

Официален вестник

C 173

на Европейския съюз

Година 51

Издание на български език

Информация и известия

8 юли 2008 г.

Известие №	Съдържание	Страница
	II <i>Известия</i>	
	ИЗВЕСТИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ И ОРГАНИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	
	Комисия	
2008/C 173/01	Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление (Дело COMP/M.5091 — Tech Data/Scribona) ⁽¹⁾	1
	IV <i>Информация</i>	
	ИНФОРМАЦИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ И ОРГАНИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	
	Комисия	
2008/C 173/02	Обменен курс на еврото	2
2008/C 173/03	Съобщение на Комисията удължаването на рамката за държавни помощи за корабостроене ⁽¹⁾	3
	ИНФОРМАЦИЯ ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ	
2008/C 173/04	Информация, която държавите-членки съобщават относно държавна помощ, предоставена в съответствие с Регламент (ЕО) № 1857/2006 на Комисията за приложението на членове 87 и 88 от Договора към държавните помощи за малки и средни предприятия, които произвеждат селскостопански продукти и с изменения Регламент (ЕО) № 70/2001	4

<u>Известие №</u>	Съдържание (<i>продължение</i>)	Страница
2008/С 173/05	Сведения, предоставени от държавите-членки, относно държавни помощи, отпуснати съгласно Регламент (ЕО) № 68/2001 на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на помощта за обучение ⁽¹⁾	6
2008/С 173/06	Съобщение на Комисията във връзка с прилагането на Директива 87/404/ЕИО на Съвета за хармонизиране на законодателствата на държавите членки относно обикновени съдове под налягане ⁽¹⁾	7

V **Обявления**

ПРОЦЕДУРИ ОТНОСНО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОЛИТИКАТА НА КОНКУРЕНЦИЯ

Комисия

2008/С 173/07	Държавна помощ — Словашка република — Държавна помощ С 12/08 (ex NN 74/07) — Предполагаема незаконосъобразно предоставена държавна помощ: споразумение между летище Братислава и Ryanair — Покана за представяне на мнения съгласно член 88, параграф 2 от Договора за ЕО ⁽¹⁾	9
2008/С 173/08	Предварително уведомление за концентрация (Дело COMP/M.5246 — Goldman Sachs/Leg и Westphalian Companies) — Дело кандидат за опростена процедура ⁽¹⁾	20



⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

II

(Известия)

ИЗВЕСТИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ И ОРГАНИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

КОМИСИЯ

Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление**(Дело COMP/M.5091 — Tech Data/Scribona)****(текст от значение за ЕИП)**

(2008/С 173/01)

На 28 април 2008 г. Комисията реши да не се противопоставя на горепосочената концентрация, за която е постъпило уведомление, и да я обяви за съвместима с общия пазар. Решението се основава на член 6, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета. Пълният текст на решението е достъпен само на Английски език и ще се публикува, след като бъдат премахнати всички търговски тайни, които могат да се съдържат в него. Той ще бъде достъпен:

- на страницата, посветена на конкуренцията, на уебсайта Europa (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Този сайт предоставя различни средства за подпомагане на достъпа до решения за отделни сливания, включително индекси за търсене по предприятие, по номер на делото, по дата и по отрасъл,
 - в електронен формат на уебсайта EUR-Lex под номер 32008M5091. EUR-Lex предоставя онлайн достъп до европейското право (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Информация)

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ И ОРГАНИТЕ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

КОМИСИЯ

Обменен курс на еврото ⁽¹⁾

7 юли 2008 г.

(2008/C 173/02)

1 евро =

Валута	Обменен курс	Валута	Обменен курс		
USD	щатски долар	1,5651	TRY	турска лира	1,9224
JPY	японска йена	168,47	AUD	австралийски долар	1,6363
DKK	датска крона	7,4572	CAD	канадски долар	1,5988
GBP	лира стерлинг	0,79630	HKD	хонконгски долар	12,2087
SEK	шведска крона	9,4065	NZD	новозеландски долар	2,0781
CHF	швейцарски франк	1,6149	SGD	сингапурски долар	2,1351
ISK	исландска крона	120,46	KRW	южнокорейски вон	1 629,66
NOK	норвежка крона	7,9855	ZAR	южноафрикански ранд	12,1202
BGN	български лев	1,9558	CNY	китайски юан рен-мин-би	10,7507
CZK	чешка крона	23,550	HRK	хърватска куна	7,2420
EEK	естонска крона	15,6466	IDR	индонезийска рупия	14 415,35
HUF	унгарски форинт	232,92	MYR	малайзийски рингит	5,1108
LTL	литовски лит	3,4528	PHP	филипинско песо	71,369
LVL	латвийски лат	0,7039	RUB	руска рубла	36,8463
PLN	полска злота	3,3110	THB	тайландски бат	52,658
RON	румънска лея	3,6026	BRL	бразилски реал	2,5168
SKK	словашка крона	30,245	MXN	мексиканско песо	16,1565

⁽¹⁾ Източник: референтен обменен курс, публикуван от Европейската централна банка.

Съобщение на Комисията удължаването на рамката за държавни помощи за корабостроене

(текст от значение за ЕИП)

(2008/С 173/03)

Рамката за държавни помощи за корабостроене ⁽¹⁾ („Рамката“) се прилага до 31 декември 2008 г.

Комисията направи оценка на резултатите от прилагането на Рамката. Натрупаният досега опит показва, че не е имало много случаи на прилагане на Рамката. Две от нейните разпоредби, а именно помощи за закриване и помощи за заетост, не са били прилагани. Прилагането на други разпоредби, като тези за експортните кредити, помощите за развитие и регионалните помощи не създава особени проблеми. Също така по отношение на регионалните помощи няколко решения, приети наскоро от Комисията, изясниха как Комисията тълкува съответните разпоредби ⁽²⁾. Рамката съдържа разпоредба относно помощите за иновации за индустрията на корабостроенето, която е единствена по рода си.

Комисията счита за уместно да продължи прилагането на тези свързани със специфичния сектор правила за държавните помощи, за да се натрупа повече опит относно тяхното прилагане.

Комисията проведе обществено допитване относно предложението за удължаване на срока на прилагане на Рамката с три години, до 31 декември 2011 г. Предложението получи широка подкрепа.

Следователно Комисията реши да продължи да прилага Рамката до 31 декември 2011 г.

⁽¹⁾ ОВ С 317, 30.12.2003 г., стр. 11. Съобщение, изменено със Съобщение 2006/С 260/03 (ОВ С 260, 28.10.2006 г., стр. 7).

⁽²⁾ Вж. Решение 2007/402/ЕО на Комисията (ОВ L 151, 13.6.2007 г., стр. 33); Решение 2007/255/ЕО на Комисията (ОВ L 112, 30.4.2007 г., стр. 32); Решение 2007/529/ЕО на Комисията (ОВ L 195, 27.7.2007 г., стр. 36); Решение 2007/С 188/01 на Комисията (ОВ С 188, 11.8.2007 г., стр. 1).

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Информация, която държавите-членки съобщават относно държавна помощ, предоставена в съответствие с Регламент (ЕО) № 1857/2006 на Комисията за приложението на членове 87 и 88 от Договора към държавните помощи за малки и средни предприятия, които произвеждат селскостопански продукти и с изменения Регламент (ЕО) № 70/2001

(2008/C 173/04)

Помощ №: ХА 102/07

Държава-членка: Испания

Регион: Navarra

Наименование на схемата за помощ или име на дружеството, което получава индивидуална помощ:

Ayudas a las asociaciones de criadores de ganado de Navarra durante el año 2007

Правно основание:

Orden Foral del Consejero de Agricultura, Ganadería y Alimentación por la que se aprueban las ayudas a las asociaciones de criadores de ganado de Navarra para el año 2007

Планирани годишни разходи за схемата или общ размер на индивидуалната помощ, предоставена на дружеството: 600 000 EUR за финансовата 2007 г.

Максимален интензитет на помощта: 100 % от административните разходи за създаване и поддръжка на регистри на стадата.

70 % от разходите по изследвания, извършвани от трети лица, или от името на трети лица, за определяне генетичното качество или продуктивността на животните

Дата на привеждане в действие: 1.6.2007 г.

Продължителност на схемата или индивидуалната помощ: От 1.6.2007 г. до 31.12.2013 г.

Цел на помощта: Да се компенсират оперативните разходи на асоциациите на животновъдите в Navarre. Член 16 от Регламент (ЕО) № 1857/2006: Помощ за сектор животновъдство: Допустими разходи: административни и технически разходи, свързани с функционирането на асоциацията с цел да се подобри техническото и икономическо представяне на членовете ѝ

Засегнат(и) сектор(и): Секторът „Животновъдство“ и най-вече, подобряване на производството на избрани животни в Navarre

Наименование и адрес на органа, предоставящ помощта:

Gobierno de Navarra. Departamento de Agricultura, Ganadería y Alimentación
C/Tudela, 20
E-21003 Pamplona

Интернет адрес:

www.navarra.es

Други данни: —

Pamplona, 24 април 2007 г.

Помощ №: ХА 149/07

Държава-членка: Испания

Регион: Navarra

Наименование на схемата за помощ или име на дружеството получател на индивидуалната помощ:

Ayudas a las inversiones en explotaciones agrarias para la compra de maquinaria realizada por entidades en régimen asociativo durante el periodo 2007-2010

Правно основание:

Orden Foral del Consejero de Agricultura, Ganadería y Alimentación por la que se aprueban las normas que regulan la concesión de ayudas a las inversiones en explotaciones agrarias para la compra de maquinaria realizada por entidades en régimen asociativo durante el periodo 2007-2010 y se aprueba la convocatoria de ayudas para el año 2007

Планирани годишни разходи за схемата или общ размер на индивидуалната помощ, предоставена на дружеството: 350 000 EUR

Максимален интензитет на помощта: 35 % от стойността на инвестициите за закупуване на ново оборудване.

30 % от стойността на инвестициите за закупуване на употребявано оборудване

Дата на въвеждане: 1.8.2007 г.

Срок на схемата или на предоставената индивидуална помощ: От 1.8.2007 г. до 31.12.2010 г.

Цел на помощта:

1. Да се увеличи ефикасността на селскостопанските дейности чрез насърчаване на съвместното използване на селскостопанско оборудване.

2. Да се стимулира използването на машинно оборудване с двигатели с нов дизайн и по-голяма енергийна ефективност.
3. Да гарантира въвеждането в селското стопанско на надеждно и високотехнологично оборудване, което да отговаря на изискванията на модерното селско стопанство.
4. Да подкрепи кооперативните сдружения в хранително-вкусовата промишленост. Член 4 от Регламент (ЕО) № 1857/2006: инвестиции в земеделски сдружения. Приемливи разходи: свързани със закупуването на селскостопанско оборудване

Обхванат сектор (обхванати сектори): Растениевъдство

Име и адрес на органа, предоставящ помощта:

Gobierno de Navarra. Departamento de Agricultura, Ganadería y Alimentación.
C/Tudela, 20
E-21003 Pamplona (Navarra)

Интернет адрес:

<http://www.cfnavarra.es/agricultura/COYUNTURA/AyudasEstado/pdfs/STNO07041 OF.pdf>

Друга информация: —

Сведения, предоставени от държавите-членки, относно държавни помощи, отпуснати съгласно Регламент (ЕО) № 68/2001 на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на помощта за обучение

(текст от значение за ЕИП)

(2008/C 173/05)

Помощ №	ХТ 44/08
Държава-членка	Германия
Регион	—
Наименование на схемата за подпомагане или име на фирмата, която получава индивидуална помощ	Schulungsprogramm des Deutschen Weinfonds/Deutschen Weininstituts
Правно основание	Schulungsprogramm des Deutschen Weinfonds/Deutschen Weininstituts auf Grundlage des § 37 Abs. 1 Weingesetz
Вид мерки	Схема за предоставяне на помощ
Бюджет	Годишен бюджет: 0,5 милиона EUR
Максимален интензитет на помощта	В съответствие с член 4, параграфи 2-7 от регламента
Дата на изпълнение	1.4.2008 г.
Времетраене	31.12.2013 г.
Цел	Общо обучение Специфично обучение
Икономически отрасли	Селско стопанство, други услуги
Название и адрес на предоставящия орган	Deutscher Weinfonds — Anstalt des öffentlichen Rechts/Deutsches Weininstitut GmbH Gutenbergplatz 3-5 D-55116 Mainz

Съобщение на Комисията във връзка с прилагането на Директива 87/404/ЕИО на Съвета за хармонизиране на законодателствата на държавите членки относно обикновени съдове под налягане

(текст от значение за ЕИП)

(Публикуване заглавията и номерата на хармонизираните стандарти, попадащи в обсега на директивата)

(2008/C 173/06)

ЕОС (*)	Заглавие и номер на хармонизирания стандарт (и референтен документ)	Номер на заменен стандарт	Дата на прекратяване на презумпцията за съответствие на заменения стандарт (Забележка 1)
CEN	EN 286-1:1998 Обикновени съдове, работещи под налягане, без нагряване с пламък, за въздух или азот — Част 1: Съдове, работещи под налягане, с общо предназначение	EN 286-1:1991	Просрочена дата (31.8.1998 г.)
	EN 286-1:1998/A1:2002	Забележка 3	Просрочена дата (31.1.2003 г.)
	EN 286-1:1998/A2:2005	Забележка 3	Просрочена дата (30.4.2006 г.)
	EN 286-1:1998/AC:2002		
CEN	EN 286-2:1992 Обикновени съдове, работещи под налягане, без нагряване с пламък, за въздух или азот — Част 2: Съдове, работещи под налягане, за пневматичните спирачни и спомагателни уредби на пътните превозни средства и техните ремаркета	—	
	EN 286-2:1992/AC:1992		
CEN	EN 286-3:1994 Обикновени съдове, работещи под налягане, без нагряване с пламък, за въздух или азот — Част 3: Стоманени съдове, работещи под налягане предназначени за въздушно спирачно обзавеждане и спомагателно пневматично обзавеждане на железопътен подвижен състав	—	
CEN	EN 286-4:1994 Обикновени съдове, работещи под налягане, без нагряване с пламък за въздух или азот — Част 4: Съдове работещи под налягане от алуминиева сплав предназначени за въздушно спирачно и спомагателно пневматично обзавеждане на железопътен подвижен състав	—	
CEN	EN 287-1:2004 Изпит за квалификация на заварчици — Заваряване чрез стопяване — Част 1: Стомани	—	
	EN 287-1:2004/A2:2006	Забележка 3	Просрочена дата (30.9.2006 г.)
	EN 287-1:2004/AC:2004		
CEN	EN 571-1:1997 Изпитване (контрол) без разрушаване — Изпитване с проникващи течности — Част 1: Общи изисквания	—	
CEN	EN 583-1:1998 Изпитване (контрол) без разрушаване — Ултразвуково изпитване — Част 1: Общи принципи	—	
CEN	EN 970:1997 Изпитване без разрушаване на заварени чрез стопяване съединения — Визуален контрол	—	
CEN	EN 1011-1:1998 Заваряване — Препоръки за заваряване на метални материали — Част 1: Общо ръководство за електродъгово заваряване	—	

ЕОС ⁽¹⁾	Заглавие и номер на хармонизирания стандарт (и референтен документ)	Номер на заменен стандарт	Дата на прекратяване на презумпцията за съответствие на заменения стандарт (Забележка 1)
CEN	EN 1290:1998 Изпитване без разрушаване на заварени съединения — Магнитно-прахово изпитване на заварени съединения	—	
CEN	EN 1330-3:1997 Изпитване (контрол) без разрушаване — Терминология — Част 3: Термини използвани в промишлената радиография	—	
CEN	EN 1714:1997 Изпитване без разрушаване на заварени съединения — Ултразвуково изпитване на заварени съединения	—	
CEN	EN 10207:2005 Стомани за обикновени съдове под налягане — Технически изисквания на доставка за листове, ленти и пръти	—	
CEN	EN 12062:1997 Изпитване без разрушаване на заварени съединения — Общи правила за метални материали	—	
CEN	EN ISO 15614-1:2004 Спецификация и квалификация на заваръчни процедури за метални материали — Изпитване на заваръчна процедура — Част 1: Електродегово и газово заваряване на стомани и електродегово заваряване на никел и никелови сплави (ISO 15614-1:2004)	—	
	EN ISO 15614-1:2004/A1:2008	Забележка 3	31.8.2008 г.
CEN	EN ISO 15614-2:2005 Спецификация и квалификация на заваръчните процедури за метални материали — Изпитване на заваръчни процедури — Част 2: Електродегово заваряване на алуминий и неговите сплави (ISO 15614-2:2005)	—	

⁽¹⁾ ЕОС: Европейска организация по стандартизация:

— CEN: rue de Stassart 36, B-1050, Brussels, тел. (32-2) 550 08 11; факс (32-2) 550 08 19 (<http://www.cen.eu>)

— CENELEC: rue de Stassart 35, B-1050 Brussels, тел. (32-2) 519 68 71; факс (32-2) 519 69 19 (<http://www.cenelec.eu>)

— ETSI: 650, route des Lucioles, F-06921 Sophia Antipolis, тел. (33) 492 94 42 00; факс (33) 493 65 47 16 (<http://www.etsi.eu>).

Забележка 1 По принцип датата на прекратяване на презумпцията за съответствие съвпада с датата на отменяне („dow“), определена от Европейската организация по стандартизация; Обръща се внимание на потребителите на тези стандарти, че в някои изключителни случаи тези дати не съвпадат.

Забележка 3 В случай на изменения, съответният стандарт се състои от EN CCCC:YYYY, неговите предходни изменения, ако има такива, и въпросното ново изменение. Замененият стандарт (колона 3) се състои от EN CCCC:YYYY и неговите предходни изменения, ако има такива, но без въпросното ново изменение. На посочената дата спира действието на презумпцията за съответствие на заменения стандарт с основните изисквания на директивата.

БЕЛЕЖКА:

— Информация относно наличието на стандартите може да се получи или от европейските организации по стандартизация, или от националните органи по стандартизация, списъкът на които е приложен към Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾, изменена с Директива 98/48/ЕО ⁽²⁾.

— Публикуването на номерата в *Официален вестник на Европейския съюз* не означава, че стандартите са достъпни на всички езици на Общността.

— Този списък замества всички предходни списъци, публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз*. Комисията гарантира актуализирането на този списък. (тази бележка да бъде включена само в случай на консолидиран списък)

Повече информация относно хармонизирани стандарти може да се намери в Интернет на адрес:

<http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/>

⁽¹⁾ ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр. 37.

⁽²⁾ ОВ L 217, 5.8.1998 г., стр. 18.

V

(Обявления)

ПРОЦЕДУРИ ОТНОСНО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОЛИТИКАТА НА
КОНКУРЕНЦИЯ

КОМИСИЯ

ДЪРЖАВНА ПОМОЩ — СЛОВАШКА РЕПУБЛИКА

Държавна помощ С 12/08 (ex NN 74/07) — Предполагаема незаконосъобразно предоставена държавна помощ: споразумение между летище Братислава и Ryanair

Покана за представяне на мнения съгласно член 88, параграф 2 от Договора за ЕО

(текст от значение за ЕИП)

(2008/C 173/07)

С писмо от дата 11 март 2008 г., възпроизведено на езика, чийто текст е автентичен, на страниците след това резюме, Комисията уведоми Словашката република за решението си да открие процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО, относно посочената по-горе държавна помощ/мерки.

Заинтересованите страни могат да представят мненията си относно държавната помощ, по отношение на която Комисията открива процедурата, в срок от един месец от датата на публикуване на настоящото резюме и на писмото, което следва, на следния адрес:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A — General Affairs and Resources
Unit A2: Internal Market and Competition
Rue De Mot 28
B-1040 Brussels
Факс (32-2) 296 41 04

Мненията ще бъдат предадени на Словашката република. Запазването в тайна на самоличността на заинтересованата страна, която представя мнението, може да бъде поискано писмено, като се посочат причините за искането.

РЕЗЮМЕ

ПРОЦЕДУРИ

През месец декември 2006 г. Комисията получи жалба относно предполагаема незаконосъобразна държавна помощ, предоставена от Словашката република на ирландската авиокомпания Ryanair.

ОПИСАНИЕ НА ПОМОЩТА

Предмет на жалбата

Според информацията, предоставена от жалбоподателя и представена от медиите ⁽¹⁾, летище Братислава е предоставило на

Ryanair намаление на летищните такси за новооткрити редовни дестинации, както и за съществуващи такива, на базата на горепосоченото споразумение. Това споразумение е сключено през месец декември 2005 г. и е валидно до 2016 г.

Летище Братислава е основното международно летище на Словашката република. Летището е обработило 1 937 642 пътника през 2006 г. То се експлоатира от акционерно дружество Letisko M. R. Štefánika — Летище Братислава, a.s. (наричано по-долу за краткост „BTS“ или „летището“). Акционери в BTS са Министерството на транспорта, пощите и телекомуникациите на Словашката република (34 %) и Фондът за национална собственост на Словашката република (наричан по-долу за краткост „Фондът“) (66 %).

⁽¹⁾ ETREND, 31.3.2006 г.,
<http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu; Pravda.sk>.

Предполагам намаляния на летищните такси

Според информацията, предоставена от жалбоподателя и публикувана от медиите ⁽²⁾, летището предоставя на Ryanair всички летищни услуги в една „пакетна“ цена. За въпросната цена се твърди, че включва наземното обслужване на въздухоплавателните средства и свързаните с това услуги, услугите, свързани с обработката на пътниците, наземното обслужване, контролът на натоварването, комуникациите и полетните операции, спомагателните услуги и услугите, свързани с използване на терминала и инфраструктурата, за които Ryanair заплаща такса „Обслужване“.

Предполага се, че стойността на такса „Обслужване“ варира в зависимост от това дали авиокомпанията обслужва новооткрита редовна дестинация или съществуваща такава. Според информацията, с която разполага Комисията, при определянето на новооткрита редовна дестинация споразумението се отнася по-скоро до летището, отколкото до града. Общата сума на предполагаемите намаляния, предоставени на Ryanair, сравнени с таксите по АИП (аеронавигационна информация и публикация) през първата година от действието на споразумението, възлиза на:

- [...] EUR на полет (т.е. намаление от 48 %) за новооткритите редовни дестинации, и
- [...] EUR на полет (т.е. намаление от 31 %) за съществуващите дестинации.

Посоченото намаляние не обхваща ползите от включването на таксата за паркиране в договорената такса „Обслужване“. Възможното въвеждане на нови такси в бъдеще, които Ryanair няма да бъде длъжна да плаща, би увеличило допълнително разликата между намалената тарифа и тарифата по АИП. Посоченото намаляние не обхваща ползите от включването на таксата за паркиране в договорената такса „Обслужване“. Възможното въвеждане на нови такси в бъдеще, които Ryanair няма да бъде длъжна да плаща, би увеличило допълнително разликата между намалената тарифа и тарифата по АИП.

Наблюдения на словашките власти

Словашките власти признават съществуването на споразумението между летището и Ryanair. Те обаче отказват да предоставят на Комисията условията на споразумението. Словашките власти изтъкват аргумента, че BTS, в качеството си на летищен оператор, действа подобно на всяко друго дружество на пазара, т.е. определя индивидуално таксите за предоставените услуги на въздушните превозвачи на летището на базата на преговори, т.е. посредством споразумение между страните и в съответствие със своята търговска политика. Министерството не очаква споразумението да има някакво въздействие върху дейността на други превозвачи на летището.

Според словашките власти, публикуваната АИП от службите за обслужване на въздушното движение на Словашката република в настоящия контекст не представлява общозадължителен нормативен акт и по тази причина не обвързва BTS, а може да предоставя само препоръки.

ОЦЕНКА НА МЯРКАТА

Държавни ресурси

Комисията отбелязва, че:

- Фондът, като мажоритарен акционер на BTS, е учреден по силата на постановление на Националния съвет на Словашката република. Националният съвет на Словашката република одобрява бюджета на Фонда. Президентът,

вицепрезидентът и още седем членове на Президиума (основният орган на Фонда) се номинират от Националния съвет на Словашката република по предложение на правителството на Словашката република или на комитета на Националния съвет на Словашката република. Националният съвет на Словашката република номинира и членовете на Надзорния съвет на Фонда ⁽³⁾.

- Както е посочено в устава, съществува „взаимно сътрудничество между Фонда, Министерството, учредителите и Правителството по отношение на дейността на Фонда във връзка с учредяването на дружества по силата на приватизационната ѝ процедура, както и при други дейности“ ⁽⁴⁾.
- На 22 октомври 2007 г. акционерите на BTS, по предложение на Министерството на транспорта, пощите и телекомуникациите на Словашката република, номинираха нов президент на Управителния съвет на BTS. В публикуваното на страницата на летището в Интернет съобщение до медиите се казваше, че ⁽⁵⁾: „Целта на подобни промени основно е да бъде увеличен потенциалът за вземане на решения на основните акционери — Министерството на транспорта, пощите и телекомуникациите на Словашката република и Фондът за националната собственост на Словашката република, както и да бъдат разделени дейностите, свързани с нормалното функциониране на летището и управлението на процесите на развитие“.
- По отношение на функционирането на летището, става дума за дейности, които играят основна роля в няколко политики: транспортната политика, политиката за икономическо развитие на регионално или национално равнище или политиката за градоустройствено и териториално планиране. В общия случай, държавните власти не „отсъстват“, когато управителят на дадено летище взема решения, които са определящи за дългосрочното развитие на подобна инфраструктура.

С оглед на гореизложените съображения Комисията не може да изключи на този етап, че решението, свързано със сключването на споразумението, може да бъде причислено на държавните власти и представлява държавен ресурс.

Избирателно икономическо преимуущество

Комисията трябва да направи оценка дали при сключване на споразумението летището е било мотивирано от перспективи за доходност. Комисията отбелязва, че:

- Споразумението изглежда е било сключено по времето на процеса на приватизация на летището и, по-специално, предполага се, че е това е станало в последния ден за внасяне на предложения за участие в търга. Одобрените кандидати съобщиха за медиите, че не са били информирани за съществуването на споразумението ⁽²⁾. По тази причина те не са отчели в своя бизнес модел задълженията, възникнали по силата на споразумението, при изготвяне на своите приватизационни оферти. Следователно може да се направи заключение, че ако условията по споразумението са били благоприятни за летището, в процеса на приватизация те биха предоставили обосновка за по-високи цени.

⁽²⁾ <http://www.natfund.gov.sk/>

⁽⁴⁾ Постановление 92/1991, пар. 27, точка 4.

⁽⁵⁾ <http://www.airportbratislava.sk/63/44.html>

⁽²⁾ <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>

- Освен това се твърди, че системата за предоставяне на намаления не е обвързана с генериране на допълнителен обем пътникопоток.
- В годишния отчет за 2006 г., публикуван на страницата на летището в Интернет, се съобщава също, че: „В периода, предшестваш склучването на договора за продажба на акции, ръководството на дружеството не се е опитвало да разреши в дългосрочен план сериозното въздействие на договорите, сключени с въздушни превозвачи (свс SkyEurope) и е подписало нови договори (с Ryanair), без да ги анализира от гледна точка на конкуренцията“⁽⁶⁾.
- Освен това словашките медии съобщиха, че Ryanair е изразила много отрицателно мнение относно приватизацията на летището⁽⁷⁾. Някои медии направиха предположение за наличие на връзка между това отрицателно отношение на Ryanair към приватизацията и нейното споразумение с летището. Това изглежда показва, че сключването на споразумението е било възможно само с държавно летище; ако летището е било частно, споразумението не би било възможно.

Ето защо Комисията се съмнява дали поведението на BTS е било продиктувано от перспективи за доходност. Поради това не може да бъде изключена възможността споразумението да е предоставило на Ryanair предимство, което тя не би ползвала при нормални пазарни условия.

Въздействие върху търговията и конкуренцията между държавите-членки

В настоящия случай пазарът за предоставяне на летищни услуги е отворен и по тази причина разглежданата мярка допуска въздействие върху конкуренцията и търговията между държавите-членки.

Заклучение

С оглед на гореизложеното и поради това, че словашките власти не предоставиха на Комисията нито условията на споразумението, нито обстоятелствата, при които е била сключена сделката, на базата на наличната информация Комисията счита, че Ryanair се е облагодетелствала от държавна помощ под формата на намаление на летищните такси, която тя не би ползвала при нормални пазарни условия.

По този начин, освен ако словашките власти не представят икономическа обосновка на договора или каквато и да било друга информация, която да изключва съществуването на подобна помощ за Ryanair, Комисията трябва да направи оценка на мярката, за да определи нейната съвместимост с общия пазар.

СЪВМЕСТИМОСТ НА МЯРКАТА С ОБЩИЯ ПАЗАР

Комисията счита, че член 87, параграф 3, буква в) от Договора и Съобщението на Комисията за финансирането на летища и за

предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища (наричано по-долу за краткост „Насоки от 2005 г.“)⁽⁸⁾ представляват правното основание за оценка на съвместимостта на разглежданата мярка. Насоките от 2005 г. в областта на авиацията определиха поредица от условия (в точка 79 от същите), които трябва да бъдат спазени, за да бъдат първоначалните помощи от въпросния вид съвместими с общия пазар. В настоящия случай Комисията има съмнения конкретно, защото не разполага с информацията относно условията на споразумението по отношение на следното:

- Преференциалните летищни такси изглежда се отнасят по-скоро до ново летище, отколкото до новооткрита дестинация. От словашките власти се изисква да предоставят информация за маршрутите, които се считат за „новооткрити дестинации“. От тях се очаква също да предоставят списък с маршрутите, които се обслужват от други авиокомпаниите, изпълняващи полети до/от Братислава.

- Изглежда, че предоставените на Ryanair намаления за съществуващи дестинации остават в сила за период от десет години (което съответства на продължителността на договора). Летищните такси за новооткритите редовни дестинации се предвижда да бъдат увеличавани всяка година до достигане на нивото на летищните такси за съществуващи дестинации след шест години. Словашките власти не са предоставили информацията относно рентабилността на маршрутите.

- Не става ясно дали предполагаемото намаление на летищните такси се отнася до компенсация на допълнителни разходи, свързани с откриването на нови маршрути. Освен това изглежда, че намалението се прилага и за съществуващи дестинации.

- Предполагаемата помощ не съответства на максималните проценти и максималната продължителност на помощта, посочени в параграф 79, буква е).

- Изглежда, че на никой друг въздушен превозвач не е предложено да се възползва от същите такси и никой друг не е бил информиран за процеса на сключване на споразумението.

- Въпреки твърденията на словашките власти, че към момента на сключване на споразумението дружеството, което управлява летището, демонстрира поведение на пазарен инвеститор, то не предоставя на Комисията бизнес план, показващ рентабилността на въпросните маршрути. Словашките власти не представят никакъв анализ, който да покаже въздействието на новооткритите маршрути върху конкурентни маршрути.

- Комисията не разполага с данни информацията относно предполагаемата държавна помощ, предвидена за маршрути до/от летище Братислава, да е достъпна за широката общественост. Получателят на помощта изглежда е избран без открита процедура. Комисията не е осведомена за механизъм за налагане на санкции.

⁽⁶⁾ <http://www.airportbratislava.sk/files/docs/VS%20BTS%202006.pdf>

⁽⁷⁾ http://www.tvojepeniaze.sk/urad-neodsuhlasi-predaj-letisk-dmm-/sk_pludia.asp?c=A060813_194625_sk_pludia_p04

⁽⁸⁾ ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1.

Следователно Комисията се съмнява дали в разглеждания случай са спазени условията за съвместимост, определени с Насоките от 2005 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В контекста на проведената по-горе оценка на съвместимостта, Комисията се съмнява дали мярката за държавна помощ може да бъде обявена за съвместима с общия пазар съгласно член 87, параграф 3, буква в) от Договора. По тази причина Комисията реши да даде начало на процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора, съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета.

С оглед на горните съображения и съгласно член 10 от Регламент (ЕО) № 659/1999, Комисията задължава Словашката република да представи в срок от един месец след получаването на настоящето писмо всички документи, информация и данни, които са необходими за извършването на оценка на помощта/мярката и, по-конкретно, условията на споразумението, сключено между летище Братислава и въздушния превозвач Ryanair. В противен случай Комисията ще вземе решение въз основа на информацията, с която разполага. От словашките власти се изисква незабавно да предадат копие от това писмо на потенциалния получател на помощта.

Комисията напомня на Словашката република, че член 88, параграф 3 от Договора за ЕО има суспензивно действие, и насочва вниманието Ви към член 14 от Регламент (ЕО) № 659/1999, съгласно който цялата неправомерна помощ може да бъде иззета от получателя.

Комисията предупреждава Словашката република, че ще уведоми заинтересованите страни чрез публикуване на това писмо и негово пояснително резюме в *Официален вестник на Европейския съюз*. Тя ще информира и заинтересованите държави от ЕАСТ, които са подписали Споразумението за ЕИП, чрез публикуване на уведомление в приложението на ЕИП към *Официален вестник на Европейския съюз* и ще информира Надзорния орган на ЕАСТ, като изпрати копие от това писмо. Всички заинтересовани страни ще бъдат приканени да представят коментарите си в срок от един месец от датата на публикуване на уведомлението.

ТЕКСТ НА ПИСМОТО

„1. Комисия осъзнава, че по прекуване на информацията о введеното опатрене, которе поскытлн словенскэ оргэны, са розходла зачат конанне становенэ в члэнку 88 одс. 2 Змлыву о ЕС.

2. Комисия уклядэ Словенскэ републике, абы поскытла информэцие, о которэ Комисия позлядалэ лнстом з 9. январэ 2007, на которэ, напрыек упомненке зо 6. јуна 2007, недостала успокыжыву одповедь.

1. POSTUP

3. Комисия достала лнстом з 11. децембра 2006, которэ заевндовала 13. децембра 2006, стэжность на ўдэжнэ незаконнў

штэтно помоч, которў поскытла Словенскэ република їрскей летекей сполочности Ryanair. Стэжность була пўводне заевндованэ под референчнэным означенїм CP22/2007.

4. Комисия позлядалэ лнстом з 9. январэ 2007 о обясненна ўдэжнэ незаконне помочн, напмэ покыль їде о подмненкы змлыву в сўвнслостн с поплаткэмы за поскытованне летнсковэых слўжнб узатворенеј медзн братнславскэмы летнском а сполочносту Ryanair (дэлей лн 'змлыва'). Словенскэ оргэны лнстом з 3. январэ 2007, которэ Комисия заевндовала 9. январэ 2007, одмннлн Комнсн поскытнў подмненкы змлыву.

5. Комисия заслала лнстом зо 6. јуна 2007 словенскэмы оргэном упомненку, прычом упрыамнла нх позрность на установенна члэнку 10 одс. 3 (прыказ на поскытннне информэцнэ) а на установенна члэнку 6 одс. 1 (конанне во вецн формэльнего знстўваннэ) нарнненна (ЕС) ч. 659/1999 (°).

6. Словенскэ оргэны лнстом з 3. јула 2007 позлядалн о предлўженне месэчнэј лехоты на одповедь до 15. августэ 2007. Комисия лнстом з 12. јула 2007 с предлўженнэ лехоты сўхлэснла.

7. Словенскэ оргэны лнстом зо 17. августэ 2007, которэ Комисия заевндовала 21. августэ 2007, потврдылн своје одмннннне поскытнў позлядованэ информэцнэ на зэклэде тохо, же Ryanair несўхлэсн со спрнстўпненнм обсаху змлыву. Словенскэ оргэны зэровен информовалн, же 'вывнјэјў дэлшнэ ўснлнне о безодкляднэ зэбезпеченне ... информэцнэ'. Комисия доснлэ жнаднне информэцнэ недостала.

2. OPIS OPATRENIA

2.1. Úvod

8. На зэклэде информэцнэ, которэ предложнл стэжовател' а которэ увнעדлн мэднэцнэ (°), братнславскэ летнско поскытло сполочности Ryanair на зэклэде увенденэј змлыву знлженне летнсковэых поплатков на новэ плэнованэ а екзнстўјэце дестнэцнэ. Змлыва була узатворенэ в децембрі 2005 а платн до року 2016.

2.2. Informácie o bratislavskom letisku

9. Братнславскэ летнско је главнэмы медзннарўднэмы летнском Словенскэј републикы. В року 2006 летнско выбавнло 1 937 642 цестўјўцнх.

10. Превэдызкује хо акцнвовэ сполочность Летнско М. Р. Штэфэникэ – Airport Bratislava, a.s. (дэлей лн 'BTS' а лебо 'летнско'). Акцннарнмн BTS сў:

— Мннстерство допрынэ, пўштэ а телекомуннкэцнэ Словенскэј републикы (34 %),

(°) Нарнненне Рэды (ЕС) ч. 659/1999 з 22. марца 1999 установујэце подробнэ правнлэ на уплатннованне члэнку 93 Змлыву о ЕС (Ў. в. ES L 83, 27.3.1999, с. 1).

(°) ETREND, 31. марец 2006, <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu; Pravda.sk>.

- Fond národného majetku Slovenskej republiky (ďalej len „Fond národného majetku“) (66 %).
11. Fond národného majetku je právnickou osobou a bol zriadený v roku 1991 zákonom Slovenskej národnej rady č. 253/1991 Zb. o pôsobnosti orgánov Slovenskej republiky vo veciach prevodov majetku štátu na iné osoby a o Fonde národného majetku Slovenskej republiky ⁽¹¹⁾. Účelom jeho existencie a jeho hlavnou činnosťou je prevod štátneho majetku určeného na privatizáciu na neštátne subjekty.
12. Fond je pod priamym dohľadom Národnej rady Slovenskej republiky, ktorej sa predkladá na schválenie rozpočet Fondu spolu s návrhmi na použitie majetku Fondu v zmysle par. 28 ods. 3 písm. b) zákona, ročná účtovná závierka a výročná správa o činnosti Fondu ⁽¹²⁾.
13. Proces plánovanej privatizácie letiska sa neukončil. Konzorcium TwoOne pozostávajúce zo subjektov Flughafen Wien AG (prevádzkovateľ viedenského letiska Schwechat), Austrian Raiffeisen Zentralbank a slovenskej skupiny Penta Investments podnikajúcej v oblasti private equity zvíťazilo vo februári 2006 vo výberovom ponukovom konaní na 66-percentný podiel prevádzkovateľa letiska. Transakcia však v polovici augusta 2006 nezískala súhlas Protimonopolného úradu Slovenskej republiky s odôvodnením, že by sa tým vytvoril regionálny monopol a negatívne by to ovplyvnilo ceny a kvalitu služieb na letisku.
14. Za posledné tri roky sa objem cestujúcich na letisku zvýšil o 400 %. Očakáva sa, že za rok 2007 tento počet vzrastie o 20 %. Z týchto dôvodov letisko plánuje rozvoj svojej infraštruktúry s cieľom reagovať na zvýšenie prepravy.
15. Kým projektová štúdia o „rozšírení kapacity bratislavského letiska s prihliadnutím na zákony a iné právne predpisy Európskej únie, ako aj na zvýšené bezpečnostné požiadavky Európskej únie“ bola spolufinancovaná z grantu TEN-T ⁽¹³⁾, v súčasnosti nie je jasné, z akých zdrojov sa táto plánovaná investícia do infraštruktúry bude financovať.
- 2.3. Podmienky zmluvy medzi letiskom a spoločnosťou Ryanair**
- 2.3.1. *Informácie, ktoré poskytl sťažovateľ a médiá*
16. Na základe informácií, ktoré poskytol sťažovateľ a ktoré uverejnili médiá ⁽¹⁴⁾, letisko poskytuje spoločnosti Ryanair všetky letiskové služby za cenu v jednom „balíku“. Táto cena údajne zahŕňa vybavenie lietadla (handling) a súvisiace služby, použitie letiska cestujúcimi, služby na vybavovacej ploche, riadenie uloženia nákladu, komunikáciu a letové činnosti, podporné služby, terminálové a infraštruktúrne služby, za ktoré musí Ryanair platiť „odplatu za služby“.
17. Výška odplaty za služby sa údajne líši v závislosti od toho, či letecká spoločnosť prevádzkuje novú plánovanú desti-
- náciu alebo existujúcu destináciu. Na základe informácií, ktoré má Komisia, sa zmluva vo vymedzení pojmu nová plánovaná destinácia odvoláva na letisko, a nie na mesto (t. j. let na letisko, na ktoré predtým nelietal iný dopravca, sa bude posudzovať ako nová plánovaná destinácia, a to aj v prípade, ak iný dopravca už prevádzkuje lety do toho istého mesta, ale na iné letisko).
18. Uplatňované odplaty sú údajne výrazne nižšie ako v sadzobníku odplát uverejnenom v leteckej informačnej príručke (ďalej len „AIP“). Sťažovateľ poskytol Komisii sadzobník odplát uverejnený v AIP a platný od decembra 2005 ⁽¹⁵⁾:
- odplata za pristátie: 425 SKK (približne 11,20 EUR) na tonu (maximálna vzletová hmotnosť – MTOM),
 - odplata za parkovanie lietadiel: 9 SKK (približne 0,237 EUR) na tonu na hodinu,
 - odplata za použitie letiska cestujúcimi: 490 SKK (približne 12,90 EUR) na cestujúceho,
 - odplata za približovacie riadenie a riadenie letovej prevádzky: 230 SKK (približne 6,07 EUR) na tonu.
19. Ak by sa spoločnosti Ryanair vyrubili odplaty podľa AIP, musela by letisku platiť tieto odplaty ⁽¹⁶⁾ na jednu obrátku lietadla:
- odplata za pristátie: 780 EUR,
 - odplata za použitie letiska cestujúcimi: 2 030 EUR,
 - odplaty za pozemnú obsluhu sa riadia samostatnou zmluvou medzi letiskom a leteckou spoločnosťou. Veľmi konkurencieschopný poplatok za handling predstavuje podľa sťažovateľa sumu približne 250 EUR za jedno lietadlo.
20. Celková suma odplát, ktoré by Ryanair musel zaplatiť, by predstavovala približne 3 060 EUR na jednu obrátku lietadla.
21. Podľa sťažovateľa však zmluva údajne poskytuje výrazné zníženie odplát – s daným percentuálnym využitím kapacity lietadla (157 cestujúcich) Ryanair platí letisku celkový poplatok [...] (*) EUR na jedného cestujúceho [...] EUR/157 (odlet + prílet) ⁽¹⁷⁾ na novej plánovanej destinácii.
22. Podľa sťažovateľa sa bude táto odplata za služby uplatňovať počas prvých 12 mesiacov trvania zmluvy. Za každý nasledujúci rok sa odplata za služby pre nové plánované destinácie zvýši o [...] EUR. Po prvých šiestich rokoch trvania zmluvy sa odplata za služby platná pre nové plánované destinácie bude rovná odplate za služby platnej pre existujúce destinácie. Odplata za služby pre existujúce destinácie predstavuje údajne [...] EUR/na jeden Boeing 737-800 (odlet + prílet).

⁽¹¹⁾ Podrobné informácie o FNM sa nachádzajú na stránke: <http://www.natfund.gov.sk/>

⁽¹²⁾ Výročná správa za rok 2006 je uverejnená na stránke: <http://www.natfund.gov.sk/index.html>

⁽¹³⁾ Projekt 2004-SK-92801. Celkové náklady 2,2 milióna EUR, grant TEN-T 1,1 milióna EUR.

⁽¹⁴⁾ <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>

⁽¹⁵⁾ Odplata za pristátie, odplata za parkovanie lietadiel a odplata za použitie letiska cestujúcimi sa platí letisku. Odplaty za približovacie a letiskové riadenie vyberajú Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky.

⁽¹⁶⁾ Dôverné obchodné tajomstvo. Pri výpočtoch sa použil príklad lietadla Boeing 737-800 so 189 sedadlami, MTOM – 69,9 s percentuálnym využitím kapacity lietadla 83 %.

(*) Dôverné informácie.

⁽¹⁷⁾ Odlet + prílet.

23. Celkové zľavy poskytnuté spoločnosti Ryanair v porovnaní s odplatami podľa AIP počas prvého roku platnosti zmluvy potom predstavujú:

- [...] EUR na jeden let (t. j. zľava 48 %) pre nové plánované destinácie, a
- [...] EUR na jeden let (t. j. zľava 31 %) pre existujúce destinácie.

24. Táto zľava nezahŕňa výhody vyplývajúce z toho, že odplata za parkovanie lietadla je zahrnutá v dohodnutej odplate za služby. Prípadné zavedenie nových odplát v budúcnosti, ktoré by Ryanair nemusel platiť, by ešte viac zväčšili rozdiel medzi zľavnenou sadzbou a sadzbou podľa AIP.

2.3.2. Informácie uverejnené na internetovej stránke spoločnosti Ryanair

25. Na základe informácií uverejnených na internetovej stránke (www.ryanair.com) sa ukazuje, že Ryanair vyberá od všetkých cestujúcich s odletom z Bratislavy tieto poplatky:

- 13,74 EUR letiskové poplatky,
- 5 EUR poplatok za použitie letiska cestujúcimi,
- 5,79 EUR poistenie a poplatok za invalidný vozík.

26. Poplatky sú totožné pre všetkých deväť destinácií, ktoré Ryanair v súčasnosti prevádzkuje do/z Bratislavy – Štokholm (Skavsta), Miláno, Londýn (Stansted), Gerona, Hahn, East Midlands, Dublin, Bristol a Brémy.

2.3.3. Pripomienky slovenských orgánov

27. Slovenské orgány pripúšťajú, že zmluva medzi letiskom a spoločnosťou Ryanair existuje. Odmietajú však poskytnúť Komisii podmienky zmluvy.

28. Po prvé, slovenské orgány argumentujú, že väčšinou akcionár, Fond, nie je orgánom štátnej správy. Po druhé, argumentujú, že zmluva obsahuje dojednania zmluvných strán, podľa ktorých celý obsah zmluvy je prísne dôverný a nemôžu bez súhlasu spoločností BTS a Ryanair detailne odpovedať na otázku týkajúcu sa konkretizácie poplatkov⁽¹⁸⁾. Vo svojom liste zo 17. augusta 2007 objasnili, že podmienky zmluvy nemožno poskytnúť vzhľadom na stanovisko spoločnosti Ryanair, ktorá nesúhlasí so sprístupnením obsahu zmluvy vzhľadom na jej dôvernosť.

29. Z týchto dôvodov slovenské orgány odmietli sprístupniť podmienky zmluvy a uvádzajú, že ministerstvu ako akcionárovi spoločnosti BTS, nie je známe, že by leteckej spoločnosti Ryanair bola v porovnaní s jej konkurentmi poskytnutá značná zľava pri letiskových poplatkoch na nové plánované a existujúce destinácie pre spoje na bratislavské letisko a z bratislavského letiska⁽¹⁹⁾.

30. Slovenské orgány argumentujú, že BTS sa ako prevádzkovateľ letiska správa ako každý iný podnikateľ na trhu, t. j. odplaty za služby poskytované leteckým prepravcom na letisku určuje vo vzťahu ku každému leteckému prepravcovi individuálne na základe negociácie, t. j. dohodou strán a v súlade so svojou obchodnou politikou. V súvislosti s týmito odplatami nevykonáva ministerstvo, ako menšinový akcionár prevádzkovateľa letiska, voči prevádzkovateľovi letiska žiadnu priamu ani nepriamu regulačnú kompetenciu

z pozície verejnej authority. Domnievajú sa, že poskytovanie zliav vo všeobecnosti je vo vzťahu k všetkým leteckým spoločnostiam bežnou praktikou, keďže zľavy „motivujú leteckých prepravcov na letisko privádzať vyšší objem pasažierov, čím umožňujú prevádzkovateľovi letiska – BTS, generovať vyššie príjmy, a to jednak z odplát za služby poskytované leteckým prepravcom a jednak z iných komerčných činností BTS na letisku nesúvisiacich s leteckou prepravou a smerujúcich k zatraktívneniu letiska pre cestujúcich, t. j. podpora činností leteckých prepravcov prináša priamo podporu pre rozvoj samotného letiska“.

31. Slovenské orgány argumentujú, že letecká informačná príručka AIP, ktorú vydávajú Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, nemá v tejto súvislosti povahu všeobecne záväzného právneho predpisu, a preto nie je pre BTS záväzná a môže mať len odporúčajúci charakter.

32. Avšak slovenské orgány tiež uvádzajú, že ministerstvo ako akcionár BTS očakáva prínos zo zmluvy v nasledovnom:

- časovou obmedzenou podporou otvorenia poskytovaniu služieb na nových trasách alebo nových termínov odletov sa umožní zvýšenie počtu cestujúcich prepravených z letiska, zvýšenie počtu cestujúcich na letisku bude mať pozitívny dopad na ziskovosť BTS a tým na celkový ekonomický rozvoj letiska,
- podpora rozvoja konkurencieschopnej a kvalitnej leteckej dopravy na nových destináciách, ktoré pri ich zavedení nie sú ziskové, avšak sú kľúčové z hľadiska ich dôležitosti dostupnosti pre verejnosť. Tieto je potrebné zabezpečiť dostatočnou mierou stability, kontinuity a pravidelnosti, čo zmluva umožňuje. Tieto letecké spojenia sú podľa akcionára – ministerstva dôležité z hľadiska ekonomického rozvoja regiónu a možného prílevu investícií a iných sekundárnych a terciárnych ekonomických efektov, v čom vidí ďalší prínos zmluvy⁽¹⁹⁾.

33. Ministerstvo neočakáva, že by zmluva mala akýkoľvek dosah na prevádzku iných leteckých prepravcov na letisku.

3. POSÚDENIE

3.1. Existencia pomoci

34. V zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES „pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

35. Kritériá ustanovené v článku 87 ods. 1 sú kumulatívne. Preto na určenie toho, či oznámené opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES, musia byť splnené všetky nasledujúce podmienky. Konkrétne, finančná podpora:

- je udeľovaná štátom alebo prostredníctvom štátnych zdrojov,
- uprednostňuje určité podniky alebo výrobu určitých tovarov,

⁽¹⁸⁾ List z 9. marca 2007.

⁽¹⁹⁾ Tamtiež.

- narúša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže, a
- ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

3.1.1. Štátne zdroje

36. Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na každú výhodu, ktorá sa udeľuje priamo či nepriamo, je financovaná zo štátnych zdrojov, udeľuje ju samotný štát alebo akýkoľvek sprostredkovateľský subjekt konajúci na základe právomocí, ktoré mu boli zverené.
37. Po prvé, slovenské orgány argumentujú, že FNM nie je orgánom štátnej správy a že Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií je iba menšinovým akcionárom BTS. Zastávajú preto názor, že orgány štátnej správy nie sú priamo zainteresované na zmluvách uzavieraných medzi BTS a leteckými prepravcami⁽²⁰⁾.
38. Súdny dvor však uviedol, že existencia pravidiel zabezpečujúcich, že verejný orgán zostáva nezávislý od iných orgánov, nespochybňuje samotnú zásadu verejného charakteru tohto orgánu. Právne predpisy Spoločenstva nepripúšťajú, aby samotný fakt vytvorenia samostatných inštitúcií poverených pridelovaním pomoci umožňoval obchádzanie pravidiel štátnej pomoci⁽²¹⁾.
39. V súvislosti s charakterom činností Fondu (ktorý vlastní 66 % podiel v BTS) Komisia podotýka, že:
- Fond, ktorý je väčšinovým akcionárom BTS, bol zriadený zákonom Národnej rady Slovenskej republiky,
 - Národná rada Slovenskej republiky schvaľuje rozpočet Fondu,
 - prezident, viceprezident a ďalší siedmi členovia prezídia (hlavný orgán Fondu) sú menovaní, na návrh vlády Slovenskej republiky alebo výboru Národnej rady Slovenskej republiky, Národnou radou Slovenskej republiky,
 - členov dozornej rady Fondu taktiež vymenúva Národná rada Slovenskej republiky⁽²²⁾,
 - ako sa uvádza v jeho štatúte, existuje vzájomná súčinnosť Fondu, ministerstva, zakladateľov a vlády pri výkone jeho funkcie zakladateľa obchodných spoločností založených podľa rozhodnutí o privatizácii a pri výkone jeho ďalších činností⁽²³⁾.
40. Dá sa preto vyvodiť, že Fond má verejnú povahu a jeho zdroje je možné považovať za verejné zdroje.
41. Po druhé, slovenské orgány argumentujú, že letisko nie je prevádzkované orgánom štátnej správy, ale akciovou spoločnosťou BTS a.s. konajúcou podľa obchodného zákonníka.
42. V rozsudku v prípade Stardust Marine Súdny dvor uviedol, že: 'samotný fakt, že verejný podnik bol zriadený vo forme kapitálovej spoločnosti v zmysle súkromného práva, sa

nemôže, so zreteľom na autonómiu, ktorú by mu táto právna forma mohla zverovať, považovať za dostatočný na to, aby sa vylúčila možnosť, že opatrenie pomoci, ktoré takáto spoločnosť prijme, by bolo pripísateľné štátu'⁽²⁴⁾.

43. Avšak samotný fakt, že verejný podnik je pod kontrolou štátu, nepostačuje na to, aby sa opatrenia, ktoré tento podnik prijíma, ako napríklad predmetné opatrenia finančnej pomoci, pripisovali štátu. Je tiež potrebné preskúmať, či sa verejné orgány majú považovať za zaangażované akýmkoľvek spôsobom do schvaľovania týchto opatrení ...'⁽²⁵⁾.
44. Súdny dvor uviedol, že: 'pripísateľnosť opatrenia pomoci, ktoré prijal verejný podnik, štátu, možno dedukovať zo súboru ukazovateľov vyplývajúcich z okolností prípadu a z kontextu, v ktorom sa dané opatrenie prijalo', ako napríklad:

jeho začlenenie do štruktúr verejnej správy, charakter jeho činnosti a ich vykonávanie na trhu v bežných podmienkach hospodárskej súťaže so súkromnými prevádzkovateľmi, právny štatút podniku (v zmysle jeho podliehania verejnemu právu alebo súkromnému právu obchodných spoločností), intenzita dohľadu verejných orgánov nad riadením podniku, alebo akýkoľvek iný ukazovateľ, ktorý by v konkrétnom prípade poukazoval na zaangażovanie verejných orgánov alebo nepravdepodobnosť ich nezaangażovania do prijímania opatrenia, aj so zreteľom na jeho rozsah, obsah alebo podmienky, ktoré obsahuje'⁽²⁶⁾.

45. Pokiaľ ide o činnosť samotnej BTS, Komisia podotýka, že 22. októbra 2007 akcionári BTS vymenovali na návrh Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky nového predsedu predstavenstva BTS. V tlačovej správe uverejnenej na internetovej stránke letiska sa uvádza, že⁽²⁷⁾:

'Cieľom týchto zmien je najmä zvýšiť priechodnosť kľúčových rozhodnutí akcionárov – Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (MDPT) a Fondu národného majetku SR (FNM) – ako i oddeliť riadenie bežnej prevádzky letiska od riadenia rozvojových procesov'.

46. Pokiaľ ide vo všeobecnosti o prevádzku letiska, sú to činnosti, ktoré zohrávajú základnú úlohu vo viacerých politikách: v dopravnej politike, politike regionálneho alebo celoštátneho hospodárskeho rozvoja či politike územného plánovania. Verejné orgány vo všeobecnosti 'nechýbajú', keď manažér letiska prijíma rozhodnutia, ktoré určujú dlhodobý rozvoj takejto infraštruktúry.

47. Na základe týchto skutočností sa zdá, že štát je schopný kontrolovať činnosť BTS. V tomto štádiu preto Komisia nemôže vylúčiť, že rozhodnutie týkajúce sa uzavretia uvedenej zmluvy je pripísateľné verejným orgánom a predstavuje štátne zdroje.

⁽²⁰⁾ List z 9. marca 2007.

⁽²¹⁾ Rozsudok súdu z 12. decembra 1996, T-358/94, Air France/Komisia, Zb. s. II-2109, ods. 62.

⁽²²⁾ <http://www.natfund.gov.sk/>

⁽²³⁾ Zákon č. 92/1991, par. 27 ods. 4.

⁽²⁴⁾ Rozsudok súdu zo 16. mája 2002, C-482/99, Francúzsko/Komisia, Zb. 2002, s. I-04397, ods. 57.

⁽²⁵⁾ Tamtiež, ods. 52.

⁽²⁶⁾ Tamtiež, ods. 55 a 56.

⁽²⁷⁾ <http://www.airportbratislava.sk/63/44.html>

3.1.2. *Selektívna ekonomická výhoda*

48. V tomto prípade nie je verejné financovanie všeobecným opatrením, keďže je nasmerované jedinému podniku – leteckej spoločnosti Ryanair. Iné letecké spoločnosti prevádzkujúce lety z bratislavského letiska a na bratislavské letisko podľa všetkého nemajú tie isté podmienky.
49. Slovenské orgány argumentujú, že BTS „sa správa ako každý iný podnikateľ na trhu, t. j. odplaty za služby poskytované leteckým prepravcom na letisku určuje vo vzťahu ku každému leteckému prepravcovi individuálne na základe negóciácie, t. j. dohodou strán a v súlade so svojou obchodnou politikou“⁽²⁸⁾.
50. Komisia preto musí preskúmať, či v tomto konkrétnom prípade bolo správanie BTS a.s. správaním subjektu verejného sektora, alebo správaním investora v trhovej ekonomike.

Zásada investora v trhovom hospodárstve

51. Súdny dvor uviedol vo svojom rozsudku, že: „V tejto súvislosti by sa malo zdôrazniť, že podľa ustálenej judikatúry môžu investície verejných orgánov do kapitálu podnikov, nech majú akúkoľvek podobu, predstavovať štátnu pomoc, pokiaľ sú splnené podmienky stanovené v článku 87 (predtým článok 92)“⁽²⁹⁾.
52. V tom istom rozsudku Súdny dvor uviedol, že „S cieľom určiť, či majú takéto opatrenia povahu štátnej pomoci, je potrebné posúdiť, či by za podobných okolností súkromný investor, ktorý má veľkosť porovnateľnú s veľkosťou orgánov spravujúcich verejný sektor, mohol poskytnúť kapitál v tejto výške“. Súdny dvor dodal, že: „Je potrebné dodať, že hoci správanie súkromného investora, s ktorým treba porovnať intervenciu verejného investora sledujúceho ciele hospodárskej politiky, nemusí zodpovedať správaniu bežného investora, ktorý umiestňuje svoj kapitál s cieľom realizácie zisku v pomerne krátkom čase, musí zodpovedať aspoň správaniu súkromnej holdingovej spoločnosti alebo súkromnej skupiny podnikov, ktorá sleduje štruktúrálnu politiku, či už všeobecnú alebo sektorovú, a riadi sa perspektívou rentability z dlhodobého hľadiska“⁽³⁰⁾.
53. Komisia preto musí preskúmať, či sa v tomto danom prípade správanie bratislavského letiska riadilo perspektívou rentability a či výhoda, ktorú údajne spoločnosť Ryanair využíva, predstavuje výhodu, ktorú by za normálnych trhových podmienok nemohla využívať.
54. Zdá sa, že zmluva bola uzavretá v čase privatizácie letiska, a to údajne v posledný deň lehoty na predkladanie ponúk. Úspešní uchádzači informovali médiá, že neboli o zmluve informovaní⁽³¹⁾. Z uvedeného dôvodu počas prípravy svojich ponúk na privatizáciu nezohľadnili vo svojich podnikateľských plánoch záväzky vyplývajúce zo zmluvy.

55. V ročnej správe z roku 2006 uverejnenej na internetovej stránke letiska sa okrem toho uvádza, že:

„Manažment spoločnosti v období pred ukončením zmluvy o predaji akcií dlhodobo neriešil závažné dopady vyplývajúce zo zmlúv s leteckými spoločnosťami (SkyEurope) a uzatváral nové zmluvy (Ryanair) bez náležitého rozboru služieb, alebo posúdenia ich postavenia z hľadiska súťaže“⁽³²⁾.

56. Slovenské médiá okrem toho informovali, že Ryanair zaujal veľmi negatívny postoj k privatizácii letiska⁽³³⁾. Niektoré médiá údajne spájali tento negatívny postoj spoločnosti Ryanair k privatizácii s jeho zmluvou s letiskom. Existujú náznaky, že uzavretie zmluvy bolo možné iba s letiskom v štátnom vlastníctve a nebolo by možné, keby bolo letisko v súkromnom vlastníctve.
57. Samotné slovenské orgány uvádzajú hľadisko „ekonomického rozvoja regiónu a možného prílevu investícií a „iných sekundárnych a terciárnych ekonomických efektov“ ako jednu z výhod plynúcich zo zmluvy (pozri odsek 32 rozhodnutia).
58. Komisia preto pochybuje o tom, či sa správanie BTS riadilo perspektívami rentability. Nemožno tak vylúčiť, že uzavretím zmluvy bola spoločnosti Ryanair poskytnutá výhoda, ktorú by za normálnych trhových podmienok nemohla využívať.

3.1.3. *Vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi*

59. Ak pomoc, ktorú poskytne členský štát podniku, posilní jeho postavenie v porovnaní s ostatnými podnikmi konkurujúcimi si v obchodovaní v rámci Spoločenstva, takéto podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou. Podľa ustálenej judikatúry⁽³⁴⁾ na to, aby opatrenie narušilo hospodársku súťaž, stačí, aby príjemca pomoci súťažil s inými podnikmi na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži⁽³⁵⁾.
60. Súbor liberalizačných opatrení známy ako „tretí balík“, ktorý je v platnosti od roku 1993, umožnil všetkým leteckým dopravcom s licenciou Spoločenstva, aby mali od apríla 1997 prístup na vnútorný trh Spoločenstva bez akýchkoľvek obmedzení vrátane tarifných⁽³⁶⁾.

⁽³²⁾ <http://www.airportbratislava.sk/files/docs/V5%20BTS%202006.pdf>

⁽³³⁾ http://www.tvojepeňazie.sk/urad-neodsuhlasi-predaj-letisk-dmm-/sk_pludia.asp?c=A060813_194625_sk_pludia_p04

⁽³⁴⁾ Rozsudok Súdu prvého stupňa z 30. apríla 1998 vo veci T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, s. II-717.

⁽³⁵⁾ V usmerneniach z roku 2005 Komisia uznala, že verejné financie poskytnuté letisku sa môžu použiť na udržanie letiskových poplatkov na umelo nízkej úrovni s cieľom zatraktívniť dopravu a môžu výrazne narušiť hospodársku súťaž (odsek 38).

⁽³⁶⁾ 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).

⁽²⁸⁾ List zo 7. marca 2007.

⁽²⁹⁾ Rozsudok Súdu prvého stupňa zo 6. marca 2003 v spojených veciach T-228/99 a T-233/99 Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen/Komisia Európskych spoločenstiev, C-305/89, ods. 18.

⁽³⁰⁾ Tamtiež, ods. 19 – 20.

⁽³¹⁾ <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>

61. Komisia uviedla v usmerneniach z roku 2005, že „Finančná pomoc vyplatená na začatie činnosti poskytuje ... leteckej spoločnosti výhody, a môže mať teda za následok porušenie rovnováhy medzi spoločnosťami, pretože príjemcovi pomoci umožňuje znížiť jeho prevádzkové náklady. Pomoc rovnako môže nepriamo narušiť hospodársku súťaž medzi letiskami tým, že podporuje rozvoj určitých letísk a prípadne tým, že nabáda určitú spoločnosť »premiestniť sa« z jedného letiska na druhé letisko a premiestniť linku z letiska Spoločenstva na regionálne letisko. V takomto prípade predstavuje daná pomoc obvykle štátnu pomoc a musí byť oznámená Komisii“ (odseky 77 a 78).

62. Je preto pravdepodobné, že dané opatrenie má vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi.

3.1.4. Záver

63. Komisia vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti a vzhľadom na to, že jej slovenské orgány neposkytli podmienky zmluvy, ani podrobné informácie o okolnostiach, za ktorých sa obchod uzatvoril, usúdila na základe informácií, ktoré má k dispozícii, že spoločnosť Ryanair bola zvýhodnená štátnou pomocou v podobe zliav na letiskových poplatkoch, ktoré by jej za normálnych trhových podmienok neboli poskytnuté.

64. Pokiaľ slovenské orgány neposkytnú ekonomické zdôvodnenie zmluvy alebo akékoľvek iné informácie, ktoré by vylučovali poskytnutie takejto pomoci spoločnosti Ryanair, Komisia musí posúdiť opatrenie s cieľom určiť, či je zlučiteľné so spoločným trhom.

3.2. Právny základ hodnotenia

65. Komisia usudzuje, že článok 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES a Oznámenie Komisie týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (ďalej len „usmernenia z roku 2005“) ⁽³⁷⁾ tvoria právny základ pre posúdenie zlučiteľnosti daného opatrenia.

3.3. Zlučiteľnosť pomoci

3.3.1. Ciele pomoci na začatie činnosti

66. Malé letiská obvykle nemajú taký počet cestujúcich, ktorý je nutný na dosiahnutie kritického objemu a prahu ziskovosti.

67. Aj keď sa určitým regionálnym letiskám môže dariť celkom dobre, pokiaľ im letecké spoločnosti, ktoré plnia záväzok služby vo verejnom záujme, zabezpečujú dostatočný počet cestujúcich, alebo ak štátne orgány uplatňujú programy pomoci sociálnej povahy, letecké spoločnosti uprednostňujú overené a vhodne situované centrálné letiská, ktoré umožňujú rýchle spojenia, majú ustálenú základňu cestujúcich a na ktorých letecké spoločnosti disponujú prevádzkovými intervalmi, ktoré nechcú stratiť. Okrem toho letiskové a letové politiky a investície sústreďovali po dlhé roky dopravu do významných národných metropol.

68. Letecké spoločnosti preto často nie sú pripravené, aby bez náležitých stimulov riskovali otvorenie nových leteckých trás s odletom z neznámych a nevyskúšaných letísk. Z tohto dôvodu Komisia môže akceptovať, aby sa leteckým spoločnostiam za istých podmienok dočasne vyplácala verejná pomoc, ak ich táto pomoc motivuje otvoriť nové dopravné trasy alebo zaviesť nové termíny odletov z regionálnych letísk a prilákať väčší počet cestujúcich, čo by malo v stanovenom časovom horizonte umožniť dosiahnuť prah rentability. Komisia zabezpečí, aby takáto pomoc nezvýhodňovala veľké letiská, ktoré sú už z veľkej časti otvorené medzinárodnej doprave a hospodárskej súťaži (odseky 71 a 74 usmernení z roku 2005).

69. V usmerneniach o letectve z roku 2005 sa stanovuje súbor podmienok (v odseku 79), ktoré treba splniť, aby bola pomoc na začatie činnosti považovaná za zlučiteľnú so spoločným trhom podľa článku 87 ods. 3 písm. c).

3.3.2. Podmienky posúdenia zlučiteľnosti

70. Vzhľadom na podmienky stanovené v odseku 79 usmernení z roku 2005 Komisia podotýka, že:

a) príjemca pomoci je držiteľom platnej prevádzkovej licencie vydananej členskými štátmi v zmysle nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 o licenciách leteckých dopravcov ⁽³⁸⁾.

V danom prípade sa pomoc udelí leteckému prepravcovi (Ryanair), ktorý je držiteľom prevádzkovej licencie v súlade s vyššie uvedeným nariadením;

b) pomoc sa vypláca na trasy spájajúce regionálne letisko kategórie C a D s iným letiskom Únie.

Podľa informácií, ktoré poskytli slovenské orgány, bolo v roku 2006 na letisku odbavených celkovo 1 937 642 cestujúcich. To by znamenalo, že letisko patrí do kategórie C na účely usmernení z roku 2005. Spojenia s inými letiskami EÚ ako také v zásade spĺňajú toto kritérium.

Komisia však nemá žiadne informácie o tom, či sa ostatné letiská na príslušných trasách nachádzajú v EÚ alebo mimo nej. Komisia preto vyzýva slovenské orgány, aby jej poskytli informácie o súčasných a plánovaných trasách z Bratislavy a do Bratislavy, ktoré prevádzkuje Ryanair;

c) pomoc vyplatená leteckým spoločnostiam sa uplatňuje iba na spustenie nových dopravných ciest alebo nových termínov odletov. Pomoc nesmie mať za následok iba premiestnenie premávky cestujúcich z jednej linky na druhú alebo od jednej spoločnosti k druhej. Pomoc najmä nesmie spôsobiť presmerovanie premávky cestujúcich, ktoré nie je odôvodnené vzhľadom na frekvenciu a životaschopnosť existujúcich služieb s odletom z iného letiska v rovnakom meste, v rovnakej mestskej aglomerácii ⁽³⁹⁾ alebo v rovnakom letiskovom systéme ⁽⁴⁰⁾, ktorý zabezpečuje dopravu do rovnakej alebo porovnateľnej destinácie za rovnakých podmienok.

⁽³⁸⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992).

⁽³⁹⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8).

⁽⁴⁰⁾ V zmysle článku 2 písm. m) nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8).

V danom prípade sa ukazuje, že preferenčné letiskové poplatky sa údajne vzťahujú skôr na nové letisko ako na novú destináciu (pozri časť 2.3.1 tohto rozhodnutia Informácie, ktoré poskytli sťažovateľ a médiá).

Od slovenských orgánov sa požaduje, aby poskytli informácie o všetkých trasách prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair spolu s podrobnými údajmi o tom, ktoré sa považujú za ‚nové destinácie‘ a ktoré sa považujú za ‚existujúce destinácie‘ na účely zmluvy s BTS. Taktiež sa od nich požaduje, aby poskytli zoznam trás prevádzkovaných inými leteckými spoločnosťami z Bratislavy a do Bratislavy;

- d) trasa, na ktorú sa poskytne pomoc, sa musí ukázať byť v dlhodobom horizonte životaschopná, teda musí pokryť minimálne svoje náklady a to bez verejného financovania. Pomoc na začatie činnosti preto musí byť zostupná a časovo obmedzená.

Zdá sa, že zľavy poskytnuté spoločnosti Ryanair na existujúce destinácie zostanú v platnosti po dobu desiatich rokov (čo zodpovedá trvaniu zmluvy). V prípade nových plánovaných destinácií sa plánuje každoročné zvyšovanie letiskových poplatkov s cieľom dosiahnuť úroveň letiskových poplatkov pre existujúce destinácie o šesť rokov (pozri časť 2.3.1 tohto rozhodnutia Informácie, ktoré poskytli sťažovateľ a médiá). Zľavy sú preto regresívne a majú obmedzené trvanie.

Slovenské orgány však neposkytli informácie o rentabilite trás.

Na základe uvedených skutočností Komisia pochybuje o tom, či je toto kritérium splnené;

- e) výška pomoci musí byť striktné spojená s dodatočnými nákladmi na začatie činnosti súvisiacimi s otvorením novej dopravnej cesty alebo nového termínu odletu, ktoré by prevádzkovateľ nemusel niesť za bežných prevádzkových podmienok.

Nezdá sa, že by údajné zľavy na letiskových poplatkoch súviseli s kompenzáciou dodatočných nákladov spojených s otvorením nových trás. Navyše sa ukazuje, že tieto zľavy sa uplatňujú aj na existujúce destinácie. Keďže Komisia nemá k dispozícii podmienky zmluvy, nemôže posúdiť, či je toto kritérium splnené;

- f) výška a trvanie pomoci: zostupná pomoc sa môže poskytovať najviac tri roky. Výška pomoci nesmie v žiadnom roku prekročiť 50 % celkových oprávnených nákladov v danom roku a za celé obdobie trvania pomoci nesmie v priemere prekročiť 30 % oprávnených nákladov. Výška pomoci nesmie v žiadnom roku prekročiť 50 % celkových oprávnených nákladov v danom roku a za celé obdobie trvania pomoci nesmie v priemere prekročiť 40 % oprávnených nákladov. Ak je pomoc skutočne poskytnutá na obdobie 5 rokov, môže sa počas prvých troch rokov udržať na úrovni 50 % celkových oprávnených nákladov.

V danom prípade bola zmluva údajne uzavretá na desať rokov. V prípade nových plánovaných destinácií sa zľavy

budú údajne znižovať s cieľom dosiahnuť úroveň poplatku pre existujúce destinácie v lehote šiestich rokov.

Keďže Komisia nemá k dispozícii podmienky zmluvy, nemôže posúdiť, či je kritérium maximálneho percentuálneho podielu a maximálneho trvania pomoci splnené.

„V každom prípade však obdobie poskytovania pomoci na začatie činnosti leteckej spoločnosti musí byť podstatne kratšie ako obdobie, pre ktoré sa táto spoločnosť zaväzuje vykonávať svoje aktivity s odletom z daného letiska.“

Zdá sa, že údajné zníženie letiskových poplatkov, ktoré je predmetom zmluvy, sa zhoduje s obdobím, na ktoré spoločnosť Ryanair uzavrela zmluvu. Ak sa to potvrdí, tak táto podmienka nebude splnená;

- g) vyplatenie pomoci musí byť spojené so skutočným rastom počtu prepravených cestujúcich. V snahe zachovať stimulačný charakter pomoci a zabrániť zmene limitov by napr. jednotková suma na cestujúceho mala klesať so skutočným rastom počtu prepravených cestujúcich.

V danom prípade sa ukazuje, že existuje prepojenie medzi zľavami poskytnutými spoločnosti Ryanair a počtom prepravených cestujúcich;

- h) nediskriminačné pridelovanie pomoci: každý verejný orgán, ktorý zvažuje poskytnúť podniku, prostredníctvom letiska alebo inak, pomoc na spustenie novej dopravnej cesty, musí svoj úmysel zverejniť s dostatočným časovým predstihom a s dostatočnou reklamou, aby sa všetkým zainteresovaným leteckým spoločnostiam umožnilo ponúknuť ich služby.

Nezdá sa, že by sa ktorémukoľvek inému leteckému prepravcovi ponúkli rovnaké poplatky alebo poskytli informácie o prebiehajúcom uzatváraní zmluvy;

- i) obchodný plán, ktorý dokazuje dlhodobú životaschopnosť trasy aj po ukončení pomoci, a analýza dosahu novej trasy na konkurenčné trasy pred udelením pomoci na začatie činnosti.

Slovenské orgány neposkytli Komisii podnikateľský plán, ktorý by preukazoval životaschopnosť predmetných trás. Slovenské orgány nepredložili žiadnu analýzu vykazujúcu dosah nových trás na konkurenčné trasy. Komisia preto musí skonštatovať, že toto kritérium nie je splnené;

- j) štáty dohliadajú na uverejnenie zoznamu dotovaných trás každý rok a pre každé letisko, pričom pre každú pomoc musí byť spresnený zdroj verejného financovania, príjemca pomoci, výška vyplnenej pomoci a počet cestujúcich, ktorých sa to týka.

Komisia nepreukázala, že informácie o údajnej štátnej pomoci plánovanej pre trasy z bratislavského letiska a na bratislavské letisko sú verejne dostupné;

k) odvolania: okrem odvolaní ustanovených smernicami nazývanými ‚verejné obstarávanie‘ 89/665/EHS a 92/13/EHS⁽⁴¹⁾, v prípadoch, keď sa tieto smernice uplatňujú, je potrebné stanoviť mechanizmy odvolania sa na úrovni členských štátov na účely odstránenia akejkoľvek diskriminácie pri poskytovaní pomoci.

Týmto si dovoľujeme vyzvať slovenské orgány, aby poskytli Komisii informácie o odvolávacích postupoch platných v slovenskom právnom systéme, ktoré by mohli využiť tretie strany (iní leteckí prepravcovia), ktoré by chceli napadnúť zmluvu uzavretú medzi bratislavským letiskom a spoločnosťou Ryanair;

l) sankčné mechanizmy sa musia uplatňovať v prípadoch, keď dopravca nedodržiava záväzky, ktoré prijal voči letisku pri vyplácaní pomoci.

Komisii nie sú známe žiadne sankčné mechanizmy.

71. Komisia preto pochybuje o tom, či podmienky zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach z roku 2005 boli v danom prípade splnené.

3.3.3. Záver

72. Na základe vyššie uvedeného posúdenia zlučiteľnosti Komisia pochybuje o tom, či možno opatrenie štátnej pomoci vyhlásiť za zlučiteľné so spoločným trhom podľa článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES.

4. ROZHODNUTIE

Na základe uvedených skutočností sa Komisia rozhodla začať konanie ustanovené v článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES v súlade s článkom 6 nariadenia (ES) č. 659/1999.

V súlade s článkom 10 nariadenia (ES) č. 659/1999, Komisia nariaďuje Slovenskej republike, aby do jedného mesiaca od prijatia tohto listu predložila všetky dokumenty, informácie a údaje potrebné na posúdenie pomoci/opatrenia a najmä:

- podmienky zmluvy, ktorú bratislavské letisko uzavrelo s leteckým prepravcom Ryanair,
- štúdie, interné dokumenty alebo iné písomnosti, na základe ktorých sa dojednala zmluva so spoločnosťou Ryanair,
- podnikateľský plán letiska a všetky ostatné strategické dokumenty spolu s podnikateľskou stratégiou voči spoločnosti Ryanair,
- pravidlá/okolnosti, na základe ktorých sú/boli dojednané poplatky s inými leteckými spoločnosťami a politika, na základe ktorej sa uplatňovali poplatky na iné spoločnosti prevádzkujúce lety na bratislavské letisko a z bratislavského letiska (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, SkyEurope),
- akékoľvek existujúce zmluvy akcionárov medzi Fondom národného majetku a Slovenskou republikou týkajúce sa bratislavského letiska,
- informácie požadované v odseku 70 tohto rozhodnutia.

V opačnom prípade Komisia prijme rozhodnutie na základe informácií, ktoré má k dispozícii. Komisia vyzýva slovenské orgány, aby bezodkladne predložili kópiu tohto listu potenciálnemu príjemcovi pomoci.

Komisia si dovoľuje pripomenúť Slovenskej republike, že článok 88 ods. 3 Zmluvy o ES má odkladný účinok, a upozorňuje na článok 14 nariadenia (ES) č. 659/1999, ktorý stanovuje, že akúkoľvek neoprávnenú pomoc možno od príjemcu vymáhať.

Komisia upozorňuje Slovenskú republiku, že bude informovať zainteresované strany prostredníctvom uverejnenia tohto listu a jeho zmysluplného zhrnutia v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Komisia bude tiež informovať zainteresované strany v krajinách EZVO, ktoré sú signatármi dohody o EHP, uverejnením oznamu v dodatku EHP k *Úradnému vestníku Európskej únie*, ako aj Dozorný orgán EZVO zaslaním kópie tohto listu. Všetky tieto zainteresované strany Komisia vyzve, aby predložili svoje pripomienky do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia uvedených informácií.“

⁽⁴¹⁾ Smernica Rady 89/665/EHS z 21. decembra 1989 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení týkajúcich sa uplatňovania postupov preskúmania v rámci verejného obstarávania tovarov a prác (Ú. v. ES L 395, 30.12.1989, s. 33). Smernica Rady 92/13/EHS z 25. februára 1992, ktorou sa koordinujú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia o uplatňovaní právnych predpisov Spoločenstva, o postupoch verejného obstarávania subjektov pôsobiacich vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore (Ú. v. ES L 76, 23.3.1992, s. 14).

Предварително уведомление за концентрация
(Дело COMP/M.5246 — Goldman Sachs/Leg и Westphalian Companies)

Дело кандидат за опростена процедура

(текст от значение за ЕИП)

(2008/C 173/08)

1. На 1 юли 2008 г. Комисията получи уведомление за планирана концентрация в съответствие с член 4 от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета ⁽¹⁾, чрез която предприятие The Goldman Sachs Group Inc. („Goldman Sachs“, САЩ) придобива по смисъла на член 3, параграф 1, буква б) от регламента на Съвета контрол над цялото предприятие Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen GmbH („LEG“, Германия) и предприятията, Ravensberger Heimstättengesellschaft mit beschränkter Haftung („Ravensberger“, Германия), Ruhr-Lippe Wohnungsgesellschaft mit beschränkter Haftung („Ruhr-Lippe“, Германия) и Wohnungsgesellschaft Münsterland mit beschränkter Haftung („Münsterland“, Германия) (заедно „Westphalian Companies“) посредством покупка на дялове/акции.

2. Търговските дейности на въпросните предприятия са:

- за предприятие Goldman Sachs: инвестиционно банкиране, основно инвестиции в недвижимо имущество,
- за предприятие LEG: отдаване под наем на жилищни недвижими имоти, управление на търговски и жилищни недвижими имоти и разработването им,
- за предприятия Westphalian Companies: отдаване под наем на жилищни недвижими имоти.

3. След предварително проучване Комисията констатира, че операцията, за която е уведомена, би могла да попадне в обхвата на Регламент (ЕО) № 139/2004. Въпреки това Комисията си запазва правото на окончателно решение по тази точка. В съответствие с известието на Комисията относно опростената процедура за разглеждане на определени концентрации по Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета ⁽²⁾, следва да се отбележи, че това дело би могло да бъде разгледано по процедурата, посочена в известието.

4. Комисията приканва заинтересованите трети страни да представят евентуалните си забележки по планираната операция.

Забележките трябва да бъдат получени от Комисията не по-късно от 10 дни след датата на настоящата публикация. Забележките могат да се изпращат до Комисията по факс ((32-2) 296 43 01 или 296 72 44) или по пощата, с позоваване на COMP/M.5246 — Goldman Sachs/Leg и Westphalian Companies на следния адрес:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ С 56, 5.3.2005 г., стр. 32.