

Úradný vestník

Európskej únie

L 3



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Ročník 61

6. januára 2018

Obsah

II Nelegislatívne akty

ROZHODNUTIA

- ★ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/6 z 12. decembra 2017 o mobilizácii Európskeho fondu na prispôsobenie sa globalizácii na základe žiadosti Grécka – EGF/2017/003 GR/Attica retail 1
- ★ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/7 z 12. decembra 2017 o mobilizácii Európskeho fondu na prispôsobenie sa globalizácii na základe žiadosti z Fínska – EGF/2017/005 FI/Retail 3
- ★ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/8 z 12. decembra 2017 o mobilizácii nástroja flexibility na financovanie okamžitých rozpočtových opatrení na riešenie pretrvávajúcich migračných výziev, prílevu utečencov a bezpečnostných hrozieb 5
- ★ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/9 z 12. decembra 2017, ktorým sa mení rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/344 zo 14. decembra 2016 o mobilizácii rezervy na nepredvídané udalosti na rok 2017 7
- ★ Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/10 z 20. februára 2014 o štátnej pomoci SA.18855 (C 5/08) (ex NN 58/07) – Dánsko – Dohody medzi letiskom Aarhus a spoločnosťou Ryanair z roku 1999 [oznámené pod číslom C(2014) 871] ⁽¹⁾ 9
- ★ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/11 z 5. januára 2018 o určitých dočasných ochranných opatreniach v súvislosti s africkým morom ošípaných v Poľsku [oznámené pod číslom C(2018) 59] ⁽¹⁾ 24

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

SK

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2018/6

z 12. decembra 2017

o mobilizácii Európskeho fondu na prispôsobenie sa globalizácii na základe žiadosti Grécka – EGF/2017/003 GR/Attica retail

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1309/2013 zo 17. decembra 2013 o Európskom fonde na prispôsobenie sa globalizácii (2014 – 2020) a o zrušení nariadenia (ES) č. 1927/2006 ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 15 ods. 4,so zreteľom na Medziinštitucionálnu dohodu z 2. decembra 2013 medzi Európskym parlamentom, Radou a Komisiou o rozpočtovej disciplíne, spolupráci v rozpočtových otázkach a riadnom finančnom hospodárení ⁽²⁾, a najmä na jej bod 13,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Európsky fond na prispôsobenie sa globalizácii (ďalej len „EGF“) bol zriadený s cieľom poskytovať podporu pracovníkom, ktorí boli prepustení, a samostatne zárobkovo činným osobám, ktoré ukončili činnosť z dôvodu vážnych zmien v štruktúre svetového obchodu v dôsledku globalizácie, z dôvodu pokračovania celosvetovej finančnej a hospodárskej krízy či z dôvodu novej celosvetovej finančnej a hospodárskej krízy, a pomôcť im pri opätovnom začleňovaní na trh práce.
- (2) Ako sa stanovuje v článku 12 nariadenia Rady (EÚ, Euratom) č. 1311/2013 ⁽³⁾, EGF nesmie prekročiť maximálnu ročnú sumu 150 miliónov EUR (v cenách z roku 2011).
- (3) Grécko 13. apríla 2017 predložilo žiadosť o mobilizáciu prostriedkov EGF v súvislosti s prepúšťaním v deviatich podnikoch pôsobiach v maloobchode v týchto regiónoch: Attika, východné Macedónsko, Trácia, stredné Macedónsko, západné Macedónsko, Tesália, Epirus, západné Grécko, stredné Grécko, Peloponéz, južné Egejské ostrovy a Kréta v Grécku. Žiadosť bola doplnená o dodatočné informácie v súlade s článkom 8 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 1309/2013. Táto žiadosť spĺňa požiadavky na stanovenie finančného príspevku z EGF podľa článku 13 nariadenia (EÚ) č. 1309/2013.
- (4) V súlade s článkom 4 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 1309/2013 sa žiadosť Grécka považuje za prijateľnú, keďže prepúšťanie má vážny dosah na zamestnanosť a miestne, regionálne a celoštátne hospodárstvo.
- (5) Preto by sa v súvislosti so žiadosťou predloženou Gréckom mal mobilizovať EGF s cieľom poskytnúť finančný príspevok vo výške 2 949 150 EUR.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 855.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 373, 20.12.2013, s. 1.⁽³⁾ Nariadenie Rady (EÚ, Euratom) č. 1311/2013 z 2. decembra 2013, ktorým sa ustanovuje viacročný finančný rámec na roky 2014 – 2020 (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 884).

- (6) S cieľom skrátiť čas potrebný na mobilizáciu EGF na minimum by sa toto rozhodnutie malo uplatňovať odo dňa jeho prijatia,

PRIJALI TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

V rámci všeobecného rozpočtu Únie na rozpočtový rok 2017 sa mobilizuje Európsky fond na prispôsobenie sa globalizácii s cieľom poskytnúť sumu 2 949 150 EUR vo forme viazaných a platobných rozpočtových prostriedkov.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 12. decembra 2017.

V Bruseli 12. decembra 2017

Za Európsky parlament
predseda
A. TAJANI

Za Radu
predsedníčka
K. SIMSON

ROZHODNUTIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2018/7**z 12. decembra 2017****o mobilizácii Európskeho fondu na prispôsobenie sa globalizácii na základe žiadosti z Fínska – EGF/2017/005 FI/Retail**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1309/2013 zo 17. decembra 2013 o Európskom fonde na prispôsobenie sa globalizácii (2014 – 2020) a o zrušení nariadenia (ES) č. 1927/2006 ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 15 ods. 4,

so zreteľom na Medziinštitucionálnu dohodu z 2. decembra 2013 medzi Európskym parlamentom, Radou a Komisiou o rozpočtovej disciplíne, spolupráci v rozpočtových otázkach a riadnom finančnom hospodárení ⁽²⁾, a najmä na jej bod 13,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Európsky fond na prispôsobenie sa globalizácii (ďalej aj „EGF“) bol zriadený s cieľom poskytovať podporu pracovníkom, ktorí boli prepustení, a samostatne zárobkovo činným osobám, ktoré ukončili činnosť z dôvodu vážnych zmien v štruktúre svetového obchodu v dôsledku globalizácie, z dôvodu pokračovania celosvetovej finančnej a hospodárskej krízy či z dôvodu novej celosvetovej finančnej a hospodárskej krízy, a pomôcť im pri opätovnom začleňovaní do trhu práce.
- (2) Ako sa stanovuje v článku 12 nariadenia Rady (EÚ, Euratom) č. 1311/2013 ⁽³⁾, EGF nesmie prekročiť maximálnu ročnú sumu 150 miliónov EUR (v cenách z roku 2011).
- (3) Fínsko 12. júna 2017 predložilo žiadosť o mobilizáciu prostriedkov EGF v súvislosti s prepúšťaním v troch podnikoch pôsobiacich v maloobchode v týchto regiónoch: Länsi Suomi, Helsinki-Uusimaa, Etelä-Suomi a Pohjois- ja Itä-Suomi vo Fínsku. Žiadosť bola doplnená o dodatočné informácie poskytnuté v súlade s článkom 8 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 1309/2013. Táto žiadosť spĺňa požiadavky na stanovenie finančného príspevku z EGF podľa článku 13 nariadenia (EÚ) č. 1309/2013.
- (4) Preto by sa v súvislosti so žiadosťou predloženou Fínskom mal mobilizovať EGF s cieľom poskytnúť finančný príspevok vo výške 2 499 360 EUR.
- (5) S cieľom skrátiť čas potrebný na mobilizáciu EGF na minimum by sa toto rozhodnutie malo uplatňovať odo dňa jeho prijatia,

PRIJALI TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

V rámci všeobecného rozpočtu Únie na rozpočtový rok 2017 sa mobilizuje Európsky fond na prispôsobenie sa globalizácii s cieľom poskytnúť sumu 2 499 360 EUR vo forme viazaných a platobných rozpočtových prostriedkov.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 855.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 373, 20.12.2013, s. 1.

⁽³⁾ Nariadenie Rady (EÚ, Euratom) č. 1311/2013 z 2. decembra 2013, ktorým sa ustanovuje viacročný finančný rámec na roky 2014 – 2020 (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 884).

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 12. decembra 2017.

V Bruseli 12. decembra 2017.

Za Európsky parlament
predseda
A. TAJANI

Za Radu
predsedníčka
K. SIMSON

ROZHODNUTIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2018/8**z 12. decembra 2017****o mobilizácii nástroja flexibility na financovanie okamžitých rozpočtových opatrení na riešenie pretrvávajúcich migračných výziev, prílevu utečencov a bezpečnostných hrozieb**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na Medziinštitucionálnu dohodu z 2. decembra 2013 medzi Európskym parlamentom, Radou a Komisiou o rozpočtovej disciplíne, spolupráci v rozpočtových otázkach a riadnom finančnom hospodárení ⁽¹⁾, a najmä na jej bod 12,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Nástroj flexibility je zavedený s cieľom umožniť financovanie jasne určených výdavkov, ktoré sa nemohli financovať v rámci limitov stropov dostupných pre jeden alebo viacero okruhov.
- (2) Strop ročnej sumy dostupnej pre nástroj flexibility je 600 000 000 EUR (ceny roku 2011), ako sa stanovuje v článku 11 nariadenia Rady (EÚ, Euratom) č. 1311/2013 ⁽²⁾.
- (3) S cieľom riešiť pretrvávajúce migračné výzvy, prílev utečencov a bezpečnostné hrozby je nevyhnutné urgentne mobilizovať významné dodatočné sumy na financovanie takýchto opatrení.
- (4) Po preskúmaní všetkých možností prerozdelenia rozpočtových prostriedkov v rámci stropu výdavkov pre okruh 3 (*Bezpečnosť a občianstvo*) je nevyhnutné mobilizovať nástroj flexibility na doplnenie finančných prostriedkov dostupných vo všeobecnom rozpočte Únie na rozpočtový rok 2018 nad strop výdavkov okruhu 3 o sumu 837 241 199 EUR na financovanie opatrení v oblasti migrácie, utečencov a bezpečnosti. Táto suma zahŕňa sumy, ktoré v predchádzajúcich rokoch prepadli z Fondu solidarity Európskej únie a Európskeho fondu na prispôsobenie sa globalizácii, a ktoré sú sprístupnené pre nástroj flexibility v súlade s článkom 11 ods. 1 druhým pododsekom nariadenia (EÚ, Euratom) č. 1311/2013.
- (5) Na základe očakávaného profilu platieb by sa mali platobné rozpočtové prostriedky na mobilizáciu nástroja flexibility prideliť v priebehu viacerých rozpočtových rokov.
- (6) S cieľom umožniť rýchle použitie finančných prostriedkov by sa toto rozhodnutie malo uplatňovať od začiatku rozpočtového roku 2018,

PRIJALI TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. V rámci všeobecného rozpočtu Únie na rozpočtový rok 2018 sa nástroj flexibility zmobilizuje na poskytnutie sumy vo výške 837 241 199 EUR vo viazaných rozpočtových prostriedkoch v okruhu 3 (*Bezpečnosť a občianstvo*).

Suma uvedená v prvom pododseku sa použije na financovanie opatrení s cieľom riešiť pretrvávajúce výzvy súvisiace s migráciou, prílevmi utečencov a bezpečnostnými hrozbami.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 373, 20.12.2013, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Rady (EÚ, Euratom) č. 1311/2013 z 2. decembra 2013, ktorým sa ustanovuje viacročný finančný rámec na roky 2014 – 2020 (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 884).

2. Na základe očakávaného profilu platieb sa rozdelenie platobných rozpočtových prostriedkov na mobilizáciu nástroja flexibility odhaduje takto:

- a) 464 039 631 EUR v roku 2018;
- b) 212 683 883 EUR v roku 2019;
- c) 126 354 910 EUR v roku 2020;
- d) 34 162 775 EUR v roku 2021.

Konkrétne sumy platobných rozpočtových prostriedkov na jednotlivé rozpočtové roky budú schválené v súlade s ročným rozpočtovým postupom.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2018.

V Bruseli 12. decembra 2017.

Za Európsky parlament
predseda
A. TAJANI

Za Radu
predsedníčka
K. SIMSON

ROZHODNUTIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2018/9**z 12. decembra 2017,****ktorým sa mení rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/344 zo 14. decembra 2016
o mobilizácii rezervy na nepredvídané udalosti na rok 2017**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na Medziinštitucionálnu dohodu z 2. decembra 2013 medzi Európskym parlamentom, Radou a Komisiou o rozpočtovej disciplíne, spolupráci v rozpočtových otázkach a riadnom finančnom hospodárení ⁽¹⁾, a najmä na jej bod 14 druhý pododsek,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) V článku 13 nariadenia Rady (EÚ, Euratom) č. 1311/2013 ⁽²⁾ sa stanovila rezerva na nepredvídané udalosti až do výšky 0,03 % hrubého národného dôchodku Únie.
- (2) V súlade s článkom 6 uvedeného nariadenia Komisia vypočítala absolútnu výšku tejto rezervy na nepredvídané udalosti na rok 2017 ⁽³⁾.
- (3) Európsky parlament a Rada mobilizovali rezervu na nepredvídané udalosti na rok 2017, aby sa umožnilo financovanie nad rámec stropov viazaných rozpočtových prostriedkov vo výške 1 906 150 960 EUR, z toho 1 176 030 960 EUR v okruhu 3 (*Bezpečnosť a občianstvo*).
- (4) Rozpočet na rok 2018 si vyžaduje väčšiu flexibilitu, a preto sa upravuje započítanie mobilizovanej rezervy na nepredvídané udalosti na rok 2017 tak, aby sa v roku 2018 znížila započítaná suma v okruhu 5 a zaviedlo sa zodpovedajúce započítanie v okruhu 5 v roku 2020,

PRIJALI TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Článok 2 rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/344 zo 14. decembra 2016 o mobilizácii rezervy na nepredvídané udalosti na rok 2017 ⁽⁴⁾ sa mení takto:

- a) v úvodnej vete sa rok „2019“ nahrádza rokom „2020“;
- b) písmeno b) sa nahrádza takto:
„b) 2018: okruh 5 (Administratíva): 318 000 000 EUR;“;
- c) dopĺňa sa toto písmeno d):
„d) 2020: okruh 5 (Administratíva): 252 000 000 EUR.“

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 373, 20.12.2013, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Rady (EÚ, Euratom) č. 1311/2013 z 2. decembra 2013, ktorým sa ustanovuje viacročný finančný rámec na roky 2014 – 2020 (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 884).

⁽³⁾ Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu z 30. júna 2016 o technických úpravách finančného rámca na rok 2017 v súlade s vývojom HND (COM(2016)0311).

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 50, 28.2.2017, s. 57.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

V Bruseli 12. decembra 2017.

Za Európsky parlament
predseda
A. TAJANI

Za Radu
predsedníčka
K. SIMSON

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2018/10**z 20. februára 2014****o štátnej pomoci SA.18855 (C 5/08) (ex NN 58/07) – Dánsko****Dohody medzi letiskom Aarhus a spoločnosťou Ryanair z roku 1999***[oznámené pod číslom C(2014) 871]***(Iba dánske znenie je autentické)****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po výzve zúčastnených strán na predloženie pripomienok v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Komisii bola vo februári 2005 doručená sťažnosť skupiny SAS (ďalej len „SAS“). SAS okrem iného tvrdila, že spoločnosť Aarhus Lufthavn A/S (ďalej len „letisko Aarhus“) poskytla spoločnosti Ryanair neoprávnenú pomoc. Pomoc údajne spočíva v znížených letiskových poplatkoch a poplatkoch za pozemnú obsluhu.
- (2) Listami z 2. marca 2005 a 20. mája 2006 Komisia vyzvala Dánsko, aby v súvislosti so sťažnosťou poskytlo ďalšie informácie. Dánsko odpovedalo listami z 18. mája 2005 a 11. júla 2006.
- (3) Listom z 30. januára 2008 Komisia informovala Dánsko o svojom rozhodnutí začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) ⁽²⁾ (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“), pokiaľ ide o dohodu medzi letiskom Aarhus a spoločnosťou Ryanair. Dánsko predložilo svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania 30. mája 2008.
- (4) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽³⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia.
- (5) Komisia dostala pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania od troch zainteresovaných strán. Spoločnosť SAS predložila pripomienky 16. júna 2008, Ryanair 29. mája 2008 a Združenie európskych leteckých dopravcov 4. júla 2008. Listom zo 17. júla 2008 Komisia poslala tieto pripomienky Dánsku. Dánsko dostalo možnosť vyjadriť sa k nim v priebehu jedného mesiaca. Dánsko zaslalo svoje pripomienky v liste z 29. septembra 2008.
- (6) Komisia listom z 25. marca 2011 požiadala o poskytnutie ďalších informácií. Dánsko odpovedalo listom z 28. marca 2011. Komisia listom z 8. apríla 2011 požiadala spoločnosť Ryanair o ďalšie informácie. Spoločnosť Ryanair odpovedala listom z 15. júla 2011. Listom z 5. augusta 2011 boli pripomienky spoločnosti Ryanair postúpené Dánsku. Ďalšie informácie poskytlo Dánsko listom z 8. septembra 2011, 22. septembra 2011, 12. apríla 2012 a 22. mája 2012.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 109, 30.4.2008, s. 15.

⁽²⁾ S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Obe skupiny článkov sú v podstate totožné. Na účely tohto rozhodnutia sa odkazy na články 107 a 108 ZFEÚ v prípade potreby chápu ako odkazy na články 87 a 88 Zmluvy o ES. V ZFEÚ sa takisto zavádzajú zmeny niektorých pojmov, napríklad pojem „Spoločenstvo“ sa nahrádza pojmom „Únia“ a pojem „spoločný trh“ pojmom „vnútorný trh“. V tomto rozhodnutí sa bude používať terminológia ZFEÚ.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 109, 30.4.2008, s. 15.

2. PODROBNÝ OPIS OPATRENIA

2.1. Kontext vyšetovania

- (7) Letisko Aarhus sa nachádza v meste Tirstrup, 36 km severovýchodne od mesta Aarhus. Spoločnosť Aarhus Lufthavn, ktorá vlastní a prevádzkuje letisko, je akciová spoločnosť v 100 % verejnom vlastníctve ⁽¹⁾.
- (8) Letisko Aarhus je jedným zo šiestich regionálnych letísk, ktoré poskytujú služby na trhu na Jutskom polostrove s počtom obyvateľov približne 2,5 milióna. Pre približne 25 % obyvateľov Jutského polostrova je letisko Aarhus najbližším letiskom. Najväčším letiskom jutského regiónu je letisko Billund, ktoré je vzdialené 140 km (ca. 1 hod. a 35 min. cesty autom). Letisko Aarhus je po letisku Billund druhým najväčším letiskom jutského regiónu, ktoré slúži prevažne pre spoločnosť SAS (približne 48 % cestujúcich) a spoločnosť Ryanair (približne 34,7 % cestujúcich).
- (9) Letisko Aarhus má kapacitu na odbavenie približne jedného milióna cestujúcich ročne. Najviac bolo vyťažené v roku 1996, keď jeho služby využilo viac ako 800 000 cestujúcich. V roku 1996 bol otvorený most cez Veľký Belt (Storebælt), ktorý spája ostrovy Fyn a Sjælland, čo skrátilo čas cestovania medzi Jutskom a Kodaňou. Vďaka mostu cez Veľký Belt získali cestujúci možnosť ísť autom z Aarhusu do Kodane. Počet cestujúcich na letisku Aarhus sa po otvorení mosta v roku 1996 začal znižovať na približne 600 000 cestujúcich ročne. Spoločnosť SAS zrušila v roku 1999 svoju trasu medzi Aarhusom a Londýnom. V tom istom roku boli uzatvorené dohody medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom Aarhus a spoločnosť Ryanair začala s dennou prevádzkou trasy na letisko Londýn-Stansted. V tejto tabuľke sa uvádza vývoj počtu cestujúcich na letisku Aarhus od roku 1995 do roku 2012:

Tabuľka 1

Vývoj počtu cestujúcich na letisku AAR v rokoch 1995 – 2012

Skutočný počet cestujúcich v rokoch 1995 – 2012									
Rok	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Počet cestujúcich (v tisícoch)	782	864	812	625	597	641	655	579	579
Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet cestujúcich (v tisícoch)	525	539	554	571	573	526	562	591	485

2.2. Opatrenia, ktoré boli predmetom vyšetovania, a predbežné posúdenie Komisie

- (10) Rozhodnutie o začatí konania sa týka dohôd uzatvorených v roku 1999 medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom Aarhus (ďalej len „dohody“). Týmto rozhodnutím teda nie je dotknutá žiadna zmena alebo náhrada dohôd ani žiadna následne uzatvorená dodatková dohoda.
- (11) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti v súvislosti s tým, či letisko Aarhus pri uzatvorení dohôd so spoločnosťou Ryanair v roku 1999 konalo ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve. Komisia konkrétne položila otázku, či výška letiskových poplatkov a následných zliav a marketingovej podpory, ktoré letisko ponúklo spoločnosti Ryanair, predstavuje štátnu pomoc.
- (12) Komisia vyjadrila pochybnosti najmä o tom, či rozlišovanie letiskových poplatkov, ktoré sa používali na letisku Aarhus, bolo založené na prírastkových príjmoch a prírastkových nákladoch, teda na príjmoch a nákladoch, ktoré vznikli činnosťou spoločnosti Ryanair na letisku. Dánsko navyše neposkytlo Komisii ani kópiu dohôd so spoločnosťou Ryanair z roku 1999, ani obchodný plán s hodnotením jej ziskovosti pre letisko Aarhus. Komisia preto vo svojom rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti, či sa správanie letiska Aarhus riadilo vyhládkami na dlhodobú ziskovosť. Preto nemožno vylúčiť, že spoločnosť Ryanair získala na základe dohôd z roku 1999 výhodu, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískala.

⁽¹⁾ Letisko bolo v čase uzavretia dohody v roku 1999 vo vlastníctve týchto komún/okresov: komúna Aarhus (64,60 %), komúna Randers (16,70 %), komúna Grenå (4,80 %), komúna Ebeltøft (3,00 %), a okres Aarhus (10,90 %).

- (13) Komisia vyjadrila pochybnosti, či možno pomoc na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ vyhlásiť za zlučiteľnú. Komisia v tomto ohľade vyjadrila pochybnosti najmä v súvislosti s tým, či podmienky zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005 ⁽¹⁾ boli v tejto veci splnené.

3. PRIPOMIENKY DÁNSKA

3.1. Rozhodovací proces, ktorého výsledkom sú dohody so spoločnosťou Ryanair z roku 1999

- (14) Dánsko najprv vo svojich pripomienkach Komisii uvádza, že dohody so spoločnosťou Ryanair z roku 1999 sa nemôžu pripísať tomuto členskému štátu.
- (15) Dánsko uvádza, že dohody z roku 1999 uzatvorilo letisko Aarhus a spoločnosť Ryanair a nemôžu sa pripísať žiadnemu orgánu verejnej moci. Dánsko zdôrazňuje, že do rokovaní o dohodách nebol zapojený ani tento členský štát, ani žiadny iný orgán verejnej moci.
- (16) Dánsko objasňuje, že podľa letiska Aarhus sa predbežné rokovania medzi letiskom Aarhus a spoločnosťou Ryanair začali už začiatkom roku 1998. Dánsko ďalej objasňuje, že tieto rokovania boli na jar 1999 dočasne pozastavené, pretože strany sa nedokázali dohodnúť.
- (17) Dánsko ďalej uvádza, že spoločnosť SAS v júni 1999 oznámila, že zruší trasu Aarhus-Londýn s platnosťou od konca októbra 1999. Dánsko v tomto ohľade zdôrazňuje, že v lete 1999 sa rokovania medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom Aarhus, ktoré zastupoval jeho riaditeľ zodpovedný za partnerstvo v oblasti prevádzky, obnovili.
- (18) Pokiaľ ide o rokovania o dohodách z roku 1999, Dánsko objasňuje, že o dohodách z roku 1999 rokoval priamo riaditeľ letiska a že verejní vlastníci podmienky dohôd nenavrhli ani neschválili. Podľa Dánska nemal riaditeľ rokujúci o dohodách vrátane poskytnutých zliav, kontakt ani s predstavenstvom, ani so žiadnym iným miestnym orgánom.
- (19) Ďalej Dánsko objasňuje, že dohody z roku 1999 podpísal priamo riaditeľ letiska, ktorý o dohodách rokoval na mieste. Dánsko ďalej vysvetľuje, že dohody z roku 1999 neboli predložené na schválenie dánskym úradom civilného letectva a že ani dánske orgány neschválili letiskové poplatky vo forme prehľadu poplatkov alebo v inej forme.
- (20) V záujme podpory týchto vyhlásení (pozri odôvodnenia 15 až 19) poskytlo Dánsko kópiu zápisnice zo stretnutia rady so zástupcami miestnych orgánov a tiež zápisnicu z výročných valných zhromaždení.
- (21) Dánsko je preto toho názoru, že do rokovaní o dohodách so spoločnosťou Ryanair z roku 1999 neboli priamo ani nepriamo zapojené akcionári letiska ani úrady civilného letectva. Podľa názoru Dánska nie sú teda tieto dohody pripísateľné tomuto členskému štátu. Keďže nie je splnená jedna z kumulatívnych podmienok pre existenciu štátnej pomoci, Dánsko zastáva názor, že dohody so spoločnosťou Ryanair z roku 1999 nepredstavujú štátnu pomoc.

3.2. Dohody medzi letiskom Aarhus a spoločnosťou Ryanair z roku 1999

- (22) Dánsko poskytlo kópiu dvoch dohôd uzatvorených medzi letiskom Aarhus a spoločnosťou Ryanair v roku 1999 a ďalšie objasnenia.

Základná dohoda z roku 1999:

- (23) Dánsko objasňuje, že letisko Aarhus uzatvorilo so spoločnosťou Ryanair 2. novembra 1999 dohodu (ďalej len „základná dohoda“). Dánsko ďalej uvádza, že dohoda mala byť v platnosti do 31. októbra 2009 (t. j. na obdobie 10 rokov).

⁽¹⁾ Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1).

- (24) Dánsko uvádza, že v rámci základnej dohody mala spoločnosť Ryanair povinnosť vykonať aspoň [...] ⁽¹⁾ let denne medzi letiskom Aarhus a letiskom Londýn-Stansted lietadlom typu B737 (s možnosťou znížiť počet letov počas štátnych sviatkov, ako sú napríklad Vianoce, Nový rok a Veľká noc). Dánsko objasňuje, že spoločnosť Ryanair mala podľa základnej dohody povinnosť generovať na letisku Aarhus v období od 1. januára 2001 do 31. decembra 2001 a v ďalších rokoch minimálne [...] cestujúcich ročne.
- (25) Pokiaľ ide o poplatky, ktoré má platiť spoločnosť Ryanair, Dánsko vysvetľuje, že podľa základnej dohody mala spoločnosť Ryanair povinnosť zaplatiť letisku Aarhus poplatky, ktoré sú zhrnuté v tabuľke 2.

Tabuľka 2

Letiskové poplatky, ktoré má platiť spoločnosť Ryanair letisku Aarhus podľa základnej dohody uzatvorenej v roku 1999

Letiskové poplatky, ktoré má platiť spoločnosť Ryanair	[...]	[...]
Pristávací/odletový poplatok na rotáciu (vrátane príplatku za hluk a miestne riadenie letovej prevádzky)	[...] DKK	
Poplatok za služby pre cestujúcich na odlietajúceho cestujúceho	[...]	
Nočný poplatok	Podľa štandardnej sadzby	
Poplatok za odbavenie cestujúcich na rotáciu	[...] DKK	[...] DKK

- (26) Dánsko zdôrazňuje, že podľa základnej dohody malo letisko Aarhus povinnosť poskytnúť spoločnosti Ryanair zľavu vo výške [...] DKK (na prvých [...] rokov, t. j. [...]) a [...] DKK (na posledných [...] rokov, t. j. [...]) z poplatku za služby pre cestujúcich (to znamená [...] zľavu na platný poplatok za služby pre cestujúcich), ak spoločnosť Ryanair získa čistý príjem vo výške [...] DKK alebo menej na cestujúceho s jednosmernou letenkou na trase Londýn-Stansted. Dánsko objasňuje, že od roku 1999 to tak bolo.

Marketingová dohoda z roku 1999:

- (27) Dánsko zdôrazňuje, že spoločnosť Ryanair a letisko Aarhus v ten istý deň, 2. novembra 1999, uzatvorili druhú dohodu (ďalej len „marketingová dohoda“).
- (28) Dánsko vysvetľuje, že na základe marketingovej dohody malo letisko Aarhus povinnosť platiť spoločnosti Ryanair:
- i) sumu zodpovedajúcu [...], ktorá vznikla spoločnosti Ryanair v súlade so základnou dohodou a
 - ii) všetky zvýšenia poplatkov za služby pre cestujúcich nad [...] DKK [...] a nad [...] DKK [...].
- (29) Dánsko ďalej vysvetľuje, že podľa marketingovej dohody sa zníženie pristávacích/odletových poplatkov/poplatkov za noc považovalo za marketingovú podporu. Dánsko uvádza, že letisko Aarhus nepoznalo účel marketingovej podpory, ale predpokladalo, že účelom bolo rozdeliť si náklady v súvislosti s trasou Aarhus/Londýn-Stansted.

3.3. Uplatňovanie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve a selektívnosti

- (30) Pokiaľ ide o uplatňovanie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, Dánsko zastáva názor, že Komisia by mala porovnať správanie letiska Aarhus s predpokladaným správaním súkromného subjektu, ktorý sa riadi vyhliadkami na dlhodobú ziskovosť a vykonáva sektorovú politiku.

⁽¹⁾ Na túto informáciu sa vzťahuje služobné tajomstvo podľa oznámenia Komisie C(2003) 4582 z 1. decembra 2003 o služobnom tajomstve v rozhodnutiach o štátnej pomoci (Ú. v. EÚ C 297, 9.12.2003, s. 6).

- (31) Dánsko uvádza, že ziskovosť dohôd so spoločnosťou Ryanair z roku 1999 treba posúdiť za celé predpokladané trvanie predmetných dohôd (teda obdobie 10 rokov). Dánsko uvádza, že dohody z roku 1999 mali pozitívny vplyv na financie letiska na obdobie rokov 1999 až 2009.
- (32) Dánsko objasňuje, že v čase uzatvorenia dohôd so spoločnosťou Ryanair čelilo letisko Aarhus týmto problémom: Po prvé, súťažilo o leteckých dopravcov a cestujúcich s letiskom Billund, ktoré ako najväčšie letisko v jutskom regióne malo strategicky silnejšie konkurenčné postavenie. Po druhé, letisko Aarhus prevádzkovalo len 40 % svojej kapacity a v období rokov 1996 až 1999 už zaznamenalo pokles počtu cestujúcich z približne 860 000 na približne 596 000, pričom v nadchádzajúcich rokoch sa očakával ďalší pokles. Po tretie, bola ukončená vojenská činnosť letiska, leteckej základne Tirstrup, čo znamenalo, že ročné čisté náklady spojené s riadením letovej prevádzky, požiarnych a záchranných služieb, technických a pozemných služieb vzrástli o 10 až 12 miliónov DKK. Po štvrté, v roku 2004 bolo naplánované otvorenie novej diaľnice (konkrétne diaľnice na polostrove Djursland), ktorá poskytuje rýchlejšie a jednoduchšie dopravné prepojenie s mestom Tirstrup.
- (33) Dánsko ďalej vysvetľuje, že sa otvoril most cez Veľký Belt (ktorý poskytol cestujúcim možnosť ísť autom z Aarhusu do Kodane) a skončila sa prevádzka trasy do Londýna spoločnosťou SAS. Dánsko poukazuje na skutočnosť, že otvorením mosta cez Veľký Belt sa znížil čas jazdy medzi Aarhusom a Kodaňou alternatívnymi dopravnými prostriedkami (auto/vlak/expresný trajekt) z približne piatich hodín na približne tri hodiny.
- (34) Dánsko zdôrazňuje, že letisko Aarhus muselo na základe týchto okolností (pozri odôvodnenia 32 a 33) poskytnúť stimuly s cieľom prilákať nových klientov a zaplniť nevyužitú kapacitu. Dánsko objasňuje, že riaditeľ letiska Aarhus predpokladal, že spoločnosť Ryanair dokáže ročne prilákať na letisko približne ďalších [...] cestujúcich. Dánsko uvádza, že na základe prognóz o počte cestujúcich sa predpokladalo, že v súvislosti s dohodami sa v roku 2001 vytvorí čistý príjem vo výške približne [...] DKK ([...] EUR). Dánsko vysvetľuje, že spoľahlivosť týchto prognóz bola potvrdená na základe skutočných výsledkov, ako napríklad skutočnosť, že v roku 2001 čistý príjem vytvorený na základe dohôd z roku 1999 tvoril [...] DKK ([...] EUR). Dánsko zdôrazňuje, že všetky náklady (ako napríklad náklady na marketing, pozemnú obsluhu a ďalšie náklady), ktoré letisku vznikli v spojení s nadobudnutím účinnosti dohody so spoločnosťou Ryanair, sú financované priamo prostredníctvom príjmov vytvorených na základe tejto dohody. Dánsko navyše uvádza, že čistý príjem vytvorený na základe tejto dohody má podiel na celkovej ziskovosti letiska.
- (35) Dánsko zdôrazňuje, že v dohodách so spoločnosťou Ryanair z roku 1999 sa nevyžadovali žiadne dodatočné investície zo strany letiska Aarhus, pretože toto letisko bolo prevádzkované len na 40 % svojej kapacity. Dánsko objasňuje, že aj v súvislosti s prevádzkovými nákladmi letiska Aarhus sa v dohodách so spoločnosťou Ryanair z roku 1999 stanovilo, že personál môže pokryť maximálne 60 % kapacity, napríklad pracovníci pozemnej obsluhy už boli financovaní z iného príjmu letiska.
- (36) Pokiaľ ide o marketingovú podporu, ktorú malo podľa marketingovej dohody platiť letisko Aarhus spoločnosti Ryanair, Dánsko zdôrazňuje, že vedenie letiska očakávalo, že spoločnosť Ryanair pomôže letisku tým, že zvýši jeho publicitu. Dánsko ďalej objasňuje, že letisko Aarhus sa zároveň rozhodlo zredukovať svoje iné marketingové činnosti, keďže ich nahradila spoločnosť Ryanair, okrem iného napríklad propagovanie letiska Aarhus na webovom sídle spoločnosti Ryanair a na letiskách, kam Ryanair lieta.
- (37) Dánsko objasňuje, že zámerom letiska Aarhus bolo zvýšiť jeho príjmy zvýšením počtu cestujúcich a príjmami z neleteckých činností (napríklad príjmy z bežného predaja alebo parkovania). Dánsko ďalej objasňuje, že v čase uzatvorenia dohôd so spoločnosťou Ryanair letisko Aarhus očakávalo, že platené parkovanie bude hlavným potenciálnym generátorom príjmov. Pokiaľ ide o príjmy z bežného predaja, Dánsko objasňuje, že v prenájme bolo len 30 % dostupnej kapacity letiska.
- (38) Dánsko z týchto dôvodov zastáva názor, že dohody so spoločnosťou Ryanair z roku 1999 boli uzatvorené v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, keďže sa plánovalo, že podiel týchto dohôd v rokoch 1999 až 2009 na ziskovosti letiska bude predstavovať približne [...] DKK, a tým sa teda zvýšila finančná životaschopnosť prevádzkovateľa letiska.
- (39) Dánsko v záujme podpory tohto stanoviska poskytlo obchodný plán vedenia prevádzkovateľa letiska a prehľad predpokladanej ziskovosti. Tabuľka 3 poskytuje prehľad predpokladanej ziskovosti v súvislosti s dohodami z roku 1999:

Tabuľka 3

Prehľad predpokladanej ziskovosti letiska Aarhus v súvislosti s dohodami so spoločnosťou Ryanair z roku 1999 v 1 000 DKK

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Spolu (nominálna hodnota)
Príjmy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Príjmy z leteckej činnosti</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Príjmy z neleteckej činnosti</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Pozemná obsluha</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Marketing</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Výsledky z dohôd so spoločnosťou Ryanair z roku 1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (40) Dánsko objasňuje, že spoločnosť Ryanair nezískava selektívnu výhodu, keďže zľavy poskytnuté na základe dohôd so spoločnosťou Ryanair z roku 1999 boli v minulosti poskytnuté aj spoločnosti SAS. Ďalej zdôrazňuje, že v roku 1999 bola rovnako ako spoločnosti Ryanair poskytnutá tá istá 50 % zľava aj spoločnostiam Cimber Air A/S a Maersk Air A/S. Dánsko ďalej uvádza, že ponuky na podobnú dohodu o zľave dostali aj regionálni leteckí dopravcovia Sunair a EasyJet (predtým Go). Dánsko ako dôkaz poskytlo kópie týchto listov.
- (41) Dánsko je toho názoru, že dohody z roku 1999 uzatvorené medzi letiskom Aarhus a spoločnosťou Ryanair boli uzatvorené za trhových podmienok a spoločnosti Ryanair neprinášajú výhodu, a teda nepredstavujú štátnu pomoc.
- (42) Dánsko ďalej objasňuje, že plánovaná ziskovosť bola takisto potvrdená skutočnými finančnými výsledkami prevádzkovateľa letiska. Ďalej Dánsko uvádza, že napríklad v roku 2010 dosiahlo letisko Aarhus čistý zisk vo výške približne 2 miliónov DKK a v nasledujúcich rokoch sa takisto očakávali kladné výsledky. Dánsko zdôrazňuje, že zisk je výsledkom postupného nárastu počtu cestujúcich a dlhodobého prechodu z vnútroštátnych na medzinárodné lety po otvorení mosta cez Veľký Belt.

4. PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN

- (43) Komisii boli doručené pripomienky troch zainteresovaných strán.

4.1. Ryanair

- (44) Spoločnosť Ryanair v úvode svojich pripomienok z 29. mája 2008 uviedla, že začatie formálneho vyšetrovacieho konania nepovažuje za odôvodnené ani za nevyhnutné. Vyjadrila takisto poľutovanie, že Komisia neposkytla spoločnosti Ryanair možnosť zapojiť sa do predbežného preskúmania.
- (45) Pokiaľ ide o podstatu veci, spoločnosť Ryanair sa domnieva, že Komisia mala vychádzať zo štandardných obchodných dohôd a na tomto základe musela dospieť k záveru, že dohody z roku 1999 sú v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, a preto nepredstavujú štátnu pomoc. Spoločnosť Ryanair zastáva názor, že prevádzkovateľ letiska Aarhus má výhodu z jej prítomnosti na letisku.

- (46) Pokiaľ ide o zásadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, spoločnosť Ryanair uvádza, že z hľadiska príjmov treba zohľadniť príjmy z leteckej, ako aj neleteckej činnosti. Na strane nákladov zahŕňajú relevantné náklady, ktoré sa majú zohľadniť, prírastkové náklady v súvislosti s uzatvorením príslušných dohôd s leteckým dopravcom. Spoločnosť Ryanair je toho názoru, že zohľadniť by sa nemali ani utopené náklady, ani pevné režijné náklady. Spoločnosť Ryanair uvádza, že dohoda uzatvorená medzi leteckým dopravcom a letiskom, na základe ktorej sa postupne zvyšuje ziskovosť, nepredstavuje štátnu pomoc.
- (47) Spoločnosť Ryanair uvádza, že od subjektu v trhovom hospodárstve sa vo všeobecnosti neočakáva, že uzatvorí dohody, na základe ktorých sa budú prehlbovať straty. Spoločnosť Ryanair na druhej strane uvádza, že by sa mala urobiť výnimka v prípade, ak neziskové letisko uzatvorí dohodu v očakávaní, že táto dohoda istým spôsobom pomôže zlepšiť ziskovosť letiska v budúcnosti. V tomto prípade môže dohoda podľa spoločnosti Ryanair viesť k zisku, aj keby sa v čase podpisu zdalo, že bude viesť k vysokým prírastkovým nákladom.
- (48) Okrem toho mala Komisia podľa spoločnosti Ryanair pri svojom posúdení vychádzať z komparatívneho prístupu a porovnať dohody uzatvorené spoločnosťou Ryanair s inými verejnými a súkromnými letiskami. Spoločnosť Ryanair ďalej uvádza, že pri posudzovaní dohôd by sa takisto mali zohľadniť sieťové externality vyplývajúce z dohôd z roku 1999.
- (49) Spoločnosť Ryanair je toho názoru, že dohody z roku 1999 zodpovedajú štandardnej obchodnej dohode medzi letiskom a leteckým dopravcom na liberalizovanom trhu. Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že z dohoda je založená na nezávislom rozhodnutí letiska zlepšiť využitie svojej kapacity tým, že zvýši počet cestujúcich s cieľom zvýšiť svoje príjmy z leteckej a neleteckej činnosti.
- (50) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že letisko Aarhus svojím rozhodnutím, že najlepším spôsobom na zvýšenie počtu cestujúcich je poskytnúť stimuly leteckým dopravcom, aby zabezpečili veľký počet cestujúcich, nasledovalo príklad, ktorý nasledovali mnohé súkromné letiská v porovnateľnej situácii. Letiská podľa spoločnosti Ryanair poskytujú takéto stimuly na potvrdenie skutočnosti, že leteckí dopravcovia s veľkým počtom cestujúcich vytvárajú pre prevádzkovateľa letiska úspory z rozsahu. Systém stimulov vyplýva podľa spoločnosti Ryanair zo záväzku spoločnosti Ryanair vytvoriť počet aspoň [...] cestujúcich ročne.
- (51) Spoločnosť Ryanair poskytuje príklady iných európskych letísk, ktoré postupujú podľa podobnej stratégie ako letisko Aarhus, napríklad Londýn Stansted, Londýn Luton a Frankfurt Hahn. Okrem toho spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že na to, aby bola v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, je postačujúce, ak sa dohodami zlepši dlhodobá finančná situácia letiska.
- (52) Spoločnosť Ryanair vysvetľuje, že poplatky, ktoré mala platiť spoločnosť SAS, nemožno porovnať s poplatkami, ktoré platí spoločnosť Ryanair, keďže títo dvaja leteckí dopravcovia využívajú iné služby, napr. v súvislosti s obsluhou a prevádzkovaním lietadiel.
- (53) Spoločnosť Ryanair zastáva názor, že dohody z roku 1999 uzatvorené s letiskom Aarhus sú v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.
- (54) Pokiaľ ide o pripísateľnosť dohôd z roku 1999, spoločnosť Ryanair zastáva názor, že letisko Aarhus je nezávislý subjekt. Spoločnosť Ryanair uvádza, že vlastníci nevykonávajú kontrolu nad jeho spravovaním a financiami. O poplatkoch rozhodlo vedenie, ktoré vyjednávalo podmienky s leteckým dopravcom bez účasti orgánov verejnej moci alebo Dánska. Spoločnosť Ryanair sa navyše domnieva, že akcionári letiska nemajú žiadnu kontrolu nad stanovením poplatkov ani v súvislosti s dohodou so spoločnosťou Ryanair.
- (55) Pokiaľ ide o selektívnu výhodu, spoločnosť Ryanair zastáva názor, že keďže letisko Aarhus nemá dominantné postavenie na žiadnom z európskych, vnútroštátnych alebo regionálnych trhov s letiskovými službami, povinnosť podľa pravidiel EÚ v oblasti hospodárskej súťaže zaobchádzať so všetkými svojimi zákazníkmi z radov leteckých dopravcov nediskriminačným spôsobom sa naň nevzťahuje. Napriek tomu spoločnosť Ryanair obhajuje, že letisko Aarhus vždy dodržiavalo zásadu nediskriminácie a v skutočnosti ponúklo dohodu, ktorú napokon so spoločnosťou Ryanair uzatvorilo, niekoľkým iným leteckým dopravcom, o. i. spoločnosti SAS, Cimber Air, Sun Air a Maersk. Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že skutočnosť, že ani jeden z týchto leteckých dopravcov nemal záujem o rozšírenie svojej činnosti z Aarhusu, neznamena, že spoločnosť Ryanair využíva preferenčné zaobchádzanie. Spoločnosť Ryanair okrem toho uvádza, že jej dohody s letiskom Aarhus z roku 1999 neobsahujú žiadny odkaz na exkluzivitu.

- (56) Vzhľadom na uvedené skutočnosti zastáva spoločnosť Ryanair názor, že dohody uzatvorené s letiskom Aarhus nepredstavujú štátnu pomoc.

4.2. SAS

- (57) Spoločnosť SAS predložila svoje pripomienky 16. júna 2008.
- (58) Podľa jej názoru nie je letisko Aarhus nezávislé od svojich verejných vlastníkov (konkrétne od orgánov verejnej moci). Spoločnosť SAS uvádza, že väčšinu členov rady menujú a volia verejní vlastníci letiska. Spoločnosť SAS sa domnieva, že členovia rady teda nie sú nezávislí od svojich zamestnávateľov a vlastníkov, ktorých zastupujú.
- (59) Spoločnosť SAS v súvislosti s finančným postavením letiska poznamenáva, že letisko Aarhus uviedlo, že jeho finančné postavenie je dobré a že spoločnosť Ryanair poskytuje čistý ročný príspevok pre letisko vo výške približne 5 až 6 miliónov DKK. Spoločnosť SAS uvádza, že aj keby bolo toto číslo správne, letisko Aarhus aj napriek 12,5 % zvýšeniu príjmov zaznamenalo za rok 2007 celkový deficit 2 311 410 DKK.
- (60) Ďalej spoločnosť SAS tvrdí, že slabú finančnú výkonnosť prevádzkovateľa letiska takisto dokazuje skutočnosť, že akumulované záporné výsledky za posledných päť rokov dosahujú viac ako 20 miliónov DKK. Spoločnosť SAS sa domnieva, že bez dotácií poskytnutých spoločnosti Ryanair by bolo finančné postavenie prevádzkovateľa letiska výrazne lepšie.
- (61) Spoločnosť SAS zastáva názor, že spoločnosti Ryanair poskytlo letisko Aarhus preferenčné zaobchádzanie vo forme podstatne menších poplatkov za služby pre cestujúcich, ako aj menších odletových a pristávacích poplatkov. Spoločnosť SAS tvrdí, že poskytnutím preferenčného zaobchádzania pre spoločnosť Ryanair sú ostatní prepravcovia pôsobiaci na letisku diskriminovaní.
- (62) Spoločnosť SAS ďalej tvrdí, že tieto zľavy takisto nespĺňajú kritériá zlučiteľnosti v súvislosti so štátnou pomocou na začatie činnosti pre leteckých dopravcov, ktoré sú stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005. Podľa spoločnosti SAS je zrejmé, že neexistuje žiadna forma záruky objemu ani podobná forma, ktorú ponúkla spoločnosť Ryanair v dohodách s prevádzkovateľom letiska. Spoločnosť SAS okrem toho tvrdí, že zrejme neexistujú žiadne osobitné sankcie v prípade, ak spoločnosť Ryanair nedodrží objemy alebo záväzky, ku ktorým sa pôvodne letisku zaviazala pri uzatvorení dohôd v roku 1999. Spoločnosť SAS ďalej uvádza, že spoločnosť Ryanair počas niekoľkých uplynulých rokov otvárala a rušila trasy bez akéhokoľvek zjavného negatívneho vplyvu na finančné výhody, ktoré jej poskytol prevádzkovateľ letiska.
- (63) Podľa názoru spoločnosti SAS nie je cieľom pomoci, ktorú prevádzkovateľ letiska poskytol spoločnosti Ryanair, rozvoj málo rozvinutého regiónu, ale skôr prilákať ďalšie prevádzky a konkurovať iným letiskám.
- (64) Napokon spoločnosť SAS uvádza, že dohody so spoločnosťou Ryanair už platia takmer desať rokov. Spoločnosť SAS sa domnieva, že aj keby bolo možné tvrdiť, že dohody sú v súlade s kritériami pre štátnu pomoc na začatie činnosti pre leteckých dopravcov stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005, samotný časový rámec znamená, že dohody z roku 1999 nie sú v súlade s prísnyimi podmienkami na schválenie takejto pomoci.
- (65) Vzhľadom na uvedené skutočnosti spoločnosť SAS zastáva názor, že dohody medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom Aarhus z roku 1999 predstavujú nezlučiteľnú štátnu pomoc.

4.3. Združenie európskych leteckých spoločností

- (66) Združenie európskych leteckých dopravcov (ďalej len „AEA“) predložilo svoje pripomienky 4. júla 2008. Pripomienky AEA boli plne v súlade s pripomienkami spoločnosti SAS.

5. PRIPOMIENKY DÁNSKA K PRIPOMIENKAM TRETÍCH STRÁN

- (67) Dánsku boli zaslané pripomienky troch zainteresovaných strán.
- (68) Dánsko v úvode svojich pripomienok uviedlo, že usmernenia, na ktoré odkazuje spoločnosť SAS, nie sú relevantné na posúdenie toho, či dohody z roku 1999 predstavujú štátnu pomoc.

- (69) Dánsko uvádza, že nesúhlasí s pripomienkami spoločnosti SAS v tom, že dohody z roku 1999 sú pripísateľné tomuto členskému štátu. Podľa Dánska na preukázanie pripísateľnosti dohôd z roku 1999 nepostačuje skutočnosť, že letisko Aarhus je vo vlastníctve štátu, ale treba preukázať, že orgány verejnej moci boli priamo zapojené do rozhodnutí prevádzkovateľa letiska. Dánsko uvádza, že orgány verejnej moci neboli zapojené do rokovaní o dohodách z roku 1999 v žiadnom momente.
- (70) Dánsko navyše odmieta pripomienky spoločnosti SAS o tom, že dohody neobsahujú „záruku objemu“ alebo sankčný mechanizmus v prípade nedodržania záväzkov zo strany spoločnosti Ryanair. Dánsko vysvetľuje, že súčasťou dohôd je možnosť opätovne rokovať o podmienkach dohôd v prípade, ak by sa spoločnosti Ryanair nepodarilo generovať minimálny počet [...] cestujúcich v prvých niekoľkých rokoch po uzatvorení dohôd. Toto je podľa názoru Dánska sankčný mechanizmus. Dánsko navyše zastáva názor, že podmienky štátnej pomoci na začatie činnosti stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005 sa nevzťahujú na dohody z roku 1999.
- (71) Pokiaľ ide o pripomienky spoločnosti Ryanair, Dánsko vysvetľuje, že dohoda medzi letiskom Aarhus a spoločnosťou Ryanair z roku 1999 je názorným príkladom a odrazom všeobecného vývoja na trhu regionálnych letísk.

6. EXISTENCIA POMOCI

- (72) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „... pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.“
- (73) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Aby bolo možné následne dospieť k zisteniu, či predmetné opatrenie predstavuje pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť splnené všetky nasledujúce predpoklady. Konkrétne, finančná podpora by mala:
- i) predstavovať výhodu;
 - ii) byť poskytnutá členským štátom alebo pochádzať zo štátnych zdrojov;
 - iii) zvýhodňovať určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru;
 - iv) narušať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením a
 - v) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.
- (74) Keďže letisko Aarhus je vo vlastníctve štátu, zjavne má k dispozícii verejné zdroje. Preto nie je potrebné určiť, v akom rozsahu využívalo štátnu pomoc v minulosti. V každom prípade sa pri uzatvorení dohôd z roku 1999 v usmerneniach v oblasti letectva z roku 1994 považovalo financovanie letísk a infraštruktúry letísk zo strany štátu za všeobecné opatrenie hospodárskej politiky, ktoré Komisia nemohla kontrolovať v zmysle pravidiel zmluvy o štátnej pomoci. Všeobecný súd vo svojom rozsudku vo veci Aéroports de Paris z 12. decembra 2000 ⁽¹⁾ zamietol tento výklad a skonštatoval, že prevádzka letiska predstavuje ekonomickú činnosť. Orgány verejnej moci sa mohli až do rozsudku vo veci Aéroports de Paris oprávnené domnievať, že verejné financovanie letísk nepredstavuje štátnu pomoc. V dôsledku neistoty, ktorá existovala pred týmto objasnením práva, už nemožno finančné opatrenia, ktoré boli poskytnuté pred vynesením rozsudku, na základe pravidiel štátnej pomoci spochybňovať.
- (75) Komisia musí v záujme určenia toho, či sa dohodami z roku 1999 poskytla spoločnosti Ryanair výhoda, preskúmať, či by za podobných okolností letisko prevádzkované za bežných podmienok trhového hospodárstva, ktoré sa riadia vyhlídkami na ziskovosť v dlhodobom horizonte uzatvorilo rovnaké alebo podobné dohody ako letisko Aarhus ⁽²⁾. Existenciu výhody možno za normálnych okolností vylúčiť: a) ak cena účtovaná za letiskové služby zodpovedá trhovej cene alebo b) ak prostredníctvom analýzy ex ante možno preukázať, že dohody s leteckým dopravcom postupne prispievajú k ziskovosti letiska a sú súčasťou celkovej stratégie vedúcej

⁽¹⁾ Rozsudok z 12. decembra 2000 vo veci T-128/98 Aéroports de Paris, ECLI:EU:T:2000:290, bod 125.

⁽²⁾ Komisia si na účely vykonania svojho posúdenia nechala tiež vypracovať štúdiu odborníkom Moorom Stephansom (ďalej len „odborník Komisie“). Odborník Komisie analyzoval finančné údaje a dohody uzatvorené spoločnosťou Ryanair a letiskom Aarhus z roku 1999.

k ziskovosti v dlhodobom horizonte. Okrem toho musí byť infraštruktúra letiska k dispozícii všetkým leteckým dopravcom (aj infraštruktúra, ktorú vo väčšej miere využívajú určité kategórie leteckých dopravcov, napríklad nízkonákladoví dopravcovia alebo charterové spoločnosti).

- (76) Podľa rozsudku vo veci Charleroi⁽¹⁾ musí Komisia pri posudzovaní sporných opatrení zohľadniť všetky relevantné okolnosti týkajúce sa opatrení a ich kontext. Inými slovami, Komisia musí preskúmať očakávané účinky dohôd z roku 1999 na letisko Aarhus pri zohľadnení všetkých relevantných okolností týkajúcich sa príslušného opatrenia.
- (77) Vo svojom rozsudku vo veci Stardust Marine Súdny dvor konštatuje, že „na preskúmanie otázky, či štát konal ako obozretný investor v trhovom hospodárstve, treba hľadiť v kontexte času, v ktorom boli prijaté finančné opatrenia na podporu, aby sa mohlo posúdiť, či bolo konanie štátu rozumné z hospodárskeho hľadiska, a že v každom posúdení sa treba zdržať posudzovania na základe neskoršej situácie“⁽²⁾.
- (78) Aby bolo možné uplatňovať kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, Komisia musí posúdiť vtedajšiu situáciu, keď boli uzatvorené dohody medzi letiskom Aarhus a spoločnosťou Ryanair (2. novembra 1999). Komisia musí tiež pri svojom posúdení vychádzať z informácií a prognóz, ktoré malo letisko k dispozícii v čase, keď boli podpísané dohody z roku 1999 s platnosťou desať rokov.

Porovnanie s trhovou cenou: referenčné porovnávanie

- (79) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že na to, aby sa vylúčila hospodárska výhoda, ktorá by nebola získaná za bežných trhových podmienok, sa musia poplatky uvedené v dohodách z roku 1999 porovnať s letiskovými poplatkami, ktoré sa na nízkonákladových leteckých dopravcov uplatňujú na iných európskych letiskách.
- (80) Komisia konštatuje, že referenčné porovnávanie letiskových poplatkov by mohlo byť vhodným prístupom pri posudzovaní skutočností, či ide o štátnu pomoc pre leteckých dopravcov. Určenie referenčného kritéria si však vyžaduje najskôr možnosť výberu dostatočného počtu porovnateľných letísk poskytujúcich porovnateľné služby za bežných trhových podmienok.
- (81) Komisia v tomto ohľade poznamenáva, že v čase uzatvorenia dohôd z roku 1999 sa letiská v EÚ nepovažovali za podniky.
- (82) Komisia ďalej poznamenáva, že aj keď sú niektoré letiská v súkromnom vlastníctve alebo sa prevádzkujú bez sociálneho alebo regionálneho účelu, ceny účtované týmito letiskami môžu byť do značnej miery ovplyvnené cenami, ktoré účtuje väčšina prevádzkovateľov letísk prijímajúcich verejnú pomoc, keďže takéto ceny leteckí dopravcovia zohľadňujú pri rokovaníach s letiskami, ktoré vlastnia alebo spravujú súkromné podniky.
- (83) V tejto veci sú letiská, ktoré je možné použiť na referenčné porovnávanie, buď vo vlastníctve štátu, alebo získali v minulosti financovanie z verejných zdrojov. Okrem toho sa zdá, že rozsah služieb, ktorú poskytujú porovnávané letiská, je takisto rozdielny, napríklad parkovanie pre lietadlo so základňou na letisku, parkovanie vozidiel pre personál základne spoločnosti Ryanair, kancelárie, hangár, stravovacie zariadenia, školiaca miestnosť atď.; a okrem toho aj dohody majú rozdielny časový rámec.
- (84) Za týchto okolností (pozri odôvodnenia 79 až 83) sa Komisia domnieva, že v súčasnosti nemožno určiť vhodnú referenčnú hodnotu na stanovenie trhovej ceny za služby poskytované prevádzkovateľom letísk.

Analýza ziskovosti dohôd z roku 1999

- (85) Komisia sa vzhľadom na neexistenciu vhodnej trhovej referenčnej hodnoty domnieva, že najrelevantnejším kritériom na posúdenie dohôd, ktoré letisko uzatvorilo s jednotlivými leteckými dopravcami je *ex ante* analýza prírastkovej ziskovosti.
- (86) Komisia sa domnieva, že cenová diferenciácia je štandardným obchodným postupom. Napriek tomu by takéto politiky stanovovania rozdielných cien mali byť komerčne odôvodnené tak, aby spĺňali kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve⁽³⁾.

⁽¹⁾ Rozsudok zo 17. decembra 2008 vo veci T-196/04 Ryanair/Komisia, ECLI:EU:T:2008:585, bod 59 (ďalej len „rozsudok vo veci Charleroi“).

⁽²⁾ Rozsudok zo 16. mája 2002 vo veci C-482/99, Francúzsko/Komisia, ECLI:EU:C:2002:294, bod 71 (ďalej len „rozsudok vo veci Stardust Marine“).

⁽³⁾ Pozri rozhodnutie Komisie 2011/60/EÚ o štátnej pomoci C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Zmluva medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair (Ú. v. EÚ L 27, 1.2.2011, s. 24), a rozhodnutie Komisie vo veci C 25/2007 – Fínsko – letisko Tampere Pirkkala a spoločnosť Ryanair, zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku.

- (87) Dánsko tvrdí, že letisko Aarhus konalo rozumne a svoje tvrdenia opodstatňuje kópiou ex ante výpočtov letiska Aarhus.
- (88) Komisia v tomto ohľade konštatuje, že infraštruktúra letiska, ktorú používa spoločnosť Ryanair, je takisto otvorená pre všetkých ostatných leteckých dopravcov.
- (89) Komisia musí ďalej posúdiť, či možno dohody z roku 1999 považovať za dohody, ktoré sú v súlade s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.
- (90) V tejto súvislosti sa Komisia domnieva, že dohodu uzatvorenú medzi leteckým dopravcom a letiskom možno považovať za dohodu, ktorá je v súlade s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ak podľa posúdenia ex ante prispieva k postupnému zvýšeniu ziskovosti letiska. Letisko by pri zriaďovaní dojednania malo preukázať, že počas obdobia trvania dohody je schopné pokryť všetky náklady vyplývajúce z dohody s leteckým dopravcom primeraným ziskovým rozpätím ⁽¹⁾ na základe dobrých dlhodobých vyhládok ⁽²⁾.
- (91) Na posúdenie skutočnosti, či je dohoda, ktorú letisko uzatvorilo s leteckým dopravcom, v súlade s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, očakávané príjmy z neleteckej činnosti vyplývajúce z činnosti leteckého dopravcu by sa mali zohľadniť spoločne s letiskovými poplatkami po odpočítaní všetkých zliav, marketingovej podpory alebo stimulačných opatrení. Podobne by sa mali zohľadniť aj všetky očakávané prírastkové náklady, ktoré vznikajú letisku v súvislosti s činnosťou leteckého dopravcu na letisku. Takéto prírastkové náklady by mohli zahŕňať všetky kategórie výdavkov alebo investícií, ako sú prírastkové náklady na zamestnancov, vybavenie a investície, ktoré vznikajú na základe prítomnosti leteckého dopravcu na letisku. Na druhej strane náklady, ktoré by letisko muselo znášať bez ohľadu na dohodu uzatvorenú s leteckým dopravcom, by sa pri posudzovaní zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nemali zohľadňovať.
- (92) Pri výpočtoch ziskovosti, ktoré vykonalo vedenie letiska, sa zohľadnili záväzky spoločnosti Ryanair stanovené v dohodách a očakávaný nárast počtu cestujúcich. Spoločnosť Ryanair sa podľa dohôd z roku 1999 zaviazala začať prevádzku na letisku Aarhus minimálne s [...] dennou rotáciou. Spoločnosť Ryanair sa zároveň zaviazala, že na letisku Aarhus v roku 2001 vytvorí počet minimálne [...] cestujúcich ročne. Základná dohoda z roku 1999 obsahuje harmonogram poplatkov na rotáciu (pozri tabuľku 2). Letisko Aarhus očakávalo, že počas prvých rokov začatia činnosti spoločnosti Ryanair na letisku generuje počet približne 150 000 cestujúcich ročne s predpokladaným rovnomerným rozdelením na odlietajúcich a prilietajúcich cestujúcich a na základe [...] denných rotácií.
- (93) V pomere k nárastu cestujúcich letisko Aarhus očakávalo, že sa zvýšia aj príjmy z neleteckej činnosti, ktoré vyplývajú predovšetkým z parkoviska. Letisko okrem toho očakávalo, že v priebehu obdobia trvania dohody so spoločnosťou Ryanair sa takisto zvýšia príjmy z bežného predaja na letisku.
- (94) Pokiaľ ide o očakávané náklady, ktoré vznikli v dôsledku prítomnosti spoločnosti Ryanair na letisku, letisko Aarhus očakávalo, že na poskytovanie služieb spoločnosti Ryanair nebudú potrebné žiadne dodatočné investície. Ešte pred začatím činnosti spoločnosti Ryanair na letisku sa kapacita letiska Aarhus využívala len približne na 40 %. Letisko Aarhus preto predpokladalo, že nevzniknú žiadne dodatočné prevádzkové náklady súvisiace s odlietaním/pristávaním a pozemnou obsluhou.
- (95) Letisko Aarhus zohľadnilo vo svojom výpočte náklady na pozemnú obsluhu. Tieto náklady sa vypočítali na základe miezd pre troch pracovníkov na dvojhodinovú prácu v súvislosti s odbavením a nástupom do lietadla cestujúcich spoločnosti Ryanair, i keď bolo možné predpokladať, že na celé dve hodiny času na odbavenie nebude potrebné plné obsadenie pracovníkov. Spoločnosť Ryanair navyše prevádzkuje lety mimo rannej a večernej špičky. Preto majú pracovníci pozemnej obsluhy letiska Aarhus voľný čas na poskytovanie služieb pre spoločnosť Ryanair a nebolo potrebné vykonať nábor ďalších pracovníkov. Okrem má spoločnosť Ryanair len obmedzenú potrebu služieb. Letisko Aarhus neposkytuje žiadne služby údržby lietadiel, ani nečistí lietadlo spoločnosti Ryanair. Okrem toho sa nevyžaduje ani služba tlačenia lietadiel, ani preprava cestujúcich do prevádzkovej časti letiska. Cestujúci spoločnosti Ryanair idú od lietadla do terminálu pešo.

⁽¹⁾ Primerané ziskové rozpätie je „normálna“ miera návratnosti kapitálu, t. j. miera návratnosti, ktorú by typická spoločnosť vyžadovala v prípade investície s podobným rizikom.

⁽²⁾ To nevylučuje možnosť predpokladať, že počiatočné straty môže vyrovnať budúci zisk dosiahnutý počas obdobia trvania dohôd.

- (96) Letisko Aarhus okrem nákladov týkajúcich sa služieb pozemnej obsluhy zahrnuje do svojho výpočtu aj marketingové náklady, ktoré vznikli v dôsledku marketingovej dohody z roku 1999.
- (97) Tabuľka 4 obsahuje výpočty príjmov a nákladov v súvislosti s dohodami z roku 1999 a ich pozitívny prínos pre ziskovosť letiska Aarhus počas ich trvania. Tieto výpočty sa zakladajú na obchodnom pláne, ktorý poskytlo Dánsko, a na vyššie uvedených predpokladoch.

Tabuľka 4

Výpočet postupného rastu ziskovosti v súvislosti s dohodami so spoločnosťou Ryanair z roku 1999, v čistej súčasnej hodnote

V DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Príjmy v súvislosti											
s dohodami so spoločnosťou Ryanair z roku 1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Príjmy z leteckej činnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Príjmy z neleteckej činnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Náklady letiska Aarhus v súvislosti s dohodami so spoločnosťou Ryanair z roku 1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pozemná obsluha	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marketing	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Výsledky letiska Aarhus v súvislosti s dohodami so spoločnosťou Ryanair z roku 1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ČSH čistých príjmov v súvislosti											
s dohodami so spoločnosťou Ryanair											
— Diskontná sadzba = 8,5 %		[...]									
— Diskontná sadzba = 15 %		[...]									

- (98) Komisia poznamenáva, že pri výpočte ziskovosti, ktorý vykonalo vedenie letiska Aarhus, sa zohľadnili všetky náklady, ktoré vznikli v dôsledku prítomnosti spoločnosti Ryanair na letisku (čiže všetky prírastkové náklady). V dôsledku prítomnosti spoločnosti Ryanair vznikli náklady vo forme marketingovej podpory a nákladov na služby pozemnej obsluhy. Komisia ďalej konštatuje, že v súvislosti s prevádzkou letov spoločnosti Ryanair nebolo potrebné prijať žiadnych ďalších pracovníkov pozemnej obsluhy. Komisia konštatuje, že prevádzka letov spoločnosti Ryanair v čase mimo špičky umožňuje letisku lepšie využívať svoju nevyužitú kapacitu a stať sa efektívnejším. Z toho vyplýva, že v prípade nákladov na služby pozemnej obsluhy nejde o prírastkové náklady.

[illegible]

V DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ČSH čistých príjmov v súvislosti											
s dohodami so spoločnosťou Ryanair											
— Diskontná sadzba = 8,5 %		[...]									
— Diskontná sadzba = 15 %		[...]									

- (104) Komisia konštatuje, že aj po zohľadnení dodatočných nákladov (takisto vrátane pevných nákladov), ako je napríklad podiel na nákladoch za vodu, elektrickú energiu, bezpečnosť a odpisovanie úmerne k prepraveným cestujúcim ⁽¹⁾, sa dohodami z roku 1999 naďalej zabezpečuje pozitívny prínos pre ziskovosť prevádzkovateľa letiska. Navyše, podľa posúdenia vykonaného odborníkom Komisie by letisku kvôli vysokému percentuálnemu podielu neprírastkových nákladov a voľnej kapacity vznikli prevádzkové straty, ak by neuzatvorilo dohodu so spoločnosťou Ryanair.
- (105) Komisia ďalej konštatuje, že pri posudzovaní dohôd medzi letiskami a leteckými dopravcami musí zohľadniť aj mieru, do akej možno dohody v rámci posudzovania považovať za súčasť realizácie celkovej stratégie letiska na dosiahnutie ziskovosti aspoň v dlhodobom horizonte. Komisia v tejto súvislosti musí prihliadnuť na skutočné okolnosti, a na vývoj, ktorý bolo možné očakávať v čase uzatvorenia dohôd, predovšetkým prevládajúce trhové podmienky (t. j. trhové zmeny spôsobené liberalizáciou trhu leteckej dopravy, vstup na trh a vývoj nízkonákladových dopravcov a ďalších dopravcov medzi dvoma miestami, zmeny v organizačnej a hospodárskej štruktúre leteckého priemyslu), stupeň diverzifikácie a komplexnosti operácií, ktoré vykonávajú letiská, posilnenie hospodárskej súťaže medzi leteckými dopravcami a letiskami, neisté ekonomické vyhliadky v dôsledku zmien v trhových podmienkach alebo vo faktoroch.
- (106) Ako je uvedené v odôvodnení 74, dohody z roku 1999 boli uzatvorené v čase, keď financovanie letísk a infraštruktúry letísk zo strany štátu považovala samotná Komisia za všeobecné opatrenie hospodárskej politiky, ktoré nebolo možné kontrolovať v zmysle pravidiel zmluvy o štátnej pomoci. Orgány verejnej moci sa preto mohli až do rozsudku vo veci „Aéroports de Paris“ oprávnené domnievať, že verejné financovanie letísk nepredstavuje štátnu pomoc.
- (107) Komisia ďalej konštatuje, že výsledkom liberalizácie leteckej dopravy v roku 1997 ⁽²⁾ bol vznik nízkonákladových dopravcov uplatňujúcich nový obchodný model. Podiel nízkonákladových dopravcov na trhu EÚ predstavoval v čase uzatvorenia dohôd z roku 1999 približne 5 % a očakával sa potenciál rastu.
- (108) V aktuálnom prípade Komisia ďalej konštatuje, že letisko Aarhus sa v dôsledku otvorenia mosta cez Veľký Belt rozhodlo zmeniť svoj obchodný model a prejsť z vnútroštátnych na medzinárodné lety.
- (109) Okrem toho, ako bolo uvedené v odôvodnení 102, dohody z roku 1999 prispeli k ziskovosti letiska. Komisia takisto poznamenáva, že podľa Dánska dosiahlo letisko Aarhus v dôsledku postupného nárastu počtu cestujúcich a dlhodobého prechodu z vnútroštátnych na medzinárodné lety po otvorení mostu cez Veľký Belt čistý zisk vo výške približne 2 milióny DKK v roku 2010 a na nasledujúce roky takisto očakáva kladné výsledky.
- (110) Dohody z roku 1999 teda možno považovať za časť celkovej stratégie letiska dostať sa do ziskovosti aspoň v dlhodobom horizonte.
- (111) Nakoniec Komisia poznamenáva, že infraštruktúra letiska, ktorú používa spoločnosť Ryanair, je takisto otvorená pre všetkých ostatných leteckých dopravcov.

⁽¹⁾ Podiel cestujúcich spoločnosti Ryanair na letisku Aarhus predstavuje približne 30 %.

⁽²⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1), nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8), a nariadenie Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 15).

Záver

- (112) Komisia vzhľadom na vykonanú analýzu postupného rastu ziskovosti (pozri odôvodnenia 82 až 103) dospela k záveru, že dohody medzi letiskom Aarhus a spoločnosťou Ryanair z roku 1999 ⁽¹⁾ sú v súlade so zásadou subjektu v trhovom hospodárstve, keďže podľa posúdenia ex ante postupne prispievajú k ziskovosti letiska. Inými slovami, všetky náklady letiska vyplývajúce z dohody so spoločnosťou Ryanair pokrývajú zvyšujúce sa príjmy (z leteckých a neleteckých činností) s primeraným ziskovým rozpätím. Dohody z roku 1999 navyše možno považovať za súčasť celkovej stratégie letiska dospieť k ziskovosti aspoň v dlhodobom horizonte a infraštruktúra, ktorú používa spoločnosť Ryanair, je takisto otvorená pre všetkých ostatných leteckých dopravcov.
- (113) Komisia preto dospela k záveru, že rozhodnutím letiska Aarhus o uzatvorení dohôd so spoločnosťou Ryanair z roku 1999 sa leteckému dopravcovi neposkytuje nijaká hospodárska výhoda, ktorú by spoločnosť nemohla získať v bežných trhových podmienkach.

7. ZÁVER

- (114) Keďže jedno z kumulatívnych kritérií podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ nie je splnené, Komisia sa domnieva, že dohody z roku 1999 uzatvorené 2. novembra 1999 medzi letiskom Aarhus a spoločnosťou Ryanair nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Základná dohoda a marketingová dohoda uzatvorené 2. novembra 1999 medzi spoločnosťou Aarhus Lufthavn A/S a spoločnosťou Ryanair Ltd. nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Dánskemu kráľovstvu.

V Bruseli 20. februára 2014

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda

⁽¹⁾ Týmto nie je dotknutá žiadna zmena alebo náhrada dohôd z roku 1999 alebo žiadna iná dodatková dohoda uzatvorená medzi spoločnosťou Ryanair priamo alebo akýmkoľvek iným subjektom, ktorý kontroluje spoločnosť Ryanair, a prevádzkovateľom letiska Aarhus.

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2018/11**z 5. januára 2018****o určitých dočasných ochranných opatreniach v súvislosti s africkým morom ošipaných v Poľsku***[oznámené pod číslom C(2018) 59]***(Iba poľské znenie je autentické)****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Rady 89/662/EHS z 11. decembra 1989 o veterinárnych kontrolách v obchode vnútri Spoločenstva s cieľom dobudovania vnútorného trhu ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 9 ods. 3,so zreteľom na smernicu Rady 90/425/EHS z 26. júna 1990 týkajúcu sa veterinárnych a zootechnických kontrol uplatňovaných v obchode vnútri Spoločenstva s určitými živými zvieratami a výrobkami s ohľadom na vytvorenie vnútorného trhu ⁽²⁾, a najmä na jej článok 10 ods. 3,

keďže:

- (1) Africký mor ošipaných je infekčná vírusová choroba, ktorá postihuje populácie domácich a divo žijúcich ošipaných a môže mať závažný vplyv na ziskovosť chovu ošipaných, keďže môže narušiť obchod v rámci Únie a vývoz do tretích krajín.
- (2) V prípade výskytu ohniska afrického moru ošipaných existuje riziko rozšírenia pôvodcu choroby do iných chovov ošipaných a medzi divo žijúce ošipané. Môže sa teda rozšíriť z jedného členského štátu do druhého členského štátu a do tretích krajín obchodovaním so živými ošipánymi alebo produktmi z nich.
- (3) V smernici Rady 2002/60/ES ⁽³⁾ sa stanovujú minimálne opatrenia, ktoré sa majú uplatňovať v rámci Únie na kontrolu afrického moru ošipaných. Podľa článku 15 smernice 2002/60/ES sa má po potvrdení jedného alebo viacerých prípadov afrického moru ošipaných v populácii divo žijúcich ošipaných vymedziť nakazená oblasť.
- (4) Poľsko informovalo Komisiu o aktuálnej situácii na svojom území, pokiaľ ide o africký mor ošipaných, a v súlade s článkom 15 smernice 2002/60/ES vymedzilo nakazenú oblasť, v ktorej sa uplatňujú opatrenia podľa článku 15 uvedenej smernice.
- (5) S cieľom predísť zbytočnému narušeniu obchodu v rámci Únie a vytváraniu neodôvodnených prekážok obchodu tretími krajinami je nevyhnutné v spolupráci s Poľskom vymedziť na úrovni Únie nakazenú oblasť v súvislosti s africkým morom ošipaných v tomto členskom štáte.
- (6) Preto by nakazená oblasť v Poľsku mala byť až do stretnutia Stáleho výboru pre rastliny, zvieratá, potraviny a krmivá uvedená v prílohe k tomuto rozhodnutiu a malo by sa stanoviť trvanie danej regionalizácie.
- (7) Toto rozhodnutie sa má prehodnotiť na ďalšom zasadnutí Stáleho výboru pre rastliny, zvieratá, potraviny a krmivá,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Poľsko zabezpečí, aby nakazená oblasť vymedzená v súlade s článkom 15 smernice 2002/60/ES zahŕňala aspoň oblasti uvedené ako nakazená oblasť v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 395, 30.12.1989, s. 13.⁽²⁾ Ú. v. ES L 224, 18.8.1990, s. 29.⁽³⁾ Smernica Rady 2002/60/ES z 27. júna 2002, ktorou sa ustanovujú osobitné opatrenia na kontrolu afrického moru ošipaných, a ktorá mení a dopĺňa smernicu 92/119/EHS, pokiaľ ide o Teschenovu chorobu a africký mor ošipaných (Ú. v. ES L 192, 20.7.2002, s. 27).

Článok 2

Toto rozhodnutie sa uplatňuje do 12. februára 2018.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Poľskej republike.

V Bruseli 5. januára 2018

Za Komisiu
Vytenis ANDRIUKAITIS
člen Komisie

PRÍLOHA

Oblasti vymedzené ako nakazená oblasť v Poľsku, ako sa uvádza v článku 1	Dátum skončenia uplatňovania
W województwie mazowieckim: — w powiecie piaseczyńskim: gmina Góra Kalwaria, — w powiecie otwockim: gminy: Celestynów, Józefów, Karczew, Otwock.	12. februára 2018

ISSN 1977-0790 (elektronické vydanie)
ISSN 1725-5147 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK