

**ROZHODNUTÍ KOMISE****ze dne 20. října 2004****o režimu podpor zavedeném Španělským královstvím ve prospěch letecké společnosti Intermediación Aérea SL**

(oznámeno pod číslem K(2004) 3938)

**(Pouze španělské znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)**

(2005/351/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství a zejména na čl. 88 odst. 2 uvedené smlouvy,

s ohledem na Smlouvu o Evropském hospodářském prostoru a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) uvedené smlouvy,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek podle uvedených článků <sup>(1)</sup> a vzhledem k těmto připomínkám,

vzhledem k těmto důvodům:

**I. POSTUP**

- (1) Dopisem ze dne 11. dubna 2002 S(2002)4231, zaregistrovaným pod číslem NN/110/02, byla Komise informována o tom, že Španělské království zavedlo podporu ve prospěch letecké společnosti Intermediación Aérea SL (dále jen „Intermed“) pro provozování služeb letecké dopravy na trase Girona–Madrid–Girona. Dopisem ze dne 23. května 2002 požádala Komise španělské orgány o veškeré relevantní informace. Ty odpověděly dopisem ze dne 1. července 2002, zaregistrovaným dne 5. července 2002.
- (2) Dopisem ze dne 13. prosince 2002 informovala Komise Španělské království o svém rozhodnutí zahájit proti této podpoře řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES.
- (3) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo vyhlášeno v *Úředním věstníku Evropské unie* <sup>(2)</sup>. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky k dotčené podpoře.
- (4) Dopisem Stálého zastoupení Španělska u Evropské unie ze dne 9. ledna 2003 požádaly španělské orgány o dodatečnou lhůtu pro odpověď na dopis ze dne 13. prosince 2003. Dopisem ze dne 20. ledna 2003 TREN/A4(2003) 838 poskytla Komise dodatečnou lhůtu 15 pracovních dní.
- (5) Španělské orgány zaslaly své připomínky dopisem ze dne 18. března 2003, ref. A24-3996, zaregistrovaným na generálním sekretariátu Komise dne 19. března 2003.
- (6) Komise obdržela v této věci připomínky od zúčastněných stran. Předala je Španělskému království dopisy ze dne 13. března 2003 a ze dne 2. dubna 2003 s možností se k nim vyjádřit a obdržela připomínky Španělského království dopisem ze dne 7. května 2003.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 32, 11.2.2003, s. 2.

<sup>(2)</sup> Viz poznámku pod čarou č. 1.

## II. PODROBNÝ POPIS PODPORY

### Právní základ podpory

- (7) Podle informací Komise jsou opatření španělských orgánů uvedena ve „Smlouvě o leteckých spojích mezi městy Girona a Madrid“ uzavřené dne 26. března 2002 mezi Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona, Obchodní a průmyslovou komorou Girony a zástupcem společnosti Intermed (dále jen „smlouva“).

### Cíle podpory

- (8) Cílem podpory je posílit rozvoj konkurenceschopné a kvalitní letecké dopravy na trase Girona–Madrid–Girona prostřednictvím letadel, které splňují požadavky na pohodlí a spolehlivost, a dosáhnout na této trase přiměřeného zisku.

### Postup při výběru společnosti poskytující službu

- (9) Vzhledem k tomu, že neexistovala pravidelná trasa mezi městy Gironou a Madridem a že tuto službu nenabízeli žádní dopravci, kontaktovala autonomní vláda Katalánska osobním dopisem v období od července do listopadu 2001 několik národních dopravců a dále dopravců z jiných členských států Společenství (Aerolíneas de Baleares (AeBal), Spanair S.A. (Spanair), Air Europa Líneas Aéreas (Air Europa), KLM UK Limited, Intermed, Air Catalunya S.A. (Air Catalunya), Ibertrans Aérea S.A. (Ibertrans) a Navegación y Servicios Canarios S.A. (Naysa), kde je seznámila se svým záměrem podpořit zřízení této letecké trasy a zároveň je vyzvala k předložení nabídek nebo prohlášení o schopnosti zajistit tento let.
- (10) Po proběhnutém řízení orgány autonomní vlády Katalánska došly k závěru, že jediným leteckým dopravcem dostupným a schopným zajistit tuto pravidelnou leteckou trasu a převzít s ní související závazky veřejné služby, byla společnost Intermed a smlouva byla tedy uzavřena s tímto dopravcem.

### Letecké spojení Girona–Madrid–Girona

- (11) Letecké trasa Girona–Madrid–Girona byla zajišťována jednak pravidelnou linkou provozovanou společností Intermed od 15. dubna 2002 letadlem ATR 42-300 o 48 místech a jednak, podle informací španělských orgánů, charterovou linkou provozovanou v této věci žalobcem od 3. dubna 2002 letadlem SA-227.
- (12) Letiště v Gironě je malé, ale počet jeho cestujících zaznamenal následující vzestup <sup>(3)</sup>:

#### Vývoj osobní dopravy

Rok	Počet cestujících	Rok	Počet cestujících
1994	399 070	1999	631 235
1995	547 739	2000	651 402
1996	480 506	2001	622 410
1997	533 445	2002	557 187
1998	610 607	2003	1 448 796

<sup>(3)</sup> Internetová stránka: [www.aena.es](http://www.aena.es) Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, září 2004.

### Obsah smlouvy

- (13) Smlouva stanoví, že pro poskytování dotčených služeb bude společnost Intermed používat turbovrtulové letadlo ATR 42-300, jehož hlavní charakteristiky jsou následující:
- 48 sedadel uspořádaných ve 12 řadách se sklonem 30°,
  - maximální dovolené zatížení 4 687 kg,
  - objem zavazadlového prostoru 8,94 m<sup>3</sup>,
  - maximální výška 5 485 m (18 000 stop),
  - rychlost letu 300 uzlů (556 km/h).
- (14) Pro začátek jsou stanoveny dva lety denně od pondělí do pátku s následujícím letovým řádem:
- ráno: odlet z Girony v 7:00 hod./odlet z Madridu v 9:00 hod.,
  - odpoledne: odlet z Girony v 17:00 hod./odlet z Madridu v 19:30 hod.
- (15) Všeobecně musí letecké řády vždy umožnit cestujícímu z Girony pobyt v Madridu v délce minimálně 5 hodin po přistání v místě určení.

### Financování služby

- (16) Maximální celková částka podpory pro období pokryté smlouvou je 4 337 086,18 EUR. Autonomní vláda Katalánska a Generální rada Girony se zavazují, že uhradí leteckou službu mezi Gironou a Madridem v mezích následujících ročních stropů:
- Hospodářský rok 2002: V průběhu prvních šesti měsíců provozování leteckých služeb se Generalitat de Catalunya (Autonomní vláda Katalánska) a Diputació de Girona (Rada Girony) spravedlivě podělí o úhradu částky v maximální výši 410 582,34 EUR. Pro zbytek hospodářského roku 2002 uhradí Autonomní vláda Katalánska částku do výše 34 166,62 EUR a Generální rada Girony částku do výše 135 227,75 EUR.
  - Hospodářský rok 2003: pro toto období, zahrnující případné vyrovnání hospodářského roku 2002, se strop zvyšuje na 1 182 883,13 EUR, z čehož 641 972,13 EUR uhradí Autonomní vláda Katalánska a 540 911 EUR uhradí Generální rada Girony.
  - Hospodářské roky 2004 a 2005: pro toto období se strop zvyšuje na 1 081 822 EUR, z toho 540 911 EUR pro Generální radu Girony na financování prvního pololetí každého hospodářského roku a 540 911 EUR pro Autonomní vládu Katalánska na financování druhého pololetí každého hospodářského roku.
- (17) Podpora vyplácená společnosti Intermed se vypočítává v závislosti na průměrném koeficientu vytížení sedadel v letadlech zajišťujících spojení Girona–Madrid–Girona pomocí vzorce definovaného v příloze V smlouvy.

- (18) Podle informací poskytnutých španělskými orgány jsou náklady na let, vypočtené na průměrné vytížení sedadel 32 osob, 3 980,55 EUR, rozdělených následovně:

Položka	EUR
Amortizace letounu	353,16
Pojištění	480,00
Poplatky na linku (včetně ověření elektrických systémů, avioniky, podvozku a kontroly systému vstřiku paliva)	250,00
Palivo	623,37
Osobní náklady (letecký a pozemní personál, včetně sociálního pojištění)	1 067,93
Letištní poplatky a příletová sazba	447,81
Manipulace <sup>(1)</sup>	364,09
Eurokontrola (sazba za cestu)	52,89
Služby cestujícím (občerstvení, tisk, atd.)	372,00
Celkem	3 980,55

<sup>(1)</sup> Společnost měla povolení na vlastní manipulaci, která může být v důsledku toho považována za vnitřní náklady uvedené do všeobecných nákladů.

#### Opatření na reklamu

- (19) Generální rada Girony se dále zavazuje, že bude realizovat a financovat veškeré propagační aktivity pro reklamu a marketing týkající se této letecké trasy v průběhu platnosti smlouvy do maximální výše 120 202 EUR.
- (20) Obchodní, průmyslová a plavební komora Girony se rovněž zavazuje, že provede akce vyplývající z jejích kompetencí, které se ukáží jako potřebné na podporu a zaručení dobrého fungování letecké trasy, která je předmětem smlouvy.

#### Zrušení smlouvy

- (21) Je stanoveno, že smlouva bude zrušena plným právem v případě, že by např. jiný letecký dopravce zřídil bez veřejné podpory či jiného financování ze strany státu mezi Gironou a Madridem let stejné povahy, jako je let podle smlouvy, zejména pokud jde o typ letadla, počet letů, sazby a období provozování služby.

#### Doba trvání podpory

- (22) Smlouva je uzavřena na období od 26. března 2002 do 31. prosince 2005. Služba byla nicméně pozastavena v prosinci 2002 na základě zahájení formálního vyšetřovacího řízení Komisí.

#### Ostatní ustanovení

- (23) Dotčená smlouva stanoví také opatření týkající se koeficientu vytížení, pravidelnosti, přesnosti, pozemních služeb a příslušných tarifů.

*Důvody rozhodnutí o zahájení řízení*

- (24) Ve svém rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vyjádřila Komise pochybnosti o slučitelnosti dotčené podpory s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES, zejména při nedodržování postupu stanoveného článkem 4 nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství<sup>(4)</sup>.
- (25) Komise zejména požádala Španělsko aby jí dodalo jednak údaje prokazující nezbytnost finanční náhrady a také čisté náklady na danou veřejnou službu a údaje pro výpočet objemu finanční náhrady, a jednak důvody, které ospravedlňují nedodržení postupu stanoveného článkem 4 nařízení (EHS) č. 2408/92.

**III. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

- (26) Společnost Air Catalunya uvádí, že leteckou dopravu na trase mezi Gironou a Madridem zajišťuje jednak příjemce podpory a jednak od 3. dubna 2002 ona sama, a to bez veřejného financování. Upozorňuje rovněž utrpěnou škodu a na skutečnost, že dochází ke zjevnému porušení hospodářské soutěže. Uvádí, že trasa Girona–Madrid–Girona nebyla předmětem závazku veřejné služby podle postupů stanovených článkem 4 nařízení (EHS) č. 2408/92. Dotčená podpora nemůže být prohlášena za slučitelnou se smlouvou, protože nespĺňuje podmínky nezbytnosti a úměrnosti stanovené pro veřejnou službu. Air Catalunya také přerušila svou službu v prosinci 2002.
- (27) Austrian Airlines A.G. (Rakouské aerolinie) mimo jiné uvádí, že pravidla, stanovená v pokynech o uplatňování článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 dohody EHP o státních podporách v odvětví letectví, nebyla v tomto případě dodržena.

**IV. PŘIPOMÍNKY ŠPANĚLSKÉHO KRÁLOVSTVÍ**

- (28) Španělské orgány uvádějí, že od zahájení formálního vyšetřovacího řízení v prosinci 2002, bylo vyplácení podpory společnosti Intermed pozastaveno a v důsledku toho se tato společnost cítila povinná přerušit v prosinci 2002 provozování služeb na trase Girona–Madrid z důvodu nemožnosti čelit nákladům, které přináší, což by mělo být důkazem, že daná trasa není rentabilní pro žádnou společnost.
- (29) Částečné financování letecké dopravy na trase Girona–Madrid je časově omezené do té doby, než bude linka konsolidována a stane se rentabilní.
- (30) Španělské orgány se domnívají, že řízení, které vedlo k výběru společnosti Intermed neodpovídá postupu stanovenému článkem 4 nařízení (ES) č. 2408/92 pro uložení závazku veřejné služby na určitou leteckou trasu.
- (31) Autonomní vláda Katalánska předložila formální žádost u španělského ministerstva pro rozvoj území za účelem uložení závazku veřejné služby (ZVS) na trasu Girona–Madrid podle ustanovení nařízení (EHS) č. 2408/92. Tato žádost byla nicméně dotčeným ministerstvem zamítnuta s odůvodněním, že neexistovaly dostatečné důvody pro uplatnění článku 4 uvedeného nařízení.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

### Uvažování veřejné služby

- (32) Španělské orgány se domnívají, že materiální podmínky požadované nařízením (EHS) č. 2408/92 k tomu, aby byla daná služba kvalifikovaná jako veřejná, nebo obecného zájmu, jsou řádně splněny.
- (33) Nepřítomnost letecké společnosti, která by mohla provozovat dopravu na trase dokazuje, jak malý ekonomický zájem tato trasa vzbuzuje. Pouze zásah orgánů veřejné moci mohl tedy zajistit služby na trase Girona–Madrid s určitými zárukami stability a pravidelnosti. V této souvislosti je důležité připomenout, že Air Catalunya začala provozovat služby na trase Girona–Madrid ve stejném okamžiku jako Intermed, tj. v dubnu 2002. Před tímto datem a od 28. října 2001, kdy předchozí společnost přestala služby na trase provozovat, neprovozovala služby na trase Girona–Madrid žádná společnost. Tato trasa, považovaná za podstatnou, zůstala neprovozovaná po dobu pěti měsíců, což motivovalo nezbytný zásah orgánů veřejné moci vzhledem k důležitosti této trasy pro občany.
- (34) Španělské orgány uvádějí důležitost zřízení letecké trasy mezi Gironou a Madridem pro ekonomický rozvoj oblasti.

### Důsledky porušení článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92

- (35) Vzhledem k tomu, že formální podmínky pro uložení závazku nebyly splněny, tj. nebylo vyhlášeno výběrové řízení otevřené pro všechny společnosti a oznámené Komisi a ostatním členským státům, neuplatní se na podporu předpoklad neposkytování státní podpory ve smyslu článku 87 Smlouvy o ES a musí v důsledku toho podléhat obecným pravidlům smlouvy, které se týkají této oblasti. Tato analýza je potvrzena pokyny pro vyhodnocování státní podpory ve prospěch letecké dopravy ve sdělení Komise o uplatňování článků 92 a 93 smlouvy a článku 61 dohody EHP o státních podporech v odvětví letectví<sup>(5)</sup>, které v bodě 23 uvádějí, že „kompenzace ztrát, které utrpěl dopravce, který nebyl vybrán podle článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92 bude nadále vyhodnocována podle obecných pravidel platných pro státní podpory. Toto platí také pro kompenzace, které nejsou vypočítávány na základě kritérií uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. h) nařízení“.
- (36) Podle španělských orgánů skutečnost, že závazek veřejné služby nebyl formálně vyhlášen, nijak neovlivňuje povahu veřejného závazku na uvedené trase.

### Náhrada je slučitelná s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES

- (37) Podle španělských orgánů může být náhrada udělená společnosti Intermed považována za státní podporu ve smyslu článku 87 Smlouvy o ES, nezákonnou bez předchozího oznámení Komisi a dodržení ustanovení článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92, ale nicméně slučitelnou se společným trhem podle čl. 86 odst. 2 smlouvy. I když toto není odpovídající rámec pro financování veřejných služeb uložených v letecké dopravě, zvláštnosti tohoto případu a obzvláště malé množství dopadů na hospodářskou soutěž a výměnu v rámci Společenství, pozastavení podpory okamžitě po zahájení formálního vyšetřovacího řízení, následné přerušení letů společností Intermed, malá výše podpory a trvání smlouvy omezené pouze na osm měsíců by mohlo zdůvodnit výjimečné uplatnění daného ustanovení.
- (38) Aby mohl být uplatněn odstavec 2 článku 86, musí být náhrada nezbytná a úměrná.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. ES C 350, 10.12.1994, s. 5.

### Nezbytnost náhrady

- (39) Podmínky, uložené společnosti Intermed v dohodě ohledně pravidelnosti, kontinuity, kapacity a tarifkace služby způsobují, že let je pro jakoukoliv společnost nerentabilní. Poplatky, uložené správními orgány, představují ve skutečnosti dodatečné náklady, které by žádná společnost pracující na komerčním základě nemohla sama nést.
- (40) Potvrzuje to i skutečnost, že neexistuje žádný významný konkurent, který by provozoval služby na trase Girona–Madrid za podmínek uložených společností Intermed, pokud jde o pravidelnost letů, kapacitu a návaznost služeb. Společnost, která provozovala služby na této trase v minulosti, byla nucena přestat z důvodu nerentabilnosti. Je pravda, že některé letecké společnosti, které autonomní vláda vyzvala, aby takovou službu nabídly, neprojevíly zájem a vyslovily své pochybnosti o ekonomické životaschopnosti této trasy.
- (41) Pokud jde o Air Catalunya, není možné ji považovat za významného konkurenta. Air Catalunya byla vyzvána, aby se zúčastnila výběrového řízení, ale její nabídka nemohla být přijata vzhledem k tomu, že tato společnost neměla potvrzení leteckého dopravce (AOC) a licenci na provozování služeb ve Španělsku<sup>(6)</sup>. I kdyby byl dodržen postup podle článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92 pro ukládání závazku veřejné služby, Air Catalunya by se nemohla účastnit nabídkového řízení, které je omezeno pouze na společnosti vlastníci licenci na provozování pravidelných leteckých služeb. V každém případě podmínky, za kterých nabízela své lety, které nebyly pravidelné, se o mnoho lišily od pravidelnosti a kapacity uložené společnosti Intermed. Když byl např. koeficient využití letounu najatého společností Air Catalunya minimální, došlo ke zrušení letu a zbylí cestující byli ponecháni bez možnosti rychlého a efektivního dopravního prostředku, kterým by se dostali do Madridu.
- (42) Nerentabilnost dané trasy je navíc podtržena skutečností, že po přerušení služeb od společnosti Intermed žádná společnost, včetně Air Catalunya, služby neprovozuje.

### Úměrnost subvence

- (43) Podpora, poskytnutá společnosti Intermed nepřesahuje minimální náhradu, nutnou pro vyvážení dodatečných nákladů vzniklých v důsledku požadavků uložených správními orgány. Náhrady poskytnuté společnosti Intermed dosahují částky 919 879,98 EUR. Jak vyplývá z přílohy III k dohodě, náklady na každý let, vypočítané při průměrném koeficientu obsazení 32 osob, dosahují částky 3 980,55 EUR. Společnost Intermed za dobu platnosti smlouvy provedla 640 letů s příjmy ve výši 876 934,30 EUR. Z toho vyplývá, že deficit způsobený poskytováním služby dosáhl přibližně částky 1 670 608,70 EUR. Tato částka je výsledkem nákladů na let, to jest 3 980,55 EUR, vynásobených počtem uskutečněných letů, tedy 2 547 552,00 EUR, z nichž se odečtou příjmy a dosáhne se konečné částky 876 943,30 EUR. V důsledku toho byla podpora poskytnutá veřejnými orgány (919 879,98 EUR) nižší než deficit, utrpěný společností při provádění služeb na trase Girona–Madrid od dubna do prosince 2002.
- (44) Jak to prohlašuje stálá judikatura Soudního dvora Evropských společenství, „poskytnutí státní podpory se může, podle čl. 86 odst. 2 smlouvy vymakat zákazu článku 87 této smlouvy v případě, že uvedená podpora směřuje pouze k náhradě dodatečných nákladů způsobených plněním zvláštního poslání připadající podniku pověřenému správou služby všeobecného ekonomického zájmu a když se její poskytnutí ukazuje jako nezbytné, aby mohl tento podnik zajistit své závazky veřejné služby v podmínkách ekonomické rovnováhy“<sup>(7)</sup>.

<sup>(6)</sup> Air Catalunya provozovala lety nejprve (dva měsíce) s povolením na charterové lety vydané dánské společností North Flying generálním ředitelstvím civilního letectví a poté s licencí společnosti Oestavi.

<sup>(7)</sup> Viz věc C-174/97, *La Poste*, Sb. rozh. 1998, s. I-1303

### Omezený vliv na hospodářskou soutěž a výměny v uvnitř společenství

- (45) Podpora poskytnutá společnosti Intermed je nízká, neboť nedosahuje ani jednoho milionu EUR. K tomu se přičítá relativně krátké trvání smlouvy (pouze 8 měsíců: od dubna do prosince 2002).
- (46) Postavení společnosti Air Catalunya nebo jiných potenciálních konkurentů na uvedené trase neutrpí žádnou újmu v budoucnosti vzhledem k tomu, že platba podpory byla pozastavena hned po zahájení řízení a že se autonomní vláda stejně jako Diputación de Gérone zavázaly, že zruší formálně smlouvu uzavřenou svého času se společností Intermed.
- (47) Všechny tyto okolnosti snižují na minimum riziko negativních účinků na hospodářskou soutěž a obchodní výměny mezi členskými státy, které by mohlo vyvolat poskytnutí podpory společností Intermed.

### Uplatňování judikatury Altmark

- (48) Španělské orgány se domnívají, že judikatura stanovená ve věci Altmark (probíhající před Soudním dvorem Evropských společenství k datu odeslání připomínek španělských orgánů), by se v tomto případě nemohla uplatnit, neboť daná záležitost se týká uplatňování článku 73 smlouvy pro ukládání závazků veřejné služby mimo rámec stanovený nařízeními použitelnými pro pozemní dopravu.

### Nenávratnosti podpory

- (49) Španělské orgány se domnívají, že řízení zahájené na základě subvencí udělených společnosti Intermed může být uzavřeno přijetím rozhodnutí ze strany Komise, které, i když prohlásí podporu za nezákonnou a stanoví její zastavení, neurčí zpětné navrácení vyplacené podpory, ale bude ji považovat jako slučitelnou se společným trhem podle čl. 86 odst. 2.

## V. POSOUZENÍ PODPORY

### Ohodnocení této podpory podle čl. 87 odst. 1 smlouvy

- (50) Čl. 87 odst. 1 smlouvy stanoví, že podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem.

### Finanční výhoda

- (51) Sdělení Komise o uplatňování článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 dohody EHP o státní podpoře v odvětví letectví stanoví v bodě 18 předpoklad neexistence podpory, pokud byl závazek veřejné služby přidělen a výpočet příslušné náhrady proveden podle postupů stanovených v článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství. Kritéria, umožňující posoudit přítomnost podpory v náhradách veřejné služby byla následně vyjasněna rozsudkem ze dne 24. července 2003 ve věci *Altmark* <sup>(8)</sup>.
- (52) Jak je vysvětleno v bodech odůvodnění 9 až 23 tohoto rozhodnutí, orgány autonomní vlády Katalánska vybraly společnost, aniž by respektovaly závazky stanovené v článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92, které jsou zásadní pro zajištění principu rovnosti zacházení a řádného průběhu řízení.

<sup>(8)</sup> Viz věc C-280/00, *Altmark*, Sb. rozh. 2003, s. I-7747.



- (53) Zejména,
- Komise nebyla informována o uložení závazku veřejné služby na trasu Girona–Madrid–Girona,
  - tyto závazky nebyly zveřejněny v *Úředním věstníku Evropské unie*,
  - jiné členské státy nebyly konzultovány,
  - výběrové řízení nebylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* a
  - nabídky předložené leteckými dopravci nebyly sděleny jiným členským státům, ani Komisi.
- (54) Španělské orgány se domnívají, že uvedené opatření je přesto náhradou za závazek veřejné služby uložený společnosti Intermed.
- (55) Komise se domnívá, že jediným prostředkem pro uložení závazků veřejné služby v letecké dopravě je uplatnění článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92. V tomto nařízení stanovila Rada jednotná a nediskriminační pravidla pro udělení práv leteckého provozu na trasách, na kterých byly uloženy závazky veřejné služby. Kritéria výpočtu náhrady byla jasně stanovena. Náhrada vypočtená podle čl. 4 odst. 1 písm. h) uvedeného nařízení, by za nepřítomnosti protikladných údajů umožnila předpokládat nepřítomnost finanční výhody ve prospěch leteckého dopravce<sup>(9)</sup>.
- (56) Čl. 4 odst. 1 písm. h) nařízení (EHS) č. 2408/92 předpokládá, že „Členský stát může leteckému dopravci vybranému podle písmene f) nahradit výdaje na splnění norem požadovaných závazkem veřejné služby uloženým na základě tohoto odstavce; náhrada výdajů zohlední náklady i příjmy plynoucí ze služby.“ Komise se domnívá, že opatření španělských orgánů ve prospěch společnosti Intermed neodpovídají ustanovením článku 4 uvedeného nařízení.
- (57) Z toho vyplývá, že uvedený předpoklad nepřítomnosti podpory se v tomto případě neuplatní.
- (58) Bod 23 pokynů o státní podpoře odvětví letectví uvádí, že: „Náhrada ztrát utrpěných dopravcem, který nebyl vybrán podle článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92, bude nadále vyhodnocována podle obecných pravidel platných pro státní podporu. To platí také pro náhrady, které nejsou vypočteny na základě kritérií uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. h) nařízení.“ Bod 17 rovněž stanoví, že: „Oprávněnost náhrady musí být vyhodnocena ve světle principů o státní podpoře stanovených judikaturou Soudního dvora“.

<sup>(9)</sup> Viz soud první instance, rozsudek soudu ze dne 5. srpna 2003 společné věci T-116/01 a T-118/01 *P&O European Ferries*, Sb. rozh. 2003, s 118), uvedl, že: „podle stálé praxe Komise je existence takového nabídkového řízení, které předchází nákupu členskými státy obecně považována za dostatečnou pro vyloučení toho, že by se členský stát pokusil poskytnout výhodu nějakému danému podniku (viz, zejména, sdělení Komise o rámci Společenství pro státní podporu pro výzkum a vývoj (Úř. věst. 1996, C 45, s. 5), bod 2.5. a, v tomto smyslu orientaci Společenství na státní podporu námořní dopravě (Úř. věst. 1997, C 205, s. 5), kapitola 9)“.

- (59) Komise je názoru, že když v nějakém specifickém odvětví ukládají předpisy Společenství přidělení závazků veřejné služby v rámci nabídkového řízení, nedodržení těchto předpisů má za následek, že poskytnutá náhrada normálně představuje podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 smlouvy. Komise nicméně přezkoumá, zda uvedené opatření poskytuje finanční výhodu společnosti Intermed a zejména, zda dotčená náhrada splňuje kritéria, stanovená judikaturou Dvora, zejména v rozsudku ze dne 24. července 2003 ve věci *Altmark*.
- (60) Tento rozsudek potvrzuje, že částky poskytnuté za účelem náhrady za plnění závazku veřejné služby nejsou považovány za státní podporu, pokud je splněno několik podmínek. Z judikatury <sup>(10)</sup> Dvora vyplývá, že: „pokud má být státní zásah považován za náhradu představující protihodnotu za služby poskytované v rámci závazků veřejné služby přijímajícími podniky, tyto podniky ve skutečnosti nezískají finanční výhodu a uvedený zásah nemá za následek vytvoření lepšího postavení v hospodářské soutěži vůči konkurenčním podnikům, nevztahuje se na takový zásah čl. 92 odst. 1 smlouvy. Aby se však v konkrétním případě taková náhrada nepovažovala za státní podporu, musí být splněno několik podmínek“ <sup>(11)</sup>.
- (61) Dvůr stanovil čtyři podmínky. První tři podmínky platí ve všech případech. Čtvrtá podmínka předpokládá dvě možnosti aby se vyloučila možnost sebemenší finanční výhody vyplývající z náhrady.
- (62) Podle první podmínky, stanovené Dvorem, musí být podporovaný podnik skutečně pověřen výkonem závazků veřejné služby a tyto závazky musí být jasně definovány. Podle druhé podmínky musí být parametry, na základě kterých je náhrada vypočtena, předem objektivně a transparentně stanoveny.
- (63) V tomto případě byl přijímající podnik pověřen výkonem některých závazků, které jsou definovány ve smlouvě. Tyto závazky, stejně jako parametry pro výpočet náhrady, stanovené v přílohách III, IV a V smlouvy, jsou výsledkem jednání vedených mezi příslušnými regionálními orgány a společností, která již byla vybrána pro provozování služby letecké dopravy. Autonomní vláda Katalánska se skutečně individuálním dopisem v období červenec – listopad 2001 obrátila na několik dopravců, aby je seznámila se svým záměrem podpořit zřízení této letecké trasy a vyzvala je k předložení nabídek, nebo vyjádření o připravenosti tyto lety zajistit. V tomto případě se regionální orgány omezují na vyzvání kontaktovaných společností k předložení nabídky. V uvedených dopisech nefiguruje žádná podrobnost o povinnostech společností ani parametry pro výpočet náhrady. Není vyloučeno, že letecké společnosti, které odmítly žádost regionálních orgánů, by byly mohly mít zájem na uzavření smlouvy, pokud by byly obdržely v okamžiku odeslání žádosti regionálních orgánů konkrétnější podrobnosti o těchto závazcích a o parametrech pro výpočet náhrady.

Komise se domnívá, že v tomto případě nebyly závazky veřejné služby definovány jasně a transparentně, a v důsledku toho není tedy splněna první podmínka stanovená v rozsudku *Altmark*.

- (64) Kromě toho smlouva, uzavřená dne 26. března 2002 mezi Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona, Obchodní a průmyslovou komorou Girony a zástupcem společnosti Intermediación Aérea SL (Intermed), se stala pouze předmětem tiskového sdělení, ale nebyla zveřejněna oficiálně a podle informací Komise nebyla zpřístupněna zainteresovaným třetím stranám. Kromě toho, v odvětví letecké dopravy jsou parametry pro objektivní a transparentní výpočet náhrady předem stanoveny zákonodárcem Společenství v článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92, který nebyl dodržen.

<sup>(10)</sup> Viz rozsudek ze dne 7. února 1985, *ADBHU*, věc 240/83, Sb. rozh. 1985, s. 531, body 3, poslední věta a 18 a rozsudek ze dne 22. listopadu 2001, *Ferring*, věc C-53/00, Sb. rozh. 2001, s. I-9067 bod. 27.

<sup>(11)</sup> Body 87 a 88 rozsudku *Altmark*.

(65) Navíc se Komise domnívá, že parametry, na základě kterých je náhrada v tomto případě vypočtena, nebyly stanoveny předem objektivně a transparentně. Druhá podmínka stanovená v rozsudku Altmark tedy není splněna.

(66) Podle třetí podmínky stanovené Dvorem, nesmí náhrada přesáhnout výši nezbytnou pro pokrytí všech nebo části nákladů způsobených plněním závazků veřejné služby s tím, že se berou v úvahu na ně připadající příjmy, stejně jako zisk přiměřený plnění těchto závazků. Dodržení takové podmínky je nezbytné k zajištění toho, že nebude podporovanému podniku poskytnuta žádná výhoda, která naruší by mohla narušit hospodářskou soutěž posílením konkurenční pozice tohoto podniku. Cílem této podmínky je vyloučit, aby byla podnikům poskytována nadměrná náhrada a aby byla náhrada poskytována ve formě nebo ve výši, která by vedla k nadbytečným peněžním tokům, které by podnik mohl věnovat na činnosti vedoucí k narušení hospodářské soutěže.

V odvětví letectví je metodou, kterou zákonodárce používá na vyloučení takových nadměrných náhrad a pro co největší snížení škodlivých účinků vyplývajících z omezení přístupu na trh, přísné dodržování nabídkového řízení podle článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92.

(67) Komise se domnívá, že takové nabídkové řízení před nákupem členským státem je zpravidla považováno za dostačující pro vyloučení toho, aby se tento členský stát pokusil poskytnout výhodu některému podniku. Soud prvního stupně tento přístup potvrdil<sup>(12)</sup>. Vzhledem k tomu, že nedošlo k nabídkovému řízení, má soud za to, že je obtížné přesně určit, zda částka, přijatá společností Intermed, odpovídá nákladům způsobeným plněním závazků veřejné služby nebo zda představuje nadměrnou náhradu a výhodu v její prospěch.

(68) Španělské orgány se domnívají, že výše poskytnuté podpory je nižší než deficit dosažený za měsíce, kdy byla služba vykonávána, a že tedy nedošlo k nadměrné náhradě. Komise se domnívá, že při nepřítomnosti objektivních prostředků pro stanovení úrovně náhrady, při uplatňování povinných pravidel stanovených Radou, nelze vyloučit, že by mohly jiné společnosti nabídnout dotčenou službu s nižší výší podpory.

(69) Komise se domnívá, že třetí podmínka rozsudku Altmarkt není v tomto případě splněna.

(70) Čtvrtá podmínka obsahuje dva alternativní postupy:

a) „výběr podniku, který bude pověřen plněním závazků veřejné služby v daném konkrétním případě se provede v rámci řízení pro veřejné zakázky umožňujícího vybrat kandidáta schopného poskytnout služby za nejnižší cenu pro společnost“;

b) „úroveň nezbytné kompenzace musí být stanovena na základě analýzy nákladů, které by nastaly střednímu podniku, dobře řízenému a vybavenému odpovídajícím způsobem dopravními prostředky, kdyby měl uspokojit požadavky veřejné služby za předpokladu, že se vezmou v úvahu s tím spojené příjmy a přiměřený zisk vyplývající z plnění těchto závazků“.

<sup>(12)</sup> Rozsudek soudu ze dne 5. srpna 2003, společné věci T-116/01 a T-118/01, *P&O European Ferries*, Sb. rozh. 2003, s. 118. Viz poznámka pod čarou 9.

- (71) První možnost čtvrté podmínky není v tomto případě splněna. Výběrové řízení, kterým se řídily španělské orgány, nesplňuje kritéria transparentnosti a objektivitu nezbytné pro všechny veřejné zakázky v souladu s body 51 a 52 tohoto rozhodnutí, aby mohlo být považováno za skutečnou soutěž, a proto nemůže být považováno za dostatečně transparentní, aby zajistilo „nejnižší náklady pro Společenství“.
- (72) Druhá možnost čtvrté podmínky uvedená v bodě 70 b) se zdá být v zásadě uplatnitelná pouze tehdy, když neexistuje povinnost vyhlásit nabídkové řízení, a ne v případě, kdy povinnost existuje, ale nebyla dodržena. Nicméně, za předpokladu, že by měla být uplatněna druhá možnost čtvrté podmínky, musí Komise dojít k závěru, že nebyla dodržena. Náhrada totiž nebyla vypočtena na základě „analýzy nákladů, které by nastaly střednímu podniku, dobře řízenému a vybavenému odpovídajícím způsobem dopravními prostředky, kdyby měl uspokojit požadavky veřejné služby za předpokladu, že se vezmou v úvahu s tím spojené příjmy a přiměřený zisk vyplývající z plnění těchto závazků“. Jak již bylo vysvětleno při analýze druhé podmínky, orgány neprovedly žádnou předběžnou analýzu nákladů ani jejich slčitelnost s touto normou, ale omezily se na náhradu skutečných nákladů dotčeného provozovatele. Španělské orgány nedodaly údaje, které by Komisi umožnily provést takové ověření. Za těchto okolností je zřejmé, že čtvrtá podmínka, stanovená rozsudkem Altmark také není splněna.
- (73) Komise tedy shledává, že žádná z podmínek stanovených v rozsudku Altmark není v tomto případě splněna. Ve světle předcházejících úvah opatření zavádí výhodu pro příjemce.

#### **Převod státních zdrojů**

- (74) Pojem státní podpory ve smyslu Smlouvy a tak, jak je interpretován Soudním dvorem, se odvolává na jakoukoli výhodu poskytnutou přímo nebo nepřímo ze státních zdrojů, nebo představující dodatečnou zátěž pro stát nebo pro organizace určené nebo zřízené k tomuto účelu.
- (75) V tomto případě předpokládá smlouva, že podporovaný podnik obdrží maximálně 4 337 086,18 EUR za celou dobu trvání smlouvy, financovaných Generalitat de Catalunya a Diputación de Girona. Tak, jak bylo potvrzeno španělskými orgány, výše této podpory skutečně vyplacené je 919 879,98 EUR. Tato částka, která byla přímo poskytnuta španělskými orgány, potvrzuje jasně přítomnost státních zdrojů.

#### **Selektivní charakter opatření**

- (76) Dotčená opatření se týkají pouze jediného odvětví, jmenovitě letecké dopravy, a provozování jedině letecké trasy Girona–Madrid–Girona.
- (77) Smlouva byla uzavřena s jedinou leteckou společností. Z informací obdržených od španělských orgánů nelze odvodit, zda by byla stejná opatření uplatněna na jiné společnosti, které by se případně rozhodly poskytovat služby pravidelné letecké dopravy mezi Madridem a Gironou.
- (78) Dotčené opatření je tedy považováno za selektivní.

**Účinek na hospodářskou soutěž a na výměnu uvnitř Společenství**

- (79) Aby bylo možné konstatovat narušení hospodářské soutěže stačí, aby státní zásah změnil umělé určité prvky výrobních nákladů podniku a posílil pozici tohoto podniku vzhledem k ostatním konkurenčním podnikům při výměnách uvnitř Společenství<sup>(13)</sup>. Dvůr se domnívá<sup>(14)</sup> že není vůbec vyloučené, aby veřejná podpora poskytnutá podniku, který poskytuje pouze služby místní nebo regionální dopravy a neposkytuje služby mimo svůj stát původu, mohla mít dopad na výměnu mezi členskými státy. Na druhé straně Dvůr také podtrhl skutečnost, že by podpora mohla ovlivnit výměny mezi členskými státy a narušit podmínky hospodářské soutěže, a to i tehdy, kdy se podporovaný podnik nezúčastní přeshraničních aktivit, ale je v konkurenci s podniky v jiných členských státech. Poskytne-li členský stát podporu určitému podniku, může se touto podporou vnitřní nabídka udržet nebo zvýšit s tím důsledkem, že šance podniků usazených v jiných členských státech nabízet služby na trhu tohoto členského státu jsou sníženy<sup>(15)</sup>.
- (80) Nařízení Komise (ES) č. 69/2001 ze dne 12. ledna 2001 o uplatňování článků 87 a 88 Smlouvy o ES na podpory de minimis<sup>(16)</sup> se neuplatňuje na odvětví dopravy podle jeho třetího bodu zdůvodnění a čl. 1 písm. a). Podle judikatury Dvora neexistuje práh nebo procento, pod kterým lze předpokládat, že nejsou výměny mezi státy ovlivněny. Poměrně nízká hodnota podpory nebo poměrně skromná velikost podporovaného podniku ve skutečnosti předem nevylučují možnost, že je ovlivněna hospodářská soutěž a výměny mezi členskými státy<sup>(17)</sup>.
- (81) V tomto případě provádějí letecké služby na trase mezi Gironou a Madridem dva operátoři: jeden dostává veřejné finance, druhý veřejné finance nedostává.
- (82) Je pravda, že smlouva obsahuje ustanovení o zrušení, které je platné v případě, že by jiný letecký dopravce zřídil bez veřejné podpory a jiného státního financování provoz na trase mezi Gironou a Madridem, který by měl stejné charakteristiky jako let podle smlouvy, zejména pokud jde o typ letadla, pravidelnost, sazby a období poskytování služby.
- (83) Nicméně pokud by případný konkurenční operátor poskytoval služby neodpovídající výše uvedeným charakteristikám, (např. použití menšího letadla), selektivní charakter by byl dokonce potvrzen, neboť dva operátoři by provozovali stejné spojení, z nichž jeden by dostával podporu a druhý ne. Žalobce v tomto případě skutečně provozuje služby na letecké trase Girona–Madrid–Girona, aniž by dostával veřejnou podporu. Podle informací španělských orgánů žalobce provádí charterové lety Girona–Madrid–Girona s letadly o kapacitě nižší než 20 sedadel, která neodpovídá požadavkům smlouvy.
- (84) Dotčená opatření rovněž ovlivňují výměny mezi členskými státy, pokud se týkají společnosti, jejíž dopravní aktivity, které se povahou dotýkají přímo výměn, pokrývají část společného trhu. Narušují i hospodářskou soutěž uvnitř tohoto trhu, neboť se týkají pouze jednoho podniku, který je v konkurenci s jinou leteckou společností Společenství, zejména poté, co 1. ledna 1993 vstoupila v platnost třetí částí liberalizace letecké dopravy („třetí balík“). Za těchto podmínek se poskytnutí výhody ve prospěch společnosti Intermed španělskými orgány rovná podpoře ve smyslu ustanovení článku 87 Smlouvy o ES.

<sup>(13)</sup> Rozhodnutí Dvora ze dne 2. července 1974, *Itálie/Komise*, věc 173/73, Sb. rozh. 1974, s. 709 a ze dne 17. září 1980, *Philip Morris*, věc 730/79, Sb. rozh. 1980, s. 2671.

<sup>(14)</sup> Body 77 až 82 rozhodnutí *Altmark*

<sup>(15)</sup> Rozsudek Dvora ze dne 21. března 1991, *Itálie/Komise*, věc C-303/88, Sb. rozh. 1991, s. I-1433, bod 27, rozsudek ze dne 13. července 1988, *Francie/Komise*, věc 102/87, Sb. rozh. 1988, s. I-4067, bod 19 a rozsudek ze dne 21. března 1991, *Itálie/Komise*, věc C-305/89, Sb. rozh. 1991, s. I-1603, bod 26.

<sup>(16)</sup> Úř. věst. L 10, 13.1.2001, s. 30.

<sup>(17)</sup> Rozsudek *Altmark*, bod 81; rozsudek ze dne 21. března 1990, *Belgie/Komise*, řečené „Tubemeuse“, věc C-142/87, Sb. rozh. 1990, s. I-959, bod 43, a rozsudek ze dne 14. září 1994 *Španělsko/Komise*, věci C-278/92 až C-280/92, Sb. rozh. 1994, s. I-4103, bod 42.

### Propagační aktivity pro reklamu a marketing

- (85) Opatření, schválená Generální radou Girony za účelem realizace a financování veškerých propagačních aktivit pro reklamu a marketing týkající se této letecké trasy v průběhu platnosti smlouvy v maximální výši 120 202 EUR, musí být také považována za státní podporu. Tato opatření financovaná veřejnými fondy jsou ve skutečnosti určena k informování široké veřejnosti o vytvoření nové letecké služby.

### Závěr

- (86) Vzhledem k tomu, že jsou splněny podmínky podle čl. 87 odst. 1 smlouvy, musí Komise dojít k závěru, že se jedná o opatření státní podpory, které musí být přezkoumáno z důvodu ověření jeho slučitelnosti s ustanoveními smlouvy.

#### *Zákonnost podpory*

- (87) Komise lituje, že Španělsko poskytlo podporu s porušením ustanovení čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES

#### *Slučitelnost podpory*

#### Uplatnění čl. 87 odst. 2 a 3

- (88) Po určení charakteru zkoumaných opatření jako státní podpory podle čl. 87 odst. 1 smlouvy – závěr potvrzený španělskými orgány – musí Komise přezkoumat, zda mohou být prohlášena za slučitelná se společným trhem ve smyslu čl. 87 odst. 2 a 3 smlouvy a čl. 86 odst. 2 smlouvy.
- (89) Komise musí zhodnotit slučitelnost podpory ve smyslu čl. 87 odst. 2 písm. a) smlouvy, podle které jsou se společným trhem slučitelné podpory sociálního charakteru poskytnuté jednotlivým spotřebitelům za podmínky, že jsou poskytnuty bez diskriminace spojené s původem výrobků. Podle sdělení Komise o státní podpoře v odvětví letectví musí mít podpora sociální charakter, tj. musí v zásadě pokrývat pouze některé kategorie cestujících používajících trasu (děti, postižené osoby, osoby s nízkými příjmy). Pokud se však jedná o spojení se znevýhodněnou oblastí, zejména s ostrovy, podpora by mohla pokrývat veškeré obyvatelstvo oblasti. Podle stejného sdělení musí být podpora poskytnuta bez diskriminace ohledně původu služby, tj. pro jakéhokoliv leteckého dopravce Evropského hospodářského prostoru provozujícího služby. Z toho vyplývá i volný přístup na danou trasu pro všechny letecké přepravce Společenství.
- (90) V tomto případě je podpora vyplácena výhradně jedné letecké společnosti, provozující služby na dané trase s vyloučením konkurenčního operátora. Nezdá se, že by právní základ této podpory umožňoval přístup jiných leteckých společností k režimu podpory. V důsledku toho nespĺňuje podpora první z požadovaných podmínek, tedy nediskriminaci mezi operátory.
- (91) Výjimka podle čl. 87 odst. 2 písm. b) se neuplatní, neboť se v tomto případě nejedná o podporu určenou na nápravu škod způsobených přírodními pohromami nebo jinými mimořádnými událostmi.
- (92) Čl. 87 odst. 3 stanoví seznam podpor, které mohou být považovány za slučitelné se společným trhem.

- (93) Aby se zachovalo dobré fungování společného trhu a s ohledem na zásady čl. 3 odst. 1 písm. g) smlouvy, musí být výjimky z ustanovení čl. 87 odst. 1 tak, jak jsou definovány v čl. 87 odst. 3, při přezkoumávání režimu podpory nebo jakéhokoli jednotlivého opatření předmětem strohé interpretace. Navíc, s ohledem na zvýšenou konkurenci ve vztahu k liberalizaci letecké dopravy, se Komise musí držet politiky přísné kontroly státní pomoci, aby bylo vyloučeno, že by tyto podpory mohly mít sekundární účinky odporující společnému zájmu:
- písmena a) a c) umožňují výjimky ve prospěch podpor určených na podporu nebo usnadnění rozvoje některých oblastí<sup>(18)</sup>. Komise poznamenává, že oblast Girony nespadá mezi oblasti podle čl. 87 odst. 3 písm. a), a že tato výjimka tedy není uplatnitelná. Komise připomíná, že provincie Girona není způsobilá k využití výjimky z čl. 87 odst. 3 písm. c) smlouvy s výjimkou okresů v Pyrenejích, které nejsou pro tento případ podstatné,
  - písmena b) a d) nejsou uplatnitelná, neboť se nejedná o podporu určenou na významný projekt společného zájmu nebo na nápravu vážné poruchy v hospodářství některého členského státu, nebo o podporu, která má napomoci kultuře a zachování kulturního dědictví. V každém případě se španělské orgány výjimky nedovolávají,
  - výjimka podle písmene c) se týká podpor určených na usnadnění rozvoje určitých hospodářských aktivit. Komise má za to, že podpory provozního charakteru a neurčené k podpoře určité investice, mohou být schváleny pouze výjimečně. Za tím účelem konstatuje, že podpory nesledují cíle životního prostředí, ani vzdělávání. Komise může přiznat využití této výjimky i v případě restrukturalizace podniku. To není případ společnosti Intermed.
- (94) Tyto podpory by nicméně mohly být přirovnávány k podporám na zahájení činnosti, jejichž analýza je provedena v bodě 101.

#### Uplatnění čl. 86 odst. 2 smlouvy

- (95) Jediné zdůvodnění, kterého se dovolávají španělské orgány, se týká uplatnění čl. 86 odst. 2 smlouvy. V tomto ohledu se Komise domnívá, že aby byly tyto podpory slučitelné podle tohoto ustanovení smlouvy, musí být splněny dvě podmínky; nezbytnost a úměrnost podpory.
- (96) Komise musí připomenout, že španělské orgány nepochybňují fakt, že nebyla dodržena ustanovení týkající se článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92. Tato okolnost svědčí o tom, že španělské orgány nepovažovaly za potřebné uložit na danou leteckou trasu závazky veřejné služby. Toto bylo potvrzeno, když bylo již Komisí zahájeno administrativní řízení, neboť na žádost regionálních orgánů Katalánska ze dne 13. června 2002 odmítly kompetentní španělské orgány zahájit řízení pro uložení závazků veřejné služby „z důvodu, že neexistovaly dostatečné důvody pro uplatnění článku 4 tohoto nařízení.“<sup>(19)</sup> Za těchto okolností se zdá být protichůdné trvat na jedné straně na tom, že je služba nezbytná v rámci čl. 86 odst. 2 smlouvy a na druhé straně tvrdit, že daná služba není nezbytná pro uplatnění normálního právního rámce platného pro závazky veřejné služby v odvětví letectví.

<sup>(18)</sup> Sdělení Komise o směrnících o státní regionální podpoře (Úř. věst. C 74, 10.3.1998). Odkaz na tyto podpory je také v bodě 36 pokynů ke státní podpoře leteckého odvětví. Viz také poznámku 5.

<sup>(19)</sup> Připomínky španělských orgánů předané dopisem ze dne 18. března 2003, zaregistrovaným na Generálním sekretariátu Komise dne 19. března 2003.

- (97) Při nedodržení postupu stanoveného v článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92, nemůže být potvrzena ani úměrnost podpory. Španělské orgány se domnívají, že výše poskytnuté podpory je nižší než deficit dosažený za měsíce, kdy byla služba vykonávána, a že tedy nedošlo k nadměrné kompenzaci. Komise nezpochybňuje skutečnost, že výška podpory je nižší než deficit služby, ale domnívá se, že při nepřítomnosti objektivních prostředků pro stanovení úrovně náhrady podle povinných pravidel stanovených Radou nelze vyloučit, že by mohly jiné společnosti nabídnout danou službu s nižší úrovní podpory.
- (98) Podle judikatury Dvora <sup>(20)</sup> je třeba posoudit slučitelnost společně v případech, kdy by některé způsoby poskytování podpory byly v rozporu s jinými ustanoveními Smlouvy o ES než články 87 a 88, a byly by neoddelitelně vázány na předmět podpory tak, že by je nebylo možné hodnotit odděleně. Za tohoto předpokladu by se podmínky těchto jiných ustanovení přičítaly k podmínkám slučitelnosti vyplývajícím z čl. 86 odst. 2 ES. Je jasné, že řízení ve věci státní podpory nesmí nikdy vyústit do výsledku, který by byl v rozporu se specifickými ustanoveními smlouvy <sup>(21)</sup> nebo s předpisy Společenství, které jsou brány jako základ těchto ustanovení.
- (99) V tomto případě zůstává postup z článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92 neoddelitelně spojen s podporou. Podle této judikatury není možné prohlásit za slučitelnou podporu, jejíž přidělování probíhá podle postupů, které nedodržují článek 4 nařízení (EHS) č. 2408/92. Mímoto poslední věta čl. 86 odst. 2 smlouvy obsahuje také dodatečný požadavek: „rozvoj výměn nesmí být ovlivněn v měřítku, které by bylo v rozporu se zájmy Společenství“. Komise se domnívá, že v případě jako je tento, by bylo v rozporu se zájmy Společenství povolit podporu poskytnutou při porušení nařízení (EHS) č. 2408/92.
- (100) Následkem toho nemůže být daná podpora prohlášena za slučitelnou s čl. 86 odst. 2 smlouvy.

#### Podpora na zahájení činnosti

- (101) V bodu odůvodnění 278 rozhodnutí Komise 2004/393/ES ze dne 12. února 2004 o výhodách poskytnutých Valonským regionem a letišťem Charleroi Brusel Jih společnosti Ryanair při její instalaci v Charleroi <sup>(22)</sup>, se Komise domnívá, že podpory umožňující rozvoj a zajištění lepšího provozování regionálních letištních infrastruktur, které nejsou momentálně dostatečně využívány a představují náklady pro Společenství, mohou být v souladu se zájmem Společenství a zapadat do cílů společné dopravní politiky.
- (102) V tomto rozhodnutí Komise dospěla k názoru, že některé podpory na provoz určené na usnadnění zahájení činnosti nových leteckých tras nebo na posílení některých frekvencí mohou být nezbytným nástrojem pro rozvoj malých regionálních letišť. Tyto podpory mohou účinně přesvědčit zainteresované podniky, aby přijaly riziko investování do nových tras. Aby však mohly být takové podpory prohlášeny za slučitelné podle čl. 87 odst. 3 písm. c) smlouvy, je vhodné v každém případě určit, zda jsou tyto podpory nezbytné a úměrné vzhledem k požadovanému cíli a zda neovlivňují výměny v míře odpovídající společnému zájmu.
- (103) Podpory na provoz mohou být zřídka prohlášeny za slučitelné se společným trhem, neboť obvykle narušují podmínky hospodářské soutěže v odvětvích, ve kterých jsou poskytnuty, aniž by byly schopné ze své vlastní podstaty dosáhnout některé z cílů, stanovených podle ustanovení odchylných od smlouvy. Tyto podpory s sebou nepřinášejí žádnou technickou nebo strukturální změnu podniku a podporují pouze jeho ekonomický rozvoj, čímž mu umožňují nabízet zákazníkům uměle výhodné podmínky a zvýšit jeho ziskové rozpětí bez jakéhokoliv odůvodnění.

<sup>(20)</sup> Rozsudek ze dne 22. března 1977, věc C-74/76, *Iannelli*, Sb. rozh. 1977, s. 557.

<sup>(21)</sup> Rozsudek ze dne 15. června 1993, věc C-225/91 *Matra proti Komisi*, Sb. Roch. 1993, s. I-3203

<sup>(22)</sup> Úř. věst. L 137, 30.4.2004, s. 1



- (104) Tento princip nicméně připouští určité výjimky a Komise za určitých podmínek občas prohlásila tyto typy podpory za slučitelné <sup>(23)</sup>.
- (105) Aby však mohly být takové podpory prohlášeny za slučitelné podle čl. 87 odst. 3 písm. c), je vhodné určit, zda jsou tyto peněžní podpory vyplacené v hotovosti nezbytné a úměrné požadovanému cíli a zda neovlivňují výměny v míře odporující společnému zájmu.

#### Cíl opatření a zájem Společenství

- (106) První podmínka pro poskytnutí podpory na zahájení činnosti vyžaduje, aby se tato činnost začlenila do souvislého projektu rozvoje letiště a odrážela vůli rozvíjet ziskovost infrastruktur, které jsou ne vždy ziskové.
- (107) Podpora regionálního rozvoje, turistiky, místního hospodářství nebo image regionu bude jen důsledkem této souvislé politiky, jejímž prvním úkolem je trvalý rozvoj letištních aktivit.
- (108) Regionální letiště by mohla také představovat řešení jednoho problému dopravní politiky, kterým je přetížení kapacit hlavních letišť <sup>(24)</sup>.
- (109) V tomto případě nenaznačuje žádná informace, že by jiné společnosti, které si přejí zahájit provoz na trase mezi Gironou a dalšími místy, měly přístup k podobné podpoře. Komise nebyla informována o existenci podobného projektu na rozvoj letištních aktivit. Španělské orgány se omezují na informaci, že do zřízení trasy mezi Gironou a Madridem letiště v Gironě nepřijímalo žádný pravidelný let.

#### Nezbytnost podpory

- (110) Komise definovala kritérium nezbytnosti podpory v rozhodnutí „Ryanair“ <sup>(25)</sup>. Z tohoto hlediska se musí podpory na zahájení činnosti ukázat jako nevyhnutelné pro rozvoj letiště. Musí být splněny určité podmínky.
- (111) Za prvé se musí podpory vyplacené leteckým společností poskytnout pouze na zavedení nových tras nebo nových frekvencí podněcujících zvětšení čistého objemu cestujících na regionálním letišti, aby pokryly část rizika, které na sebe letecká společnost bere.
- (112) Za druhé nesmí být podpory vyplaceny, když je trasa již v provozu: riziko společnosti je nižší nebo dokonce nulové a nezbytnost podpory není zdůvodněna. To znamená, že pokud již společnost provozuje určitou trasu s odletem z určitého letiště, nemůže požádat o veřejnou podporu.
- (113) Za třetí nesmí být podpory vyplaceny jednak letecké společnosti pro novou leteckou trasu, kterou by provozovala náhradou po zrušení staré trasy, na kterou již byla společnosti poskytnuta podpora na zahájení činnosti. Pokud by nedošlo k žádným změnám, letiště by tím nezískalo žádný pozitivní přínos co do počtu cestujících, které u sebe přivítá. Na druhé straně také nemohou být poskytnuty podpory na trasu, kterou by společnost provozovala náhradou za jinou trasu, kterou společnost provozovala dříve z jiného letiště ve stejné hospodářské zóně nebo spádové oblasti. Komise považuje totiž za podstatné, aby podpory na zahájení činnosti nevytvářely honbu za subvencemi, např. prostřednictvím přemístění služeb po poskytnutí maximální podpory. Taková praxe by byla skutečně v rozporu se samotným cílem podpor na zahájení činnosti, kterým je rozvoj daného letiště v souladu se společným zájmem.

<sup>(23)</sup> Rozhodnutí *Ryanair*, bod odůvodnění 281.

<sup>(24)</sup> Rozhodnutí *Ryanair*, body odůvodnění 287 až 296.

<sup>(25)</sup> Rozhodnutí *Ryanair*, body odůvodnění 298 až 307.

- (114) Za čtvrté nesmí být také podpory určeny na pomoc novému subjektu pro otevření již otevřené trasy a otevřené soutěži se stávajícím operátorem, který již tuto trasu z tohoto letiště, provozuje. Nově přichozí bude muset spoléhat na své vlastní síly a ne na veřejnou podporu, aby čelil stávajícímu operátorovi.
- (115) Pokud se týká první, druhé a čtvrté podmínky, je třeba připomenout, že trasa Girona–Madrid–Girona byla provozována jinou společností až do 28. října 2001, kdy ji tato společnost zrušila z důvodu nerentabilnosti služby. V okamžiku uzavření smlouvy mezi příslušnými orgány veřejné správy a společností Intermed dne 26. března 2002 nebyla trasa provozována jiným dopravcem. Společnost Air Catalunya však začala provozovat stejnou trasu několik dnů poté, dne 3. dubna 2002. Intermed nakonec zahájil své operace dne 15. dubna 2002. Skutečnost, že dvě společnosti začaly provozovat trasu Girona–Madrid–Girona s rozdílem 12 dnů neumožňuje jasně a definitivně určit, zda může být služba poskytovaná společností Intermed považována za novou trasu.
- (116) Třetí podmínka je v tomto případě splněna, neboť trasa Madrid–Girona–Madrid byla první trasou provozovanou společností Intermed.
- (117) Počáteční výdaje na marketing a propagaci za účelem oznámení provozování trasy mohou být považovány za nezbytné vzhledem k jejich cíli, kterým je oznámení existence této letecké trasy široké veřejnosti.

#### Podněcující charakter podpory

- (118) Podpora musí mít podněcující účinek: musí umožnit podniku, aby rozvíjel aktivitu, kterou by nepodnikl bez veřejné podpory. Ale tato aktivita se musí prokázat jako dlouhodobě rentabilní i bez podpory. Proto musí být podpory určené na zahájení provozu nových spojů nebo na zvýšení frekvencí omezeny v čase. Podpora slouží k zahájení provozu na nové trase, ale nemůže tuto trasu udržovat uměle: trasy musí být v určité lhůtě ekonomicky životaschopné.
- (119) Komise se v rámci podpor na zahájení činnosti v letecké dopravě domnívá<sup>(26)</sup>, že maximální doba pěti let po otevření každé trasy je přiměřená, zejména pro trasy mezi dvěma vnitroeurospáskými místy.
- (120) V tomto případě je částečné financování trasy Girona–Madrid i propagačních opatření časově omezené (smlouva měla dobu platnosti tři roky) až do doby, kdy se uvedená trasa zkonsoliduje a stane sama rentabilní, nebo jakmile jiný letecký operátor zřídí bez veřejné pomoci nebo jiného financování státem let na trase mezi Gironou a Madridem odpovídající podobným charakteristikám jako let upravený ve smlouvě, zejména pokud jde o typ letadla, pravidelnost, ceny a období poskytování služby.

#### Úměrnost podpory

- (121) Mezi podporou a jejími souvislostmi musí být vytvořena dvojitá vazba úměrnosti. Za prvé musí existovat přísná vazba mezi cílem rozvoje letiště, které prochází zřetelným vzrůstem počtu přepravených osob, a výší podpory vyplacené letecké společnosti. Výše podpory by tedy měla být počítána na cestujícího. Společnost, která nebude moci zajistit letišti objemy cestujících nezbytné pro jeho rozvoj, tak nebude neprávem zvýhodňována. Naopak společnost, která plní cíle umožňující rozvoj letiště, bude za své úsilí odměněna.

<sup>(26)</sup> Rozhodnutí *Ryanair*, body odůvodnění 312 až 314.

(122) Druhá vazba úměrnosti se musí vytvořit mezi podporou a náklady investovanými jejím příjemcem. Komise připomíná, že výše podpory, kterou Komise omezuje na 50 % v případě podpor na zahájení činnosti, se neuplatňuje na celkové náklady na provoz po odečtení příjmů z provozování dané letecké trasy.

a) Pro podporu na zahájení činnosti jsou tedy způsobilé pouze dodatečné náklady na zahájení činnosti, které by nemusel letecký dopravce hradit v pravidelném leteckém provozu a které vyžadují veřejnou podporu, aby se dělilo riziko neživotaschopnosti spojené s obdobím zahájení činnosti. V případě společnosti Intermed se týkají např. výdajů na marketing a propagaci, které musí vydat na začátku na oznámení trasy, stejně jako poplatků na instalaci společnosti Intermed na letišti v Gironě.

b) Podpora se naopak nesmí týkat normálních provozních nákladů jako nájem a amortizace letadel, palivo, platy posádek, náklady na pohostinství (*catering*).

Transparentnost, rovnost zacházení s dopravci a nediskriminace při poskytování podpor

(123) Výše podpory poskytnuté letecké společnosti na rozvoj leteckých služeb musí být transparentní, např. musí být vypočtena na přepraveného cestujícího, aby byla snadno zjiřitelná a zjiřtěná.

(124) Skutečnost, že je letiště připraveno poskytnout podpory jako protihodnotu za hospodářské služby jako zahájení provozu na nových trasách, musí být zveřejněna, aby se umožnilo zainteresovaným leteckým společnostem se přihlásit a být vybrány. Pravidla a zásady v oblasti veřejných zakázek a koncesí by tedy měly být v tomto případě respektovány.

(125) Letiště, které si přeje podpořit rozvoj leteckých služeb, musí vypracovat objektivní kritéria pro maximální částku a trvání podpory, aby byla zajiřtěna rovnost zacházení mezi leteckými společnostmi.

(126) Na úrovni členských států musí být stanoveny mechanismy odvolání, aby bylo zajiřtěno, že nedojde k žádné diskriminaci při přidělování podpor a že na daném letišti nebude žádná letecká společnost nespravedlivě zvýhodněna.

Sankce a mechanismy vracení podpory

(127) Je třeba zřídit mechanismy sankcí pro případ, že by některý dopravce nedodržel závazky, které přijal vzhledem k letišti v okamžiku výplaty podpory. Systém zpětného získání podpory může pomoci letišti zajistit plnění závazků ze strany letecké společnosti. Smlouva v tomto případě skutečně obsahuje mechanismus zpětného získání podpory v případě nedodržení závazků společnosti Intermed.

Kumulace

(128) Přidělené podpory nesmí být v zásadě kumulovány s jinými subvencemi, obdrženými leteckými dopravci, ať již se jedná o podpory sociálního charakteru, nebo náhrady veřejné služby, pokud byly tyto kvalifikovány jako podpora. Podle pravidel úměrnosti uvedených výše, nemohou být kumulovány ani s jinými podporami na stejné výdaje, včetně případů, kdy jsou vypláceny v jiném státě. Celková podpora, kterou obdrží nová letecká trasa, nesmí nikdy přesáhnout 50 % nákladů na zahájení provozu na této trase.

(129) Aby byl zachován podněcující charakter podpor na zahájení provozu na leteckých trasách, které slouží jako nástroj rozvoje pouze pro regionální letiště, považuje Komise za potřebné se ujistit, že tyto podpory nebudou moci poskytnout žádnou nepřímou výhodu velkým letištím, která jsou již široce otevřena mezinárodnímu provozu a soutěži. Zvláštní pozornost tedy bude muset být věnována omezení způsobilých nákladů, protože v tomto případě spojuje letecká trasa Gironu s velkým letištěm, jako je Madrid.

(130) Takové podpory nebudou moci být poskytnuty ani v případě, kdy byl přístup na jednu trasu vyhrazen pouze jednomu dopravci podle článku 4 nařízení č. 2408/92, a zejména podle odst. 1 písm. d) uvedeného článku.

- (131) V uvedeném případě Intermed nepřijímá, pro své trasy z Girony, žádné subvence z titulu sociálních podpor nebo náhrady veřejné služby tak, jak je uvedeno výše. Přístup na provozovanou trasu z Girony také není vyhrazen tomuto jedinému dopravci na základě výběrového řízení, jak stanoví článek 4 nařízení (EHS) č. 2408/92.

Popis opatření, která musí být podniknuta dotčeným členským státem, aby se podpora stala slučitelnou

- (132) Komise zjistila, že podpory vyplacené Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona a Obchodní a průmyslovou komorou Girony společnosti Intermed splňují některé podmínky uplatnitelné pro podpory na zahájení činnosti, které jsou určeny pro letecké služby s odletem z regionálních letišť, ale pro slučitelnost musí být stanoveny také některé další podmínky.

- (133) Dotace poskytnuté Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona a Obchodní a průmyslovou komorou Girony ve formě financování letecké služby mezi Gironou a Madridem jsou pokládány za slučitelné se společným trhem jako podpory na zahájení provozu na nových trasách, pokud jsou splněny následující podmínky:

- a) příspěvky musí spadat do rámce programu rozvoje letiště v Gironě;
- b) všechny příspěvky musí být časově omezené. Jejich trvání nesmí být delší než maximální období pět let od zahájení provozu uvedené trasy;
- c) pokud jsou podpory určeny na pomoc novému subjektu, nesmí být příspěvky použity na otevření již existujících tras a na zahájení otevřené soutěže se stávajícím dopravcem, který již tuto trasu z letiště v Gironě provozuje;
- d) příspěvky musí být zdůvodněné plánem rozvoje vytvořeným společností Intermed a předem schváleným orgány příslušnými pro danou trasu. Tento plán upřesní vložení a způsobilé náklady, které se budou muset přímo týkat propagace trasy s cílem učinit ji životaschopnou bez podpory po ukončení smlouvy. Způsobilé náklady jsou náklady, přímo vázané na zahájení podle bodu odůvodnění 122 tohoto rozhodnutí. Příslušné orgány si v případě potřeby vyžádají pomoc nezávislého účetního revizora;
- e) celková podpora, kterou obdrží nová letecká trasa, nesmí přesáhnout 50 % nákladů na zahájení činnosti a propagaci na destinaci. Stejně nesmí vyplacené příspěvky přesáhnout 50 % skutečných nákladů na tuto trasu;
- f) příspěvky vyplacené Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona, Obchodní a průmyslovou komorou Girony, které by na konci počátečního období provozu stanoveného ve smlouvě přesahovaly stanovená kritéria, musí být společností Intermed vráceny;
- g) Španělsko musí zavést režim nediskriminační a transparentní podpory určené na zajištění rovnosti zacházení s leteckými společnostmi, které chtějí rozvíjet nové letecké služby z letiště z Girony podle objektivních kritérií stanovených tímto rozhodnutím.

- (134) Pokud tato kritéria nebudou splněna, musí Španělsko získat zpět veškeré podpory podle předchozího bodu zdůvodnění.

## VI. ZÁVĚRY

Komise stanoví, že Španělsko poskytlo protizákonně podpory ve prospěch letecké společnosti Intermediación aérea SL s porušením čl. 88 odst. 3 smlouvy. Nicméně, vzhledem k významu, které tyto podpory mohou mít pro zahájení provozování nových služeb letecké dopravy a pro trvalý rozvoj regionálního letiště, může být část těchto podpor prohlášena za slučitelnou se společným trhem za podmínek uvedených v bodě 133,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

## Článek 1

Podpory poskytované Španělským královstvím ve prospěch letecké společnosti Intermediación Aérea SL ve výši 919 879,98 EUR na straně jedné a 120 202 EUR na straně druhé jsou prohlášeny za slučitelné se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) jako podpory na zahájení činnosti nových tras, budou-li splněny následující podmínky.

## Článek 2

1. Příspěvky musí spadat do rámce programu rozvoje letiště v Gironě.
2. Všechny příspěvky musí mít omezenou dobu trvání. Tato doba nesmí přesáhnout maximální období pět let od zahájení provozu uvedené trasy.
3. Pokud se jedná o podpory určené na pomoc novému subjektu, nesmí být použity na otevření již existujících tras a na zahájení otevřené soutěže se stávajícím dopravcem, který již tuto trasu z letiště v Gironě provozuje.
4. Příspěvky musí být zdůvodněné plánem rozvoje vytvořeným společností Intermed a předem schváleným orgány příslušnými pro danou trasu. Tento plán upřesní vložení a způsobilé náklady, které budou muset být přímo spojené s propagací trasy s cílem učinit ji životaschopnou bez podpory poté, co smlouva mezi Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona, Obchodní a průmyslovou komorou Girony a společností Intermed pozbyde platnosti.
5. Způsobilé náklady, přímo spojené se zahájením provozování služeb, musí splňovat následující podmínky:
  - a) pokrývat dodatečné náklady na zahájení provozu, které by letecká společnost nemusela hradit při plném provozu a které vyžadují veřejný vklad za účelem dělby rizika neživotaschopnosti spojeného s obdobím zahájení provozu;
  - b) naopak nepokrývat normální provozní náklady, jako nájem a amortizaci letadel, palivo, plat posádek nebo náklady na pohostinství (*catering*).

Příslušné orgány si v případě potřeby vyžádají pomoc nezávislého účetního revizora.

6. Celková podpora, kterou obdrží nová letecká trasa, nesmí přesáhnout 50 % nákladů na zahájení činnosti a propagaci trasy. Stejně nesmí vyplacené příspěvky přesáhnout 50 % skutečných nákladů na této trase.
7. Příspěvky vyplacené Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona a Obchodní a průmyslovou komorou Girony, které by na konci počátečního období provozu stanoveného ve smlouvě přesahovaly stanovená kritéria, musí být společností Intermed vráceny.

8. Španělsko zavede režim nediskriminační a transparentní podpory určené na zajištění rovnosti zacházení s leteckými společnostmi, které chtějí rozvíjet nové letecké služby z letiště z Girony podle objektivních kritérií stanovených tímto rozhodnutím.

#### Článek 3

1. Španělské království přijme veškerá potřebná opatření, aby získalo od příjemce zpět podpory neslučitelné se společným trhem podle čl. 2 a poskytnuté příjemci nezákonně.

2. Vrácení podpor musí být provedeno neprodleně podle postupů určených vnitrostátními právními předpisy, pokud umožňují okamžité a účinné uplatnění tohoto rozhodnutí. Vrácené podpory budou zahrnovat úroky vypočtené od data, ke kterému byly příjemci poskytnuty až do doby jejich navrácení. Úroky jsou počítány na základě referenční sazby používané pro výpočet ekvivalentu subvence v rámci regionálních podpor.

#### Článek 4

Španělské království bude informovat Komisi ve lhůtě dvou měsíců od data vyhlášení tohoto rozhodnutí o opatřeních, které přijalo, aby se mu přizpůsobilo.

#### Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno Španělskému království.

V Bruselu dne 20. října 2004.

*Za Komisi*  
Loyola DE PALACIO  
*místopředsedkyně*

---