

Izpodbijana odločba Komisije

22 V izreku izpodbijane odločbe je določeno:

„Člen 1

Pomoč, ki jo je [Kraljevina] Belgija na podlagi pogodbe z dne 6. novembra 2001, sklenjene med Regijo Valonijo in družbo Ryanair, dodelila v obliki znižanja višine letaliških pristajalnih taks, ki presega uradno tarifo, določeno v členu 3 odloka valonske vlade z dne 16. julija 1998 o določitvi taks za uporabo letališč v pristojnosti Regije Valonije, in splošne popuste iz člena 7(1) in (2) tega odloka, je **nezdružljiva s skupnim trgov** v smislu člena 87(1) Pogodbe.

Člen 2

Pomoč, ki jo je [Kraljevina] Belgija na podlagi pogodbe z dne 2. novembra 2001, sklenjene med družbo Brussels South Charleroi Airport (BSCA) in letalsko družbo Ryanair, dodelila v obliki popusta na ceno pomožnih storitev zemeljske oskrbe letal glede na uradno ceno letališča, je **nezdružljiva s skupnim trgov** v smislu člena 87(1) Pogodbe.

[Kraljevina] Belgija določi višino pomoči, ki jo je treba vrniti, na podlagi izračuna razlike med stroški poslovanja, ki jih nosi družba BSCA v zvezi s pomožnimi storitvami zemeljske oskrbe letal za družbo Ryanair, in ceno, ki se zaračunava tej letalski družbi. Če prag dveh milijonov potnikov iz Direktive 96/67/ES ni presežen, lahko [Kraljevina] Belgija od tega zneska odšteje morebiten dobiček, ki ga je družba BSCA ustvarila na podlagi njenih drugih izključno poslovnih dejavnosti.

Člen 3

[Kraljevina] Belgija zagotovi, da so odškodninska jamstva, za katera se je v pogodbi z dne 2. novembra 2001 zavezala Regija Valonija, če bi družbi Ryanair zaradi izvajanja njenih regulativnih pristojnosti nastala škoda, **nična**. Regija Valonija ima v razmerju do družbe Ryanair tako kot do drugih letalskih družb vso potrebno svobodo pri določanju letaliških taks, poslovalnega časa letališča in drugih regulativnih določb.

Člen 4

Druge pomoči, ki jih je dodelila družba BSCA, med drugim v obliki prispevka k trženju, spodbud ‚one-shot‘ in zagotovitve pisarn, **se razglasijo za združljive s skupnim trgov kot pomoči za vzpostavitev novih linij, če so izpolnjeni naslednji pogoji:**

1. prispevki se morajo nanašati na uvedbo nove linije in morajo biti časovno omejeni. Glede na že vzpostavljene znotrajevropske povezave to obdobje ne sme presegati petih let po vzpostavitvi linije. Ti prispevki se ne smejo plačevati za vzpostavitev linije, s katero se nadomesti odpoved druge linije, na kateri je družba Ryanair prenehala leteti v preteklih petih letih. V prihodnje se pomoči ne bodo mogle dodeljevati za linije, ki jih bo družba Ryanair vzpostavila kot nadomestilo za drugo linijo, na kateri je pred tem polete opravljala z drugega odhodnega letališča, ki je na istem gospodarskem ali populacijskem območju;
2. prispevke k trženju, ki trenutno znašajo štiri eure na potnika, je treba utemeljiti na podlagi razvojnega načrta, ki ga za vsako zadevno linijo sestavi družba Ryanair in potrdi družba BSCA. V tem načrtu se določijo nastali in upravičeni stroški, ki morajo biti neposredno povezani s spodbujanjem linije, da bo ta po začetnem obdobju petih let sposobna poslovati brez pomoči. Družba BSCA po izteku petletnega obdobja za

nazaj potrdi tudi zagonske stroške, ki so dejansko nastali ob vzpostavitvi vsake letalske linije; po potrebi ji pri izvedbi te naloge pomaga neodvisen revizor;

3. s podobnim postopkom je treba v skladu z istimi načeli potrditi tudi pomoči, ki se nanašajo na prispevke, ki jih je družba BSCA že plačala;

4. zagotoviti je treba vračilo vseh pavšalnih prispevkov ,one-shot‘ za namestitvev družbe Ryanair na Charleroiju ali za vzpostavitev vsake izmed linij, razen tistih, za katere lahko [Kraljevina] Belgija dokaže, da so bili neposredno povezani s stroški, ki so družbi Ryanair nastali v zvezi z letališko ploščadjo, in da so sorazmerni ter spodbujevalni;

5. celotna pomoč, ki se jo dodeli za novo linijo, ne sme preseči 50 % zagonskih stroškov, trženja in ,one-shot‘ na obeh zadevnih povezanih krajih, od katerih je eden Charleroi. Enako prispevki za določen kraj ne smejo presegati 50 % dejanskih stroškov za ta kraj. V teh ocenah je treba posebno pozornost nameniti linijam, ki Charleroi povezujejo z večjimi letališči iz kategorij A in B, kot sta opredeljeni v predhodnem mnenju Odbora regij z dne 2. julija 2003 o zmožnostih regionalnih letališč in povzeti v tej odločbi, in/ali koordiniranimi letališči ali popolnoma koordiniranimi letališči v smislu Uredbe (EGS) št. 95/93;

6. družba Ryanair mora vrniti prispevke, ki jih prejme od družbe BSCA in za katere se ob koncu petletnega zagonskega obdobja izkaže, da presegajo predpisana merila;

7. treba je zagotoviti vračilo prispevkov, ki so bili [na podlagi spornih sporazumov] morebiti plačani za linijo Dublin–Charleroi;

8. [Kraljevina] Belgija mora uvesti nediskriminatoren sistem pomoči, s katerim bo zagotovljeno enako obravnavanje letalskih družb, ki želijo uvajati nove storitve v zračnem prometu in uporabljati Charleroi kot odhodno letališče, in sicer na podlagi objektivnih meril, določenih v tej odločbi.

[...]“

Zadeva T-196/04 Ryanair Ltd proti Komisiji Evropskih skupnosti

„Državne pomoči – Sporazuma, ki sta ju regija Valonija in letališče Charleroi Bruxelles Sud sklenila z letalsko družbo Ryanair – Gospodarska prednost – Uporaba merila zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu“

Povzetek sodbe

1. *Pomoči, ki jih dodelijo države – Pojem – Presoja na podlagi merila zasebnega vlagatelja*

(člen 87(1) ES)

2. *Pomoči, ki jih dodelijo države – Pojem – Presoja na podlagi merila zasebnega vlagatelja – Javni organ, ki upravlja letališke naprave v javni lasti*

(člen 87(1) ES)

1. Pri uporabi načela zasebnega vlagatelja je treba gospodarski posel presojati kot celoto, da bi preverili, ali sta državni subjekt in od njega odvisni subjekt, gledano skupaj, ravnala kot razumna udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija je namreč pri presoji spornih ukrepov dolžna upoštevati vse upoštevne dejavnike in njihov

kontekst, vključno s tistimi, ki se nanašajo na položaj organa oziroma organov, ki so sporne ukrepe odobrili.

(Glej točko 59.)

59 Vendar pa je pri uporabi načela zasebnega vlagatelja gospodarski posel treba presoјati kot celoto, da bi preverili, ali sta državni subjekt in od njega odvisni subjekt, gledano skupaj, ravnala kot razumna udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija je namreč pri presoјi spornih ukrepov dolžna upoštevati vse upoštevne dejavnike in njihov kontekst (glej v tem smislu sodbo Sodišča prve stopnje z dne 6. marca 2003 v združenih zadevah Westdeutsche Landesbank Girozentrale in Land Nordrhein-Westfalen proti Komisiji, T-228/99 in T-233/99, Recueil, str. II-435, točka 270), vključno s tistimi, ki se nanašajo na položaj organa oziroma organov, ki so odobrili sporne ukrepe.

2. Za ugotovitev, ali državni ukrep pomeni prednost v smislu člena 87(1) ES, je treba **razlikovati** med obveznostmi, ki jih mora država prevzeti kot podjetje, ki opravlja gospodarsko dejavnost, in obveznostmi, ki jih ima kot javni organ. Čeprav je treba, če država deluje kot podjetje, ki posluje kot zasebni vlagatelj, njeno ravnanje analizirati z vidika načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, pa je treba uporabo navedenega načela izključiti, če ta deluje kot javni organ. V tem zadnjem primeru namreč ravnanja države ni mogoče nikoli primerjati z ravnanjem gospodarskega subjekta ali zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

Gospodarska dejavnost je vsaka dejavnost, v okviru katere se na posameznem trgu ponujajo izdelki ali storitve. Določanje višine pristajalnih taks in s tem povezano odškodninsko jamstvo namreč pomenita dejavnost, ki je neposredno povezana z upravljanjem letališke infrastrukture, kar pa je gospodarska dejavnost.

Letališke dajatve, ki jih določa javni organ, je treba obravnavati kot plačilo za storitve, ki se opravljajo v okviru letališča, ne glede na dejstvo, da je namreč neposredna in očitna zveza med višino dajatev in storitvami, ki se opravljajo, šibka.

Prav tako je **treba zagotavljanje letaliških naprav**, ki jih javni organ daje na voljo letalskim družbam, in njihovo upravljanje – pri čemer se za to plačuje taksa, katere višino prosto določa ta organ sam – **opredeliti kot gospodarske dejavnosti**, saj se take dejavnosti sicer opravljajo v javnem sektorju, vendar zgolj to ne pomeni, da gre za izvajanje javnih pooblastil. Pri teh dejavnostih namreč zaradi njihove narave, predmeta in pravil, ki jih urejajo, ne gre za izvajanje tipičnih javnih pooblastil.

Dejstvo, da je lastnik letaliških naprav v javni lasti javni organ, tako samo po sebi ne more pomeniti, da ga v tem primeru ni mogoče obravnavati kot subjekt, ki opravlja gospodarsko dejavnost.

Ravno tako samo dejstvo, da ima javni organ v tem primeru regulativne pristojnosti na področju določanja letaliških taks, ne pomeni, da sistema popustov na navedene takse ni treba preizkusiti z vidika zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, saj bi tak sistem lahko vzpostavil tudi zasebni vlagatelj.

(Glej točke 84, 85, od 87 do 89, 91, 92 in 101.)

84 Sodišče prve stopnje meni, da je treba pred preučitvijo utemeljenosti teh razlogov opozoriti, da je treba za ugotovitev, ali državni ukrep pomeni prednost v smislu člena 87(1) ES, razlikovati med obveznostmi, ki jih mora država prevzeti kot podjetje, ki izvaja gospodarsko dejavnost, in obveznostmi, ki jih ima kot javni organ (glej v tem smislu, v zvezi z razlikovanjem med položajem, v katerem organ, ki dodeljuje pomoč, deluje kot delničar družbe, in položajem, v katerem deluje kot javni organ, sodbi Sodišča z dne 14. septembra 1994 v združenih zadevah Španija proti Komisiji, od C-278/92 do C-280/92, Recueil, str. I-4103, točka 22, in z dne 28. januarja 2003 v zadevi Nemčija proti Komisiji, C-334/99, Recueil, str. I-1139, točka 134).

85 Čeprav je treba, če država deluje kot podjetje, ki posluje kot zasebni vlagatelj, njeno ravnanje analizirati z vidika načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, pa je treba uporabo navedenega načela izključiti, če ta deluje kot javni organ. V tem zadnjem primeru namreč ravnanja države ni mogoče nikoli primerjati z ravnanjem gospodarskega subjekta ali zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

87 V zvezi s tem iz sodne prakse izhaja, da je gospodarska dejavnost vsaka dejavnost, v okviru katere se na določenem trgu ponujajo izdelki ali storitve (sodba Sodišča z dne 16. junija 1987 v zadevi Komisija proti Italiji, 118/85, Recueil, str. 2599, točka 7, in zgoraj v točki 66 navedena sodba Aéroports de Paris proti Komisiji, točka 107).

88 Zato je treba v nasprotju z navedbami Komisije iz uvodne izjave 145 izpodbijane odločbe ugotoviti, da je Regija Valonija delovala v okviru gospodarskih dejavnosti. Določanje višine pristajalnih taks in s tem povezano odškodninsko jamstvo namreč pomenita dejavnost, ki je neposredno povezana z upravljanjem letališke infrastrukture, kar pa je gospodarska dejavnost (glej v tem smislu zgoraj v točki 66 navedeno sodbo Aéroports de Paris proti Komisiji, točke od 107 do 109, 121, 122 in 125).

89 V zvezi s tem je pomembno poudariti, da je treba letališke dajatve, ki jih določa Regija Valonija, obravnavati kot plačilo za storitve, ki se opravljajo v okviru letališča v Charleroiju, ne glede na

dejstvo, na katerega je Komisija opozorila v uvodni izjavi 147 izpodbijane odločbe, da je namreč neposredna in očitna zveza med višino dajatev in storitvami, ki se opravljajo, šibka.

91 Prav tako je treba zagotavljanje letaliških naprav, ki jih javni organ daje na voljo letalskim družbam, in njihovo upravljanje – pri čemer se za to plačuje taksa, katere višino prosto določa ta organ sam – opredeliti kot gospodarske dejavnosti, saj se take dejavnosti sicer izvajajo v javnem sektorju, vendar zgolj to ne pomeni, da gre za izvajanje javnih pooblastil. Pri teh dejavnostih namreč zaradi njihove narave, predmeta in pravil, ki jih urejajo, ne gre za izvajanje tipičnih javnih pooblastil (glej, a contrario, sodbo Sodišča z dne 19. januarja 1994 v zadevi SAT Fluggesellschaft, C-364/92, Recueil, str. I-43, točka 30).

92 Dejstvo, da je Regija Valonija javni organ in lastnica letaliških naprav v javni lasti, tako samo po sebi ne more pomeniti, da je v tem primeru ni mogoče obravnavati kot subjekt, ki izvaja gospodarsko dejavnost (glej v tem smislu zgoraj v točki 66 navedeno sodbo Aéroports de Paris proti Komisiji, točka 109).

**SODBA SODIŠČA PRVE STOPNJE (osmi razširjeni senat)
z dne 17. decembra 2008(*)**

„Državne pomoči – Sporazuma, ki sta ju Regija Valonija in letališče Charleroi Bruxelles Sud sklenila z letalsko družbo Ryanair – Gospodarska prednost – Uporaba merila zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu“

V zadevi T-196/04,

Ryanair Ltd, s sedežem v Dublinu (Irska), ki so jo najprej zastopali D. Gleeson, A. Collins, SC, V. Power in D. McCann, solicitors, nato Power, McCann, solicitors, J. Swift, QC, J. Holmes, barrister, in G. Berrisch, odvetnik,
tožeča stranka,

proti

Komisiji Evropskih skupnosti, ki jo zastopa N. Khan, zastopnik,
tožena stranka,
ob intervenciji

Association of European Airlines (AEA), ki ga zastopajo S. Völcker, F. Louis in J. Heithecker, odvetniki,
intervenient,

zaradi predloga za razglasitev ničnosti Odločbe Komisije 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki jih Regija Valonija in Brussels South Charleroi Airport priznavata letalski družbi Ryanair ob njeni namestitvi v Charleroiju (UL L 137, str. 1),

SODIŠČE PRVE STOPNJE EVROPSKIH SKUPNOSTI

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 12. marca 2008
izreka naslednjo

Sodbo

Dejansko stanje

1 Tožeča stranka, **družba Ryanair Ltd**, je **prva in najpomembnejša nizkocenovna letalska družba v Evropi**. Prva v Evropi je **uvedla poslovni model „low cost“**, kar pomeni, da je na vseh področjih svoje dejavnosti kar najbolj znižala stroške in povečala učinkovitost, da bi lahko ponudila najnižje cene na vsakem trgu in s tem privabila veliko potnikov.

2 Družba Ryanair je začela **letališče v Charleroiju (Belgija)** uporabljati za svoje poslovanje maja 1997, ko je uvedla letalsko linijo do Dublina.

3 Leta 2000 so se **začela pogajanja o tem, da bi družba Ryanair Charleroi uporabljala kot svoje prvo bazno letališče na celini**.

4 Družba Ryanair je v začetku novembra 2001 sklenila **dva ločena sporazuma** (v nadaljevanju: sporna sporazuma),

- **enega z Regijo Valonijo, lastnikom letališča v Charleroiju,**
- **drugega pa z družbo Brussels South Charleroi Airport (BSCA), javnim podjetjem pod nadzorom Regije Valonije, ki od 4. julija 1991 kot koncesionar upravlja in vodi to letališče.**

5 **V skladu s prvim** sporazumom je **Regija Valonija** poleg tega, da je spremenila poslovalni čas letališča, družbi Ryanair **odobrila za 50 % nižje pristajalne takse** od predpisanih in se **obvezala, da ji bo nadomestila vso izgubo dobička, ki bi ji neposredno ali posredno nastala zaradi sprememb letaliških dajatev ali poslovalnega časa letališča, kar bi bilo uvedeno z uredbami** ali drugimi predpisi.

6 Na podlagi **drugega sporazuma** se je **družba Ryanair obvezala, da bo imela na letališču v Charleroiju od dve do štiri letala in da bo naslednjih petnajst let z vsakim od njih opravila najmanj tri povratne lete na dan**. Poleg tega se je obvezala, da bo, če bo „v večjem obsegu omejila poslovanje“ na letališču, v celoti ali deloma povrnila plačila, ki jih bo prejela od družbe BSCA (glej točki 7 in 9 spodaj).

7 Družba **BSCA pa se je obvezala, da bo prispevala h kritju stroškov, ki bodo družbi Ryanair nastali v zvezi z namestitvijo na baznem letališču**. Ta prispevek so sestavljali:

- **plačilo do 250.000 EUR za hotelske stroške in prehrano osebja družbe Ryanair;**
- **plačilo 160.000 EUR za vsako na novo vzpostavljeno zračno pot, vendar do največ tri poti za posamezno letalo, katerega bazno letališče je Charleroi, oziroma plačilo do največ 1.920.000 EUR;**

- plačilo 768.000 EUR za stroške zaposlovanja in usposabljanja letalskega osebja, razporejenega na nove letalske povezave z letališča v Charleroiu;
- plačilo 4.000 EUR za nakup pisarniške opreme;
- zagotovitev tehničnih prostorov ali pisarn „za minimalno ceno ali brezplačno“.

8 Poleg tega družba BSCA na podlagi tega sporazuma za **pomožne storitve zemeljske oskrbe** letal družbi Ryanair zaračunava **en euro na potnika in ne deset, kolikor znaša objavljena cena za druge** uporabnike.

9 Nazadnje sta družbi **BSCA in Ryanair ustanovili skupno družbo Promocy**, ki je namenjena financiranju predstavljanja dejavnosti družbe Ryanair na letališču Charleroi in letališča v Charleroiu. Obe stranki sta se zavezali, da bosta prispevali k poslovanju družbe Promocy v enakih deležih, in sicer vložek 62.500 EUR v osnovni kapital ter letni prispevek k sredstvom družbe Promocy v višini štiri eure za vsakega potnika, ki zapušča letališče.

10 Komisija o teh ukrepih ni bila obveščena.

11 Na podlagi pritožb in poročil, ki so bila objavljena v medijih, je Komisija Kraljevino Belgijo z dopisom z dne 11. decembra 2002 (SG (2002) D/233141) obvestila o odločitvi, da v zvezi s temi ukrepi začne postopek iz člena 88(2) ES. Poleg tega je z objavo te odločitve v Uradnem listu Evropskih skupnosti z dne 25. januarja 2003 (UL C 18, str. 3) zainteresirane osebe pozvala, naj predložijo svoja stališča do spornih ukrepov.

12 Po preučitvi pripomb zainteresiranih oseb in Kraljevine Belgije je Komisija 12. februarja 2004 izdala Odločbo 2004/393/ES o ugodnostih, ki jih Regija Valonija in Brussels South Charleroi Airport priznavata letalski družbi Ryanair ob njeni namestitvi v Charleroiu (UL L 137, str. 1) (v nadaljevanju: izpodbijana odločba).

Izpodbijana odločba

13 Komisija je v izpodbijani odločbi po opisu izvedenega upravnega postopka (uvodne izjave od 1 do 6) najprej podala kratek povzetek dejanskega stanja in presoje, ki jo vsebuje odločba o začetku formalnega postopka (uvodne izjave od 7 do 15). Nato je navedla stališča zainteresiranih strank (uvodne izjave od 16 do 75) in pripombe Kraljevine Belgije (uvodne izjave od 76 do 136).

14 V okviru same presoje spornih ukrepov je Komisija najprej presojala, ali pomenijo pomoč v smislu člena 87(1) ES (uvodne izjave od 137 do 250).

15 V zvezi s tem je zavrnila možnost, da bi za Regijo Valonijo veljalo načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. V bistvu je menila, da spada določanje pristajalnih taks k zakonodajnim in regulativnim pristojnostim Regije Valonije in da ni gospodarska dejavnost, ki bi jo bilo mogoče preučevati z vidika načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Namesto da bi ravnala v okviru svojih javnih pooblastil, je Regija Valonija po mnenju Komisije ravnala nezakonito in diskriminatorno, s tem da je družbi Ryanair na podlagi pogodbe zasebnega prava za obdobje petnajstih let odobrila znižanje letaliških taks, česar drugim letalskim družbam ni omogočila. Komisija je na podlagi tega sklenila, da znižanje letaliških taks in odškodninsko jamstvo pomenita prednost v smislu člena 87(1) ES (uvodne izjave od 139 do 160).

16 Vendar **je Komisija kljub težavam, ki jih je imela pri tem, presojala, ali je mogoče merilo zasebnega vlagatelja obravnavati kot izpolnjeno v zvezi z ukrepi, ki jih je sprejela družba BSCA** (uvodne izjave od 161 do 170). Ker je menila, da slednja ni

ravnala v skladu z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, je Komisija odločila, da so prednosti, ki jih je dodelila družbi Ryanair, prednosti v smislu člena 87(1) ES (uvodne izjave od 161 do 238). Poudarila je zlasti, da ob sprejetju odločitve o vlaganjih „**[družba BSCA] ni opravila analize**, ki bi dosledno zajemala vse elemente pogodbe, ki jo je nameravala skleniti z družbo Ryanair in le s to družbo“. **Družba BSCA naj bi s tem prevzela tveganje, ki ga zasebni vlagatelj, ki deluje v tržnem gospodarstvu, ne bi prevzel.** To tveganje naj bi se nanašalo tudi na podatke, bistvene za poslovni načrt, in druge podatke v zvezi z razmerjem med družbo BSCA in Regijo Valonijo (uvodni izjavi 184 in 185).

17 Ker so bila po mnenju Komisije **izpolnjena tudi druga merila, ki opredeljujejo pomoč, in sicer merila v zvezi s specifičnostjo** (uvodne izjave od 239 do 242), prenosom državnih virov v korist družbe Ryanair (uvodne izjave od 243 do 246) in z učinkom na trgovino med državami članicami Skupnosti ter na konkurenco (uvodne izjave od 247 do 249), je sklenila, da „so prednosti, ki sta jih Regija Valonija in družba BSCA namenili družbi Ryanair, državne pomoči“.

18 Komisija je poudarila zlasti, da so bile zadevne prednosti, tako tiste, ki jih je odobrila družba BSCA, kot tudi tiste, ki jih je odobrila Regija Valonija, dodeljene le družbi Ryanair in so zato specifične. Poleg tega je navedla, da te prednosti, ki jih je Regija Valonija dodelila neposredno v obliki odškodninskega jamstva (kar pomeni, da se po potrebi uporabijo regionalni viri) in znižanja pristajalnih taks (kar za državo pomeni izgubo prihodka) ter posredno z uporabo virov družbe BSCA, vključujejo prenos državnih virov v korist družbe Ryanair. Nazadnje je navedla, da navedene prednosti, ki so bile dodeljene tako, da je država prevzela stroške poslovanja, ki jih običajno krije letalska družba, ne izkrivljajo le konkurenco na eni ali več zračnih poteh in na enem delu trga, ampak v celotnem omrežju, s katerim upravlja družba Ryanair.

19 Drugič, Komisija je preizkusila, ali je mogoče te pomoči razglasiti za združljive na podlagi izjem, predvidenih v Pogodbi ES. V bistvu je sklenila, da so pomoči, ki jih je dodelila Regija Valonija, nezdružljive s skupnim trgom. **Popusti, ki so bili odobreni družbi Ryanair, naj bi bili diskriminatorni, v neskladju z belgijskim pravom in načelom sorazmernosti** (uvodne izjave od 263 do 266).

20 V zvezi s pomočmi, ki jih je dodelila družba BSCA, je Komisija menila, **da so s skupnim trgom združljive tiste pomoči za uvedbo novih linij, katerih višina ne presega 50 % zagonskih stroškov in katerih trajanje je krajše od petih let.** Zahtevala je, da se pomoči, ki jih je družba BSCA dodelila družbi Ryanair in presegajo te omejitve, vrnejo (uvodne izjave od 267 do 344).

21 Nazadnje je Komisija opozorila na svoje politične smernice o financiranju letališč in letalskih povezav (uvodne izjave od 345 do 356).

22 V izreku izpodbijane odločbe je določeno:

„Člen 1

Pomoč, ki jo je [Kraljevina] Belgija na podlagi pogodbe z dne 6. novembra 2001, sklenjene med Regijo Valonijo in družbo Ryanair, dodelila v obliki znižanja višine letaliških pristajalnih taks, ki presega uradno tarifo, določeno v členu 3 odloka valonske vlade z dne 16. julija 1998 o določitvi taks za uporabo letališč v pristojnosti Regije Valonije, in splošne popuste iz člena 7(1) in (2) tega odloka, je **nezdružljiva s skupnim trgom** v smislu člena 87(1) Pogodbe.

Člen 2

Pomoč, ki jo je [Kraljevina] Belgija na podlagi pogodbe z dne 2. novembra 2001, sklenjene med družbo Brussels South Charleroi Airport (BSCA) in letalsko družbo Ryanair, dodelila v obliki popusta na ceno pomožnih storitev zemeljske oskrbe letal glede na uradno ceno letališča, je **nezdružljiva s skupnim trgom** v smislu člena 87(1) Pogodbe.

[Kraljevina] Belgija določi višino pomoči, ki jo je treba vrniti, na podlagi izračuna razlike med stroški poslovanja, ki jih nosi družba BSCA v zvezi s pomožnimi storitvami zemeljske oskrbe letal za družbo Ryanair, in ceno, ki se zaračunava tej letalski družbi. Če prag dveh milijonov potnikov iz Direktive 96/67/ES ni presežen, lahko [Kraljevina] Belgija od tega zneska odšteje morebiten dobiček, ki ga je družba BSCA ustvarila na podlagi njenih drugih izključno poslovnih dejavnosti.

Člen 3

[Kraljevina] Belgija zagotovi, da so odškodninska jamstva, za katera se je v pogodbi z dne 2. novembra 2001 zavezala Regija Valonija, če bi družbi Ryanair zaradi izvajanja njenih regulativnih pristojnosti nastala škoda, **nična**. Regija Valonija ima v razmerju do družbe Ryanair tako kot do drugih letalskih družb vso potrebno svobodo pri določanju letalskih taks, poslovalnega časa letališča in drugih regulativnih določb.

Člen 4

Druge pomoči, ki jih je dodelila družba BSCA, med drugim v obliki prispevka k trženju, spodbud 'one-shot' in zagotovitve pisarn, **se razglasijo za združljive s skupnim trgom kot pomoči za vzpostavitev novih linij, če so izpolnjeni naslednji pogoji.**

1. prispevki se morajo nanašati na uvedbo nove linije in morajo biti časovno omejeni. Glede na že vzpostavljene znotrajevropske povezave to obdobje ne sme presegati petih let po vzpostavitvi linije. Ti prispevki se ne smejo plačevati za vzpostavitev linije, s katero se nadomesti odpoved druge linije, na kateri je družba Ryanair prenehala leteti v preteklih petih letih. V prihodnje se pomoči ne bodo mogle dodeljevati za linije, ki jih bo družba Ryanair vzpostavila kot nadomestilo za drugo linijo, na kateri je pred tem polete opravljala z drugega odhodnega letališča, ki je na istem gospodarskem ali populacijskem območju;
2. prispevke k trženju, ki trenutno znašajo štiri eure na potnika, je treba utemeljiti na podlagi razvojnega načrta, ki ga za vsako zadevno linijo sestavi družba Ryanair in potrdi družba BSCA. V tem načrtu se določijo nastali in upravičeni stroški, ki morajo biti neposredno povezani s spodbujanjem linije, da bo ta po začetnem obdobju petih let sposobna poslovati brez pomoči. Družba BSCA po izteku petletnega obdobja za nazaj potrdi tudi zagonske stroške, ki so dejansko nastali ob vzpostavitvi vsake letalske linije; po potrebi ji pri izvedbi te naloge pomaga neodvisen revizor;
3. s podobnim postopkom je treba v skladu z istimi načeli potrditi tudi pomoči, ki se nanašajo na prispevke, ki jih je družba BSCA že plačala;
4. zagotoviti je treba vračilo vseh pavšalnih prispevkov 'one-shot' za namestitvev družbe Ryanair na Charleroiju ali za vzpostavitev vsake izmed linij, razen tistih, za katere lahko [Kraljevina] Belgija dokaže, da so bili neposredno povezani s stroški, ki so družbi Ryanair nastali v zvezi z letališko ploščadjo, in da so sorazmerni ter spodbujevalni;
5. celotna pomoč, ki se jo dodeli za novo linijo, ne sme preseči 50 % zagonskih stroškov, trženja in 'one-shot' na obeh zadevnih povezanih krajih, od katerih je eden Charleroi. Enako prispevki za določen kraj ne smejo presegati 50 % dejanskih

stroškov za ta kraj. V teh ocenah je treba posebno pozornost nameniti linijam, ki Charleroi povezujejo z večjimi letališči iz kategorij A in B, kot sta opredeljeni v predhodnem mnenju Odbora regij z dne 2. julija 2003 o možnostih regionalnih letališč in povzeti v tej odločbi, in/ali koordiniranimi letališči ali popolnoma koordiniranimi letališči v smislu Uredbe (EGS) št. 95/93;

6. družba Ryanair mora vrniti prispevke, ki jih prejme od družbe BSCA in za katere se ob koncu petletnega zagonskega obdobja izkaže, da presegajo predpisana merila;

7. treba je zagotoviti vračilo prispevkov, ki so bili [na podlagi spornih sporazumov] morebiti plačani za linijo Dublin–Charleroi;

8. [Kraljevina] Belgija mora uvesti nediskriminatoren sistem pomoči, s katerim bo zagotovljeno enako obravnavanje letalskih družb, ki želijo uvajati nove storitve v zračnem prometu in uporabljati Charleroi kot odhodno letališče, in sicer na podlagi objektivnih meril, določenih v tej odločbi.

[...]

Postopek in predlogi strank

23 Tožeča stranka je 25. maja 2004 v sodnem tajništvu Sodišča prve stopnje vložila to tožbo.

24 Association of European Airlines (AEA) je v sodnem tajništvu Sodišča prve stopnje 1. novembra 2004 vložilo predlog za intervencijo v tem postopku v podporo Komisiji.

25 Sodno tajništvo Sodišča prve stopnje je 14. januarja 2005 prejelo predlog tožeče stranke, naj se v skladu s členom 116(2) Poslovnika Sodišča prve stopnje iz prepisa procesnih aktov, ki jih bo prejel intervenient, izločijo nekateri zaupni podatki, ter za ta prepis pripravljeno nezaupno različico zadevnih vlog oziroma listin.

26 Predsednik četrtega senata Sodišča prve stopnje je s sklepom z dne 20. aprila 2005 dopustil intervencijo AEA in pridržal odločitev o utemeljenosti predloga za zaupno obravnavanje. Intervenient je v predpisanem roku predložil svojo izjavo, druge stranke pa svoja stališča do te izjave. Intervenient je Sodišče prve stopnje obvestil, da ne nasprotuje predlogu za zaupno obravnavanje.

27 Na podlagi člena 14 Poslovnika Sodišča prve stopnje in na predlog četrtega senata je Sodišče prve stopnje po opredelitvi strank v skladu s členom 51 navedenega poslovnika odločilo, da zadevo odstopi v odločanje razširjeni sestavi.

28 Ker je bila sestava senatov Sodišča prve stopnje spremenjena, je bil sodnik poročevalec razporejen v osmi razširjeni senat, ki mu je bila zato dodeljena ta zadeva.

29 Na podlagi poročila sodnika poročevalca se je Sodišče prve stopnje (osmi razširjeni senat) odločilo začeti ustni postopek in je v okviru ukrepov procesnega vodstva pozvalo glavne stranke, naj pisno odgovorijo na nekaj vprašanj. Stranke so na ta poziv odgovorile v predpisanih rokih.

30 Stranke so podale ustne navedbe in odgovorile na vprašanja Sodišča prve stopnje na obravnavi 12. marca 2008.

31 Tožeča stranka Sodišču prve stopnje predlaga, naj:

- izpodbijano odločbo razglasi za nično;
- Komisiji naloži plačilo stroškov.

32 Komisija in intervenient Sodišču prve stopnje predlagata, naj:

- zavrne tožbo;
- tožeči stranki naloži plačilo stroškov.

Pravo

RYAN AIR

- 33 Tožeča stranka v utemeljitev svoje tožbe navaja **dva tožbena razloga**.
- Prvi razlog je kršitev **obveznosti obrazložitve** iz člena 253 ES.
 - Z **drugim** tožbenim razlogom **izpodbija opredelitev zadevnih ukrepov kot državne pomoči** in v zvezi s tem zatrjuje, da je bil kršen člen 87(1) ES.

34 Sodišče prve stopnje meni, da je **treba najprej preučiti drugi tožbeni razlog**.

Tožeča stranka v tem tožbenem razlogu zatrjuje zlasti, da Komisija **ni uporabila načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu** – ki je ustrezno merilo za presojo, ali so določeni ukrepi pomoči – za vse sporne ukrepe oziroma ga je uporabila napačno, in v zvezi s tem podaja več očitkov. Vsebinsko navaja več argumentov;

- **prvič, Komisija naj pri preizkusu spornih ukrepov ne bi upoštevala dejstva, da je treba Regijo Valonijo in družbo BSCA obravnavati kot en subjekt,**
- **drugič, storila naj bi napako, s tem da za ukrepe, ki jih je sprejela Regija Valonija, ni uporabila načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu,** in tretjič, navedeno načelo naj bi napačno uporabila za družbo BSCA.

35 Sodišče prve stopnje meni, da bi bilo pred preučitvijo tega tožbenega razloga uvodoma koristno podati nekaj natančnejših opredelitev pojma državne pomoči v smislu člena 87(1) ES in narave ter obsega preizkusa, ki ga je treba opraviti v tem primeru.

Uvodne pripombe

36 Da bi bila pomoč **opredeljena kot državna pomoč**, člen 87(1) ES zahteva, da so **izpolnjeni vsi pogoji iz navedene določbe**.

- Prvič, iti mora za ukrep države ali ukrep, ki se **financira iz državnih sredstev**.
- Drugič, ta ukrep mora biti tak, da **lahko vpliva na trgovino** med državami članicami.
- Tretjič, upravičencu **mora dodeliti ugodnost z dajanjem prednosti posameznim podjetjem** ali proizvodnji posameznega blaga.
- Četrtič, biti mora tak, da **izkrivlja ali bi lahko izkrivljjal konkurenco** (glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 22. februarja 2006 v zadevi Le Levant 001 in drugi proti Komisiji, T-34/02, ZOdl., str. II-267, točka 110 in navedena sodna praksa).

37 V tem primeru je treba ugotoviti, da tožeča stranka izpodbija le pogoj v zvezi z obstojem prednosti. – torej 3. pogoj

38 V zvezi s tem iz sodne prakse izhaja, da **pojem „pomoč“ v smislu te določbe nujno označuje prednosti, ki se neposredno ali posredno dodelijo iz državnih virov oziroma pomenijo dodatno breme za državo ali organe**, ki jih ta pooblasti ali ustanovi za ta namen (sodbi Sodišča z dne 7. maja 1998 v združenih zadevah Viscido in drugi, od C-52/97 do C-54/97, Recueil, str. I-2629, točka 13, in z dne 22. novembra 2001 v zadevi Ferring, C-53/00, Recueil, str. I-9067, točka 16).

39 Sodišče je poudarilo zlasti, da je treba za presojo, ali državni ukrep pomeni pomoč, **ugotoviti, ali je upravičeno podjetje prejelo gospodarsko prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi pridobilo** (sodbi Sodišča z dne 11. julija 1996 v zadevi SFEI in drugi, C-39/94, Recueil, str. I-3547, točka 60, in z dne 29. aprila 1999 v zadevi Španija proti Komisiji, C-342/96, Recueil, str. I-2459, točka 41).

40 Nazadnje je treba poudariti, da je pojem pomoči, kot je opredeljen v Pogodbi, pravni pojem in ga je treba **razlagati na podlagi objektivnih dejavnikov, zato mora sodišče Skupnosti ob upoštevanju konkretnih okoliščin spora**, o katerem odloča, ter strokovnosti ali kompleksnosti presoje Komisije načeloma opraviti popoln preizkus glede tega, ali je treba za ukrep uporabiti člen 87(1) ES (sodbi Sodišča z dne 16. maja 2000 v zadevi Francija proti Ladbroke Racing in Komisiji, C-83/98 P, Recueil, str. I-3271, točka 25, in Sodišča prve stopnje z dne 17. oktobra 2002 v zadevi Linde proti Komisiji, T-98/00, Recueil, str. II-3961, točka 40).

41 Vendar je treba opozoriti, da presoja Komisije, **ali neki ukrep izpolnjuje merilo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, vključuje gospodarsko kompleksno presojo**. Zato Komisija pri sprejemanju akta, ki vključuje tako presojo, uživa široko diskrecijsko pravico, sodni nadzor pa je omejen na preverjanje spoštovanja postopkovnih pravil in obrazložitve, pravilnosti uporabljenega prava, vsebinske pravilnosti ugotovljenega dejanskega stanja in očitnih napak pri presoji dejanskega stanja ter zlorabe pooblastil. Zlasti pa **Sodišče prve stopnje ne more s svojo gospodarsko presojo nadomestiti gospodarske presoje avtorja odločbe** (glej v tem smislu sklep Sodišča z dne 25. aprila 2002 v zadevi DSG proti Komisiji, C-323/00 P, Recueil, str. I-3919, točka 43, in sodbo Sodišča prve stopnje z dne 11. julija 2002 v zadevi HAMSA proti Komisiji, T-152/99, Recueil, str. II-3049, točka 127 in navedena sodna praksa).

42 Argumente strank in pri tem najprej vprašanje, **ali je treba za ukrepe Regije Valonije uporabiti načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, je treba preučiti z vidika teh načel.**

Uporaba načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu v zvezi z ukrepi Regije Valonije

43 Tožeča stranka v bistvu zatrjuje, da sta družba BSCA in Regija Valonija en sam gospodarski subjekt. Zato bi bilo treba **načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu uporabiti za obe skupaj**. Po mnenju tožeče stranke so namreč stranke sporna sporazuma obravnavale kot en sam sklop finančnih ukrepov. Komisija bi morala povezane ukrepe obravnavati, kot da sestavljajo en sam sklop, da bi lahko presodila, ali gre za državne pomoči.

44 Poleg tega meni, da je **Komisija, čeprav je dvojni pristop morebiti sprejela, ker v zvezi z Regijo Valonijo ni mogoče uporabiti načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, neupravičeno sklenila, da ta v tem primeru ni delovala kot**

gospodarski subjekt, ampak kot regulativni organ, zato da bi s tem izključila uporabo tega načela.

45 Sodišče prve stopnje meni, da je treba najprej preučiti, **ali bi bilo treba za preučitev spornih ukrepov Regijo Valonijo in družbo BSCA obravnavati kot en sam gospodarski subjekt** in, po potrebi, ali je lahko Komisija v zvezi s prednostmi, ki jih je dodelila Regija Valonija, ne glede na enake interese Regije Valonije in družbe BSCA, upravičeno izključila uporabo načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, s tem da je menila, da so bili v tem primeru ukrepi sprejeti v okviru izvajanja javnih pooblastil.

Obstoj enotnega pravnega subjekta „Regija Valonija – BSCA“ – gremo na 53

– Trditve strank

46 Tožeča stranka Komisiji očita, da je za opredelitev spornih ukrepov Regijo Valonijo in družbo BSCA obravnavala kot dva ločena subjekta. To razlikovanje naj bi bilo umetno, saj Regija Valonija nadzira družbo BSCA, s katero naj bi sestavljala en gospodarski subjekt. To razlikovanje naj bi bistveno vplivalo na vsebino analize, saj naj bi Komisiji omogočilo, da prednosti, ki jih je dodelila Regija Valonija, opredeli kot pomoč, ne da bi uporabila načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

47 Tožeča stranka navaja, da je več kot 95 % kapitala družbe BSCA neposredno ali posredno (prek Société wallonne des aéroports (Sowaer) in Société de développement et de participation du bassin de Charleroi (Sambrinvest)) v lasti Regije Valonije. Poleg tega naj bi Regija Valonija imenovala vse člane upravnega odbora družbe BSCA, ki naj bi Regiji tudi odgovarjali za svoje odločitve. Tožeča stranka zatrjuje tudi, da sta Regija Valonija in družba BSCA med pogajanja, ki so potekala pred sklenitvijo spornih sporazumov, vseskozi delovali kot matična in odvisna družba.

48 Ker je letališče v Charleroiu v lasti Regije Valonije, bi bilo treba slednjo in družbo BSCA v zvezi z „ukrepi“, ki se nanašajo na letališče, obravnavati kot en subjekt.

49 Zato naj bi bil pristop Komisije umeten, saj naj ne bi upošteval tesnih vezi med Regijo Valonijo in družbo BSCA. Po mnenju tožeče stranke slednji v vlogah lastnika in upravljavca letališča v Charleroiu delujeta kot enoten gospodarski subjekt. Zato bi morala Komisija skupaj preučiti ukrepe, ki sta jih sprejeli v zvezi z družbo Ryanair (glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 14. oktobra 2004 v zadevi Pollmeier Malchow proti Komisiji, T-137/02, ZOdl., str. II-3541, točka 50, s sklicevanjem na sodbo Sodišča z dne 12. julija 1984 v zadevi Hydrotherm Ger tebau, 170/83, Recueil, str. 2999, točka 11, in po analogiji sodbo Sodišča prve stopnje z dne 29. junija 2000 v zadevi DSG proti Komisiji, T-234/95, Recueil, str. II-2603, točka 124).  e bi Komisija izvedla tak postopek, ne bi imela razloga za očitke v zvezi s poslovnim načrtom družbe BSCA.

50 Tožeča stranka v zvezi s tem poudarja, da trditev iz uvodnih izjav 153 in 161 izpodbijane odločbe, da naj bi obstajala določena zmeda glede vlog Regije Valonije in družbe BSCA, nakazuje enotnost ravnanja.

51 Komisija zatrjuje, da teh očitkov ni mogoče upoštrevati;  e bi se načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu uporabilo skupaj za Regijo Valonijo in družbo BSCA, naj to ne bi moglo vplivati na utemeljenost izpodbijane odločbe. Komisija naj bi namreč pri analizi poslovnega načrta upoštevala tako sporazume, ki

so bili sklenjeni z Regijo Valonijo, kot tiste, ki so bili sklenjeni z družbo BSCA. Prednosti, ki izhajajo iz znižanja pristajalnih taks, naj bi ocenila glede na načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Komisija zatrjuje, da je ustrezno izkazala bistvene pomanjkljivosti poslovnega načrta. Tako naj položaj Regije Valonije kot lastnika letališča – zlasti v zvezi s stroški vzdrževanja in požarne varnosti, ki jih nosi slednja, ter z omejitvijo prispevkov družbe BSCA v okoljski sklad – ne bi nikakor vplival na to analizo. Prav tako naj obravnavanje Regije Valonije in družbe BSCA kot enega samega subjekta ne bi nikakor vplivalo na pričakovani donos, vključen v poslovni načrt, saj naj znižanje pristajalnih taks Regiji Valoniji ne bi prineslo nobenih prednosti.

52 V fazi duplike je Komisija predložila v spis nove dokaze, ki jih je pridobila od valonskih organov in ki naj bi podpirali ugotovitev, da je pričakovani donos glede na načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu prenizek, tudi če bi se Regija Valonija obravnavala kot zasebna vlagateljica.

– Presoja Sodišča prve stopnje

53 Opozoriti je treba, da je družba BSCA, kot izhaja iz spisa, **javno podjetje pod nadzorom Regije Valonije**.

Večji del njenega kapitala sestavljajo javni kapitalski vložki. Natančneje, Regija Valonija je imela v obdobju, na katerega se nanaša dejansko stanje, tudi po mnenju Komisije neposredno ali posredno v lasti **96,28 %** delnic družbe BSCA. Družbi BSCA in Ryanair sta 2. novembra 2001 podpisali pogodbo, v kateri sta določili vzajemne obveznosti.

54 **Regija Valonija je lastnica letališke infrastrukture na Charleroiu.** Z družbo Ryanair je 6. novembra 2001 sklenila sporazum, na podlagi katerega se je obvezala, da bo tej družbi **dodelila popust na pristajalne takse in ji povrnila škodo**, ki bi navedeni družbi nastala zaradi uredb ali drugih predpisov, na podlagi katerih bi se spremenile letališke dajatve ali poslovalni čas letališča v Charleroiu. Poudariti je treba, da ta sporazum – kot je to navedla tudi Komisija v točki 21 dopisa, s katerim je zainteresirane osebe pozvala, naj predložijo svoja stališča do spornih ukrepov (glej točko 11 zgoraj) – določa le obveznosti Regije Valonije v razmerju do družbe Ryanair.

55 **Komisija je v odločbi o začetku postopka in tudi v izpodbijani odločbi izrazila zavedanje o gospodarskih in pravnih vezeh**, ki Regijo Valonijo povezujejo z družbo BSCA, in dejstvu, da je **družba BSCA subjekt, ki je gospodarsko odvisen od Regije Valonije**.

56 V točki 80 dopisa, s katerim je zainteresirane osebe pozvala, naj predložijo svoja stališča do spornih ukrepov (glej točko 11 zgoraj), je namreč v zvezi z uporabo **načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu v obravnavanem primeru navedla, da „sta obstaja precejšnja zmeda glede vloge Regije [Valonije] kot javnega organa in družbe BSCA kot letališkega podjetja, kar znatno otežuje uporabo tega načela“**. Komisija je v tem dopisu v točki 101 poudarila tudi, da

„se prevladujoč vpliv Regije Valonije na družbo BSCA izkazuje zlasti v - strukturi kapitalске udeležbe“ in da „oblika ureditve družbe BSCA glede na njene statute iz junija 2001 nadzor nad družbo pridržuje delničarjem iz kategorije A, torej Regiji [Valoniji] in njenim specializiranim družbam“. Nazadnje je Komisija vztrajala,

da „ni mogoče zanikati prevladujočega vpliva Regije Valonije na družbo BSCA, če se upošteva, da so od njene ustanovitve leta 1991 njeno celotno družbeno okolje oblikovali javni organi“.

57 Iz izpodbijane odločbe izhaja tudi sklep, da sta **Regija Valonija in družba BSCA tesno povezani**. Komisija je tako navedla, da se **finančna struktura družbe BSCA tesno opira na finančno strukturo Regije Valonije** (glej zlasti uvodne izjave od 161 do 166 in uvodno izjavo 237 izpodbijane odločbe), zlasti v zvezi z odgovornostjo, ki jo je ta na podlagi koncesije prevzela za stroške vzdrževanja in požarne varnosti (glej uvodne izjave od 208 do 216 izpodbijane odločbe). Komisija je v delu, v katerem je preizkusila, **ali je v obravnavanem primeru prišlo do prenosa državnih virov, poudarila tudi, da je „družba BSCA javno podjetje, ki ga Regija Valonija nadzira in v katerem ima prevladujoč vpliv, [zato] prevzema tudi odgovornost za te ukrepe“** (glej uvodno izjavo 246 izpodbijane odločbe).

58 Ne glede na te različne navedbe je Komisija zadevne ukrepe presojala ločeno, glede na to, ali jih je odobrila Regija Valonija ali družba BSCA.

59 Vendar pa je pri uporabi načela zasebnega vlagatelja gospodarski posel treba presojati kot celoto, da bi preverili, ali sta državni subjekt in od njega odvisni subjekt, gledano skupaj, ravnala kot razumna udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija je namreč pri presoji spornih ukrepov dolžna upoštevati vse upoštevne dejavnike in njihov kontekst (glej v tem smislu sodbo Sodišča prve stopnje z dne 6. marca 2003 v združenih zadevah Westdeutsche Landesbank Girozentrale in Land Nordrhein-Westfalen proti Komisiji, T-228/99 in T-233/99, Recueil, str. II-435, točka 270), vključno s tistimi, ki se nanašajo na položaj organa oziroma organov, ki so odobrili sporne ukrepe.

60 Prav tako pa v nasprotju s trditvami Komisije gospodarske vezi, ki Regijo Valonijo povezujejo z družbo BSCA, niso nepomembne, saj ni mogoče vnaprej izključiti možnosti, da Regija Valonija ni le sodelovala pri dejavnosti, ki jo izvaja družba BSCA (glej po analogiji sodbo Sodišča z dne 10. januarja 2006 v zadevi Cassa di Risparmio di Firenze in drugi, C-222/04, ZOdl., str. I-289, točka 112), ampak je za odobritev spornih ukrepov prejela tudi finančno nadomestilo.

61 V obravnavanem primeru je treba torej ugotoviti, da bi bilo treba v zvezi z uporabo načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu Regijo Valonijo in družbo BSCA obravnavati kot en subjekt. Preučiti pa je treba tudi, ali je Komisija ravnala pravilno, s tem da za ukrepe, ki jih je sprejela Regija Valonija, zaradi njene specifične vloge – in sicer domnevne regulativne vloge – ni uporabila načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

Obravnavanje Regije Valonije kot zakonodajnega ali regulativnega organa in neuporaba načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu za ukrepe, ki jih je sprejela slednja

- izpustimo trditve strank in gremo na 81

- Trditve strank

62 Tožeča stranka

meni, da Komisija ni ravnala pravilno, s tem da ukrepov, ki jih je odobrila Regija Valonija, ni preučila z vidika zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Zavrača obrazložitev, ki jo je v zvezi s tem podala Komisija (uvodne izjave od 139 do 160 izpodbijane odločbe), in sicer da Regija Valonija z odobritvijo znižanja pristajalnih dajatev in odškodninskega jamstva ni izvajala gospodarske dejavnosti, ampak javna pooblastila, pri čemer je izvrševala svoje zakonodajne in regulativne pristojnosti.

63 Prvič, tako utemeljevanje bi bilo v neskladju s sodno prakso. Tožeča stranka zatrjuje, da je uporaba načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu odvisna od narave gospodarske dejavnosti, na katero se nanašajo državni ukrepi, ne pa od statusa organa, ki te ukrepe sprejme, ali od sredstev, ki jih uporabi, da nekemu podjetju dodeli gospodarsko prednost. Tožeča stranka navaja, da načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu sicer ni mogoče uporabiti, kadar javni organ izvaja svoja javna pooblastila, zlasti kadar predpisuje davke ali socialne dajatve (sodba Sodišča z dne 22. maja 2003 v zadevi *Freskot*, C-355/00, Recueil, str. I-5263, točke od 55 do 58 in od 80 do 87), vendar ga je mogoče uporabiti, kadar javni organi pobirajo davkom podobne dajatve.

64 Komisija naj bi se v tem primeru v izpodbijani odločbi omejila na navajanje pravnih določb, na podlagi katerih lahko Regija Valonija določa letališke takse. Ni pa mogoče razumeti, zakaj je Komisija menila, da Regija Valonija ni ravnala kot lastnica letališča, ampak kot regulativni organ.

65 Tožeča stranka poleg tega opozarja, da je med upravnim postopkom zatrjevala, da bi vmešavanje Komisije v politiko določanja cen letališča v Charleroiu povzročilo diskriminacijo javnih letališč glede na zasebna, kar bi bilo v neskladju s členom 295 ES. Komisija naj bi na to trditev v uvodni izjavi 157 izpodbijane odločbe odgovorila, da „bi lahko Regija Valonija odločila, da je ob upoštevanju nekaterih načel in pogojev za določanje taks za storitve, ki se ponujajo uporabnikom, pristojna družba BSCA“. Po mnenju Komisije bi tako ravnanje Regije Valonije pomenilo, da družba BSCA z določanjem pristajalnih dajatev opravlja gospodarsko dejavnost, ne pa da izvaja regulativne pristojnosti. Tako bi bilo treba to določanje taks presojati glede na načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Vendar tožeča stranka v zvezi z naravo zadevnih dejavnosti in zato tudi uporabo načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu zatrjuje, da se take dejavnosti iz „regulativnih“ ne morejo preoblikovati v „poslovne“ ali „gospodarske“, zgolj zato ker regionalna vlada njihovo izvajanje zaupa javnemu podjetju, ki je v njeni lasti in pod njenim nadzorom.

66 Tožeča stranka natančneje v zvezi z znižanjem pristajalnih dajatev zatrjuje, da je zagotavljanje letaliških naprav letalskim prevoznikom gospodarska dejavnost, ki jo ureja konkurenčno pravo Skupnosti (sodba Sodišča z dne 29. marca 2001 v zadevi *Portugalska proti Komisiji*, C-163/99, Recueil, str. I-2613, točka 45, in sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 2000 v zadevi *Aéroports de Paris proti Komisiji*, T-128/98, Recueil, str. II-3929, točke od 108 do 124). Dodeljevanje popustov na pristajalne takse, da bi tako pridobili nove stranke, naj bi bila običajna praksa v tem sektorju (državna pomoč NN 109/98 v zadevi *Združeno kraljestvo (Manchester Airport)* z dne 14. junija 1999, točka 8).

67 Tožeča stranka opozarja, da je Komisija svojo argumentacijo oprla na dejstvo, da je tožeča stranka edina družba, ki uporablja letališče v Charleroiu in ki sta ji bila odobreni znižanje pristajalnih taks in odškodninsko jamstvo. Komisija naj bi iz tega sklepala, da se „torej člen 87 Pogodbe nanaša na primere, ko ugodnost, ki izhaja iz izjeme od tarifnega sistema, ki velja na podlagi splošne ureditve, ni upravičena na podlagi objektivnih gospodarskih razlogov“ (uvodna izjava 140 izpodbijane odločbe).

68 Tožeča stranka zato meni, da je ta argumentacija napačna iz več razlogov. Prvič, pogoji, ponujeni družbi Ryanair, naj ne bi bili posledica „izjeme“, ki bi jo javni organi odobrili enostransko, ampak rezultat poslovnih pogajanj. Družba Ryanair poudarja, da stopnja znižanja, ki ga je lahko pridobila (približno 36 %), presega stopnjo znižanja (od 5 do 25 %), ki jo lahko Regija Valonija običajno odobri v skladu z določbami lokalnih predpisov. Drugič, znižanja, ki so bila odobrena družbi Ryanair, naj bi upravičevali očitni objektivni gospodarski razlogi. Letališče v Charleroiju naj bi za izboljšanje poslovanja navezalo stike z več letalskimi družbami. Družba Ryanair naj bi bila nazadnje edina, ki je sprejela tveganje in vzpostavila redne letalske prevoze s tega letališča. Zaradi prevzetih obveznosti naj bi se položaj družbe Ryanair razlikoval od položaja drugih letalskih prevoznikov, ki so bili tedaj prisotni na Charleroiju. Družba Ryanair naj bi se v zameno za znižanje cen zavezala, da bo za sedemkrat povečala skupno število potnikov, ki letno zapustijo letališče, pri čemer je to tedaj znašalo približno 20.000 oseb. Družba Ryanair naj bi prevzela tveganje in postala prva družba, ki je ponudila prevoz tako velikemu številu potnikov in s tem postala glavna uporabnica tega premalo izkoriščenega in malo znanega regionalnega letališča. Glede na trajanje njene zaveze naj bi se prav tako odpovedala možnosti umika s Charleroija, če bi se izkazalo, da donosnost njene dejavnosti ni dovolj velika. Tretjič, spremembe, ki jih je Regija Valonija sprejela v korist družbe Ryanair, naj ne bi bile niti selektivne niti omejene, temveč pod nediskriminatornimi pogoji dostopne vsem tretjim osebam. Sporazum z družbo BSCA naj bi izrecno določal, da „družbi BSCA nič ne preprečuje, da posluje z drugimi letalskimi družbami ali da sprejema letala drugih letalskih družb“ (točka 4.2 navedenega sporazuma). Poleg tega naj bi Regija Valonija s sporočilom za javnost julija 2001 potrdila, da lahko prednosti, ki so bile dodeljene družbi Ryanair, pridobijo tudi druge letalske družbe, ki želijo razvijati primerljive dejavnosti.

69 V zvezi z odškodninskim jamstvom, ki ga je Regija Valonija ponudila kot nadomestilo za morebitne spremembe svoje zakonodaje, tožeča stranka zatrjuje, da tudi to ni državna pomoč. Šlo naj bi za poslovni dogovor, primerljiv s „stabilizacijsko klavzulo“ in skladen s prakso v tem sektorju. Nerazumno naj bi bilo namreč, da se družba Ryanair zaveže za tako dolgo obdobje in prevzame tako veliko gospodarsko tveganje, ne da bi v zameno za to dobila zagotovilo Regije Valonije, da ne bo spreminjala določb sporazuma. Če bi Regiji Valoniji preprečili prevzemanje takih obveznosti, bi ji s tem odvzeli možnost poslovanja, ki je na voljo drugim gospodarskim subjektom. Tožeča stranka poudarja, da je odškodninsko jamstvo omejeno in da nikakor ne zmanjšuje suverene zakonodajne pristojnosti Regije Valonije. Šlo naj bi torej le za gospodarsko obveznost, katere namen je zagotovitev trajnosti načrtovanega gospodarskega posla.

70 Drugič, pristop Komisije naj ne bi bil dosleden. Tožeča stranka v zvezi s tem poudarja protislovje: Komisija je presodila, da za Regijo Valonijo ni mogoče uporabiti načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, vendar je prednosti, ki jih je slednja dodelila, upoštevala pri presoji tega, ali poslovni načrt družbe BSCA izpolnjuje svoj namen glede na navedeno načelo. Komisija naj bi, s tem da je prednosti, ki izhajajo iz popustov na pristajalne takse, pripisala Regiji Valoniji, obšla uporabo načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu in težave pri analizi, ki bi jih ta vključevala.

71 Komisija zavrača te očitke.

72 Prvič, Komisija nasprotuje razlagi sodne prakse, ki jo je podala tožeča stranka. Meni, da sodba Freskot, točka 63 zgoraj, podpira izpodbijano odločbo. Opozarja, da je Sodišče odločilo, da sodelovanje v obvezni shemi kmetijskega zavarovanja ne pomeni „storitev“ v smislu Pogodbe, med drugim, ker je bil prispevek, ki se je obračunaval na podlagi te sheme, „po naravi pravzaprav prispevek, ki ga predpiše zakonodajalec“, ker „ga [je] obračunava[la] davčna uprava“, ker „[je] tudi značilnosti tega prispevka, vključno z njegovo stopnjo, določi[l] zakonodajalec“ in ker „[so] o morebitnih spremembah stopnje odloča[li] pristojni ministri“. To presojo naj bi bilo mogoče neposredno uporabiti v tem primeru.

73 Drugič, Komisija opozarja, da je v izpodbijani odločbi prvič uporabila načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu za pomoč, ki se nanaša na letališče. Zatrjuje, da je načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu nezdružljivo z njenimi Smernicami z dne 10. decembra 1994 o uporabi členov 87 ES in 88 ES ter člena 61 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru (EGP) za državne pomoči letalskemu sektorju (UL C 350, str. 5), v skladu s katerimi so javne naložbe v letališko infrastrukturo ukrep splošne gospodarske politike. Tako naj država ne bi mogla hkrati delovati kot javni organ in zasebni vlagatelj. Komisija meni, da je razlikovanje med letališko infrastrukturo in upravljanjem letališča v skladu z dvojnimi pristopom k analizi državnih pomoči v letalskem sektorju, pri katerem se letališka infrastruktura razlikuje od letaliških storitev.

74 Tretjič, Komisija opozarja na protislovno argumentacijo tožeče stranke. Pri tem opozarja, da slednji ni očitala, da ni upoštevala stroškov naložb, ki jih je imela Regija Valonija zaradi izboljšanja letališke infrastrukture in obvladovanja povečanega prometa, ki je nastal po nastanitvi družbe Ryanair. Te naložbe naj bi bile visoke (93 milijonov EUR) le za naložbe, neposredno povezane z izvedbo poslovnega načrta. Komisiji naj ne bi bilo logično očitati, da za Regijo Valonijo ni uporabila načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, saj se izpodbijana odločba ne nanaša na naložbe v infrastrukturo, ki jih je izvedla slednja. Če bi bilo treba stroške naložb vključiti v presojo z vidika zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, naj bi to izkazalo še večje pomanjkljivosti poslovnega načrta.

75 Komisija Sodišču prve stopnje predlaga, naj tožeči stranki predlaga, naj umakne tožbene razloge, ki se nanašajo na analitični okvir ukrepov, ki jih je sprejela Regija Valonija, ali pa naj pojasni, zakaj je Regija Valonija kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu izvedla naložbe, ki so bile potrebne za izvedbo poslovnega načrta, in dokaže, da je bila v izpodbijani odločbi v zvezi s tem storjena očitna napaka v presoji.

76 Nazadnje Komisija meni, da je bilo vprašanje, ali je treba upoštevati vrednost letališča, sicer omenjeno v tožbi, vendar preveč na kratko, da bi bilo mogoče nadaljnje argumente, ki so v zvezi s tem vprašanjem navedeni v repliki, razlagati drugače, kot da gre za nove razloge, ki jih v skladu s členom 48(2) Poslovnika ni dopustno navajati.

77 Komisija natančneje v zvezi z znižanjem pristajalnih dajatev meni, da določanje pristajalnih taks za dostop do infrastrukture spada med izvajanje javnih pooblastil. Kraljevina Belgija naj ne bi oporekala, da je treba za popust na določeno tarifo pristajalnih taks sprejeti zakonodajni akt. Tako naj bi analiza v tem primeru pokazala, da Regija Valonija ni ravnala v skladu z veljavnim pravom, niti ni upoštevala lastnih pristojnosti, s tem da je družbi Ryanair na podlagi pogodbe odobrila popust.

78 Te elemente naj bi podpirala neločljiva vez, ki naj bi obstajala med pristajalnimi taksami in okoljskim skladom, ki ga je ustanovila Regija Valonija in v katerega prispeva družba BSCA. Razvoj letališča naj bi škodljivo vplival na okolje, česar naj Regija Valonija ne bi mogla prezreti. Okoljski sklad naj bi ustrezno

odgovoril na te potrebe. To po mnenju Komisije izkazuje, da je določanje pristajalnih taks regulativna dejavnost.

79 Komisija meni, da je Regija Valonija, s tem da je sklenila pogodbo, s katero je izključno družbi Ryanair odobrila popust na letališke takse, obšla regulativne ovire. Če bi letališče upravljalo zasebno podjetje, družba Ryanair ne bi mogla uživati znižanja taks, ki bi bilo primerljivo s tem, do katerega je upravičena.

80 Odškodninsko jamstvo pa po mnenju Komisije izkazuje, da Regija Valonija ni ravnala kot podjetje, ampak kot javni organ, ko je svoje regulativne pristojnosti uporabila za izvajanje gospodarske dejavnosti. Podjetje naj ne bi moglo dati tovrstnega jamstva, poleg tega pa naj za to ne bi imelo nobene potrebe. To jamstvo naj ne bi bilo nikakor povezano z enostransko spremembo pogodbe, ki je popolnoma izključena, saj pogodba z družbo Ryanair ne predvideva te možnosti. Izhajalo naj bi neposredno iz regulativnih pristojnosti Regije Valonije, za katere se ne uporablja načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, kot to izkazuje člen 2 sporazuma med družbo Ryanair in Regijo Valonijo.

– Presoja Sodišča prve stopnje

81 Treba je opozoriti, da sporazum med Regijo Valonijo in družbo Ryanair določa popust na pristajalne takse in odškodninsko jamstvo za morebitne spremembe poslovalnega časa letališča ali višine letaliških „dajatev“.

82 Komisija je v uvodni izjavi 160 izpodbijane odločbe navedla: „Komisija sklepa [...], da za ravnanje Regije Valonije ni mogoče uporabiti načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu in da pomenita znižanje letaliških dajatev in odškodninsko jamstvo prednost v smislu člena 87(1) [ES]. Te prednosti družbi Ryanair omogočajo znižanje njenih stroškov poslovanja.“

83 Komisija je ta sklep sprejela na podlagi naslednjih dejavnikov:

- določanje letaliških dajatev naj bi spadalo med zakonodajne in regulativne pristojnosti Regije Valonije (uvodna izjava 144 izpodbijane odločbe);
- Regija Valonija naj bi z določanjem višine letaliških dajatev, ki so jih uporabniki dolžni plačevati za uporabo valonskih letališč, izvajala gospodarsko dejavnost, vendar naj pri tem ne bi ravnala kot podjetje (uvodni izjavi 145 in 158 izpodbijane odločbe);
- „letališke pristojbine“, ki jih določa Regija Valonija, naj bi omogočale financiranje prenosa določenih virov: 65 % teh dajatev naj bi prejemal koncesionar letališča (družba BSCA), 35 % pa okoljski sklad (uvodne izjave od 146 do 150 izpodbijane odločbe);
- Regija Valonija naj bi, s tem da je družbi Ryanair na podlagi pogodbe zasebnega prava odobrila popust, kršila veljavne določbe nacionalnih predpisov in se tako znašla v položaju „zmede glede pristojnosti“ (uvodne izjave od 151 do 153 izpodbijane odločbe);
- trditev tožeče stranke, da izpodbijana odločba vzpostavlja diskriminacijo med „zasebnimi letališči“ in „javnimi letališči“, naj glede na različne načine določanja taks v Evropi ne bi bila utemeljena (uvodne izjave od 154 do 159 izpodbijane odločbe).

84 Sodišče prve stopnje meni, da je treba pred preučitvijo utemeljenosti teh razlogov opozoriti, da je treba za ugotovitev, ali državni ukrep pomeni prednost v smislu člena 87(1) ES, razlikovati med

- obveznostmi, ki jih mora država prevzeti kot podjetje, ki izvaja gospodarsko dejavnost, in
- obveznostmi, ki jih ima kot javni organ (glej v tem smislu, v zvezi z razlikovanjem med položajem, v katerem organ, ki dodeljuje pomoč, deluje kot delničar družbe, in položajem, v katerem deluje kot javni organ, sodbi Sodišča z dne 14. septembra 1994 v združenih zadevah Španija proti Komisiji, od C-278/92 do C-280/92, Recueil, str. I-4103, točka 22, in z dne 28. januarja 2003 v zadevi Nemčija proti Komisiji, C-334/99, Recueil, str. I-1139, točka 134).

85 Čeprav je treba, če država deluje kot podjetje, ki posluje kot zasebni vlagatelj, njeno ravnanje analizirati z vidika načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, pa je treba uporabo navedenega načela izključiti, če ta deluje kot javni organ.

V tem zadnjem primeru namreč ravnanja države ni mogoče nikoli primerjati z ravnanjem gospodarskega subjekta ali zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

86 Sodišče prve stopnje mora torej ugotoviti, ali so dejavnosti, na katere se nanaša ta zadeva, gospodarske dejavnosti ali ne.

87 V zvezi s tem iz sodne prakse izhaja, da je gospodarska dejavnost vsaka dejavnost, v okviru katere se na določenem trgu ponujajo izdelki ali storitve (sodba Sodišča z dne 16. junija 1987 v zadevi Komisija proti Italiji, 118/85, Recueil, str. 2599, točka 7, in zgoraj v točki 66 navedena sodba Aéroports de Paris proti Komisiji, točka 107).

88 Zato je treba v nasprotju z navedbami Komisije iz uvedne izjave 145 izpodbijane odločbe ugotoviti, da je Regija Valonija delovala v okviru gospodarskih dejavnosti.

- Določanje višine pristajalnih taks in s tem povezano odškodninsko jamstvo namreč pomenita dejavnost, ki je neposredno povezana z upravljanjem letališke infrastrukture, kar pa je gospodarska dejavnost (glej v tem smislu zgoraj v točki 66 navedeno sodbo Aéroports de Paris proti Komisiji, točke od 107 do 109, 121, 122 in 125).

89 V zvezi s tem je pomembno poudariti, da je treba letališke dajatve, ki jih določa Regija Valonija, obravnavati kot plačilo za storitve, ki se opravljajo v okviru letališča v Charleroiju, ne glede na dejstvo, na katerega je Komisija opozorila v uvedni izjavi 147 izpodbijane odločbe, da je namreč neposredna in očitna zveza med višino dajatev in storitvami, ki se opravljajo, šibka.

90 V nasprotju s položajem, na katerega se nanaša sodba Freskot, točka 63 zgoraj, je treba letališke dajatve opredeliti kot nadomestilo za storitve, ki jih opravita lastnik ali koncesionar letališča. Komisija v uvodnih izjavah od 147 do 149 izpodbijane odločbe priznava, da je bilo v njenih predhodnih odločbah navedene dajatve ustrezneje opredeliti kot „takse“ in ne kot „dajatve“.

91 **Prav tako je treba zagotavljanje letaliških naprav, ki jih javni organ daje na voljo letalskim družbam, in njihovo upravljanje – pri čemer se za to plačuje taksa, katere višino prosto določa ta organ sam – opredeliti kot gospodarske dejavnosti, saj se take dejavnosti sicer izvajajo v javnem sektorju, vendar zgolj to ne pomeni, da gre za izvajanje javnih pooblastil. Pri teh dejavnostih namreč zaradi njihove narave, predmeta in pravil, ki jih urejajo, ne gre za izvajanje tipičnih javnih pooblastil (glej, a contrario, sodbo Sodišča z dne 19. januarja 1994 v zadevi SAT Fluggesellschaft, C-364/92, Recueil, str. I-43, točka 30).**

92 **Dejstvo, da je Regija Valonija javni organ in lastnica letaliških naprav v javni lasti, tako samo po sebi ne more pomeniti, da je v tem primeru ni mogoče obravnavati kot subjekt, ki izvaja gospodarsko dejavnost (glej v tem smislu zgoraj v točki 66 navedeno sodbo Aéroports de Paris proti Komisiji, točka 109).**

93 **Komisija je v zvezi s tem na obravnavi soglašala, da lahko lastnik javnega letališča obenem deluje kot regulativni organ in zasebni vlagatelj.** Poleg tega je navedla, da bi bilo Regijo Valonijo, če družba BSCA ne bi imela vloge posrednika med Regijo Valonijo kot lastnico letališča v Charleroiju in družbo Ryanair kot stranko navedenega letališča, mogoče obravnavati kot zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. **Vendar je poudarila, da je Regija Valonija v tem primeru delovala le kot regulativni organ, pri čemer je uporabila svoje regulativne in davčne pristojnosti.** Zlasti je poudarila, da so bile pristojnosti Regije Valonije na področju določanja letaliških dajatev in med njimi pristajalnih taks za letala, ki so edine upoštevne za ta primer, v obdobju, na katerega se nanaša dejansko stanje, določene z odlokom valonske vlade z dne 16. julija 1998 o določanju taks, ki se obračunavajo za uporabo letališč v pristojnosti Regije Valonije (*Moniteur belge* z dne 15. septembra 1998, str. 29491), kot je bil spremenjen z odlokom valonske vlade z dne 22. marca 2001 (*Moniteur belge* z dne 10. aprila 2001, str. 11845). Na podlagi člena 8 tega odloka je za mnenja o predlaganih spremembah sistema taks pristojna posvetovalna komisija uporabnikov, ki jo sestavljajo predstavnik ministrstva za promet, dva predstavnika družbe, ki je koncesionar letališča, predstavnik splošne direkcije za promet ministrstva za javno infrastrukturo in promet ter predstavnik uporabnikov letališča. **Ti dejavniki naj bi izkazovali, da gre za izvajanje javnih pooblastil.**

94 Sodišče **prve stopnje pa meni, da te argumentacije ni mogoče sprejeti,** ker ne vsebuje presoje dejstva, da je dejavnost, na katero se nanaša ta primer, in sicer določanje letaliških taks, tesno povezana z uporabo in upravljanjem letališča v Charleroiju, dejavnostjo, ki jo je treba opredeliti kot gospodarsko.

95 V zvezi s tem je treba poudariti, da je Komisija v uvodni izjavi 156 izpodbijane odločbe zapisala:

„Letališče vedno opravlja vlogo javne službe, kar pomeni, da se zanj na splošno uporabljajo določeni predpisi, čeprav je morebiti v lasti/pod upravo zasebnega podjetja. Od zasebnih upravljavcev letališča je zato mogoče zahtevati, da upoštevajo te predpise, njihove pristojnosti za določanje taks pa so zaradi njihovega monopolnega položaja pogosto omejene s predpisi nacionalnih regulativnih organov. Močan položaj letališč v razmerju do njihovih uporabnikov lahko tako obvladujejo

nacionalni regulativni organi, ki določajo najvišje dovoljene takse („price caps“). Zatrjevanje, da lahko zasebno letališče prosto določi svoje takse, ne da bi bilo pri tem dolžno upoštevati določene predpise, vsekakor ni pravilno.“

96 Tako je Komisija, ki je zaradi regulativnih pristojnosti Regije Valonije zavrnila uporabo načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu za ukrepe, ki jih je ta sprejela, sama poudarila, da je letališče načeloma dolžno upoštevati določene predpise, „čeprav je morebiti v lasti/pod upravo zasebnega podjetja“. Zato zgolj razlog, da obstajajo različni načini določanja letaliških taks, sam zase ne more izključiti možnosti, da se za prednosti, ki jih je dodelila Regija Valonija, uporabi načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

97 Poleg tega tudi ni mogoče pritrditi ugotovitvi, da je Regija Valonija, s tem da je družbi Ryanair na podlagi pogodbe zasebnega prava odobrila popust, kršila veljavne določbe nacionalnih predpisov in se tako znašla v položaju „zmede glede pristojnosti“ (uvodne izjave od 151 do 153 izpodbijane odločbe).

98 Komisija bi morala namreč pri preizkusu spornih ukrepov razlikovati med gospodarskimi dejavnostmi in dejavnostmi, ki spadajo med javna pooblastila v ožjem pomenu izraza. Poleg tega skladnost ravnanja organa, ki dodeli pomoč, z nacionalnim pravom ni eden od dejavnikov, ki bi jih bilo treba upoštevati pri presoji, ali je ta organ deloval v skladu z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ali pa je dodelil gospodarsko prednost, ki ni v skladu s členom 87(1) ES. Na podlagi dejstva, da neka dejavnost pravno gledano odstopa od tarifne lestvice, določene s predpisom, ni mogoče skleniti, da je treba to dejavnost opredeliti kot negospodarsko.

99 Komisija se v utemeljitev pristopa, za katerega se je odločila v izpodbijani odločbi, ne more sklicevati na svoje Smernice o uporabi členov 87 ES in 88 ES ter člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči letalskemu sektorju. Te smernice namreč določajo le, da „je izvajanje infrastrukturnih projektov ukrep splošne gospodarske politike, ki ga Komisija ne more presojati na podlagi pravil o državnih pomočeh“, pri čemer je v njih zapisano, da „Komisija lahko [...] presoja dejavnosti, ki se odvijajo na letališčih in od katerih bi lahko imele letalske družbe neposredno ali posredno korist“. Te smernice ne podpirajo stališča Komisije, temveč opozarjajo, da sta upravljanje letališč in z njim povezano določanje taks, tudi če to dejavnost izvajajo javni organi, za namen uporabe konkurenčnega prava gospodarska dejavnost.

100 Poleg tega je Komisija z navedbo, da „bi lahko Regija Valonija [...] odločila, da je ob upoštevanju nekaterih načel in pogojev za določanje taks za storitve, ki se ponujajo potnikom, pristojna družba BSCA“ (glej uvodno izjavo 157 izpodbijane odločbe) in s priznanjem, da sistem promocijskih popustov na letališke pristojbine sam po sebi ni v neskladju s pravom Skupnosti (uvodna izjava 159 izpodbijane odločbe), sama potrdila, da odobritve znižanja letaliških taks in odškodninskega jamstva, kot se obravnavata v tem primeru, ni mogoče povezati z javnimi pooblastili.

101 Samo dejstvo, da ima Regija Valonija v tem primeru regulativne pristojnosti na področju določanja letaliških taks, ne pomeni, da sistema popustov na navedene takse ni treba preizkusiti z vidika zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, saj bi tak sistem lahko vzpostavil tudi zasebni vlagatelj.

102 Glede na vse te ugotovitve je treba skleniti, da je Komisija, s tem da ni skupaj preučila prednosti, ki sta jih dodelili Regija Valonija in družba BSCA, in da kljub gospodarskim vezem, ki povezujejo ta dva subjekta, za ukrepe, ki jih je sprejela

Regija Valonija, ni uporabila načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, napačno uporabila materialno pravo.

103 Ker bi bilo treba za vse zadevne ukrepe, ne le za ukrepe, ki jih je sprejela družba BSCA, ampak tudi za tiste, ki jih je sprejela Regija Valonija, uporabiti načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ni treba preizkusiti zadnjega dela tožbenega razloga, ki se je nanašal na napačno uporabo načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu za ukrepe družbe BSCA. Ni namreč mogoče izključiti, da bi uporaba navedenega načela za enoten subjekt, ki bi ga sestavljali Regija Valonija in družba BSCA, privedla do drugačnega sklepa.

104 Argumentu Komisije, da bi ponovna preučitev celote spornih ukrepov z vidika zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu privedla do še neugodnejšega sklepa za tožečo stranko, ni mogoče pritrditi. Kot namreč navaja tožeča stranka, je ločen preizkus spornih ukrepov – glede na to, ali jih je odobrila Regija Valonija ali pa družba BSCA – znatno vplival na analizo Komisije, ki je tako ukrepe, ki jih je sprejela Regija Valonija, opredelila kot državne pomoči, ne da bi uporabila načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Vendar pa iz sodne prakse, navedene v točki 41 zgoraj, izhaja, da uporaba načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu za celoten posel zahteva gospodarsko kompleksen preizkus in presojo, za katera ni pristojno Sodišče prve stopnje. V zvezi s tem je treba opozoriti, da Sodišče prve stopnje v okviru ničnostne tožbe odloča o zakonitosti presoje, ki jo je v izpodbijani odločbi opravila Komisija. Vendar pa v okviru te tožbe ni pristojno ponovno presojati preudarnosti neke naložbe in se izrekati o tem, ali bi se zasebni vlagatelj, takrat ko je bila sprejeta izpodbijana odločba, odločil za predvideno naložbo (glej v tem smislu sodbo Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 2000 v zadevi Alitalia proti Komisiji, T-296/97, Recueil, str. II-3871, točka 170 in navedena sodna praksa).

105 Zato je treba glede na to, da je Komisija napačno uporabila materialno pravo, ugoditi predlogu tožeče stranke in izpodbijano odločbo razglasiti za nično, pri čemer ni treba preizkusiti argumentov, predstavljenih v utemeljitev prvega tožbenega razloga.

Stroški

106 V skladu s členom 87(2) Poslovnika se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. Komisija s svojimi predlogi ni uspela, zato se ji v skladu s predlogi tožeče stranke naloži plačilo stroškov.

107 V skladu s členom 87(4), tretji pododstavek, tega poslovnika intervenient nosi svoje stroške.

Iz teh razlogov je

SODIŠČE PRVE STOPNJE

(osmi razširjeni senat)

razsodilo:

1) Odločba Komisije 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki jih Regija Valonija in Brussels South Charleroi Airport priznavata letalski družbi Ryanair ob njeni namestitvi v Charleroiju, se razglasi za nično.

2) Komisija nosi svoje stroške ter stroške družbe Ryanair Ltd.

3) Association of European Airlines (AEA) nosi svoje stroške.

