisija zato ugotavlja, da rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo N, kot jo je predložila Francija, ni mogoče sprejeti.

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo N, ki jo je izvedla Komisija*

(641) Komisija je rekonstruirala poslovni načrt za pogodbo N. V ta namen je poleg popravljenih parametrov, ki veljajo za vse pogodbe, sprejela naslednji posebni parameter:

— brez dodatnih povratnih letov. Noben preudaren vlagatelj ne bi pričakoval povečanja prometa, ki ga opravlja družba Ryanair, zgolj na podlagi te spremenjene pogodbe, ki ne vključuje nobene obveznosti družbe Ryanair, da bo povečala število povratnih letov. To stališče potrjuje dejstvo, da je letališka služba zbornice plačala storitve trženja na tej ruti (v skladu s pogodbo K) samo na podlagi ustreznih obveznosti družbe Ryanair glede prometa v skladu s pogodbo 6. Vendar Francija ni predložila nobenega dokaza o ustrezni formalni ali neformalni obveznosti družbe Ryanair, da bo povečala prvotni promet ob podpisu pogodbe N, ali o tržni študiji, ki bi dokazovala vzročno zvezo med vrsto storitve trženja, zajete v spremenjeni pogodbi, in pričakovanim povečanjem prometa. Pogodba o trženju N ne vsebuje nobene obveznosti družbe Ryanair glede prometa.

— Kot je razvidno iz rezultata rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo N v preglednici 18, je neto sedanja vrednost za to pogodbo negativna.

— Komisija je tako kot pri drugih sklopih pogodb menila, da je smotrno izvesti tudi analizo občutljivosti, da bi preverila zanesljivost osnovnega scenarija rekonstrukcije. V ta namen je Komisija podvojila spremembe parametrov, ki so bile uporabljene za sklop pogodb 1–A, razen povečanja števila povratnih letov na leto. Za ta zadnji parameter, prilagojen za vsako posamezno rekonstrukcijo poslovnega načrta, Komisija meni, da bi lahko upravljavalec v alternativnem scenariju povsem hipotetično pričakoval promet, sorazmeren z zneskom prispevka za trženje, na podlagi prometa, vključenega v prvotno pogodbo K. Z drugimi besedami, če je

v pogodbi K pristojbina za storitve trženja v višini [...] EUR ustrežala obveznosti glede prometa v višini 17 000 potnikov, bi lahko upravljavec na podlagi pristojbine za storitve trženja v višini [...] EUR za prvo leto ([...] EUR za drugo leto) v skladu s pogodbo F pričakoval število potnikov, ki ustreza prometu v višini $17\,000 * ([...] / [...])^{(175)}$ ali približno 30 povratnih letov ⁽¹⁷⁶⁾ v prvem letu (20 povratnih letov v drugem letu po isti formuli).

(642) V tem alternativnem scenariju je neto sedanja vrednost za pogodbo N še vedno negativna.

(1) Pogodbi 4 in 5

(643) Pogodbi 4 in 5 sta samostojni pogodbi o letaliških storitvah, ki nista povezani z nobeno pogodbo o storitvah trženja. Ne vključujeta nobenega nadomestila, ki bi se izplačalo družbi Ryanair/AMS.

(644) Kot je navedeno v uvodni izjavi 70, stopnje letaliških pristojbin iz pogodb o letaliških storitvah z družbo Ryanair (vključno s pogodbama 4 in 5) ustrezajo cenam, ki se uporabljajo za vse letalske prevoznike v skladu s splošnim cenikom, ki ga je odobril odbor Cocoeco. Zato ti pogodbi družbi Ryanair/AMS ne dodeljeta selektivne prednosti.

(a) Analiza pogodbe z dne 4. julija 2008 z družbo Jet2

— *Metodološki pristop*

(645) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 117 in 119, pogodba med zbornico in družbo Jet2 vključuje klavzule o letaliških pristojbinah in klavzule o cenah storitev trženja. Metodološki pristop, določen za pogodbe, sklenjene med zbornico in družbo Ryanair, se zato uporablja tudi za analizo donosnosti pogodbe med zbornico in družbo Jet2, razen elementov, podrobno opisanih v uvodnih izjavah 646 do 653.

(646) Kar zadeva prihodke iz neletalskih dejavnosti, za razliko od pogodb, sklenjenih z družbama Ryanair in AMS, letališka služba zbornice svoje rekonstrukcije ne utemljuje na dodatnih prihodkih na podlagi povprečnega prihodka na opazovanega potnika, temveč na provizijah na potnika v višini:

— 0,57 EUR za podjetja za izposajo avtomobilov,

— 0,47 EUR za gorivo,

— 0,97 EUR za parkiranje,

— 0,10 EUR za trgovine od leta 2009

— ali ob upoštevanju inflacije, dodatni prihodek na enoto v višini 2,01 EUR v prvem letu, 2,14 EUR v drugem letu in 2,17 EUR v tretjem letu.

(647) Francija je glede stroškov poslovanja predložila oceno, izračunano kot vsoto stroškov osebja in drugih spremenljivih stroškov kot fiksnih zneskov, za katere se v zadnjem letu veljavnosti pogodbe uporabi navidezna 2-odstotna inflacija. Francija teh stroškov ni utemeljila. Komisija ugotavlja, da povprečni stroški na potnika, izračunani na podlagi podatkov, ki jih je predložila Francija, v treh letih znašajo 0,37–0,38 EUR, kar je nekoliko več od stopnje, uporabljene za pogodbe z družbama Ryanair in AMS. Komisija ugotavlja, da so tako kot pri stroških, ki jih je Francija uporabila za te rekonstrukcije (0,27 EUR), dodatni stroški, uporabljeni za pogodbo, sklenjeno z družbo Jet2, očitno močno podcenjeni (v zvezi s tem glej uvodni izjavi 571 in 573).

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo z dne 4. julija 2008, ki jo je izvedla Francija*

(648) Francija je predlagala rekonstrukcijo poslovnega načrta za pogodbo z dne 4. julija 2008. Poleg metodoloških napak, ki so skupne vsem rekonstrukcijam, ki jih je Francija izvedla za pogodbe z družbo Ryanair/AMS (in ponovila za pogodbo z družbo Jet2), kot je navedeno v uvodni izjavi 582, ima rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo z dne 4. julija 2008 druge posebne metodološke težave:

⁽¹⁷⁵⁾ To je delež pričakovanega prometa za Oslo Rygge od skupnega prometa, načrtovanega v skladu s pogodbo 6, pripisanega pristojbini za storitve trženja, določeni na leto v skladu s pogodbo K (986 200 EUR).

⁽¹⁷⁶⁾ Ob predpostavki 85-odstotnega koeficienta zasedenosti, ki je že utemeljen v uvodni izjavi 576. Število povratnih letov, zaokroženo navzgor na najbližjo desetico.

- Francija je ocenila, da je cilj glede prometa, uporabljen pri rekonstrukciji za leta 2008, 2009 in 2010, znašal 7 874, 12 189 in 12 361 potnikov. Ustrezna letna pristojbina za storitve trženja je bila ocenjena na [...] EUR, [...] EUR in [...] EUR. Vendar pa je pogodba z družbo Jet2 vključevala obveznost samo 2 000 potnikov na ruto, ki je začela obratovati, v sezoni (Edinburgh in Leeds) samo za prvo leto, kar pomeni 4 000 potnikov in ne 7 874 potnikov, kot je predlagala Francija. Za drugo in tretje leto pogodba ni vključevala nobene trdne obveznosti glede prometa, ki ga zagotovi družba Jet2, ali pristojbine za storitve trženja (pogodba je predvidevala le poznejša ponovna pogajanja glede na končno sprejete načrte letov). Vključitev zgoraj navedenih napovedi prometa in pristojbin za storitve trženja za drugo in tretje leto v rekonstrukcijo, ki jo je predlagala Francija, torej predpostavlja, da je imela letališka služba zbornice na voljo zanesljive ocene prometa. Vendar Francija ni predložila nobenega dokumenta, ki bi dokazoval, da je družba Jet2 ob podpisu pogodbe dala kakršne koli formalne ali neformalne zaveze, na katere bi se letališka služba zbornice lahko oprla, da bi si ustvarila trdno predstavo o obveznostih družbe Jet2 glede prometa v zvezi z odhodi z letališča La Rochelle po prvem letu.
- Francija je za tri leta predvidela koeficiente zasedenosti 70 %, 71 % in 72 %, ki ne temeljijo na nobeni podrobni ekonomski utemeljitvi, zlasti ker je v pogodbi plačilo pristojbine za storitve trženja v prvem letu pogojeno z veliko nižjim koeficientom zasedenosti, in sicer 60 % Preudaren vlagatelj bi sprejel metodo za ocenjevanje hipotez o prihodnjem prometu.

(649) Komisija zato ugotavlja, da rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo z dne 4. julija 2008, kot jo je predložila Francija, ni mogoče sprejeti.

— *Rekonstrukcija poslovnega načrta za pogodbo z dne 4. julija 2008, ki jo je izvedla Komisija*

(650) Komisija je izvedla rekonstrukcijo poslovnega načrta za pogodbo z dne 4. julija 2008. V ta namen je poleg popravljenih parametrov, ki veljajo za vse pogodbe, sprejela naslednja posebna parametra:

- promet v prvem letu ocenjen na 4 000 potnikov, v zadnjih dveh letih pa na nič. Kot je navedeno zgoraj, noben preudaren upravljavec letališča ne bi pričakoval ciljev glede prometa brez določene zavezanosti letalskega prevoznika, četudi neformalne. Komisija je zato svojo oceno omejila na prvo leto;
- koeficient zasedenosti letala, ocenjen kot povprečje koeficientov zasedenosti za promet, ki ga je družba Ryanair opravljala v dveh letih pred letom, v katerem je bila podpisana pogodba (73 %); preudaren upravljavec bi lahko svoje ocene utemeljil na dejanskem koeficientu zasedenosti letalskega prevoznika, ki opravlja lete na več rutah z letališča La Rochelle. Koeficient zasedenosti, ki ga je uporabila Komisija, je dejansko višji od tistega, ki ga je predlagala Francija, in verjetno višji od tistega, ki bi ga preudaren upravljavec lahko pričakoval za novo ruto in novega letalskega prevoznika, manj znanega od družbe Ryanair, ki že več let deluje na letališču;
- uporaba dodatnih prihodkov na enoto iz neletalskih dejavnosti, enakih tistim, ki so bili uporabljeni za družbo Ryanair (2,35 EUR leta 2008, 2,40 EUR leta 2009 in 2,45 EUR leta 2010). Ta preudarna hipoteza uporablja bolj logičen pristop in predpostavlja, da imajo vsi potniki enake nakupovalne navade (ne glede na uporabljenega letalskega prevoznika).

(651) Kot je razvidno iz rezultata rekonstrukcije poslovnega načrta za pogodbo z dne 4. julija 2008 v preglednici 19, je neto sedanja vrednost za to pogodbo negativna.

(652) Komisija je tako kot pri drugih pogodbah menila, da je smotrno izvesti tudi analizo občutljivosti, da bi preverila zanesljivost osnovnega scenarija rekonstrukcije. V ta namen je Komisija podvojila spremembe parametrov, ki so bile uporabljene za sklop pogodb 1–A, podpisanih z družbo Ryanair, razen v zvezi z naslednjimi parametri:

- za število povratnih letov na leto bi lahko upravljavec sprejel hipotetično predpostavko, da bo družba Jet2 v prvem letu ter v drugem in tretjem letu opravljala lete na dveh rutah,

- za koeficient zasedenosti je Komisija upoštevala koeficiente, ki jih je predlagala Francija, kot je navedeno v uvodni izjavi 648,
- za letališke pristojbine je Komisija uporabila dogovorjene popuste,
- za pristojbino za storitve trženja je Komisija upoštevala znesek [...] EUR za tri leta, ki jih zajema pogodba, ob predpostavki, da se obe ruti ohranita ves čas trajanja pogodbe.

(653) V tem alternativnem scenariju je iz preglednice 19 razvidno, da je neto sedanja vrednost za rekonstruirano pogodbo z dne 4. julija 2008 celo nekoliko pozitivna (3 511 EUR). Komisija glede na zelo optimistične predpostavke (zlasti 50-odstotno zmanjšanje dodatnih stroškov poslovanja in 20-odstotno povečanje prihodkov iz neletalskih dejavnosti) in celo nekoliko pozitivno neto sedanjo vrednost, rekonstruirano v tem alternativnem scenariju, meni, da je zelo malo verjetno, da bi se preudarni upravljavec odločil podpisati pogodbo z dne 4. julija 2008 z družbo Jet2, če bi bila neto sedanja vrednost v osnovnem scenariju negativna.

Preglednica 19

Neto sedanja vrednost pogodbe z dne 4. julija 2008, podpisane z družbo Jet2

(v tisoč EUR)

Sklop pogodb o trženju	Neto sedanja vrednost		
	Scenarij Francije	Osnovni scenarij Komisije	Alternativni scenarij Komisije
Jet2	[0; 100]	[– 100; 0]	[0; 100]

(a) Sklepna ugotovitev glede obstoja prednosti

(654) Analiza iz uvodnih izjav 580 do 653, zlasti preglednic 18 in 19, kaže, da imajo vse pogodbe, na podlagi katerih je bilo družbi Ryanair/AMS in Jet2 izplačano plačilo za storitve trženja, negativno neto sedanjo vrednost ⁽¹⁷⁷⁾. Iz uvodne izjave 531 izhaja, da vsaka od teh pogodb daje prednost družbi Ryanair/AMS ali družbi Jet 2. Nasprotno pa, kot je navedeno v uvodni izjavi 644, pogodbi 4 in 5 družbi Ryanair/AMS ne dajeta gospodarske prednosti.

7.2.1.6 Selektivnost prednosti, dodeljene družbama Ryanair/AMS in Jet2

(655) Z izjemo pogodb o letaliških storitvah 4 in 5 z družbo Ryanair pogodbe ali sklopi pogodb, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair/AMS in Jet2, predvidevajo plačilo nadomestila tem letalskim prevoznikom za storitve trženja, ki jih opravljajo. Nadomestilo za te storitve trženja je posebnost razmerja med letališčem in temi letalskimi prevozniki, saj izhaja iz neposrednih pogajanj med zbornico in vsakim zadevnim letalskim prevoznikom in ne iz cen, ki veljajo za vse letalske prevoznike. Pogodbe vključujejo pogoje, ki so bili posebej dogovorjeni med letališčem La Rochelle ter družbama Ryanair/AMS in Jet2, zato so selektivne.

(656) Kar zadeva sporazuma o letaliških storitvah 4 in 5, sklenjena z družbo Ryanair, kot je navedeno v uvodni izjavi 644, ta sporazuma družbi Ryanair/AMS ne dajeta selektivne prednosti, saj letalske pristojbine, ki jih vsebujeta, ustrezajo cenam, ki se uporabljajo za vse letalske prevoznike v skladu s splošnim cenikom, ki ga je odobril odbor Cocoeco.

⁽¹⁷⁷⁾ Tudi pogodbe ali sklopi pogodb, ki zajemajo več let, imajo negativno neto sedanjo vrednost za vsako leto trajanja pogodbe.

7.2.1.7 Izkrivljanje konkurence ter vpliv na konkurenco in trgovino med državami članicami

- (657) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj nekaterih podjetij v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu, se šteje, da navedena pomoč negativno vpliva na ta trg. Da bi v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča ⁽¹⁷⁸⁾ ukrep izkrivljal konkurenco, zadostuje, da upravičenec do pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.
- (658) Od začetka veljavnosti tretjega svežnja liberalizacije zračnega prevoza 1. januarja 1993 ⁽¹⁷⁹⁾ letalskim prevoznikom Unije nič ne preprečuje, da bi opravljali lete na rutah v Uniji in imeli neomejeno dovoljenje za opravljanje kabotaže.
- (659) Prednosti (katerih obstoj je bil ugotovljen zgoraj), ki so jih letalski prevozniki prejeli na podlagi različnih pogodb, zajetih v tej proučitvi, so zato okrepile njihov položaj v primerjavi z vsemi drugimi letalskimi prevozniki EU, ki dejansko konkurirajo s temi prevozniki ali bi lahko konkurirali z njimi za rute, na katerih opravljajo lete. Zato so izkrivljale ali bi lahko izkrivljale konkurenco in vplivale na trgovino znotraj Skupnosti.

7.2.1.8 Sklepna ugotovitev glede obstoja pomoči

- (660) Z izjemo pogodb o letalskih storitvah 4 in 5, sklenjenih z družbo Ryanair, vsi ukrepi iz sklopov pogodb in njihovih sprememb, sklenjenih z družbo Ryanair/AMS (glej preglednico 14) in družbo Jet2, izpolnjujejo merila iz člena 107(1) PDEU in zato pomenijo državno pomoč.

7.2.2 Nezakonitost državne pomoči

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

7.2.3 Združljivost pomoči z notranjim trgom

- (662) V skladu z ustaljeno sodno prakso ⁽¹⁸⁰⁾ mora Francija navesti, na kakšni pravni podlagi bi se zadevna pomoč lahko štela za združljivo z notranjim trgom, in dokazati, da so bili pogoji združljivosti izpolnjeni. Zato je Komisija v sklepu o sprožitvi postopka in v zahtevi za dodatne informacije pozvala Francijo, naj navede pravne podlage za združljivost in dokaže, da so bili izpolnjeni veljavni pogoji za združljivost, zlasti če bi se zadevna pomoč štela za zagonsko pomoč za uvedbo novih rut. Vendar Francija ni predlagala nobene podlage za združljivost ali navedla argumentov, ki bi utemeljevali ugotovitev, da je pomoč združljiva z notranjim trgom. Francija zlasti ni nikjer trdila, da so ukrepi, ki se preverjajo, pomenili združljivo zagonsko pomoč. Poleg tega si ni nobena zainteresirana tretja stran prizadevala dokazati, da so ti ukrepi združljivi z notranjim trgom.
- (663) Komisija kljub temu meni, da je zaradi celovitosti koristno oceniti, v kakšni meri bi se lahko te pomoči razglasile za združljive zaradi njihovega prispevanja k uvedbi novih rut ali novih pogostosti letov.
- (664) Komisija poudarja, da so bile zadevne pomoči vezane na uvedbo novih rut, povečanje pogostosti letov na obstoječih rutah ali nadaljevanje opravljanja letov na rutah, ki bi se sicer morda ukinile. Komisija zato ugotavlja, da lahko pomenijo pomoč za tekoče poslovanje za spodbujanje zračnega prometa z odhodi z regionalnega letališča. V zvezi s tem je treba opozoriti, da se pomoči za tekoče poslovanje redko razglasijo za združljive s skupnim trgom, saj običajno izkrivljajo konkurenčne pogoje v sektorjih, v katerih so dodeljene.

⁽¹⁷⁸⁾ Sodba Sodišča prve stopnje z dne 30. aprila 1998 v zadevi Het Vlaamse Gewest (Flamska regija) proti Komisiji Evropskih skupnosti, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁷⁹⁾ Uredbe Sveta (EGS) št. 2407/92, št. 2408/92 in št. 2409/92 (UL L 240, 24.8.1992).

⁽¹⁸⁰⁾ Glej sodbo z dne 28. aprila 1993, Italija proti Komisiji, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, točka 20.

7.2.3.1 Ukrepi, sprejeti pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005

- (665) Nekateri od zadevnih ukrepov pomoči (sklop pogodb 1–A in pogodba B) so bili odobreni pred objavo smernic iz leta 2005, in sicer 9. decembra 2005 ⁽¹⁸¹⁾. V zvezi z združljivostjo pomoči, dodeljenih pred tem datumom, odstavek 85 smernic iz leta 2005 in točka 174 smernic iz leta 2014 določata, da se uporabljajo pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči.
- (666) Pred sprejetjem smernic iz leta 2005 je Komisija sprejela smernice iz leta 1994 ⁽¹⁸²⁾. Vendar te smernice niso posebej obravnavale vprašanja pomoči za tekoče poslovanje za spodbujanje zračnega prometa z odhodnimi leti z regionalnih letališč. To vprašanje se je postopoma izoblikovalo ob vse večjih zastojih na nekaterih velikih evropskih letališčih in s pojavom dejavnosti nizkocenovnih prevoznikov, ki leta 1994 še niso obstajali. Zato Komisija meni, da smernic iz leta 1994 ni mogoče uporabiti za obravnavani primer. Torej mora združljivost zadevnih pomoči načeloma oceniti neposredno na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU.
- (667) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Komisija sčasoma izpopolnila oceno tovrstnih državnih pomoči, čeprav se nekateri elementi niso spremenili. Ti elementi izhajajo iz splošnih načel, ki urejajo združljivost pomoči v skladu z navedeno določbo Pogodbe.
- (668) V skladu s tem je Komisija v odločbi o letališču Manchester iz junija 1999 ⁽¹⁸³⁾ ugotovila, da so znižanja letaliških pristojbin, odobrena na nediskriminatoren in časovno omejen način za spodbujanje novih rut, združljiva s pravili o državnih pomočeh.
- (669) Komisija je v Odločbi 2004/393/ES o letališču Charleroi ⁽¹⁸⁴⁾ ugotovila, da so „ukrepi pomoči za tekoče poslovanje, ki naj bi prispevali k prihodu novih letalskih prevoznikov ali povečali pogostost nekaterih letov, nujno orodje za razvoj majhnih regionalnih letališč. Ti ukrepi lahko zainteresirane družbe dejansko prepričajo, da sprejmejo tveganje vlaganja v nove rute. Vendar je treba za razglasitev take pomoči za združljivo na podlagi člena 87(3), točka (c), Pogodbe ugotoviti, ali je ta pomoč potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem ter ali vpliva na trgovino v obsegu, ki je v nasprotju s skupnimi interesi“ ⁽¹⁸⁵⁾. Komisija je zato opredelila nekatere pogoje, ki morajo biti izpolnjeni, da se lahko te pomoči za tekoče poslovanje razglasijo za združljive, in sicer zlasti:
- pomoč mora prispevati h gospodarskemu razvoju regionalnega letališča prek neto povečanja prometa na novih rutah ⁽¹⁸⁶⁾,
 - pomoč mora biti potrebna v smislu, da se ne dodeli za ruto, na kateri že deluje isti ali drug letalski prevoznik, ali za podobno ruto ⁽¹⁸⁷⁾,
 - pomoč mora imeti spodbujevalni učinek v smislu, da prispeva k razvoju dejavnosti, ki bo po določenem obdobju verjetno postala donosna, kar pomeni, da mora biti pomoč časovno omejena ⁽¹⁸⁸⁾,
 - pomoč mora biti sorazmerna, tj. znesek mora biti povezan z neto povečanjem prometa ⁽¹⁸⁹⁾, ter
 - pomoč mora biti dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter ne sme biti kombinirana z drugimi vrstami pomoči.

⁽¹⁸¹⁾ Glej oddelek 3.2.2.1.

⁽¹⁸²⁾ Smernice o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe ES in člena 61 Sporazuma EGP za državno pomoč v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

⁽¹⁸³⁾ Odločba z dne 26. maja 1999 v zadevi o državni pomoči NN 109/98 – Letališče Manchester (UL C 65, 13.3.2004).

⁽¹⁸⁴⁾ Odločba Komisije 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki jih Regija Valonija in Brussels South Charleroi Airport priznavata letalski družbi Ryanair ob njeni namestitvi v Charleroiu (UL L 137, 30.4.2004, str. 1). Odločba je bila razveljavljena s sodbo z dne 17. decembra 2008 v zadevi Ryanair Ltd proti Komisiji, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Kljub temu ponazarja razvoj pristopa Komisije k ocenjevanju tovrstne pomoči.

⁽¹⁸⁵⁾ Glej Odločbo Komisije 2004/393/ES, uvodna izjava 279.

⁽¹⁸⁶⁾ Glej uvodne izjave 283 do 297.

⁽¹⁸⁷⁾ Glej uvodne izjave 288 do 309.

⁽¹⁸⁸⁾ Glej uvodne izjave 311 do 317.

⁽¹⁸⁹⁾ Glej uvodne izjave 318 do 325.

- (670) Poleg tega je Komisija v točki 234 sklepa o začetku postopka navedla, da namerava proučiti združljivost teh pomoči z vidika člena 107(3), točka (c), PDEU in temu pristopu niso nasprotovale niti nobena zainteresirana tretja stran niti Francija.
- (671) Državne pomoči za letalske prevoznike morajo biti kot vse druge vrste državnih pomoči potrebne za pospeševanje razvoja gospodarske dejavnosti in sorazmerne s tem ciljem, da se štejejo za združljive z notranjim trgom na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU.
- (672) Komisija meni, da bi bilo treba v zadevnem primeru združljivost sklopa pogodb 1-A in pogodbe B oceniti na podlagi navedenih splošnih načel.
- (673) Zato bo Komisija združljivost teh ukrepov proučila na podlagi navedenih meril in sodne prakse ⁽¹⁹⁰⁾.

— *Prispevanje h gospodarskemu razvoju malega regionalnega letališča prek neto povečanja prometa na novih rutah*

- (674) Sklop pogodb 1-A in pogodba B sta vezana na odprtje nove rute in vzdrževanje obstoječe rute na letališče London-Stansted. Prispevala sta torej k neto povečanju prometa na odhodnih letih z letališča La Rochelle, hkrati pa je bil njun cilj prispevati k ohranitvi obstoječe rute v London-Stansted.

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

- (675) Sklop pogodb 1-A in pogodba B nista zajemala samo uvedbe novih rut, ampak tudi ohranitev obstoječe rute na letališče London-Stansted. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je družba Ryanair 10. aprila 2003 kupila družbo Buzz, ki je na tej ruti opravljala lete od 1. aprila 2001 v skladu s pogodbo z dne 8. novembra 2002 iz oddelka 3.2.2.3. Poleg tega je pogodba B zajemala isto ruto na letališče London-Stansted, na kateri je družba Ryanair že opravljala lete v okviru sklopa pogodb 1-A. Zato sklop pogodb 1-A in pogodba B ne izpolnjujeta pogoja, da se ukrep ne sme odobriti za ruto, na kateri se že opravljajo leti, ali podobno ruto.

— *Ukrepi so časovno omejeni in vključujejo verjetnost, da bodo rute postale donosne*

- (676) Ko je družba Buzz leta 2001 uvedla ruto La Rochelle–London-Stansted, na tej ruti ni opravljal letov noben letalski prevoznik. Ob podpisu sklopa pogodb 1-A je družba Buzz na podlagi pogodbe z dne 8. novembra 2002 že skoraj dve leti opravljala lete na tej ruti, vendar ta pogodba ni vključevala nobene pristojbine za trženje. Nasprotno pa so pogodbe, ki so sledile sklopu pogodb 1-A in v katerih so bili določeni pogoji za opravljanje letov na tej ruti, in sicer pogodba B (z datumom izteka veljavnosti konec aprila 2006), sklop pogodb 2–3–C–D (z datumom izteka veljavnosti leta 2009), sklop pogodb G–H–I–J (z datumom izteka veljavnosti konec leta 2011) in sklop pogodb 6–K (z datumom izteka veljavnosti konec marca 2013), vključevali nadomestilo (v obliki plačil za storitve trženja) družbi Ryanair/AMS. Ta ruta se je torej financirala deset let po izteku sklopa pogodb 1-A in sedem let po izteku pogodbe B. To dodatno trajanje je še zlasti pomembno. Komisija ugotavlja tudi, da na tej ruti ni drugih letalskih prevoznikov.
- (677) Poleg tega Komisija ugotavlja, da Francija ni predložila nobene študije donosnosti za različne rute in pogostosti letov, ki jih zajemata sklop pogodb 1-A in pogodba B. Tako se na podlagi dokazil iz dokumentacije zdi, da organi, ki so dodelili zadevne pomoči, niso imeli jasnih pričakovanj, da bodo te rute in pogostost letov postale donosne brez pomoči in v bolj ali manj kratkem roku. Poleg tega je treba navesti, da sta se sklop pogodb 1-A in pogodba B nanašala na različne rute, med katerimi nekatere ob sklenitvi pogodb sploh še niso bile določene, kar potrjuje, da zadevni organi niso imeli nikakršnih zagotovil o donosnosti teh rut.

⁽¹⁹⁰⁾ Sodba Sodišča (veliki senat) z dne 22. septembra 2020, C-594/18 P, Republika Avstrija proti Komisiji, ECLI:EU:C:2020:742, točka 20.

(678) Komisija nazadnje poudarja, da so informacije, ki so jih predložili francoski organi v zvezi z gospodarskimi učinki obstoja rut, na katerih je opravljala lete družba Ryanair, analizirale značilnosti strank družbe Ryanair in njihove morebitne učinke na razvoj regije, vendar ne vključujejo napovedi glede prihodnje donosnosti teh rut ali drugih rut, na katerih bi lahko družba Ryanair opravljala lete v prihodnosti.

(679) Komisija zato meni, da sklop pogodb 1–A in pogodba B ne izpolnjujejo pogoja, da morajo biti ukrepi časovno omejeni in vključevati verjetnost, da bodo rute postale donosne.

— *Znesek pomoči je povezan z neto povečanjem prometa*

(680) Zneski pomoči, dodeljeni v okviru sklopa pogodb 1–A in pogodbe B, niso povezani s povečanjem prometa, saj je uvedba novih rut kljub temu, da zajemajo nove rute, hipotetična, glavni cilj pogodbe pa je nadaljevanje opravljanja letov na obstoječi ruti na letališče London-Stansted. Komisija zato ugotavlja, da sklop pogodb 1–A in pogodba B ne izpolnjujeta merila povezave med zneskom pomoči in neto povečanjem prometa.

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

(681) Zbornica je po navedbah Francije v preteklosti izvedla raziskavo o storitvah trženja, ki jih ponujajo spletišča več družb, na podlagi katere se je odločila, da je vrsta storitev, ki jih ponuja družba AMS, najprimernejša za njene potrebe in strategijo. Zbornica je ugotovila, da letalski prevozniki, ki niso družba Ryanair in predstavljajo manjši delež prometa na letališču La Rochelle, niso mogli ponuditi učinkovitega nadomestka za spletišče družbe Ryanair, glavnega prevoznika tega letališča.

(682) Tako so bile pomoči, dodeljene v okviru sklopa pogodb 1–A in pogodbe B, dogovorjene dvostransko, na nepregleden način in brez kakršnega koli postopka za zagotovitev nediskriminacije, kot je javni razpis. Te pomoči zato ne izpolnjujejo pogoja v zvezi s preglednostjo in nediskriminacijo.

(683) Komisija zato ugotavlja, da državnih pomoči, dodeljenih v okviru sklopa pogodb 1–A in pogodbe B, ni mogoče razglasiti za združljive z notranjim trgom.

7.2.3.2 Ukrepi, sprejeti po začetku veljavnosti smernic iz leta 2005

(684) Ker so smernice iz leta 2005 referenčni okvir, ki se uporablja od začetka njihove veljavnosti do sprejetja smernic iz leta 2014, Komisija meni, da je treba za druge zadevne ukrepe pomoči uporabiti smernice iz leta 2005. Komisija mora namreč upoštevati smernice, ki jih sprejme, razen če so te v nasprotju s Pogodbo, česar pa niso trdile ali dokazale niti Francija niti družba Ryanair ali družba Jet2.

(685) Komisija meni, da bi bilo treba združljivost naslednjih državnih pomoči oceniti na podlagi smernic iz leta 2005 in sodne prakse ⁽¹⁹¹⁾:

— sklopa pogodb 2–3–C–D,

— pogodbe E,

— pogodbe F,

— sklopa pogodb G–H–I–J,

— sklopa pogodb 6–K,

— pogodbe L,

— sklopa pogodb 7–M,

— pogodbe N,

— pogodbe, sklenjene z družbo Jet2 dne 4. julija 2008.

⁽¹⁹¹⁾ Sodba Sodišča (veliki senat) z dne 22. septembra 2020, C-594/18 P, Republika Avstrija proti Komisiji, ECLI:EU:C:2020:742, točka 20.

- (686) Državne pomoči za letalske prevoznike morajo biti kot vse druge vrste državnih pomoči potrebne za pospeševanje razvoja gospodarske dejavnosti in sorazmerne s tem ciljem, da se štejejo za združljive z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU. Komisija bo zato poleg navedenih meril iz smernic iz leta 2005 ocenila skladnost z merili nujnosti in sorazmernosti.
- (687) Smernice iz leta 2005 najprej določajo, da sporočila in drugi ukrepi Komisije o regionalni pomoči omogočajo, da se pomoči za tekoče poslovanje (kot je zagonska pomoč za nove rute), dodeljene letalskim prevoznikom, štejejo za združljive samo izjemoma in pod strogimi pogoji, v najbolj prikrajšanih regijah Evrope, kot so regije, upravičene do odstopanja od člena 107(3), točka (a), PDEU, najbolj oddaljene regije in regije z nizko gostoto prebivalstva ⁽¹⁹²⁾. Letališče La Rochelle ni v taki regiji, zato to odstopanje zanj ne velja.
- (688) Smernice iz leta 2005 nato navajajo, da mala letališča namreč pogosto nimajo zadostnega števila potnikov, da bi dosegla kritično maso in prag dobička, zaradi česar letalski prevozniki niso vedno pripravljeni brez spodbud v ta namen prevzeti tveganja, ki ga prinaša uvedba rut z odhodnimi leti z neznanih in nepreverjenih letališč. Zato Komisija v skladu s smernicami iz leta 2005 dopusti, da se javne pomoči začasno izplačujejo letalskim prevoznikom pod določenimi pogoji, če jih to spodbudi k uvedbi novih rut ali novih odhodnih letov z regionalnih letališč ter privabljanju večjega števila potnikov, ki jim bo dolgoročno omogočilo, da dosežejo prag dobička ⁽¹⁹³⁾.
- (689) Posebni pogoji združljivosti so navedeni v odstavku 79 smernic iz leta 2005. Komisija ugotavlja, da več teh meril ni izpolnjenih, in sicer:
- *Dolgoročna donosnost in postopno zmanjševanje (merilo d), neobstoj poslovnega načrta (merilo i) ter trajanje in intenzivnost ukrepa (merilo f)*
- (690) Noben od ukrepov ni bil strukturiran tako, da bi zagotavljal, da se pomoč postopno zmanjšuje in je omejena na odstotek upravičenih stroškov, ki niso navedeni v zadevnih pogodbah ali, kolikor je znano Komisiji, v katerem koli drugem dokumentu, ki ga je zbornica imela na voljo v času sklenitve pogodb.
- (691) Poleg tega ni dokazov, da je bil vnaprej predložen poslovni načrt, ki bi omogočil oceno dolgoročne donosnosti ukrepov. V skladu s tem in ob odsotnosti kakršnih koli drugih informacij o nasprotnem Komisija ugotavlja, da zadevne pomoči niso bile dodeljene za rute, ki bi lahko postale donosne brez pomoči. Poleg tega zaporedni ukrepi pomoči za rute v London-Stansted (od konca leta 2001 do začetka leta 2006) in Bruselj-Charleroi (od leta 2003), Dublin (od leta 2006), Oslo (od leta 2010) in Porto (od leta 2011) kažejo, da družba Ryanair na teh rutah ne bi več opravljala letov, če bi prenehale biti tako subvencionirane.
- (692) V skladu s tem Komisija ugotavlja, da zgoraj navedenih pogojev ne izpolnjuje nobeden od zadevnih ukrepov.
- *Povezava z novimi rutami ali dodatnimi povratnimi leti (merilo c)*
- (693) Komisija ugotavlja, da so bile sporne pogodbe v nekaterih primerih sklenjene z namenom uvedbe novih rut, predvsem pa za zagotovitev nadaljnjega opravljanja letov na obstoječih rutah:
- v zvezi s pogodbo C je v uvodni izjavi 89 poudarjeno, da se z njo družba Ryanair zgolj zavezuje, da bo med letališčema La Rochelle in London-Stansted opravljala lete na ruti z najmanj 95 000 potniki na leto. Vendar iz uvodnih izjav 82 in 85 izhaja, da sta pogodbi A in B že zajemali dnevno ruto med letališčema London-Stansted in La Rochelle. Komisija je v svoji oceni prometa za sklop pogodb 1–A in pogodbo B izračunala, da letni promet na tej ruti nikoli ne bo presegel 86 000 potnikov. Komisija zato ugotavlja, da ti ukrepi izpolnjujejo merilo (c);
- v zvezi s pogodbo D je v uvodni izjavi 92 navedeno, da se z njo družba Ryanair zavezuje, da bo opravljala lete na (novi) ruti med letališčema La Rochelle in Dublin z najmanj 45 000 potniki na leto. Komisija zato ugotavlja, da ta ukrep izpolnjujejo merilo (c);

⁽¹⁹²⁾ Odstavek 27 smernic iz leta 2005.

⁽¹⁹³⁾ Odstavka 71 in 74 smernic iz leta 2005.

- v zvezi s pogodbo G je v uvodni izjavi 96 navedeno, da se z njo družba Ryanair zavezuje, da bo med letališčema La Rochelle in Dublin opravljala lete z najmanj 53 000 potniki na leto, kar je 8 000 potnikov več v primerjavi s pogodbo D. Komisija zato ugotavlja, da ta ukrep izpolnjuje merilo (c);
- v zvezi s pogodbo H je v uvodni izjavi 99 navedeno, da se z njo družba Ryanair zavezuje, da bo opravljala lete na novi ruti med letališčema La Rochelle in Bruselj-Charleroi z najmanj 9 000 potniki v prvem letu in 16 000 potniki v naslednjih dveh letih. Komisija zato ugotavlja, da ta ukrep izpolnjuje merilo (c);
- v zvezi s pogodbo I je v uvodni izjavi 102 navedeno, da se z njo družba Ryanair zavezuje, da bo opravljala lete na ruti med letališčem La Rochelle in Dublin z najmanj 17 000 potniki na leto. Vendar je družba Ryanair v skladu s prejšnjo pogodbo D že opravljala lete na tej ruti z višjim ciljem glede prometa (45 000 potnikov na leto). Komisija zato ugotavlja, da ta ukrep ne izpolnjuje merila (c);
- družba Ryanair se je v skladu s pogodbo K zavezala, kot je navedeno v uvodni izjavi 106, da bo opravljala lete na novi ruti na Norveško. Kot je opisano v uvodni izjavi 78 zgoraj, se družba Ryanair v pogodbi o letaliških storitvah 6, za katero Komisija meni, da skupaj s pogodbo K tvori en ukrep (glej oddelek 7.2.1.5(b)(4)), ni zavezala glede pogostosti letov, vendar je sprejela naslednje obveznosti glede prometa: 53 000 potnikov na letališče London-Stansted, 17 000 potnikov na letališče Dublin, 17 000 potnikov na letališče Bruselj-Charleroi in 17 000 potnikov na letališče Oslo-Rygge. Komisija ugotavlja, da so te zaveze stabilne za ruto na letališče Dublin, nekoliko višje za ruto na letališče Bruselj-Charleroi (1 000 potnikov ali približno +6 %), vendar precej nižje za ruto na letališče London-Stansted (– 28 000 potnikov v primerjavi s ciljem 95 000 potnikov, določenim v pogodbi C, kar pomeni 30-odstotno zmanjšanje). Vključitev nove rute na Norveško s prometom 17 000 potnikov ne odtehta splošnega zmanjšanja prometa v skladu s pogodbo K (– 10 000 potnikov ⁽¹⁹⁴⁾). Komisija zato ugotavlja, da ta ukrep ne izpolnjuje merila (c);
- družba Ryanair se je v skladu s pogodbo L zavezala, kot je navedeno v uvodni izjavi 110, da bo opravljala lete na novi ruti v Cork. Vendar se družba Ryanair ni zavezala glede prometa ali pogostosti letov. Komisija zato ugotavlja, da ta ukrep ne izpolnjuje merila (c);
- pogodbe E, F, J, M in N ne vsebujejo obveznosti glede prometa ali pogostosti letov. Komisija zato ugotavlja, da ti ukrepi ne izpolnjujejo merila (c).

(694) Merilo (c) tako izpolnjujejo samo pogodbe C, D, G in H.

- *Nadomestilo za dodatne stroške zagona (merilo e)* ⁽¹⁹⁵⁾

(695) Komisija meni, da to merilo pri vsakem od zadevnih ukrepov ni bilo izpolnjeno. Zneski, ki jih je plačala zbornica, naj ne bi predstavljali dela dodatnih zagonskih stroškov, za katere, kot je znano Komisiji, družbi Ryanair/AMS ali Jet2 nikoli nista pripravili ocen in jih posredovali zbornici.

- *Povezava z razvojem rute (merilo g)* ⁽¹⁹⁶⁾

(696) Komisija ugotavlja, da pogodbe o storitvah trženja, podpisane z družbama Ryanair in Jet2, niso namenjene povečanju števila potnikov na letih teh dveh letalskih prevoznikov. Res je, da nekatere od teh pogodb sovpadajo z uvedbo določenih rut, nekatere pa vključujejo obveznost glede pogostosti letov ali števila potnikov, kot je navedeno v oddelkih 3.2.2.1 in 3.2.2.2. Vendar Komisija ugotavlja, da se te obveznosti v času trajanja pogodbe ne spreminjajo in da ne obstaja dejanski sistem spodbud za razvoj prometa, enakovreden tistemu v podobnih

⁽¹⁹⁴⁾ Skupna sprememba obveznosti glede prometa, ki izhaja iz pogodbe K in je izračunana na podlagi posameznih sprememb glede prometa na vsaki ruti, tako znaša: $0 + 1\,000 - 280\,000 + 17\,000 = -10\,000$ potnikov.

⁽¹⁹⁵⁾ znesek pomoči mora biti strogo povezan z dodatnimi stroški zagona, ki so povezani z uvedbo nove rute ali dodatnega leta in ki jih prevoznik ne bo več imel, ko bo njeno obratovanje ustaljeno.

⁽¹⁹⁶⁾ Plačilo pomoči mora biti povezano z dejanskim povečanjem števila prepeljanih potnikov.

primerih, ki jih je nedavno preiskovala Komisija ⁽¹⁹⁷⁾. Tako ni nobenega popusta ali kazni, ki bi bila povezana z dejansko rastjo prometa. Zneski pomoči, izplačani letalskim prevoznikom, torej niso povezani z dejanskim razvojem rut. Komisija tako meni, da tega merila ne izpolnjuje nobeden od zadevnih ukrepov.

— *Nediskriminatorna dodelitev (merilo h)* ⁽¹⁹⁸⁾

(697) Komisija ugotavlja, da so v obravnavanem primeru pogajanja o pogodbah potekala neposredno z zadevnimi letalskimi prevozniki in da ni bilo nobene objave. To pomeni, da je bila pomoč dodeljena brez odprtega razpisnega postopka, v katerem bi se lahko drugi potencialno zainteresirani letalski prevozniki javili za opravljanje letov na zadevnih rutah pod enakimi pogoji, da bi lahko koristili zagonsko pomoč.

(698) Zato merilo iz točke (h) ni izpolnjeno.

(699) Komisija glede na zgoraj navedeno meni, da nobena od nezakonitih pomoči, ki so bile družbama Ryanair/AMS in Jet2 dodeljene na podlagi pogodb, zajetih v tej proučitvi, ne izpolnjuje vseh meril, določenih s smernicami iz leta 2005. Tako so z notranjim trgov nezdružljive pomoči, dodeljene na podlagi naslednjih ukrepov:

— sklopa pogodb 2–3–C–D,

— pogodbe E,

— pogodbe F,

— sklopa pogodb G–H–I–J,

— sklopa pogodb 6–K,

— pogodbe L,

— sklopa pogodb 7–M,

— pogodbe N,

— pogodbe, sklenjene z družbo Jet2 dne 4. julija 2008.

8. SKLEPNE UGOTOVITVE

(700) Komisija zato najprej ugotavlja, da subvencije za naloge iz pristojnosti javnih organov, izplačane letališču La Rochelle, in domnevno prenizko zaračunavanje storitev, ki jih je splošna služba zbornice opravljala za letališče med letoma 2006 in 2012, ne pomenijo državne pomoči.

(701) Komisija tudi ugotavlja, da je Francija nezakonito zagotavljala investicijske podpore, izplačane med letoma 2001 in 2006, s čimer je kršila člen 108(3) PDEU. Vendar so te investicijske podpore združljive z notranjim trgov na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU.

(702) Komisija nato ugotavlja, da je Francija v nasprotju s členom 108(3) PDEU nezakonito izvedla več ukrepov pomoči za tekoče poslovanje v korist letališču La Rochelle (prenizko zaračunavanje storitev, ki jih je splošna služba zbornice opravljala za letališče La Rochelle med letoma 2001 in 2005, vračljiva predplačila, ki jih je prejelo letališče La Rochelle, in subvencije lokalnih organov, namenjene za ukrepe za spodbujanje letališča La Rochelle). Vendar ti ukrepi pomoči za tekoče poslovanje pomenijo pomoč, ki je združljiva z notranjim trgov na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU.

⁽¹⁹⁷⁾ Pogodba iz uvodne izjave 99 sklepa Komisije o letališču Nîmes, navedene v opombi 12, na primer vključuje besedilo „sistem spodbude za razvoj prometa“. Vključevala je plačilo prispevka s strani zbornice Nîmes v višini 5,50 EUR na potnika (od prvega do 49 999. potnika), 6,50 EUR na potnika (od 50 000. do 99 999. potnika) in 10 EUR (od 100 000. do 129 999. potnika). Vključevala je tudi kazen v višini 5,65 EUR na potnika, ki jo je morala družba Ryanair plačati, če je bil cilj glede prometa nižji od 71 000 potnikov.

⁽¹⁹⁸⁾ Vsak javni organ, ki načrtuje dodelitev zagonskih pomoči za novo ruto letalskemu prevozniku, prek letališča ali ne, mora objaviti svoj projekt v zadostnem roku in z zadostnim oglaševanjem, da se vsem zainteresiranim letalskim prevoznikom omogoči, da ponudijo svoje storitve.

- (703) Komisija poleg tega ugotavlja, da z izjemo pogodb o letaliških storitvah 4 in 5 z družbo Ryanair različne pogodbe o letaliških storitvah in storitvah trženja, sklenjene med zbornico in družbami Ryanair, AMS in Jet2, ki so predmet formalnega postopka preiskave, vključujejo državno pomoč, ki se izvaja v nasprotju s členom 108(3) PDEU in ki ni združljiva z notranjim trgov.
- (704) Nazadnje Komisija ugotavlja, da oprostitev plačila pristojbin za osvetlitev vzletno-pristajalne steze, ki dodeljena družbi Ryanair, ne vključuje državnih pomoči. Podobno Komisija ugotavlja, da letalski prevozniki Flybe, Aer Arann, Buzz in easyJet za svoje dejavnosti na letališču La Rochelle niso prejele državnih pomoči.

9. VRAČILO

- (705) V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča mora Komisija, kadar ugotovi, da je pomoč nezdružljiva z notranjim trgov, zadevni državi članici naložiti njeno ukinitve ali spremembo ⁽¹⁹⁹⁾.
- (706) Člen 16 Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ⁽²⁰⁰⁾ določa, da „[č]e se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativni sklepi, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč (v nadaljnjem besedilu: sklep o vračilu). Komisija ne zahteva vračila pomoči, če bi bilo to v nasprotju s splošnim načelom prava Unije“. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je v primeru, ko Komisija ugotovi, da je pomoč nezdružljiva z notranjim trgov, namen vračila vzpostaviti prejšnje stanje ⁽²⁰¹⁾. V zvezi s tem Sodišče meni, da je ta namen dosežen, ko prejemniki pomoči skupaj z obrestmi vrnejo zneske, dodeljene v okviru nezakonite pomoči, in s tem izgubijo prednost, ki so jo imeli v primerjavi s konkurenti. Tako se vzpostavi stanje pred plačilom pomoči ⁽²⁰²⁾.
- (707) V obravnavanem primeru se zdi, da nobeno splošno načelo prava Unije ne preprečuje vračila nezakonitih in nezdružljivih pomoči, ugotovljenih v tem sklepu. Francija in zainteresirane strani niso predložile nobenih argumentov v zvezi s tem.
- (708) Francija mora zato sprejeti vse potrebne ukrepe, da družbe Ryanair, AMS in Jet2 vrnejo nezakonite pomoči, ki so jim bile dodeljene na podlagi zadevnih pogodb.
- (709) V spodnji preglednici 20 so navedeni zneski, ki jih je glede na informacije Francije zbornica družbi Ryanair/AMS do leta 2011 plačala za storitve trženja.

Preglednica 20

Zneski, plačani družbama Ryanair/AMS in Jet2 v obdobju 2003–2013

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

- (710) V preglednici 20 so navedeni le skupni zneski za vsakoletna plačila v okviru različnih pogodb o storitvah trženja. Vendar Francija ni predložila preglednice, ki bi prikazovala povezavo med zneski, določenimi v pogodbah, in zneski, ki so bili vsako leto dejansko plačani v okviru posamezne pogodbe.

⁽¹⁹⁹⁾ Sodba Sodišča z dne 12. julija 1973, Komisija/Nemčija, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, točka 13.

⁽²⁰⁰⁾ Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

⁽²⁰¹⁾ Sodba Sodišča z dne 14. septembra 1994, Španija/Komisija, C-278/92, C-279/92 in C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, točka 75.

⁽²⁰²⁾ Sodba Sodišča z dne 17. junija 1999, Belgija proti Komisiji, C-75/97, EU:C:1999:311, točki 64 in 65.

(711) Zato je treba zneske pomoči, ki jih je treba vrniti, določiti na naslednji način:

- znesek, ki ga je treba vrniti, je treba izračunati za vsakega od nezdružljivih ukrepov pomoči iz uvodne izjave 699. Za vsak proučeni ukrep znesek pomoči ustreza neto sedanji vrednosti vsakega ukrepa, izračunani kot vsota diskontiranih dodatnih denarnih tokov na leto, kot je določeno v preglednici 15;
- ker Francija ni predložila zanesljive rekonstrukcije neto sedanje vrednosti za vsakega od ukrepov, bo morala rekonstrukcija, ki jo je predlagala Komisija (na podlagi osnovnega scenarija), služiti kot osnova za izračun zneska pomoči, ki ga je treba vrniti.

(712) Da bi se upoštevala dejanska prednost, ki so jo imeli letalski prevoznik in njegova odvisna podjetja na podlagi pogodb, mora Francija prilagoditi zneske iz uvodne izjave 711 na naslednji način:

- Francija lahko prilagodi znesek dodatnih letalskih stroškov, upoštevanih v izračunu, na podlagi dokazil o dejansko izvedenih plačilih, ki bi jih morala predložiti;
- Francija mora upoštevati vsako razliko med dejanskimi plačili letalskega prevoznika na podlagi pogodb o letaliških storitvah, ugotovljeno po dogodku, in načrtovanimi (predhodnimi) tokovi, ki ustrezajo tem postavkam prihodkov. Te prilagoditve morajo temeljiti na dokazih o dejansko izvedenih plačilih, ki bi jih morala predložiti Francija;
- Francija mora upoštevati vsako razliko med dejanskimi plačili za trženje, ki so jih letalski prevoznik ali njegova odvisna podjetja prejeli v skladu s pogodbo o storitvah trženja, kot je bilo ugotovljeno po dogodku, in ustreznimi načrtovanimi (predhodnimi) stroški trženja. Te prilagoditve morajo temeljiti na dokazih o dejansko izvedenih plačilih, ki bi jih morala predložiti Francija;
- Francija mora upoštevati vsako razliko med načrtovanim (predhodnim) trajanjem različnih pogodb (pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja) in njihovim dejanskim trajanjem. V primeru predčasnega prenehanja nekaterih pogodb letalski prevoznik dejansko ni prejel nobenih plačil na podlagi teh pogodb ter ni uporabil dostopa do letališke infrastrukture in storitev zemeljske oskrbe na podlagi teh pogodb. Te prilagoditve morajo temeljiti na dokazih o dejansko izvedenih plačilih, ki bi jih morala predložiti Francija.

(713) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 451, Komisija meni, da se za namene uporabe pravil o državni pomoči družbi Ryanair in AMS štejeta kot en gospodarski subjekt ter da je treba pogodbe o storitvah trženja in pogodbe o letaliških storitvah, ki so bile podpisane skupaj, šteti kot eno transakcijo med tem subjektom in zbornico. Komisija zato ugotavlja, da sta družbi Ryanair in AMS solidarno odgovorni za vračilo pomoči, prejete na podlagi pogodb, podpisanih med letoma 2003 in 2011 (pred datumom sprejetja odločitve o začetku postopka iz uvodne izjave 4, tj. 8. februarja 2012). Nasprotno pa mora samo družba Ryanair vrniti pomoč iz sklopa pogodb 1–A in pogodbe B, saj sta bila sklenjena neposredno med zbornico in družbo Ryanair brez sodelovanja družbe AMS.

(714) Pri pomoči, ki jo mora vrniti družba Jet2, je treba upoštevati metodološka načela iz uvodnih izjav 711 do 713. Ker znesek pomoči, ki ga mora vrniti družba Jet2, ne sme presežati 200 000 EUR, ni mogoče izključiti, da je znesek pomoči nižji od praga izvzeta iz uredbe o pomoči *de minimis* ⁽²⁰³⁾. Vendar niti francoski organi niti zainteresirane strani niso trdili, da bi se ta uredba lahko uporabljala med formalnim postopkom preiskave.

(715) Francoski organi morajo navedene zneske izterjati v štirih mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu.

⁽²⁰³⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1407/2013 z dne 18. decembra 2013 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči *de minimis* (UL L 352, 24.12.2013, str. 1).

- (716) Francoski organi morajo znesku pomoči prišteti tudi znesek obresti za vračilo, ki se morajo obračunavati od datuma, ko je bila zadevna pomoč dana na voljo podjetju, to je od vsakega dejanskega datuma plačila pomoči, do datuma njihovega dejanskega vračila ⁽²⁰⁴⁾ v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004, kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) št. 2015/2282 ⁽²⁰⁵⁾. Glede na to, da so tokovi, ki sestavljajo to pomoč, v obravnavanem primeru zapleteni in je do njih prišlo na različne dneve v letu, pri nekaterih kategorijah prihodkov pa so celo stalni, Komisija meni, da je pri izračunu obresti za vračilo sprejemljivo šteti, da se je zadevna pomoč izplačala na koncu leta, in sicer 31. decembra v vsakem zadevnem letu.
- (717) V skladu z ustaljeno sodno prakso lahko država članica, ki naleti na nepredvidene ali nepredvidljive težave ali opazi posledice, ki jih je Komisija spregledala, te težave predloži v obravnavo Komisiji skupaj s predlogi za ustrezne spremembe. V takih primerih morata Komisija in država članica v dobri veri sodelovati za odpravo težav, pri tem pa v celoti upoštevati določbe PDEU ⁽²⁰⁶⁾.
- (718) Komisija poziva Francijo, naj ji predloži v obravnavo vsako težavo, na katero bi naletela pri izvajanju tega sklepa –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Vračljiva predplačila, ki jih je splošna služba gospodarske zbornice La Rochelle v letih 2001–2012 dodelila svoji letališki službi, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Francija je te državne pomoči dodelila nezakonito, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
2. Prenizko zaračunavanje storitev, ki jih je splošna služba gospodarske zbornice La Rochelle v letih 2001–2005 zagotovila svoji letališki službi, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Francija je te državne pomoči dodelila nezakonito, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
3. Finančni prispevki, ki so jih departma Charente-Maritime, aglomeracijska skupnost Communauté d'Agglomération de La Rochelle in regija Poitou-Charentes dodelili letališču La Rochelle za promocijo, ki jo izvaja letališče La Rochelle, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Francija je te državne pomoči dodelila nezakonito, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
4. Investicijske podpore, ki so jih generalni svet departmaja Charente-Maritime, regionalni svet regije Poitou-Charentes, aglomeracijska skupnost Communauté d'agglomération de La Rochelle in ESRR dodelili v letih 2001–2005, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Francija je te državne pomoči dodelila nezakonito, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
5. Plačilo za storitve, ki jih je letališču Rochefort/Saint-Agnant zagotavljala gospodarska zbornica La Rochelle, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

⁽²⁰⁴⁾ Glej člen 16(2) Uredbe 2015/1589 (navedena v opombi 175).

⁽²⁰⁵⁾ Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1), in Uredba Komisije (EU) 2015/2282 z dne 27. novembra 2015 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 kar zadeva obrazce za priglasitev državne pomoči in informativne liste (UL L 325, 10.12.2015, str. 1).

⁽²⁰⁶⁾ Glej na primer sodbo Sodišča z dne 2. februarja 1989, Komisija proti Italiji, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, točka 9, in sodbo z dne 4. aprila 1995, Komisija proti Italiji, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, točka 17.

6. Domnevno prenizko zaračunavanje storitev, ki jih je splošna služba gospodarske zbornice La Rochelle v letih 2006–2012 zagotovila svoji letališki službi, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
7. Subvencije, ki jih je sklad FIATA dodelil za kritje nalog, ki jih opravlja letališče La Rochelle in so v pristojnosti javnih organov, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
8. Državne pomoči iz odstavkov 1 do 4 tega člena so združljive z notranjim trgov na podlagi člena 107(3), točka (c), Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 2

1. Pogodbi o letaliških storitvah, ki sta ju 1. februarja 2007 in 13. januarja 2010 sklenili gospodarska zbornica La Rochelle ter družba Ryanair, ne pomenita državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
2. Pogodba o letaliških storitvah, sklenjena med gospodarsko zbornico La Rochelle in družbo Aer Arann za ruto Cork (Irska), ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
3. Pogodba o letaliških storitvah, ki sta jo 18. marca 2009 sklenili gospodarska zbornica La Rochelle in družba Flybe za ruto Glasgow (Škotska), ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
4. Promocijski ukrepi in izdatki za komuniciranje v zvezi z letalskim prevoznikom Buzz, ki so navedeni v poročilu sodišča, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
5. Domnevne storitve trženja, nabavljene pri družbi easyJet in navedene v poročilu sodišča, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 3

1. Francija je družbama Ryanair in Airport Marketing Services nezakonito dodelila naslednje ukrepe, ki vključujejo državne pomoči in so nezdružljivi z notranjim trgov, v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije:
 - (a) pogodbo o letaliških storitvah, ki sta jo 10. decembra 2003 sklenili gospodarska zbornica La Rochelle in družba Ryanair, ter pogodbo o storitvah trženja, ki sta jo 1. decembra 2003 sklenili gospodarska zbornica La Rochelle in družba Ryanair;
 - (b) pogodbo o storitvah trženja, ki sta jo 1. januarja 2004 sklenili gospodarska zbornica La Rochelle in družba Ryanair;
 - (c) pogodbi o letaliških storitvah, ki sta ju 1. maja 2006 sklenili gospodarska zbornica La Rochelle in družba Ryanair, ter pogodbi o storitvah trženja, ki sta ju 1. aprila 2006 sklenila gospodarska zbornica La Rochelle in Airport Marketing Services;
 - (d) spremembo z dne 1. junija 2007 pogodbe o storitvah trženja, ki sta jo 1. aprila 2006 sklenila gospodarska zbornica La Rochelle in Airport Marketing Services;
 - (e) pogodbo o storitvah trženja, ki sta jo 21. septembra 2007 sklenila gospodarska zbornica La Rochelle in Airport Marketing Services;
 - (f) pogodbi o storitvah trženja, ki sta ju 17. septembra 2009 sklenili gospodarska zbornica La Rochelle in Airport Marketing Services;

- (g) spremembo z dne 1. februarja 2010 pogodbe o letaliških storitvah, ki sta jo 13. januarja 2010 sklenili gospodarska zbornica La Rochelle in družba Ryanair, ter pogodbo o storitvah trženja, ki sta jo 25. februarja 2010 sklenila gospodarska zbornica La Rochelle in Airport Marketing Services;
- (h) spremembo z dne 23. junija 2010 pogodbe o storitvah trženja, ki sta jo 25. februarja 2010 sklenila gospodarska zbornica La Rochelle in Airport Marketing Services;
- (i) spremembo z dne 28. januarja 2011 pogodbe o letaliških storitvah, ki sta jo 13. januarja 2010 sklenili gospodarska zbornica La Rochelle in družba Ryanair, ter spremembo z dne 11. februarja 2011 pogodbe o storitvah trženja, ki sta jo 25. februarja 2010 sklenila gospodarska zbornica La Rochelle in Airport Marketing Services;
- (j) spremembo z dne 11. februarja 2011 pogodbe o storitvah trženja, ki sta jo 25. februarja 2010 sklenila gospodarska zbornica La Rochelle in Airport Marketing Services.

2. Državna pomoč, ki jo je Francija nezakonito dodelila družbi Jet2 v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije na podlagi pogodbe o letaliških storitvah in storitvah trženja, ki jo je gospodarska zbornica La Rochelle 4. julija 2008 sklenila z družbo Jet2, je nezdržljiva z notranjim trgov.

Člen 4

- 1. Francija od upravičencev zahteva vračilo državne pomoči iz člena 3. Družbi Ryanair in Airport Marketing Services sta solidarno odgovorni za vračilo pomoči iz člena 3(1).
- 2. Zneski, ki jih je treba vrniti, se obrestujejo od dneva, ko so bile pomoči izplačane upravičencem, do dneva dejanskega vračila.
- 3. Obresti se v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004 in v skladu z Uredbo (ES) št. 271/2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 izračunajo z obrestnoobrestnim računom.
- 4. Francija z dnem sprejetja tega sklepa prekliče vsa neporavnana plačila pomoči iz člena 1.

Člen 5

- 1. Vračilo pomoči iz člena 3 se izvede takoj in učinkovito.
- 2. Francija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih od datuma, ko je bila o njem uradno obveščena.

Člen 6

- 1. Francija v dveh mesecih od uradnega obvestila o tem sklepu Komisiji sporoči naslednje informacije:
 - (a) zneske pomoči, ki jih je treba vrniti v skladu s členom 4;
 - (b) izračun obresti za vračilo;
 - (c) podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;
 - (d) dokumente, iz katerih je razvidno, da so bili upravičenci pozvani k vračilu pomoči.
- 2. Francija Komisijo obvešča o napredku nacionalnih ukrepov, sprejetih v skladu s tem sklepom, dokler ni pomoč iz člena 3 v celoti vrnjena. Na zahtevo Komisije takoj predloži vse informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Prav tako priskrbi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih, ki jih je prejemnik že vrnil.

Člen 7

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 26. julija 2022

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
članica Komisije
