

# ROZHODNUTÍ

## ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 25. července 2012

ve věci opatření SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finsko Finavia, Airpro a Ryanair na letišti Tampere-Pirkkala

(oznámeno pod číslem C(2012) 5036)

(Pouze finské a švédské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2013/664/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany, aby v souladu s výše uvedenými ustanoveními podaly své připomínky <sup>(1)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

### 1. POSTUP

- (1) V únoru 2005 obdržela Komise stížnost finské letecké společnosti Blue1 Oy („Blue1“), která je dceřinou společností společnosti SAS Group. Společnost Blue1 mj. tvrdila, že společnost Ryanair Ltd („Ryanair“) získává podporu v podobě podprůměrných letištních poplatků, jež jsou jí účtovány na letišti Tampere-Pirkkala („letišti TMP“ nebo „letišť“).
- (2) Ve spojitosti s touto stížností požádala Komise Finsko dopisy ze dne 2. března 2005 a 23. května 2006 o další údaje. Finsko odpovědělo dopisy ze dne 27. dubna 2005 a 27. července 2006.
- (3) Dopisem ze dne 10. července 2007 Komise Finsko vyzvala, aby vyzvala zúčastněné strany, aby v souladu s výše uvedenými ustanoveními podaly své připomínky <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 244, 18.10.2007, s. 13.

<sup>(2)</sup> S účinností od 1. prosince 2009 nastoupily na místo článků 87 a 88 Smlouvy o ES články 107 a 108 Smlouvy o fungování EU (SFEU). Oba soubory ustanovení jsou ve své podstatě identické. Pro účely tohoto rozhodnutí je odkazy na články 107 a 108 SFEU nutno v případě potřeby chápat jako odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES. SFEU rovněž zavedla některé terminologické změny, např. nahradila pojem „Společenství“ pojmem „Unie“ a „společný trh“ pojmem „vnitřní trh“. Pojmy SFEU se použijí v celém tomto rozhodnutí.

strategie, kterou na letišti TMP uplatňovaly společnosti Finavia a Airpro Oy. Připomínky k rozhodnutí zahájit řízení podalo Finsko dne 28. listopadu 2007.

- (4) Rozhodnutí Komise zahájit řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* <sup>(3)</sup>. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby ve lhůtě jednoho měsíce ode dne zveřejnění podaly k předmětnému opatření své připomínky.
- (5) Připomínky ve věci Komise obdržela od čtyř zúčastněných stran (Ryanair, společnost SAS Group, Air France a Sdružení evropských leteckých společností) a dopisem ze dne 13. února 2008 je předala Finsku. Finsko se k připomínce vyjádřilo dne 15. dubna 2008.
- (6) Dopisem ze dne 25. června 2010 si Komise vyžádala další informace. Finsko odpovědělo dopisem ze dne 1. července 2010. Dopisem ze dne 5. dubna 2011 si Komise vyžádala další informace k financování letiště. Finsko odpovědělo dopisem ze dne 5. května 2011, avšak v neúplném rozsahu. Komise proto zaslala Finsku upomínku podle čl. 10 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES <sup>(4)</sup>. Finsko odpovědělo dopisem ze dne 15. června 2011.

### 2. POPIS OPATŘENÍ A DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

#### 2.1. Okolnosti vyšetřování

Letiště TMP

- (7) Letiště TMP se nachází ve městě Pirkkala 13 kilometrů jihozápadně od města Tampere v jižním Finsku. Jedná se o třetí největší letiště ve Finsku (měřeno podle počtu cestujících, viz tabulka v 10. bodě odůvodnění). Kromě odbavování civilních letů slouží letiště i jako základna finského letectva.

<sup>(3)</sup> Viz poznámka pod čarou č. 2.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

(8) Letiště TMP má dva terminály k odbavování plánovaných letů pro cestující:

— terminál 1 (též „T1“) byl vybudován v roce 1998 a aktuálně jej využívají letecké společnosti Finnair, Flybe, SAS, Blue1 a Air Baltic. Jeho kapacita v roce 2003 činila 550 000 cestujících ročně;

— terminál 2 (též „T2“), jež původně využívala společnost DHL jako nákladový hangár, byl (poté, co se v roce 2002 uvolnil) přebudován na nízkonákladový terminál. T2 v současnosti slouží pouze společnosti Ryanair a jeho kapacita dosahuje 425 000 cestujících ročně.

(9) Vlastníkem a provozovatelem letiště TMP – s výjimkou terminálu 2 – je společnost Finavia Oyj<sup>(5)</sup> („Finavia“). Terminál 2 Finavia pronajímá své dceřiné společnosti Airpro Oy<sup>(6)</sup> („Airpro“), která terminál provozuje a poskytuje zde služby pozemního odbavení. Společnost Airpro dále uzavřela se společností Ryanair smlouvu [...] (\*) na období od 3. dubna 2003.

(10) Pohyb cestujících na letišti se mezi lety 2003 a 2010 zvýšil z 304 025 na 617 397 osob s tím, že tento vývoj je dán nárůstem počtu cestujících na terminálu 2. Podíl cestujících, jež na letišti TMP přepravil v roce 2010 Ryanair, činil zhruba [...]. Vývoj počtu cestujících na tomto letišti v letech 2003–2010 shrnuje následující tabulka:

Rok	Počet cestujících na T1	Počet cestujících na T2	Celkový počet cestujících na letišti TMP
2003	[...]	[...]	304 025
2004	[...]	[...]	495 892
2005	[...]	[...]	597 102
2006	[...]	[...]	632 010
2007	[...]	[...]	687 711

<sup>(5)</sup> Do konce roku 2009 byla společnost Finavia Oyj (dříve známá jako Finská správa civilního letectví) státním podnikem. K 1. lednu 2010 byl tento státní podnik zákonem č. 877/2009 o přeměně Správy civilního letectví přeměněn na akciovou společnost. Dnes spravuje 25 finských letišť a ve své správě nemá ve Finsku pouze tři. Kromě této činnosti Finavia poskytuje na svých vlastních letištích letové navigační služby a odpovídá též za dohled nad finským vzdušným prostorem. Transakce s jejími nemovitostmi spravuje dceřiná společnost Lentoasemakiinteistöt Oyj, jež společně s Airpro Oy působí na letištích, nabízí služby správy nemovitostí a působí jako developer stavebních projektů a vlastník prostor na letišti.

<sup>(6)</sup> Airpro Oy je 100 % dceřiná společnost společnosti Finavia, jež na jejích letištích koncipuje a poskytuje letištní a cestovní služby. Dceřiná společnost společnosti Airpro s názvem RTG Ground Handling Ltd poskytuje služby pozemního odbavení.

(\*) Obchodní tajemství.

Rok	Počet cestujících na T1	Počet cestujících na T2	Celkový počet cestujících na letišti TMP
2008	[...]	[...]	709 356
2009	[...]	[...]	628 105
2010	[...]	[...]	617 397

## 2.2. Opatření, jež jsou předmětem vyšetřování, a původní posouzení ze strany Komise

(11) V rozhodnutí zahájit řízení byly nadneseny tyto otázky:

— za prvé, zdali společnost Finavia jednala jako investor v tržním hospodářství, když se rozhodla přestavět nákladový hangár na nízkonákladový terminál 2, v kterémžto případě toto investiční rozhodnutí neznamená poskytnutí státní podpory ve prospěch společnosti Airpro; není-li tomu tak, je nutno určit, lze-li takovou podporu posoudit jako slučitelnou s vnitřním trhem; a

— za druhé, zdali by podobnou smlouvu jako společnost Airpro a Ryanair uzavřel hospodářský subjekt v tržním hospodářství („tržní subjekt“); není-li tomu tak, je nutno určit, zdali lze podporu, která je s takovou smlouvou spojena, posoudit jako slučitelnou s vnitřním trhem.

(12) V souvislosti s první otázkou vyjádřila Komise pochybnosti, zdali se společnost Finavia při svém rozhodnutí přebudovat nákladový hangár na nízkonákladový terminál řídila perspektivou dlouhodobé výnosnosti. Komise měla dále pochybnosti, zdali by investice do přeměny hangáru, jež tato společnost realizovala, nebylo rovněž možno pokládat za selektivní výhodu pro společnost Airpro, kterou by Airpro nemohla za obvyklých tržních podmínek získat.

(13) V souvislosti s druhou otázkou musela Komise posoudit, zdali se jednání společnosti Airpro v tomto zvláštním případě řídilo perspektivou dlouhodobé výnosnosti a zdali zvýhodnění, jehož se údajně dostalo Ryanairu, nebylo možno jinak získat za obvyklých tržních podmínek. Komise vyjádřila zejména pochybnosti, zdali se „paušální poplatek“, jež Ryanair hradil, odvíjel od nákladů na poskytování služeb, jež mu poskytovala společnost Airpro. Finsko nepředložilo Komisi ani znění smlouvy s Ryanairem, ani podnikatelský záměr, který by vyhodnocoval její ekonomickou přínosnost z pohledu společnosti Airpro. Ve svém rozhodnutí zahájit řízení tedy Komise vyjádřila pochybnosti, zdali se chování společnosti Airpro řídilo perspektivou dlouhodobé výnosnosti. V souladu s tím nebylo možno vyloučit, že smlouva znamenala pro Ryanair zvýhodnění, kterého by se mu v obvyklých tržních podmínkách nedostalo.

- (14) Komise vyjádřila pochybnosti, zdali podmínky slučitelnosti, jež stanoví pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť<sup>(7)</sup> („pokyny pro odvětví letecké dopravy z roku 2005“), byly v tomto případě splněny a zdali by bylo možné předmětná opatření státní podpory prohlásit za slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

### 3. PŘIPOMÍNKY FINSKA

#### 3.1. Nízkonákladová strategie společností Finavia a Airpro na letišti TMP

- (15) Finsko své vyjádření uvedlo informacemi o pozadí nízkonákladové strategie, kterou společnosti Finavia a Airpro na letišti TMP sledovaly. Uvedlo, že terminál 2 byl vybudován v roce 1979 pro účely dočasněho užívání jako letištní budova. V roce 1995 byl přestavěn na nákladový hangár vhodný pro nákladní dopravu a využívat jej začalo DHL. V roce 2002, když DHL svou nájemní smlouvu ukončilo, se terminál uvolnil.
- (16) Finsko uvedlo, že jelikož se společnosti Finavia nepodařilo přilákat do Tampere další nákladní dopravce ani hangár pronajmout, rozhodla se přebudovat jej na nízkonákladový terminál vhodný k poskytování základních služeb pozemního odbavení. Původní náklady na výstavbu T2 byly tou dobou již odepsány a jeho modernizace si žádala jen menší stavební úpravy<sup>(8)</sup>. Investiční náklady na modernizaci T2 ve výši 760 612 EUR jsou rozepsány v tabulce níže:

Modernizační práce	Investiční náklady v EUR
Projekční práce	[...]
Kopie, povolení, cesty	[...]
Stavební inženýring	[...]
Topení, potrubí, klimatizace	[...]
Elektrické rozvody	[...]
Instalace nízkého napětí	[...]
Dopravníky	[...]
Bezpečnostní detekční zařízení	[...]
<b>Částka celkem</b>	<b>760 612</b>

- (17) S ohledem na výše uvedenou kalkulaci Finsko uvedlo, že i kdyby byla společnost Finavia schopna nalézt pro T2 jiného nájemce, který by budovu užíval jako nákladový hangár, bylo by přesto nutné provést určité stavební práce v hodnotě zhruba 100 000 EUR. Dopravníky navíc mohou najít vždy využití na jiných letištích společnosti Finavia.
- (18) Finsko dále uvedlo, že záměrem společnosti Finavia bylo dát nový nízkonákladový terminál k dispozici všem leteckým společnostem, jež by byly ochotny akceptovat nižší kvalitu služeb. Úroveň služeb a zařízení na terminálu 1 a 2 letiště TMP je porovnána v následující tabulce:

	Terminál 1 (T1)	Terminál 2 (T2)
<b>Provozní model</b>	Tradiční model: registraci cestujících, bezpečnostní kontroly, přepravu, třídění, nakládku a vykládku zavazadel provádějí různé profesní skupiny a společnosti.	Nízkonákladový model: veškeré úkoly různých profesních skupin na terminálu 1 (např. registraci cestujících, bezpečnostní kontroly, nakládku a vykládku zavazadel) provádějí tytéž osoby. Výkon těchto funkcí je soustředěn na omezené ploše terminálu, takže je zapotřebí jen minimum pracovníků a pohyb cestujících je rychlejší.
<b>Kapacita pozemního odbavení</b>	Tři až pět současných vzletů či přistání (v závislosti na typu letadla).	Jeden odlet za hodinu.
<b>Zařízení</b>	Zařízení poskytují dobré služby, mj. promyšlený systém přepravy zavazadel, příjemné prostory pro čekání, kde jsou poskytovány související služby, zařízení, jež splňují potřeby několika poskytovatelů pozemního odbavení, atd.	Základní zařízení, jež odpovídají zejména skladovým standardům (např. betonové podlahy) a mají jen několik oken.

<sup>(7)</sup> Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

<sup>(8)</sup> Stavební úpravy zahrnovaly vybudování prostor k registraci cestujících, kancelářských zařízení, toalet a zařízení pro cestující odletů a příletů, zařízení pro bezpečnostní kontroly cestujících a zavazadel, občerstvení / restaurace, dále modernizaci elektrických rozvodů, potrubí, topení a klimatizace a úpravy infrastruktury v okolí terminálu určené pro pěší a motoristy.

(19) Jelikož mohl terminál 2 poskytovat služby pozemního odbavení pouze jednomu odlétajícímu letadlu za hodinu, byl podle údajů Finska vhodný pouze pro dopravce, kteří nabízeli přímé lety velkými letadly. Současně v zájmu optimalizace využití svých zaměstnanců požadoval provozovatel terminálu po leteckých společnostech, aby uzavřely dlouhodobé smlouvy a smlouvy o letových řádech; na rozdíl od terminálu 1 např. nebylo vždy možné provozovat lety v časech, jež letecké společnosti požadovaly. Podle Finska umožnila tato optimalizace výdajů na zaměstnance a poskytovaná úroveň služeb ušetřit oproti T1 náklady ve výši zhruba [...].

(20) Finsko uvedlo, že před zahájením modernizace T2 a přijetím jeho nízkonákladové strategie věc několikrát na svých schůzích projednávalo představenstvo společnosti Finavia. Pro tento účel byl zpracován i podnikatelský záměr, jehož nejhorší scénář pro modernizaci T2 a realizaci nízkonákladové strategie shrnuje tabulka níže: [...]

(21) Podle sdělení Finska tento předem zpracovaný podnikatelský záměr vycházel z opatrných předpokladů, v jejichž rámci byly pro poslední roky uvažovaného období podhodnoceny očekávané příjmy a nadhodnoceny náklady. Ostatní scénáře očekávaly, že bude nízkonákladová strategie ještě výnosnější. Paušální poplatky, jež měly uživatelské letecké společnosti na T2 odvádět, se v různých scénářích pohybovaly mezi [...] za průletové odbavení letadla. Vzhledem k tomu, že o nízkonákladové strategii rozhodlo představenstvo společnosti Finavia na bázi výpočtů a studií, není toto rozhodnutí přičitatelné státu. Opatření nebyla výsledkem požadavků ani příkazů orgánů, ani se žádné orgány neúčastnily jejich přijímání.

(22) Podle sdělení Finska postupovaly společnosti Finavia a Airpro v souladu s podnikatelskými zásadami a svou činnost financovaly ze servisních poplatků a příjmů, jež plynuly od cestujících a z dalších podnikatelských činností. Ani jedna z těchto společností zejména neobdržela prostředky ze státního rozpočtu: obě svou činnost vykonávaly se ziskem a každoročně jeho část vyplácely státu v souladu s jeho požadavky.

(23) Podle sdělení Finska rozhodovalo o výkonnostních cílech společnosti Finavia ministerstvo dopravy a spojů. Tyto výkonnostní cíle se však týkají skupiny jako celku, zatímco individuální podnikatelská rozhodnutí přijímala společnost na základě vlastní úvahy. V uplynulých několika letech (2003 až 2005) pro ni platil požadavek výnosnosti zhruba 4 % z investovaného kapitálu. Výkonnost společnosti je shrnuta v tabulce níže:

**Hlavní finanční ukazatele společnost Finavia v milionech EUR (skutečné údaje)**

Rok	2003	2004	2005
Příjmy	219	234	243
Zisk	17	15	22
Dividendy vyplacené státu	6	5	10

(24) Finsko uvedlo, že společnost Finavia nesestavuje účetní závěrky pro jednotlivá letiště, neboť všechna její letiště jsou součástí téže právnické osoby. Nicméně od roku 2000 společnost o jednotlivých letištích shromažďuje specifické údaje, a to na základě svých interních propočtů (podle konkrétních dat). Tyto údaje se opírají o trendy ve vývoji objemů na jednotlivých letištích a souvisejících příjmů a dále o náklady na zdroje využívané na letištích, zejména na personál, nakupované služby a odpisy stálých aktiv. Celkovou výkonnost společnosti Finavia na letišti TMP (s výjimkou služeb, jež poskytovala společnost Airpro), shrnuje tabulka níže: [...]

(25) Kromě výsledků podnikatelské činnosti se na finančních výsledcích společnosti Finavia na letišti TMP podílejí též činnosti, jež spadají do kompetence veřejné správy a k nimž patří např. řízení letového provozu a užívání dráhy pro vojenské účely. Podle sdělení Finska musí být tato dráha pro vojenské účely k dispozici 24 hodin denně, 365 dní v roce. Dráha byla pro tyto účely skutečně využívána (v rozsahu nejméně 30 % ze skutečných pohybů letadel ročně). Náklady na řízení letového provozu činily zhruba [...]. Ve výše uvedených číselných údajích je zohledněno nájemné, jež společnosti hradilo Airpro za užívání T2, jakož i přístávací a další letištní poplatky za služby poskytované uživatelům T2 z řad leteckých společností.

(26) Ke společnosti Airpro Finsko dále uvedlo, že se jedná o společnost s ručením omezeným a samostatný právní subjekt. Její skutečné finanční výsledky z činnosti na letišti TMP shrnuje níže uvedená tabulka: [...]

(27) Ve finančních výsledcích společnosti Airpro na letišti TMP jsou zohledněny náklady, např. nájemné za T2 na letišti TMP, vlastní náklady společnosti Airpro na personál a vybavení a náklady na služby, jež poskytuje společnost Finavia. V účetních závěrkách jsou zohledněny příjmy, např. paušální poplatek, jež hradí Ryanair, parkovací poplatky a další příjmy z podnikatelské činnosti.

(28) Z uvedených důvodů Finsko tvrdilo, že společnosti Finavia a Airpro jednaly jako investoři v tržním hospodářství, když se rozhodly uplatňovat nízkonákladovou strategii a přebudovat nákladový hangár na nízkonákladový terminál pro odbavování cestujících.

(29) Finsko uvedlo, že i kdyby bylo financování modernizace T2 pokládáno za státní podporu, bylo by na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU slučitelné s vnitřním trhem, neboť splňovalo kritéria slučitelnosti podle pokynů pro odvětví letecké dopravy z roku 2005.

(30) Dle sdělení Finska lze mít za to, že opatření splňují cíle v obecném zájmu, což je podle něj dáno nejen povahou obecného zájmu, kterou provozování letiště má, nýbrž také tím, že jsou dopravní spojení v regionu diverzifikována způsobem, který uspokojuje potřeby rezidentů a společnosti. Podle Finska tedy byly stavební úpravy terminálu 2 přiměřené svému účelu i dosaženému výsledku.

(31) K doplnění Finsko uvádí, že provozování letiště má svá specifika, jež je nutno zohlednit. Např. letiště TMP pomáhá v souladu s cílem Unie zlepšit mobilitu na přetížených letištích. Provoz letiště TMP též přispívá k regionálně vyváženému rozvoji v tak řídké obydlené zemi, jakou Finsko je. V této souvislosti je zejména důležité zaručit dopravní spojení z odlehlejších finských regionů do Evropy, neboť jiné způsoby dopravy nejsou schůdnou alternativou. Náklady vynaložené na výstavbu terminálu byly přiměřené svému účelu a nezbytné. Předmětná infrastruktura měla podle podnikatelských záměrů i skutečných číselných údajů dostatečné střednědobé vyhlídky na to, že bude využita. Terminál 2 je k dispozici všem leteckým společnostem, a to za nediskriminačních a rovných podmínek. Doposud však o něj kromě Ryanairu neprojevila zájem žádná letecká společnost.

(32) Podle údajů Finska neovlivňuje předmětná infrastruktura obchod v rozsahu, který by byl v rozporu se zájmy Unie. Letiště TMP je malé, a předmětné opatření má na úrovni Unie tedy jen nevýznamný dopad. Nad případným negativním dopadem opatření na úrovni Unie navíc převažují výhody, které z něj plynou pro region.

### 3.2. Smlouva o nájmu T2 na letišti TMP mezi společnostmi Finavia a Airpro

(33) Podle sdělení Finska uzavřely společnosti Finavia a Airpro na nájem terminálu 2 dne 23. února 2003 smlouvu s dobou účinnosti od 1. dubna 2003 do 31. března 2013 (dále též „nájemní smlouva“). Přestože náklady na modernizaci původně hradila Finavia, měla jí společnost Airpro tyto náklady kompenzovat v rámci nájemného. Finsko předložilo též kopii nájemní smlouvy.

(34) Podle nájemní smlouvy hradí Airpro za užívání tohoto zařízení nájemné ve výši [...] měsíčně spolu s DPH ve výši [...]. Celkové měsíční nájemné včetně DPH tak činí [...]. Podle smlouvy zahrnuje tato částka kromě základního nájemného též náklady na přestavbu nákladového hangáru na nízkonákladový terminál pro odbavování cestujících spolu se souvisejícími úroky.

(35) Jak Finsko uvedlo, stavební úpravy T2 v době uzavírání nájemní smlouvy stále probíhaly, takže aby bylo možno určit výši nájemného, musely být náklady na modernizaci odhadnuty. Tento odhad činil 700 000 EUR a očekávalo se, že v měsíčním nájemném bude tato částka zohledněna ve výši zhruba [...]. Kromě nákladů na modernizaci společnost Finavia odhadla i náklady na dodatečné práce a úpravy po zahájení provozu T2 ve výši přibližně [...], které se v měsíčním nájemném promítnou ve výši [...]. V souladu s výše uvedenými propočty kompenzovala společnost Airpro Finavii tyto náklady na stavební úpravy T2 měsíčním nájemným ve výši [...].

(36) Měsíční nájemné, jež společnost Airpro hradí, není podle vyjádření Finska nižší nežli nájemné tržní, nýbrž fakticky vyšší, než kolik hradil předchozí nájemce DHL. DHL za užívání tohoto zařízení platilo měsíčně nájem [...] bez DPH, tedy přibližně [...] (<sup>9)</sup>). Při sazbě DPH ve výši [...] tak celkové měsíční nájemné včetně DPH dosahovalo [...], tedy zhruba [...].

(37) Finsko dále poznamenalo, že pokud by nebyla realizována nízkonákladová strategie a pokud by nebyl nákladový hangár přebudován na nízkonákladový terminál, bylo možné, že by terminál 2 zůstal neobsazený, což by letišti TMP zkomplikovalo finanční situaci.

<sup>(9)</sup> Směnný kurz eura dle rozhodnutí z 31. prosince 1998: 5,94573 FIM.

### 3.3. Realizace nízkonákladové strategie společnosti Airpro a smlouva mezi společnostmi Airpro a Ryanair ze dne 3. dubna 2003

- (38) K realizaci nízkonákladové strategie společnosti Airpro Finsko uvedlo, že jednání s leteckými společnostmi započala ještě před touto fází. Např. s Ryanairem probíhala jednání po několik let, než bylo o nízkonákladové strategii letiště TMP rozhodnuto.
- (39) Podle sdělení Finska byla nabídka, kterou společnost Airpro rozeslala několika leteckým společnostem s výzvou, aby zvážily činnost na tomto nízkonákladovém terminálu, pouze jednou ze součástí marketingové strategie ohledně T2. Terminál 2 letiště TMP byl několik let od roku 2002 aktivně nabízen potenciálním zákazníkům na veletrhu Routes<sup>(10)</sup>. Vycházelo se z toho, že na zahájení činnosti na tomto terminálu budou mít kromě Ryanairu zájem i další letecké společnosti.
- (40) Finsko předložilo kopii marketingové nabídky. Tento dokument uvádí poplatky na T2, např. poplatek za pozemní odbavení a užívání terminálu, jehož výše závisí na použitém typu letadla. Kromě poplatků na T2 měly letecké společnosti hradit běžné přistávací a bezpečnostní poplatky, jakož i poplatky za přibližovací a letištní služby řízení letů.
- (41) Finsko předložilo kopii smlouvy, kterou dne 3. dubna 2003 spolu uzavřely společnosti Airpro a Ryanair na dobu [...] („smlouva“). Smlouva upravuje provozní a finanční podmínky, za nichž má Ryanair zahájit a provozovat komerční lety z T2 na letišti TMP a na toto letiště. Smlouva nabyla účinnosti dnem po svém podpisu (tj. 4. dubna 2003) a skončí k [...].
- (42) Za služby letiště TMP má Ryanair počínaje 4. dubnem 2003 hradit za každé průletové odbavení letadla (odlet a přistání) jednotný poplatek, tj. paušální poplatek za každé letadlo typu B737-800 nebo jinou variantu letadel B737 s maximální vzletovou hmotností<sup>(11)</sup> 67 000 kg. Tento poplatek zahrnuje přistávací a vzletový poplatek, poplatky za osvětlení, poplatky za hluk a noční příplatky, poplatek za přibližovací a letištní služby řízení letů, poplatky za odbavení na rampě a za odbavení cestujících včetně poplatků za ochranu a bezpečnost a za služby cestujícím.
- (43) Jak vyplývá z níže uvedených souhrnů, závisí výše paušálního poplatku na tom, jak velkou frekvenci letů na letišti Ryanair realizuje, a na roce uzavření smlouvy: [...]
- (44) Ve smlouvě se Ryanair zavazuje zahájit činnost na letišti TMP s četností [...] průletových odbavení letadla denně. Ryanair dále sjednává, že v předstihu [...] oznámí, pokud by se měl počet průletových odbavení za den na letišti snížit.
- (45) [...]
- (46) Podle smlouvy Ryanair očekával, že bude mít na letišti TMP během prvních 12 měsíců zhruba [...] a během následujících 12 měsíců zhruba [...] odletových cestujících.
- (47) Podle smlouvy dosahuje T2 na letišti TMP maximální kapacity mezi 7.00 hodin a 24.00 hodin, a to ve výši jednoho průletového odbavení letadla za hodinu. Na letovém řádu se mají Ryanair a Airpro dohodnout předem.
- (48) Airpro bude na dobře přístupném místě v hlavním letištním terminálu (T1) provozovat přepážku služeb cestujícím a nabídne cestujícím Ryanairu možnost provádět rezervace. Podle smlouvy hradí Ryanair společnosti Airpro provizi ve výši [...] % ze všech svých letů (bez daní, poplatků a dalších odvodů), jež Airpro prodá a jež jsou uhrazeny debitní či úvěrovou kartou.
- (49) Smlouva obsahuje i ujednání na léto 2003, kdy měla na letišti TMP probíhat potřebná údržba dráhy a kdy mělo být letiště uzavřeno pro veškerou dopravu. Během tohoto období měla být doprava z TMP odkláněna na letiště Pori s tím, že společnost Airpro měla pro cestující Ryanairu zajišťovat autobusovou přepravu.
- (50) Podle sdělení Finska má smlouva mezi společnostmi Airpro a Ryanair komerční charakter a neobsahuje prvky státní podpory. Možnost sjednat se společností Airpro podobné smluvní podmínky, jaké získal Ryanair,

<sup>(10)</sup> Routes je každoroční veletrh pro letecké společnosti a letiště, na němž jsou prodávány letecké trasy.

<sup>(11)</sup> Maximální vzletová hmotnost letadla je maximální hmotnost, při níž se pilot letadla smí s ohledem na konstrukční či jiná omezení pokusit o vzlet. Jinými slovy se jedná o nejvyšší hmotnost, při níž byla prokázána neomezená letová způsobilost letadla.

měly i další letecké společnosti. Např. propagační brožura „*The Case for Tampere-Pirkkala Airport*“ zpracovaná pro veletrh v roce 2004 zdůrazňuje fakt, že je terminál 2 otevřen všem dopravcům, neboť tou dobou měl volnou kapacitu pro další dvě letecké společnosti.

(51) Finsko dále vyjádřilo názor, že poplatky, jež Ryanair na letišti TMP hradí, jsou kalkulovány podle nákladů a generují společností Airpro a Finavia z jejich činnosti na letišti TMP zisk. Společnost Airpro vybírá od Ryanairu jednak poplatky za služby, jež mu poskytuje sama, jednak za služby, jež poskytuje Finavia. Poplatky z činnosti Ryanairu na letišti, která je zaznamenávána v letecké informační příručce („AIP“) <sup>(12)</sup> společnosti Finavia, společnost Airpro Finavii následně vyplácí. Případné rozdíly v poplatcích se odvíjejí od povahy a rozsahu daných služeb.

(52) Finsko uvedlo, že všechny letecké společnosti, jež letiště TMP užívají, hradí za služby téže kvality tytéž poplatky. Například poplatek za služby cestujícím vybíraný za služby na T2 je dán kvalitou těchto služeb, jež jsou na tomto terminálu poskytovány. Ve výběru poplatků za služby pro cestující, který je vyznačen na letence Ryanairu a který tato společnost vybírá od svých cestujících, nehrají společnosti Finavia ani Airpro žádnou roli. Na rozdíl od tvrzení společnosti Blue1 není Ryanair osvobozen od úhrady poplatku za služby cestujícím. Dokladem toho, že Ryanair musí hradit za služby poskytované společností Airpro poplatek, je skutečnost, že je činnost společnosti Airpro na T2 zisková.

(53) Společnost Finavia vybírá prostřednictvím společnosti Airpro na letišti TMP od Ryanairu níže uvedené poplatky v celkové výši [...]:

— přistávací poplatek <sup>(13)</sup>: [...]

— poplatek za letové navigační služby: [...]

(54) K poplatku za letové navigační služby Finsko uvedlo, že jeho výše závisí na hmotnosti letadla, délce letu a obsahu

<sup>(12)</sup> Podle sdělení Finska je AIP za Finsko zpracováváno v souladu s přílohou 15 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a s dokumentem *Aeronautical Information Services Manual* (ICAO Doc 8126, Příručka k leteckým informačním službám). Všeobecná část AIP se týká též poplatků za letecký provoz společnosti Finavia.

<sup>(13)</sup> Za předpokladu, že maximální vzletová hmotnost letadla činí 69 900 kg.

využitých služeb. Zisk společnosti Finavia zahrnuje též roční poplatek za traťovou službu <sup>(14)</sup>, jež za rok 2006 činil zhruba [...] a měl se zvyšovat spolu s tím, jak by Ryanair zvyšoval četnost provozovaných letů.

(55) Finsko dále uvedlo, že za rok 2005 dosáhl provozní zisk z činnosti Ryanairu na letišti TMP celkem [...]. V neposlední řadě uvedlo, že se Ryanair ve smlouvě rovněž zavázal zvyšovat objem dopravy a plnit smluvní cíle ohledně počtu cestujících.

#### 4. VYJÁDŘENÍ TŘETÍCH STRAN

(56) Komise obdržela vyjádření čtyř zúčastněných stran.

##### 4.1. Ryanair

(57) Ryanair úvodem svého vyjádření ze dne 16. listopadu 2007 uvedl, že zahájení formálního vyšetřovacího řízení je podle jeho názoru nespravedlivé a zbytečné. Vyjádřil politování nad tím, že mu Komise nedala možnost účastnit se předběžného posouzení.

(58) Ve věci samé Ryanair vyjádřil názor, že se Komise měla opírat o běžná obchodní ujednání a rozhodnout, že smlouva je v souladu se zásadou tržního subjektu, a tedy neobsahuje prvky státní podpory. Jelikož podle názoru Ryanairu mají společnosti Finavia i Airpro z jeho přítomnosti na letišti TMP prospěch, jednájí obě jako tržní subjekty a financování T2 není spojeno s žádnou podporou.

(59) Ohledně rozvoje nízkonákladového terminálu na letišti TMP Ryanair poukázal na probíhající projekty, v jejichž rámci mají být služby poskytované na letištích v Unii diferencovány s cílem lépe vyhovět potřebám nízkonákladových leteckých společností a jejich cestujících. Tato diferencovaná úroveň služeb na letištích vede k diferenciaci poplatků, jež hradí letecké společnosti. Mezi prvními, kdo přijali model diferencované úrovně služeb na témže letišti, bylo TMP. Ryanair potvrdil, že provozovatel tohoto letiště Finavia rozhodl budovat T2 na bázi solidního podnikatelského záměru, jež byl rychle realizován a vedl ke zvýšení provozovatelových příjmů. Rozvoj nízkonákladového terminálu, pokud jde o činnost společnosti Finavia na letišti TMP, tak podle názoru Ryanairu neobsahuje prvky státní podpory.

<sup>(14)</sup> Tento poplatek vybírá Eurocontrol a vyplácí jej společnosti Finavia.

- (60) V souvislosti se správou T2 Ryanair uvedl, že konkurence mezi terminály na téže letišti přinesla zvýšení efektivity a redukci nákladů. Vyšší normy efektivity na T2 vedly podle jeho názoru též ke zefektivnění činnosti T1, a to ku prospěchu všech leteckých společností, jež letiště užívaly. Podle informací Ryanairu pronajímá společnost Airpro terminál na komerční bázi. Společnost Finavia navíc profituje jak z vyššího objemu dopravy na letišti, tak z vyšších příjmů z přistávacích poplatků a poplatků za řízení letového provozu. Podle názoru Ryanairu tedy obchodní smlouvy mezi společnostmi Finavia a Airpro, pokud jde o správu T2, neobsahují prvky státní podpory.
- (61) Ohledně své smlouvy se společností Airpro Ryanair nejprve odkázal na svůj podnikatelský model založený na zvyšování efektivity, z něž mohou následně profitovat cestující v podobě nižších leteckých tarifů. Paušální poplatek, jež Ryanair na letišti TMP hradí, zahrnuje všechny poplatky, jež jsou leteckým společností užívajícím tohoto letiště účtovány. Diferenciace poplatků za užívání T2 je dána odlišnou úrovní poskytovaných služeb. Ke slevě z letištních poplatků poskytnuté za navýšení četnosti letů Ryanair uvedl, že se jedná o běžný komerční postup uplatňovaný ve všech odvětvích. Většina podmínek jeho smlouvy se společností Airpro o užívání T2 je obecně použitelná na všechny letecké společnosti, jež jsou ochotny z tohoto terminálu létat, a smlouva tedy nemá podle jeho názoru selektivní charakter. Ryanair dále uvedl, že z jeho přítomnosti na letišti TMP mají prospěch Finavia i Airpro.

#### 4.2. SAS Group

- (62) SAS Group předložila své připomínky dopisem ze dne 16. listopadu 2007. Toto podání se podle jejího vyjádření soustředí na vazbu mezi společnostmi Finavia a Airpro, na náklady na přestavbu T2 a na příznivější zacházení se společností Ryanair na letišti TMP.
- (63) K vazbě mezi společnostmi Finavia a Airpro společnost SAS Group uvedla, že generální ředitel letiště TMP byl v době, kdy Finavia rozhodla pronajmout T2 společnosti Airpro, členem představenstva společnosti Airpro. Těsná vazba mezi oběma společnostmi je patrná i z publikace pod názvem *Tampere-Pirkkala Airport Finland's Future-Ready Airport*.
- (64) Podle tvrzení společnosti SAS Group poskytuje společnost Finavia terminálu 2 křížové subvence, jež financuje z příjmů z terminálu 1. Podle názoru SAS Group zejména nejsou na T2 hrazeny žádné poplatky za služby cestujícím. Společnost Airpro si též ponechává příjmy z parkoviště v sousedství T2, které spravuje. Parkovací poplatky na parkovišti vedle T2 jsou přítom dvojnásobně než poplatky na T1.
- (65) K nákladům na služby poskytované na terminálu 2 společnost SAS Group uvedla, že jí Finsko neposkytlo k těmto informacím přístup. SAS Group nemá údaje o tom, zdali jsou terminál 2 či letiště TMP ziskové a zdali společnost Airpro platí za infrastrukturu, kterou jí společnost Finavia poskytuje. Společnost Finavia například pořídila pro T2 bezpečnostní detekční zařízení. SAS Group uvedla, že podle sdělení Finska a společnosti Airpro je cenová hladina na T2 odvozena z úrovně služeb. Dodala, že se úroveň služeb běžně odvíjí od koncepce pozemního odbavení, na níž se určitá letecká společnost dohodne se společností, jež pozemní odbavení provádí, nikoli však od prostoru či zařízení, jež jsou k dispozici.
- (66) Podle dalšího tvrzení společnosti SAS Group zvýhodňují ujednání o T2 na letišti TMP jeden určitý podnikatelský model a jsou jednoznačně v rozporu s ustanovením čl. 107 odst. 1 SFEU.

#### 4.3. Air France

- (67) Společnost Air France předložila připomínky dopisem ze dne 16. listopadu 2007. Své podání uvedla popisem své podnikatelské situace ve Finsku s tím, že na letiště TMP ani z něj neprovozuje žádné lety. Na základě ujednání o společném označování linek se společností Finnair však provozuje pět denních letů mezi pařížským letištem Charlese de Gaulla a letištem v Helsinkách (situovaným zhruba 180 km od letiště TMP).
- (68) Společnost Air France dle svého vyjádření přivítala pokyny pro odvětví letecké dopravy z roku 2005 i předběžné posouzení, jež Komise ve spojitosti s finančními ujednáními na letišti TMP provedla. Podle jejího názoru znamená výjimka z úhrady poplatku za služby cestujícím pro Ryanair zvýhodnění a má jednoznačně diskriminační charakter, takže by neměla být pokládána za slučitelnou s vnitřním trhem.

#### 4.4. Sdružení evropských leteckých společností

- (69) Sdružení evropských leteckých společností („AEA“) předložilo připomínky dopisem ze dne 16. listopadu 2007. Tyto připomínky se odvíjely ve stejném duchu jako vyjádření společnosti SAS Group a Air France.

### 5. VYJÁDŘENÍ FINSKA K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍCH STRAN

- (70) Finsko obdrželo připomínky všech čtyř zúčastněných stran.
- (71) K připomínce Ryanairu Finsko poznamenalo, že se tato letecká společnost vyjadřovala jak k obecnému vývoji na trhu letecké dopravy v Evropě, tak k vývoji na letišti TMP. V této souvislosti Finsko odkázalo na svá dřívější podání, jež předložilo po zahájení formálního vyšetřovacího řízení.
- (72) Finsko dále poznamenalo, že připomínky společnosti SAS Group nastolují nové otázky, které je třeba vyjasnit. Jak Finsko již ve svém dřívějším podání uvedlo, je Airpro z právního hlediska samostatnou společností a nemá prospěch z žádné podpory, kterou by jí poskytoval jeho vlastník Finavia.
- (73) Finsko uvedlo, že generální ředitel letiště TMP nebyl v době, kdy se podepisovala nájemní smlouva, členem představenstva Airpro. Tuto funkci v představenstvu totiž zastával pouze v době od května 2003 do dubna 2007. K propagační publikaci o letišti TMP a jeho nízkonákladové strategii Finsko uvedlo, že z těchto marketingových činností nelze předčasně usuzovat na právní ani ekonomické vazby mezi příslušnými společnostmi. Společnost SAS Group, jež provozovala lety z T1 na letišti TMP, publikace nezmiňovala proto, že jejím účelem bylo propagovat nízkonákladovou strategii tohoto letiště.
- (74) K tvrzením společnosti SAS Group o možném křížovém subvencování mezi T2 a T1 na letišti TMP Finsko uvedlo, že již předložilo důkazy o tom, že je činnost společnosti Airpro na letišti TMP zisková a že tato společnost nedostává od Finavie žádné subvence.
- (75) K úpravám na infrastruktuře v rámci modernizace T2 Finsko uvedlo, že tyto náklady spolu s úroky pokrývá nájemné, jež společnost Airpro hradí Finavii. V nájemném jsou dle vyjádření Finska zohledněny i náklady na pořízení bezpečnostního detekčního zařízení pro T2. Parkoviště v okolí T2 je součástí areálu, jež si společnost Airpro najímá. Tato společnost může výši poplatků stanovovat svobodně, pokud tak činí transparentním způsobem.

- (76) Pokud jde o tvrzení SAS o stanovování odlišných cen na terminálu 2 letiště TMP, odkázalo Finsko na své připomínky k zahájení řízení.

### 6. EXISTENCE PODPORY

- (77) Jak uvádí ustanovení čl. 107 odst. 1 SFEU, „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 s vnitřním trhem.“
- (78) Kritéria čl. 107 odst. 1 platí kumulativně. Podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU představuje určité opatření pouze v případě, jsou-li splněny všechny níže uvedené podmínky. Finanční podpora musí:
- být poskytnuta státem nebo ze státních prostředků,
  - zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby,
  - narušovat nebo moci narušit hospodářskou soutěž a
  - ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

#### 6.1. Představují finanční ujednání ve spojitosti s realizací nízkonákladové strategie na letišti TMP státní podporu?

- (79) Při posuzování otázky, nejsou-li prvky podpory obsaženy ve finančních ujednáních ve spojitosti s nízkonákladovou strategií na letišti TMP, zejména pak ve spojitosti s přestavbou uvolněného nákladového hangáru na nízkonákladový terminál a s následnou nájemní smlouvou sjednanou se společností Airpro, musí Komise posoudit, zdali by tatáž či podobná ujednání jako Finavia sjednal za podobných podmínek investor v tržním hospodářství<sup>(15)</sup>.

<sup>(15)</sup> Pro účely tohoto posouzení zadala Komise zpracování studie společnosti Ecorys („Komisí ustavený znalec“). Tento znalec analyzoval finanční údaje a předpoklady, o něž se opíral podnikatelský záměr společností Finavia a Airpro realizovat nízkonákladovou strategii, dále nájemní smlouvu mezi uvedenými dvěma společnostmi na provozování T2 a smlouvu.

- (80) Podle zásad zakotvených v ustálené judikatuře musí Komise porovnat chování společnosti Finavia s investorem v tržním hospodářství, jehož chování může být vedeno perspektivou dlouhodobé výnosnosti<sup>(16)</sup>. Podle rozsudku ve věci *Charleroi* navíc má Komise povinnost při hodnocení sporných opatření zohlednit všechny relevantní skutečnosti a jejich kontext<sup>(17)</sup>. Jinými slovy musí Komise při své analýze, již podrobuje rozhodnutí společnosti Finavia o modernizaci nákladového hangáru na letišti TMP a o plánované realizaci nízkonákladové strategie na tomto letišti, uplatnit ucelený přístup, při němž zohlední všechny relevantní skutečnosti.
- (81) Ve svém rozsudku ve věci *Stardust Marine* Soudní dvůr totiž prohlásil, že „[...] pro zjištění, zda se stát choval jako investor v tržním hospodářství, je třeba vrátit se do kontextu období, v němž byla přijata opatření finanční podpory, aby bylo možno posoudit hospodářskou racionálnost chování státu, a je tedy třeba zdržet se jakéhokoli posuzování založeného na pozdější situaci“<sup>(18)</sup>.
- (82) K tomu, aby mohla Komise posoudit, je-li splněno kritérium investora v tržním hospodářství, musí se vrátit do kontextu období, kdy se Finavia rozhodla modernizovat uvolněný nákladový hangár a následně jej pronajmout společnosti Airpro. Tímto obdobím je počátek roku 2003. Komise též musí své posouzení založit na informacích a předpokladech, jež měl daný hospodářský subjekt k dispozici, když rozhodoval o finančních ujednáních ve spojitosti s realizací nízkonákladové strategie.
- (83) Finsko argumentuje tím, že společnost Finavia jednala racionálně, a své tvrzení dokládá kopii předem sestaveného podnikatelského záměru této společnosti, jakož i skutečnými výsledky, jichž Finavia a Airpro na letišti TMP dosáhly.
- (84) Komise v této souvislosti poznamenává, že se nákladový hangár na letišti TMP uprázdnil poté, co svou nájemní smlouvu zde ukončilo DHL. Finavia na nájemném ztrácela měsíčně zhruba [...]. Po několika měsících bylo zřejmé, že se jí nepodaří přilákat na letiště TMP další leteckou nákladní společnost. Navíc nízkonákladové letecké společnosti nebyly ochotny využívat na letišti terminál 1, neboť náklady na služby pozemního odbavení překračovaly částku, kterou byly ochotny akceptovat. Prognózy pro odvětví letecké dopravy na rok 2002 však slibovaly výrazný růstový potenciál nízkonákladových dopravců (např. Ryanairu) ve výši zhruba 30 % ročně.
- (85) Komise dále poznamenává, že prázdný nákladový hangár byl v plné výši odepsán a že náklady na modernizaci v rámci jeho přestavby na nízkonákladový terminál pro cestující činily 760 612 EUR. I kdyby k této přestavbě na terminál pro cestující nedošlo, musela by Finavia i tak provést některé modernizační práce v hodnotě přibližně 100 000 EUR.
- (86) Finavia byla navíc povinna udržovat po 24 hodin denně, 365 dní v roce dráhu letiště TMP k dispozici pro vojenské účely. Nárůst objemu dopravy na letišti tak mohl určitě přinést lepší alokaci zdrojů a odbourat případné nadměrné kapacity. Diverzifikace leteckých společností, jež by letiště používaly, mohla též omezit podnikatelská rizika na letišti (např. riziko nevyužití kapacity v případě, že by jedna z nich ukončila činnost) a zefektivnit využití dráhy.
- (87) Tuto situaci popisuje podnikatelský záměr Finavie k realizaci nízkonákladové strategie. Jak uvádí jeho scénář pro nejhorší případ, očekával se od investičního záměru pozitivní přínos: průměrná zisková marže<sup>(19)</sup> měla dosáhnout přibližně [...] (viz tabulka ve 20. bodě odůvodnění), což podle údajů Komise zhruba odpovídá ziskovému maržím na jiných letištích v Unii<sup>(20)</sup>. Komise dále poznamenává, že tento předem sestavený podnikatelský záměr vycházel z opatrných předpokladů, neboť pro poslední roky uvažovaného období podhodnocoval příjmy a nadhodnocoval náklady. Záměr navíc nepřihlížel k zisku, jež Finavia generovala z přistávacích poplatků, neboť tyto náklady byly odečteny od očekávaných příjmů. Náklady na modernizaci a náležité protiplnění za investovaný kapitál se navíc v plné výši promítaly do nájemného, jež Finavii hradila společnost Airpro a jež bylo rovněž odečteno od očekávaných příjmů.

<sup>(16)</sup> Rozsudek Soudního dvora ve věci *Itálie v. Komise*, C-305/89, Recueil 1991, s. I-1603, bod 20 (věc „Alfa Romeo“). Rozsudek Tribunálu ve věci *Alitalia v. Komise*, T-296/97, Recueil 2000, s. II-3871, bod 84.

<sup>(17)</sup> Rozsudek Soudního dvora v prvním stupni ve věci *Ryanair v. Komise*, T-196/04, Sb. rozh. 2008, s. II-3643, bod 59 (věc „Charleroi“).

<sup>(18)</sup> Rozsudek Soudního dvora ve věci *Francie v. Komise*, C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397, bod 71 (věc „Stardust Marine“).

<sup>(19)</sup> Zisková marže (rentabilita tržeb) porovnává čistý zisk s tržbami (příjmy). Tento poměr indikuje, dosahuje-li podnik dostatečné rentability z tržeb, neboť určuje, jak velký zisk je generován z jednoho eura příjmů z tržeb. Je ukazatelem ziskovosti a efektivity.

<sup>(20)</sup> Viz tabulka č. 6 v rozhodnutí Komise ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C 12/2008 – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava a společností Ryanair, Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24.

- (88) K posouzení nízkonákladové strategie společností Finavia a Airpro na bázi integrovaného přístupu zkonsolidoval Komisi ustavený znalec příjmy a náklady, jež předem sestavený podnikatelský záměr (v základním scénáři) uvažoval. Do příjmů znalec zahrnul zejména platby mezi společnostmi (např. nájemné, jež Finavii za užívání T2 hradila společnost Airpro, přistávací poplatky a poplatky za přiblížovací a letištní služby řízení letů). Propočty příjmů a nákladů spojených s realizací výše popsané nízkonákladové strategie na letišti TMP a příspěvek této strategie k zisku před úroky a zdaněním (EBIT) na konsolidované bázi (tj. za Finavii i Airpro) v následujících deseti letech shrnuje tabulka níže. [...] <sup>(21)</sup>
- (89) Komise poznamenává, že vzhledem k předem sestavenému podnikatelskému záměru a kladné čisté současné hodnotě <sup>(22)</sup> bylo rozhodnutí společnosti Finavia realizovat na letišti TMP nízkonákladovou strategii v souladu s tím, jak by postupoval investor v tržním hospodářství. Kladná čistá současná hodnota nízkonákladové strategie zvýšila společnosti Finavia hodnotu jejího vlastního kapitálu. Komise dále poznamenává, že jak předpoklady, na nichž předem sestavený podnikatelský záměr stál, tak očekávané výsledky nízkonákladové strategie jsou dále potvrzeny v podobě pozitivních výsledků, jichž dosáhla společnost Airpro ze své činnosti na letišti TMP (viz zejména tabulka v 26. bodě odůvodnění). Jsou-li pak uvažovány celkové finanční výsledky letiště TMP (včetně finančních výsledků společností Airpro a Finavia z činnosti na letišti TMP, viz tabulky ve 24. a 26. bodě odůvodnění), dosáhla činnost celého letiště díky provozování nízkonákladového terminálu ziskovosti.
- (90) S ohledem na výše uvedené může Komise vyvodit závěr, že rozhodnutí společnosti Finavia realizovat na letišti TMP nízkonákladovou strategii i související finanční ujednání splňují zásadu investora v tržním hospodářství, a tedy s nimi není spojeno žádné ekonomické zvýhodnění, jež by nebylo v souladu s obvyklými tržními podmínkami.
- (91) Jelikož není splněno jedno z kumulativních kritérií čl. 107 odst. 1 SFEU, dospívá Komise k názoru, že rozhodnutí společnosti Finavia realizovat na letišti TMP nízkonákladovou strategii a související finanční ujednání neobsahují prvky státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (92) K případnému křížovému subvencování společnosti Airpro společností Finavia (např. formou ušlých příjmů z nájemného nebo náhrady provozních ztrát) Komise poznamenává, že jelikož i) veškerá finanční ujednání ohledně nízkonákladové strategie na letišti TMP vycházejí z předem sestaveného podnikatelského záměru v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství ii) společnost Airpro hradí za užívání T2 tržní nájemné, iii) náklady na činnost této společnosti na letišti TMP jsou v plné výši pokryty z poplatků, které hradí uživatelské letecké společnosti na T2 (tj. Ryanair), a jelikož iv) činnost společnosti Finavia na letišti TMP je zisková pouze díky provozování T2, lze křížové subvencování společnosti Airpro společností Finavia vyloučit.
- 6.2. Představuje smlouva mezi společnostmi Airpro a Ryanair státní podporu?**
- (93) K smlouvě mezi společnostmi Airpro a Ryanair Finsko uvedlo, že společnost Airpro jednala způsobem, jaký by v podobné situaci zvolil tržní subjekt. Je-li tomu skutečně tak, pak Ryanair nebyl smlouvou zvýhodněn a o státní podporu se nejedná.
- (94) Při posuzování otázky, byla-li smlouva uzavřena za obvyklých tržních podmínek, musí Komise zhodnotit, zdali by tatáž nebo podobná obchodní ujednání jako Airpro uzavřelo za podobných okolností letiště, které funguje v obvyklých podmínkách tržního hospodářství a řídí se perspektivou dlouhodobé výnosnosti <sup>(23)</sup>. Komise musí dále analyzovat očekávaný dopad, jakou smlouva na činnost společností Airpro a Finavia na letišti TMP má, přičemž musí uplatnit ucelený přístup a při hodnocení sporných opatření zohlednit všechny relevantní skutečnosti <sup>(24)</sup>.
- (95) K tomu, aby mohla Komise posoudit splnění zásady soukromého investora, musí se vrátit do kontextu období, kdy byla smlouva podepsána. Své posouzení tedy musí založit na informacích a předpokladech, jež měl daný hospodářský subjekt v době podpisu smlouvy k dispozici. Smlouvu s Ryanairem podepsala společnost Airpro dne 3. dubna 2003 na dobu účinnosti [...].
- (96) Ve smlouvě se Ryanair zavazuje zahájit činnost na letišti TMP s četností [...] průletových odbavení letadla denně.

<sup>(21)</sup> [...]<sup>(22)</sup> Čistá současná hodnota uvádí, je-li příjem z daného projektu vyšší nežli (oportunitní) náklady na kapitál. Projekt je pokládán za ekonomicky rentabilní investici, je-li jeho čistá současná hodnota kladná. Investice, jež generují nižší příjmy než (oportunitní) náklady na kapitál, rentabilní nejsou. (Oportunitní) náklady na kapitál jsou vyjádřeny v diskontní sazbě.<sup>(23)</sup> *Alfa Romeo*, bod 20, *Alitalia v. Komise*, bod 84.<sup>(24)</sup> *Charleroi*, bod 59.

Za těchto předpokladů Ryanair očekával, že bude mít na letišti TMP během prvních 12 měsíců zhruba [...] a během následujících 12 měsíců zhruba [...] odletových cestujících. Smlouva obsahuje sazebník poplatků za průletové odbavení letadla, jež jsou odstupňovány podle počtu denních letů (viz zejména tabulky ve 43. bodě odůvodnění). Průměrná cena za jedno průletové odbavení (při třech letech za den) činí [...]. V následující tabulce jsou porovnány poplatky, jež hradily letecké společnosti užívající T1 na letišti TMP, s průměrnou cenou, kterou hradil Ryanair.

Poskytovaná služba	Letištní poplatky na terminálu 1 (T1) v EUR	Letištní poplatky hrazené Ryanairem (průměrný poplatek) na terminálu 2 (T2)
Přistávací poplatek	442	442
Poplatky za přibližovací a letištní služby řízení letů	92	92
Bezpečnostní poplatek	410	410
Terminálové služby (pro cestující) a pozemní odbavení	[...]	[...]
<b>Celková cena za průletové odbavení letadla</b>	[...]	[...]

- (97) Komise poznamenává, že Ryanair hradí tytéž přistávací, bezpečnostní poplatky a poplatky za přibližovací a letištní služby řízení letů jako letecké společnosti, jež na letišti TMP užívají T1. Podle údajů Finska není Ryanair osvobozen od poplatku za služby cestujícím. Jediný cenový rozdíl je dán u poplatků, jež Ryanair hradí za terminálové služby (pro cestující) a za pozemní odbavení. Současně však platí, že jsou služby, které jsou Ryanairu a jeho cestujícím na T2 poskytovány, na kvalitativně nižší úrovni nežli služby poskytované na T1. Výsledná úspora na souvisejících nákladech, zejména osobních, činí zhruba [...] z celkových nákladů společnosti Airpro (včetně nájemného, přistávacích poplatků a poplatků za přibližovací a letištní služby řízení letů, jež jsou hrazeny společností Finavia). Na rozdíl od T1 je na T2 udržován nízký počet zaměstnanců a tito zaměstnanci vykonávají celou řadu činností spojených s registrací cestujících, bezpečnostními kontrolami a pozemním vybavením. Podle údajů, jež letiště poskytlo znalci ustavenému Komisi, jsou osobní náklady na T2 o zhruba [...] nižší než v případě T1. Komise dále poznamenává, že letištní poplatky, jež Ryanair hradí za terminálové služby (pro cestující) a za pozemní odbavení, jsou nižší než poplatky

na T1 jen o zhruba [...]. Rozdíl mezi úsporami na nákladech (přibližně [...]) a difference v poplatcích, jež letecké společnosti na obou terminálech hradí (zhruba [...]), jsou výrazem dodatečné ziskové marže, kterou generuje Airpro (přibližně [...], viz též tabulka ve 20. bodě odůvodnění). Komise tedy dospívá k názoru, že rozdíl mezi poplatky, jež hradí Ryanair na T2, a poplatky hrazenými na T1 je opodstatněný.

- (98) Na základě výše uvedeného byla společnost Airpro s to sestavit prognózu příjmů, jež by smlouva s Ryanairem generovala. Předpokládala při tom, že v roce 1 bude Ryanair realizovat [...] průletových odbavení letadla za den při obsazenosti [...]; od roku 2 se počítalo s tím, že po zbývající dobu účinnosti smlouvy bude Ryanair při téže obsazenosti jako v roce 1 realizovat [...] průletových odbavení za den. Výsledek propočtů zohledňuje příjmy, které společnosti Airpro plynuly z činností v oblasti letecké dopravy i z činností mimo tuto oblast (příjmy z parkoviště atd.). Náklady této společnosti za dobu účinnosti smlouvy byly odhadnuty z předpokládaných nákladů na realizaci nízkonákladové strategie na letišti TMP. Například osobní náklady měly podle očekávání dosáhnout [...] za průletové odbavení (a [...], počítáno podle počtu denně odbavených letů).
- (99) Propočty příjmů a nákladů, jež plynou ze smlouvy, a kladný příspěvek k výši vlastního kapitálu společnosti Airpro, který tato smlouva měla za dobu své účinnosti generovat, shrnuje tabulka níže. Propočty se opírají o podnikatelský záměr, jež předložilo Finsko, a o výše uvedené předpoklady. [...] <sup>(25)</sup>
- (100) Komise konstatuje, že během doby své účinnosti měla smlouva s Ryanairem podle očekávání generovat kladný příspěvek k výši vlastního kapitálu společnosti Airpro a její čistá současná hodnota měla dosáhnout 0,5 milionu EUR. Dále se očekávalo, že činnost společností Airpro a Finavia na letišti TMP bude po celou dobu účinnosti smlouvy dosahovat celkově kladné čisté současné hodnoty.
- (101) Komise dále poznamenává, že z příjmů ze smlouvy jsou pokryty jednak všechny náklady společnosti Airpro na letišti TMP, jednak všechny náklady společnosti Finavia se smlouvou spojené. Zohlednění plné výše nákladů v tomto případě znamená, že byly uvažovány náklady na kapitál (tj. odpisy letištní infrastruktury) a náklady provozní (např. osobní náklady, energie, materiál atd.). Zohledněny jsou i náklady na bezpečnostní a ochranná opatření, u nichž by se mohlo jednat o opatření, která spadají do kompetence veřejné správy a která by nebyla pokládána za hospodářskou činnost ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Vypočtená současná čistá hodnota je tedy podhodnocena, a pozitivní příspěvek smlouvy tedy opravdu může být dokonce vyšší.

<sup>(25)</sup> [...]

- (102) Komise poznamenává, že na základě předem sestaveného podnikatelského záměru bylo rozhodnutí společnosti Airpro jakožto dceřiné společnosti Finavia uzavřít s Ryanaiem předmětnou smlouvu v souladu s tím, jak by postupoval investor v tržním hospodářství. Komise dále poznamenává, že jak předpoklady, na nichž stál předem sestavený podnikatelský záměr, tak očekávané výsledky smlouvy byly dále potvrzeny v podobě faktických pozitivních výsledků, jež společnost Airpro ze své činnosti na letišti TMP dosáhla (viz zejména tabulka v 26. bodě odůvodnění). Jak vyplývá z celkových skutečných finančních výsledků letiště TMP (do nichž jsou zahrnuty finanční výsledky společností Airpro a Finavia z činnosti na letišti TMP, viz zejména tabulky ve 24. a 26. bodě odůvodnění), dosáhlo ziskovosti nejen provozování nízkonákladového terminálu, nýbrž i činnost letiště jako celek.
- (103) S ohledem na výše uvedené Komise dospívá k závěru, že rozhodnutí společnosti Airpro uzavřít s Ryanaiem předmětnou smlouvu splňuje zásadu investora v tržním hospodářství, a tedy s ním není spojeno žádné ekonomické zvýhodnění, jež by nebylo v souladu s obvyklými tržními podmínkami.
- (104) Vzhledem k tomu, že nejsou splněna kumulativní kritéria čl. 107 odst. 1 SFEU, dospívá Komise k názoru, že smlouva mezi společnostmi Airpro a Ryanair ze dne 3. dubna 2003 neobsahuje prvky státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

#### Článek 1

Opatření, jež přijaly společnosti Finavia Oyj a Airpro Oy a jež spočívala ve finančních ujednáních o realizaci nízkonákladové strategie na letišti Tampere-Pirkkala, zejména náklady na modernizaci terminálu 2 a nájemní smlouva na terminál 2, kterou spolu dne 23. února 2003 společnosti Finavia Oyj a Airpro Oy uzavřely, nepředstavují podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

#### Článek 2

Smlouva mezi společnostmi Airpro Oy a Ryanair Ltd ze dne 3. dubna 2003 nepředstavuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

#### Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Finské republice.

V Bruselu dne 25. července 2012.

Za Komisi

Joaquín ALMUNIA  
místopředseda