ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2018/10

ze dne 20. února 2014

o státní podpoře SA.18855 – C 5/08 (ex NN 58/07) – Dánsko

Dohody mezi letištěm Aarhus Airport a společností Ryanair z roku 1999

(oznámeno pod číslem C(2014) 871)

(Pouze dánské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie a zejména na první pododstavec článku 108 odst. 2 uvedené mezinárodní dohody,

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

poté, co byly vyzvány zúčastněné strany, aby předložily své komentáře v souladu s výše citovanými ustanoveními ([1]),

vzhledem k těmto důvodům:

1. PRŮBĚH

(1) V únoru 2005 Komise přijala stížnost od skupiny SAS Group („SAS“). Společnost SAS tvrdila mimo jiné, že společnost Aarhus Airport Ltd./Aarhus Lufthavn A/S (letiště „Aarhus“) udělila nezákonné výhody společnosti Ryanair. Tyto výhody se údajně skládaly ze snížených letištních poplatků a poplatků za pozemní odbavení poskytnutých společnosti Ryanair.

(2) Komise požádala Dánsko, aby poskytlo další informace vztahující se ke stížnosti, a to písemně ke dni 2. března 2005 a 20. května 2006. Dánsko odpovědělo dopisy ze dne 18. května 2005 a 11. července 2006.

(3) V dopisu datovaném 30. ledna 2008 Komise informovala Dánsko o svém rozhodnutí zahájit postup stanovený ve článku 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) ([2]) („rozhodnutí o zahájení řízení“) se zřetelem na dohodu mezi letištěm Aarhus a společností Ryanair. Dánsko poskytlo své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dne 30. května 2008.

(4) Rozhodnutí Komise iniciovat dané řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([3]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky v průběhu jednoho měsíce od data zveřejnění.

(5) Komise obdržela připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení od tří zúčastněných stran. SAS, Ryanair a Sdružení evropských leteckých společností; tyto organizace zaslaly své komentáře ke dni 16. června 2008, 29. května 2008 a 4. července 2008 (v uvedeném pořadí). Zaslala tyto komentáře Dánsku dopisem datovaným ze dne 17. července 2008. Dánsko dostalo příležitost odpovědět na ně v průběhu jednoho měsíce. Dánsko zaslalo své komentáře dopisem ze dne 29. září 2008.

(6) Dopisem ze dne 25. března 2011 požadovala Komise další informace. Dánsko odpovědělo dopisem ze dne 28. března 2011. Dopisem ze dne 8. dubna 2011 požádala Komise o další informace společnost Ryanair. Společnost Ryanair odpověděla dopisem ze dne 15. července 2011. Připomínky společnosti Ryanair byly předány Dánsku dopisem ze dne 5. srpna 2011. Další informace poskytlo Dánsko dopisy s daty 8. září 2011 a 22. září 2011, 12. dubna 2012 a 22. května 2012.

([1]) Úř. věst. C 109, 30.4.2008, s. 15.

([2]) S účinkem od 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES staly články 107 a 108 (v uvedeném pořadí) Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). Tyto dvě sady článků jsou v podstatě identické. Pro účely tohoto rozhodnutí mají být odkazy na články 107 a 108 SFEU tam, kde to odpovídá, chápány jako odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES. SFEU také zavedla určité změny v terminologii, například nahradila slovo „společenství“ slovem „unie“ a „společný trh“ pojmem „vnitřní trh“. Terminologie mezinárodní dohody SFEU bude používána v celém tomto rozhodnutí.

([3]) Úř. věst. C 109, 30.4.2008, s. 15.

2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

2.1. Souvislosti vyšetřování

(7) Letiště Aarhus je umístěno v Tirstrupu, 36 km severovýchodně od města Aarhus v Dánsku. Letiště Aarhus, vlastník a provozovatel letiště, je společností s ručením omezeným ve 100 % veřejném vlastnictví ([1]).

(8) Letiště je jedním ze šesti regionálních letišť sloužících trhu Jutska s populací přibližně 2,5 milionu obyvatel. Přibližně 25 % populace Jutska má letiště Aarhus jako nejbližší letiště. Největší letiště jutského regionu je letiště Billund, které je vzdáleno140 km (~ 1 hodina 35 minut jízdy autem). Letiště Aarhus je po letišti Billund druhým největším letištěm Jutska a slouží převážně společnosti SAS (~ 48 % cestujících) a Ryanair (~ 34,7 % cestujících).

(9) Letiště Aarhus má kapacitu odbavit přibližně jeden milion cestujících za rok. Využití letiště dosáhlo svého vrcholu v roce 1996, kdy toto letiště použilo více než 800 000 cestujících. V roce 1996 byl zahájen provoz na mostě Great Belt Bridge, který spojuje ostrovy Funen a Zealand a zkracuje čas pozemního cestování mezi Jutskem a Kodaní. Most Great Belt Bridge poskytl cestujícím možnost jet automobilem z Aarhusu do Kodaně. Po otevření uvedeného mostu v roce 1996 začal počet cestujících na letišti Aarhus klesat na přibližně 600 000 cestujících za rok. V roce 1999 uzavřela společnost SAS své lety z Aarhusu do Londýna. Téhož roku byly uzavřeny dohody mezi společností Ryanair a letištěm Aarhus a společnost Ryanair začala provozovat denně lety na letiště Londýn-Stansted. Následující tabulka uvádí přehled vývoje počtu cestujících na letišti v Aarhusu v letech 1995 až 2012:

Tabulka 1

Vývoj počtu cestujících v AAR 1995–2012

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

2.2. Opatření na základě vyšetřování a počátečního hodnocení Komisí

(10) Rozhodnutí o zahájení řízení se vztahuje k dohodám uzavřeným mezi společností Ryanair a letištěm Aarhus v roce 1999. Toto rozhodnutí je proto bez zaujatosti vůči změnám nebo náhradě dohod z roku 1999 nebo doplňkových dohod uzavřených později.

(11) V rozhodnutí o zahájení řízení položila Komise otázku, zda letiště Aarhus jednalo jako provozovatel v tržním hospodářství, když v roce 1999 uzavřelo dohody se společností Ryanair. Komise konkrétně položila otázku, zda úroveň letištních poplatků a následných slev a marketingové podpory nabídnuté společnosti Ryanair letištěm představuje státní podporu.

(12) Komise vyjádřila zejména pochybnosti, zda rozdíly letištních poplatků aplikované letištěm Aarhus byly založeny na přírůstkových výnosech a přírůstkových nákladech, čímž se myslí příjem a náklady vyvolané činností společnosti Ryanair na letišti. Dánsko navíc neposkytlo Komisi kopii dohod se společností Ryanair z roku 1999, ani obchodní plán vyhodnocující ziskovost letiště Aarhus. Proto Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila pochybnosti, zda bylo chování letiště Aarhus vedeno podnikatelským záměrem dlouhodobé ziskovosti. V souladu s tím nebylo možné vyloučit, že dohody z roku 1999 neposkytly společnosti Ryanair výhody, ze kterých by se jinak nemohla těšit za normálních tržních podmínek.

([1]) Provozovatel letiště je vlastněn následujícími obcemi/okresy: město Århus (64,60 %), město Randers (16,70 %), město Grenå (4,80 %), město Ebeltoft (3,00 %) a okres Århus (10,90 %).

(13) Komise vyjádřila pochybnosti, zda tato podpora může být prohlášena za slučitelnou s článkem 107 odst. 3 písm. c) SFEU. V této souvislosti Komise vyjádřila především pochybnosti, zda byla v tomto případě splněna slučitelnost podmínek stanovených v Pokynech pro letectví ([1]) z roku 2005.

3. **POZNÁMKY ZE STRANY DÁNSKA**

3.1. **Proces rozhodování vedoucí k uzavření dohod se společností Ryanair v roce 1999**

(14) Dánsko nejdříve odeslalo své poznámky Komisi ohledně chybějící přisuzovatelnosti dohod Ryanair 1999 členskému státu.

(15) Dánsko prohlašuje, že dohody byly v roce 1999 uzavřeny mezi letištěm Aarhus a společností Ryanair a nelze je přisuzovat žádnému orgánu státní moci. Dánsko zdůrazňuje, že do jednání o dohodách nebyl zapojen ani členský stát, ani jiný orgán státní moci.

(16) Dánsko ujasňuje, že podle letiště Aarhus byla první jednání mezi letištěm Aarhus a společností Ryanair zahájena již na počátku roku 1998. Dánsko vysvětluje, že tato jednání byla dočasně pozastavena na jaře 1999, protože smluvní strany nebyly schopny dosáhnout dohody.

(17) Dánsko dále tvrdí, že v červnu 1999 společnost SAS oznámila, že hodlá uzavřít leteckou dopravu Aarhus-Londýn s účinností od konce října 1999. V této souvislosti Dánsko zdůrazňuje, že v průběhu léta 1999 byla obnovena jednání mezi společností Ryanair a letištěm, zastoupeném jeho ředitelem odpovědným za partnerství ve veřejných službách.

(18) S ohledem na vyjednávání o dohodách z roku 1999 Dánsko vysvětluje, že dohody z roku 1999 byly sjednány přímo ředitelem letiště a veřejní vlastníci ani nenavrhovali ani neschvalovali podmínky zahrnuté do dohod. Podle Dánska ředitel, který sjednával dohody včetně poskytovaných slev, neměl kontakty ani na správní radu, ani na jiné místní úřady.

(19) Dánsko dále ujasňuje, že dohody z roku 1999 byly podepsány přímo ředitelem letiště, který sjednal jejich podmínky. Dánsko dále vysvětluje, že dohody z roku 1999 nebyly ani odeslány ke schválení dánskému úřadu civilního letectví, ani letištní poplatky nebyly schvalovány Dánskem, a to ani formou ceníku poplatků, ani jinak.

(20) Na podporu těchto tvrzení (viz úvodní část listiny 15 až 19) poskytlo Dánsko kopii zápisu z jednání představenstva se zástupci místních úřadů a také zápisu z výroční valné hromady.

(21) V důsledku toho je Dánsko toho názoru, že ani akcionáři letiště, ani úřad civilního letectví nebyli přímo ani nepřímo zapojeni do sjednávání dohod se společností Ryanair z roku 1999. Proto je Dánsko toho názoru, že uvedené smlouvy nelze přisoudit danému členskému státu. Protože není splněna žádná z kumulativních podmínek pro pojem státní podpory, Dánsko je toho názoru, že dohody se společností Ryanair z roku 1999 nepředstavují státní podporu.

3.2. **Dohody 1999 mezi letištěm Aarhus Airport a společností Ryanair**

(22) Dánsko poskytlo kopii dvou dohod uzavřených mezi letištěm Aarhus a společností Ryanair v roce 1999 a další vysvětlení.

Hlavní dohoda z roku 1999

(23) Dánsko vysvětluje, že dne 2. listopadu 1999 uzavřelo letiště Aarhus dohodu se společností Ryanair („hlavní dohoda“). Dánsko dále tvrdí, že uvedená dohoda měla platit do 31. října 2009 (tj. po dobu 10 let).

([1]) Sdělení Komise – Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1).

(24) Dánsko prohlašuje, že hlavní dohoda stanovila povinnost společnosti Ryanair zajišťovat nejméně […] ([1]) dopravu/dopravy/doprav z letiště Aarhus na letiště London-Stansted letadlem typu B737 (s možností omezit tuto službu pouze v průběhu veřejných svátků, jako jsou Vánoce, Nový rok a Velikonoce). Dánsko objasňuje, že podle hlavní dohody byla společnost Ryanair povinna přivést na letiště Aarhus v době od 1. ledna 2001 do 31. prosince 2001 nejméně […] cestujících ročně.

(25) S ohledem na poplatky, které měla zaplatit společnost Ryanair, Dánsko vysvětluje, že v souladu s hlavní dohodou byla společnost Ryanair povinna zaplatit letišti Aarhus následující poplatky sumarizované v tabulce 2.

Tabulka 2

Letištní poplatky, které je společnost Ryanair povinna zaplatit podle hlavní dohody uzavřené v roce 1999

Poplatky k úhradě společností Ryanair	[…]	[…]
Přistávací poplatek / poplatek za vzlet za rotaci (včetně hlukového příplatku a místní kontroly letecké dopravy)	DKK […]	
Poplatek za služby cestujícím na odlétajícího cestujícího	DKK […]	
Noční poplatek	Podle běžného tarifu	
Manipulační poplatek za cestujícího a rampu na rotaci	DKK […]	DKK […]

(26) Dánsko zdůrazňuje, že podle hlavní dohody bylo letiště Aarhus povinno poskytnout společnosti Ryanair slevu ve výši […] DKK (po dobu prvních […] let, tj. […]), nebo […] DKK (po dobu posledních […] let, tj. […]) z poplatků za služby cestujícím (to znamená […] slevu z příslušných poplatků za služby cestujícím), pokud společnost Ryanair vybere čistý příjem […] DKK nebo méně za cestujícího jedním směrem na trase Londýn–Stansted. Dánsko objasňuje, že to byl případ počínaje rokem 1999.

Marketingová dohoda z roku 1999

(27) Dánsko zdůrazňuje, že stejného dne, 2. listopadu 1999, uzavřely společnosti Ryanair a letiště Aarhus druhou smlouvu („marketingová dohoda“).

(28) Dánsko vysvětluje, že marketingová dohoda zavazovala letiště Aarhus, aby platilo společností Ryanair:

i) částku odpovídající […] uhrazeným společností Ryanair v souladu s hlavní dohodou a

ii) všechna zvýšení hladiny poplatků za služby cestujícím na letišti Aarhus přesahující částku […] DKK a přesahující částku […] DKK.

(29) Dánsko dále vysvětluje, že podle marketingové dohody bylo snížení poplatků za přistání/vzlet/nočních poplatků považováno za marketingovou podporu. Dánsko prohlašuje, že letiště Aarhus neznalo účel vyplácené marketingové podpory, ale předpokládalo, že bude krýt část nákladů za leteckou dopravu Aarhus/London-Stansted.

3.3. **Uplatnění zásady operátora v tržním hospodářství a selektivity**

(30) Pokud jde o uplatnění zásady operátora v tržním hospodářství (Market Economy Operator Principle – „MEOP“), Dánsko je toho názoru, že Komise by měla porovnat chování letiště Aarhus s předpokládaným chováním soukromého operátora vedeného podnikatelským záměrem dlouhodobé ziskovosti a sledováním politiky v daném odvětví.

([1]) Tyto informace podléhají profesnímu tajemství, jak je uvedeno ve sdělení Komise C(2003) 4582 ze dne 1. prosince 2003 o profesním tajemství v rozhodnutích o státních podporách (Úř. věst. C 297, 9.12.2003, s. 6).

(31) Dánsko prohlašuje, že ziskovost dohod se společností Ryanair z roku 1999 je třeba hodnotit po celou předpokládanou dobu platnosti předmětných dohod (tj. po dobu 10 let). Dánsko prohlašuje, že dohody z roku 1999 měly v období let 1999 až 2009 pozitivní vliv na finanční prostředky letiště.

(32) Dánsko objasňuje, že v době uzavření dohod se společností Ryanair v roce 1999 čelilo letiště Aarhus následujícím závažným problémům: Za prvé – soutěžilo o letecké spoje a cestující s letištěm Billund, které disponuje největším letištěm v oblasti Jutska, a proto se nacházelo ve strategicky silnější konkurenční pozici. Za druhé – letiště Aarhus za provozu využívalo pouze 40 % své kapacity a již trpělo poklesem počtu cestujících z přibližně 860 000 na přibližně 596 000 mezi roky 1996 a 1999, s předpokládaným dalším poklesem v dalších letech. Za třetí – vojenské činnosti letiště, letecká základna Tirstrup, byly zastaveny, což znamená, že roční čisté náklady letiště Aarhus spojené s řízením letecké dopravy, požárními a záchranářskými službami, technickými a pozemními službami vzrostly o 10–12 milionů DKK. Za čtvrté – na rok 2004 bylo naplánováno otevření nové dálnice (konkrétně dálnice Djursland), která měla umožnit rychlejší a snadnější dopravu do Tirstrupu.

(33) Dánsko dále vysvětluje, že byl otevřen most Great Belt Bridge (který poskytl cestujícím možnost jet automobilem z Aarhusu do Kodaně) a společností SAS byla uzavřena linka do Londýna. Dánsko zdůrazňuje, že zahájení provozu na mostě Great Belt Bridge zkrátilo čas cesty mezi Aarhusem a Kodaní z přibližně pěti hodin na zhruba tři hodiny, což přineslo alternativní způsob dopravy (automobil/vlak/expresní trajekt).

(34) Dánsko zdůrazňuje, že za těchto podmínek (viz úvodní části listin 32 a 33) muselo letiště Aarhus poskytnout pobídky, aby přilákalo nové klienty a využilo volných kapacit. Dánsko objasňuje, že ředitel letiště Aarhus odhadl, že by společnost Ryanair mohla být schopna přilákat na letiště přibližně […] dalších cestujících ročně. Dánsko prohlašuje, že na základě uvedených prognóz počtu cestujících se očekávalo, že dohody vygenerují v roce 2001 čistý příjem přibližně […] DKK ([…] EUR). Dánsko vysvětluje, že spolehlivost prognóz ředitele byla potvrzena skutečnými výsledky, jako například v roce 2001, kdy čistý příjem vygenerovaný na základě dohod z roku 1999 činil […] DKK ([…] EUR). Dánsko zdůrazňuje, že všechny náklady (například marketingové, pozemního odbavení a další náklady) vzniklé letišti v souvislosti s uzavřením dohod se společností Ryanair jsou financovány přímo příjmy vygenerovanými na základě předmětných dohod. Dánsko dále prohlašuje, že čistý příjem vygenerovaný dohodami přispívá k celkové ziskovosti letiště.

(35) Dánsko zdůrazňuje, že dohody se společností Ryanair z roku 1999 nevyžadovaly ze strany letiště Aarhus žádné investice, protože provoz letiště využíval pouze 40 % jeho kapacity. Dánsko ujasňuje, že rovněž z hlediska provozních nákladů letiště Aarhus přinesly dohody se společností Ryanair z roku 1999 to, že personál dokázal pokrýt 60 % kapacity, například personál pozemního odbavení již byl financován z jiných příjmů letiště.

(36) Se zřetelem na marketingovou podporu, kterou mělo letiště Aarhus vyplatit společnosti Ryanair podle marketingové dohody, Dánsko zdůrazňuje, že vedení letiště očekávalo, že společnost Ryanair pomůže letišti zvýšením své expozice. Dánsko dále objasňuje, že se letiště Aarhus současně rozhodlo snížit rozsah svých marketingových aktivit, protože byly nahrazeny aktivitami společnosti Ryanair, mimo jiné například prezentací letiště Aarhus na webových stránkách společnosti Ryanair a na cílových letištích.

(37) Dánsko objasňuje, že záměrem letiště Aarhus bylo zvýšit své příjmy zvýšením počtu cestujících a příjmů z jiných než leteckých služeb (například příjmy z nákupních možností nebo parkování). Dánsko dále objasňuje, že v době, kdy byly uzavřeny dohody se společností Ryanair v roce 1999, předpokládalo letiště Aarhus, že placené parkování bude hlavním potenciálním způsobem generování příjmů. S ohledem na příjmy z nákupních možností Dánsko ujasňuje, že bylo pronajato jen 30 % celkové kapacity letiště.

(38) Z těchto důvodů je Dánsko toho názoru, že dohody se společností Ryanair z roku 1999 byly uzavřeny v souladu se zásadami MEOP, protože se předpokládalo, že tyto dohody přispějí k ziskovosti letiště v letech 1999 až 2009 přibližně […] milionů DKK a tím zvýší finanční životaschopnost provozovatele letiště.

(39) Na podporu tohoto stanoviska Dánsko poskytlo obchodní plán a předpoklad ziskovosti vedení provozovatele letiště. Tabulka 3 shrnuje očekávanou ziskovost dohod se společností Ryanair z roku 1999 poskytnutých Dánskem:

Tabulka 3

Přehled očekávané ziskovosti dohod se společností Ryanair z roku 1999 pro letiště Aarhus v 1 000 DKK

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Celkem (nominálně)
Příjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Příjmy z letectví	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jiné příjmy než z letectví	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Náklady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Odbavení na zemi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marketing	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Výsledky z dohod se společností Ryanair z roku 1999	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(40) Dánsko objasňuje, že společnost Ryanair nedostává selektivní výhody, protože slevy udělené na základě dohod se společností Ryanair v roce 1999 byly dříve uděleny také společnosti SAS. Dále Dánsko zdůraznilo, že v roce 1999 byly stejné 50 % slevy jako společnosti Ryanair uděleny také společnostem Cimber Air A/S a Maersk Air A/S. Dánsko dále prohlašuje, že také regionální letecké společnosti Sunair a EasyJet (dříve Go) obdržely nabídku podobné dohody o slevách. Na podporu tohoto tvrzení Dánsko poskytlo kopie souvisejících dopisů.

(41) Dánsko zaujímá stanovisko, že dohody z roku 1999 uzavřené mezi letištěm Aarhus a společností Ryanair byly uzavřeny za tržních podmínek a nepropůjčují společnosti Ryanair žádnou výhodu, a proto nepředstavují státní podporu.

(42) Dánsko navíc ujasňuje, že očekávaná ziskovost byla rovněž potvrzena skutečnými finančními výsledky ředitele letiště. Dánsko dále prohlašuje, že například letiště Aarhus dosáhlo v roce 2010 čistého zisku kolem 2 milionů DKK a také v dalších letech se očekávají pozitivní výsledky. Dánsko zdůrazňuje, že zisky jsou výsledkem postupného růstu počtu cestujících a dlouhodobého přechodu z domácích na mezinárodní lety, ke kterému dochází od otevření mostu Great Belt Bridge.

4. VYJÁDŘENÍ JINÝCH STRAN

(43) Komise obdržela připomínky od tří zúčastněných stran.

4.1. Ryanair

(44) Společnost Ryanair zahájila své postřehy dne 29. května 2008 prohlášením, že podle jejího názoru bylo zahájení formálního vyšetřování neopodstatněné a zbytečné. Společnost rovněž prohlásila, že lituje, že Komise neposkytla společnosti Ryanair možnost zapojit se do předběžného zkoumání.

(45) Pokud jde o podstatu věci, společnost Ryanair je toho názoru, že Komise měla vycházet ze standardních obchodních ujednání a na tomto základě by měla rozhodnout, že dohody z roku 1999 jsou v souladu se zásadami MEOP, protože se nejedná o státní podporu. Společnost Ryanair je toho názoru, že ředitel letiště Aarhus těží z přítomnosti společnosti Ryanair na letišti.

(46) S ohledem na zásady MEOP společnost Ryanair prohlašuje, že je třeba brát v úvahu jak příjmy z letecké dopravy, tak i příjmy z jiných činnosti než letecké dopravy. Na straně nákladů společnost Ryanair zdůrazňuje, že relevantní náklady, které je třeba brát v úvahu, jsou inkrementální náklady plynoucí z uzavření předmětných dohod s leteckou společností. Společnost Ryanair je toho názoru, že v úvahu nelze brát ani utopené náklady, ani pevné režijní náklady. Společnost Ryanair prohlašuje, že pokud letecká společnost uzavře s letištěm dohodu, která je inkrementálně zisková, pak taková dohoda nezahrnuje žádnou podporu.

(47) Společnost Ryanair prohlašuje, že obecně platí, že od operátora v tržním prostředí se neočekává, že bude uzavírat dohody, které jsou inkrementálně ztrátové. Na druhou stranu společnost Ryanair tvrdí, že výjimkou by byl případ, kdy by letiště bylo v době uzavření smlouvy nedostatečně výkonné, ale je přesvědčeno o tom, že smlouva mu nějakým způsobem pomůže zlepšit jeho efektivitu. V takovém případě může být podle společnosti Ryanair předmětný obchod ziskový, i když se v době uzavírání dohody zdá, že je pod úrovní přírůstkových nákladů.

(48) Dále je společnost Ryanair přesvědčena, že Komise měla založit své hodnocení na přístupu porovnávání a měla porovnat dohody uzavřené společností Ryanair s jinými veřejnými a soukromými letišti. Společnost Ryanair dále prohlašuje, že při hodnocení dohod je třeba rovněž posuzovat síťové externality, které vyplynuly z dohod uzavřených v roce 1999.

(49) Názorem společnosti Ryanair je, že prošetřované dohody z roku 1999 odpovídají standardním obchodním ujednáním mezi letištěm a leteckou společností na liberalizovaném trhu. Společnost Ryanair zdůrazňuje, že záleží na nezávislém rozhodnutí letiště, zda bude zvyšovat využití svých kapacit maximalizací počtu cestujících za účelem zvýšení svých příjmů z letecké dopravy a jiných příjmů mimo leteckou dopravu.

(50) Společnost Ryanair argumentuje tím, že letiště Aarhus následovalo příklad celé řady soukromých letišť, která se ve srovnatelné situaci rozhodla, že nejlepším způsobem, jak maximalizovat počty cestujících, je poskytnout pobídku leteckým společnostem, aby dokázaly přivést velké počty cestujících. Podle názoru společnosti Ryanair poskytují letiště podobné pobídky a uznávají tím fakt, že letecké společnosti přivádějící velké počty cestujících generují výhodné ekonomické prostředí pro ředitele letiště. Podle názoru společnosti Ryanair vyplývalo schéma pobídek od letiště Aarhus ze závazku společnosti Ryanair, že přivede nejméně […] cestujících ročně.

(51) Ryanair uvádí příklady dalších evropských letišť, která sledují podobnou strategii jako letiště Aarhus – například London Stansted, London Luton a Frankfurt Hahn. Společnost Ryanair dále zdůrazňuje, že pro splnění podmínek zásad MEOP stačí, když dohody zlepší dlouhodobou finanční situaci letiště.

(52) Společnost Ryanair vysvětluje, že poplatky, které měly být zaplaceny společností SAS, nelze porovnávat s poplatky hrazenými společností Ryanair, protože úroveň poskytovaných služeb (například požadavky odbavení a provoz letadel) se u obou leteckých společností liší.

(53) Společnost Ryanair je toho názoru, že dohody uzavřené roku 1999 s letištěm Aarhus jsou v souladu se zásadami MEOP.

(54) S ohledem na přisuzovatelnost dohod z roku 1999 je společnost Ryanair toho názoru, že letiště Aarhus je nezávislým podnikem. Společnost Ryanair tvrdí, že vlastníci nevykonávají kontrolu nad jeho vedením a financemi. Společnost Ryanair vysvětluje, že poplatky stanovilo vedení podniku a to také sjednávalo další ujednání s leteckou společností. Do vyjednávání nebyly zapojeny žádné veřejné orgány Dánska. Dále je společnost Ryanair přesvědčena, že držitelé podílů ve společnosti letiště nevykonávají žádnou kontrolu nad stanovením poplatků a to se vztahuje i na obchodní ujednání se společností Ryanair.

(55) S ohledem na selektivní výhody je společnost Ryanair toho názoru, že letiště Aarhus nezaujímá dominantní postavení na žádném z evropských, národních nebo mezinárodních trhů letištních služeb, a proto není podle pravidel EU o konkurenci povinno jednat se všemi zákazníky z řad leteckých společností nediskriminačním způsobem. Společnost Ryanair přesto ujasňuje, že letiště Aarhus vždy dodržovalo nediskriminační zásady a ve skutečnosti nabídlo podobnou dohodu, kterou využila společnost Ryanair, celé řadě dalších leteckých společností, a to včetně společnosti SAS, Cimber Air, Sun Air a Maersk. Společnost Ryanair zdůrazňuje, že skutečnost, že žádná z uvedených leteckých společností neměla zájem na rozšíření své činnosti v Aarhusu, neznamená, že by společnost Ryanair těšila zvýhodněnému zacházení. Společnost Ryanair dále prohlašuje, že dohody s letištěm Aarhus uzavřené v roce 1999 neobsahují žádné ujednání o exkluzivitě.

(56) Se zřetelem na výše uvedené je společnost Ryanair toho názoru, že dohody uzavřené s letištěm Aarhus nepředstavují státní podporu.

4.2. **SAS**

(57) Společnost SAS zaslala své připomínky dne 16. června 2008.

(58) Podle názoru společnosti SAS není letiště Aarhus nezávislým na svých veřejných vlastnících (jmenovitě na veřejných úřadech). Společnost SAS tvrdí, že většina členů správní rady je jmenována a volena veřejnými vlastníky letiště. Společnost SAS je proto přesvědčena, že členové správní rady nejsou nezávislí na svých zaměstnavatelích a vlastnících, které zastupují.

(59) S ohledem na finanční situaci letiště společnost SAS poznamenává, že letiště Aarhus tvrdilo, že jeho finanční situace je zdravá a že společnost Ryanair poskytuje čistý roční příspěvek letišti přibližně 5 až 6 milionů DKK. Společnost SAS prohlašuje, že i kdyby tato čísla byla správná, letiště Aarhus vykázalo v roce 2007 záporný výsledek 2 311 410 DKK i přes 12,5 % nárůst příjmů.

(60) Společnost SAS dále argumentuje, že slabý finanční výkon ředitele letiště se rovněž ukazuje ve skutečnosti, že kumulovaný záporný výsledek za posledních pět let činí více než 20 milionů DKK. Společnost SAS je přesvědčena, že bez subvencí udělených společnosti Ryanair by finanční pozice ředitele letiště byla podstatně lepší.

(61) Společnost SAS je toho názoru, že společnosti Ryanair se dostává preferenčního jednání ze strany letiště Aarhus v podobě podstatně snížených poplatků za služby cestujícím a také v podobě snížených poplatků za vzlet a přistání. Společnost SAS argumentuje tím, že udělením preferenčního zacházení společnosti Ryanair jsou ve srovnání s ní ostatní přepravci využívající toto letiště diskriminováni.

(62) Společnost SAS dále prohlašuje, že uvedené slevy také neodpovídají kritériím kompatibility pro počáteční podporu leteckým společnostem, která jsou stanovena v Pokynech pro letectví z roku 2005. Podle názoru společnosti SAS se zdá, že neexistuje žádná forma objemových záruk apod. nabízených společností Ryanair v dohodách uzavřených v roce 1999 s ředitelem letiště. Společnost SAS dále argumentuje tím, že podle všeho nejsou stanoveny žádné konkrétní postihy pro případ, že společnost Ryanair nedodrží objemy nebo závazky, které se původně zavázala dodržovat při jednáních o předmětných ujednáních v roce 1999. Společnost SAS dále prohlašuje, že společnost Ryanair během posledních několika let zahajovala provoz na linkách a uzavírala linky bez jakéhokoli viditelného záporného dopadu na finanční výhody, které jí byly uděleny ředitelem letiště.

(63) Podle názoru společnosti SAS podpora udělená společnosti Ryanair ředitelem letiště není zaměřena na vývoj nedostatečně vyvinuté oblasti, ale spíše na přilákání dalších činností v konkurenci s ostatními letišti.

(64) A konečně společnost SAS prohlašuje, že dohody uzavřené se společností Ryanair v roce 1999 jsou nyní v platnosti téměř deset let. Společnost SAS je přesvědčena, že i když lze argumentovat tím, že dohody z roku 1999 splňují kritéria počáteční podpory letecké společnosti stanovené v Pokynech pro letectví z roku 2005 jako takové, samotný časový rámec dohod z roku 1999 znamená, že jsou neslučitelné s přísnými podmínkami schvalování takové podpory.

(65) S ohledem na výše uvedené je společnost SAS toho názoru, že dohody uzavřené mezi společností Ryanair a letištěm Aarhus v roce 1999 představují nepřípustnou státní podporu.

4.3. **Sdružení evropských leteckých společností**

(66) Sdružení evropských leteckých společností (Association of European Airlines – „AEA“) zaslalo své stanovisko dne 4. července 2008. Komentáře zaslané sdružením AEA jsou plně v souladu s připomínkami zaslanými společností SAS.

5. **VYJÁDŘENÍ DÁNSKA K PŘIPOMÍNKÁM JINÝCH STRAN**

(67) Dánsko obdrželo komentáře tří zainteresovaných stran.

(68) Dánsko zahájilo svá konstatování tvrzením, že směrnice, na kterou odkazuje společnost SAS, je irelevantní pro hodnocení existence podpory, k níž se vztahují dohody z roku 1999.

(69) Dánsko prohlašuje, že nesouhlasí s připomínkami společnosti SAS, že dohody z roku 1999 lze přisoudit členskému státu. Dánsko prohlašuje, že jako důkaz přisuzovatelnosti dohod z roku 1999 členskému státu je nedostatečné to, že letiště Aarhus je ve veřejném vlastnictví, ale je třeba prokázat skutečné zapojení státních úřadů do rozhodování ředitele letiště. Dánsko prohlašuje, veřejné úřady nebyly v žádném okamžiku zapojeny do vyjednávání dohod z roku 1999.

(70) Dánsko navíc odmítá poznámku společnosti SAS, že dohody neobsahují „záruku objemu" nebo mechanismus postihů v případě neplnění ze strany společnosti Ryanair. Dánsko vysvětluje, že dohody z roku 1999 zahrnují možnost znovu sjednat podmínky dohod, pokud by společnost Ryanair nesplnila svůj závazek vygenerovat objem nejméně […] cestujících v několika prvních letech po uzavření dohod. Podle názoru Dánska jde o mechanismus postihů. Dánsko je dále toho názoru, že podmínky počáteční podpory stanovené v Pokynech pro letectví z roku 2005 nelze aplikovat na dohody z roku 1999.

(71) V souvislosti s komentáři společnosti Ryanair Dánsko vysvětluje, že dohody mezi letištěm Aarhus a společností Ryanair z roku 1999 dokazují příkladem a odrážejí celkový vývoj na trhu regionálních letišť.

6. **EXISTENCE PODPORY**

(72) Podle článku 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".

(73) Kritéria stanovení v článku 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Aby bylo možné stanovit, zda je určité opatření formou podpory ve smyslu článku 107 odst. 1 SFEU, musí být splněny všechny následující podmínky. Jmenovitě musí finanční podpora splňovat tyto podmínky:

i) musí představovat výhodu;

ii) musí být udělena členským státem nebo prostřednictvím státních zdrojů;

iii) musí zvýhodňovat určitý podnik nebo výrobu určitého zboží;

iv) musí narušovat nebo hrozit tím, že naruší konkurenci; a

v) musí ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

(74) Protože letiště Aarhus je ve veřejném vlastnictví, je jasné, že má k dispozici veřejné zdroje. Proto není třeba určovat, v jakém rozsahu těžilo ze státní podpory v minulosti. V každém případě platí, že když byly uzavírány dohody v roce 1999, platily Pokyny pro letectví z roku 1994, které považovaly financování letišť a jejich infrastruktury státem za obecné opatření ekonomické politiky, kterou nebylo možné kontrolovat podle pravidel mezinárodní dohody o státní podpoře. Ve svém rozsudku v případu *Aéroports de Paris case* ze dne 12. prosince 2000 ([1]), vrchní soud rozhodl proti této interpretaci a rozhodl, že provoz letiště představuje hospodářskou činnost. Až do rozsudku ve věci Aéroports de Paris, by se veřejné orgány mohly oprávněně domnívat, že veřejné financování letišť nepředstavuje státní podporu. Vzhledem k nejistotě, která panovala před tímto vyjasněním právních předpisů, opatření financování, která byla přidělena před vyřčením uvedeného rozsudku, nemohou už být zpochybněna na základě pravidel o státní podpoře.

(75) Aby bylo možné stanovit, zda dohody z roku 1999 udělily společnosti Ryanair výhodu, musí komise prozkoumat, zda by za podobných okolností letiště fungující za běžných podmínek tržní ekonomiky a řízené podnikatelským plánem ziskovosti v dlouhodobějším horizontu uzavřelo stejnou nebo podobnou obchodní dohodu jako letiště Aarhus ([2]). Existenci výhody lze obvykle vyloučit, pokud (a) cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně nebo (b) pokud lze prokázat analýzou *ex ante*, že dohoda s leteckou společností inkrementálně přispívá k ziskovosti letiště a je součástí celkové strategie vedoucí v dlouhodobém horizontu

([1]) Rozsudek ze dne 12. prosince 2000, Aéroports de Paris v. Komise, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, bod 125.

([2]) Aby bylo možné provést hodnocení, Komise si rovněž sjednala zpracování studie společností Moore Stepehns („znalec Komise"). Znalec Komise analyzoval finanční údaje a dohody z roku 1999 uzavřené mezi společností Ryanair a letištěm Aarhus.

k ziskovosti. Infrastruktura letiště musí být navíc otevřená všem leteckým společnostem (to znamená, že infrastrukturu budou s větší pravděpodobností využívat určité kategorie leteckých společností, jako nízkonákladoví dopravci nebo charterové letecké společnosti).

(76) Podle *rozsudku Charleroi* ([1]) musí Komise při hodnocení předmětných opatření vzít v úvahu všechny relevantní vlastnosti opatření a jejich kontext. Jinými slovy musí Komise analyzovat očekávaný vliv dohod z roku 1999 na letiště Aarhus a musí vzít v úvahu všechny relevantní vlastnosti předmětných opatření.

(77) Soud ve svém *rozsudku ve věci Stardust Marine* rozhodl, že „… za účelem zjištění, zda se stát choval jako prozíravý investor v tržním hospodářství, je třeba vrátit se do kontextu období, v němž byla přijata opatření finanční podpory, aby bylo možné posoudit ekonomickou racionalitu chování státu, a je tedy třeba zdržet se jakéhokoli posuzování založeného na pozdější situaci“ ([2]).

(78) Aby bylo možné aplikovat test operátora v tržním hospodářství, musí se Komise vrátit do doby, kdy byly v roce 1999 uzavřeny dohody mezi letištěm Aarhus a společností Ryanair (to znamená 2. listopadu 1999). Komise musí také založit své hodnocení na informacích a předpokladech, které byly letišti k dispozici, když byly v roce 1999 podepsány dohody s desetiletou lhůtou platnosti.

Porovnání s tržní cenou: porovnání benchmarking

(79) Společnost Ryanair argumentuje, že aby bylo možné vyloučit ekonomickou výhodu, která nebyla získána za normálních tržních podmínek, musí být poplatky podle dohod z roku 1999 porovnány s letištními poplatky používanými na evropských letištích v případě nízkonákladových leteckých společností.

(80) Komise je toho názoru, že porovnání letištních poplatků je skutečně možným přístupem k posouzení existence podpory letecké společnosti. Identifikace porovnání ale vyžaduje nejdříve to, aby bylo možné vybrat dostatečný počet srovnatelných letišť poskytujících srovnatelné služby za běžných tržních podmínek.

(81) V tomto ohledu Komise poznamenává, že v době, kdy byly uzavřeny dohody v roce 1999, nebyla letiště v EU považována za podniky.

(82) Komise dále poznamenává, že i když existovalo několik letišť v soukromém vlastnictví nebo řízených bez sociálních nebo regionálních zřetelů, ceny účtované těmito letišti mohly být silně ovlivněny cenami účtovanými řediteli většiny veřejně subvencovaných letišť, protože tyto ceny jsou brány v úvahu leteckými společnostmi během jejich vyjednávání s letišti v soukromém vlastnictví nebo se soukromým vedením.

(83) V tomto případě nejsou srovnávaná letiště ani ve veřejném vlastnictví, ani v minulosti nedostávala veřejné finanční prostředky. Navíc úroveň služeb poskytovaných srovnávanými letišti se rovněž zdá být velmi odlišná, například parkování místních letadel, parkování automobilů pro personál společnosti Ryanair, kanceláře sídla, hangáry, možnosti stravování, školicí místnost atd.; porovnávaná ujednání také mívají odlišnou dobu platnosti.

(84) Za těchto okolností (viz úvodní části listiny 79 až 83) Komise dospěla k názoru, že v současnosti nelze najít odpovídající srovnání, aby bylo možné stanovit tržní cenu za služby poskytované ředitelem letiště.

Analýza ziskovosti dohod z roku 1999

(85) Za neexistence identifikovatelného tržního porovnání je Komise toho názoru, že analýza inkrementální ziskovosti *ex ante* je relevantním kritériem hodnocení ujednání uzavřených mezi letišti a jednotlivými leteckými společnostmi.

(86) Komise je toho názoru, že rozlišení cen jsou standardním obchodním postupem. Přesto by takové zásady rozlišení ceny měly být komerčně zdůvodněné, aby vyhověly testu operátora v tržním hospodářství ([3]).

([1]) Rozsudek ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, bod 59 („*Rozsudek Charleroi*“).
([2]) Rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 71 („*Rozsudek ve věci Stardust Marine*“).
([3]) Viz rozhodnutí Komise 2011/60/EU ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava a společností Ryanair (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24) a rozhodnutí Komise v případě C 25/2007 – Finsko – Letiště Tampere Pirkkala a společnost Ryanair, dosud nepublikované v Úř. věst.

(87) Dánsko argumentuje, že letiště Aarhus jednalo racionálně a zdůvodňuje své argumenty kopií výpočtů letiště Aarhus *ex ante*.

(88) V tomto ohledu Komise zaujímá to stanovisko, že infrastruktura používaná společností Ryanair je rovněž otevřená všem ostatním leteckým společnostem.

(89) Komise musí dále vyhodnotit, zda dohody z roku 1999 lze považovat za odpovídající testu operátora v tržním hospodářství.

(90) V tomto ohledu Komise má za to, že dohoda uzavřená mezi leteckou společností a letištěm může být považována za odpovídající testu operátora v tržním hospodářství, pokud z hlediska *ex ante* inkrementálně přispívá ziskovosti letiště. Letiště musí prokázat, že za dobu platnosti dohody je schopno pokrýt při stanovení ujednání všechny náklady vycházející z dohody s leteckou společností s přiměřenou marží ([1]) na základě zdravého dlouhodobého podnikatelského plánu ziskovosti ([2]).

(91) Aby bylo možné vyhodnotit, zda dohoda uzavřená letištěm s leteckou společností vyhovuje testu operátora v tržním hospodářství, je třeba vzít v úvahu očekávané příjmy jiné než z letecké dopravy, pocházející z činností leteckých společností, společně s letištními poplatky, bez veškerých slev, marketingové podpory nebo schémat pobídek. Podobně platí, že musí být zohledněny také všechny očekávané náklady inkrementálně vzniklé letišti v souvislosti s činností letecké společnosti na letišti. Takové inkrementální náklady mohou zahrnovat všechny kategorie výdajů nebo investic, například navyšování personálu, náklady na vybavení a investiční náklady plynoucí z přítomnosti letecké společnosti na letišti. Naopak platí, že náklady, které by letiště muselo vynaložit v každém případě nezávisle na dohodě s leteckou společností, se nesmí brát v úvahu při hodnocení MEOP.

(92) Ve výpočtech ziskovosti provedených vedením letiště byly zohledněny závazky společnosti Ryanair stanovené v dohodách z roku 1999 a očekávaný nárůst počtu cestujících. Podle dohod z roku 1999 se společnost Ryanair zavázala provádět svou činnost na letišti Aarhus s nejméně […] rotací. Společnost Ryanair se současně zavázala generovat v roce 2001 na letišti Aarhus nejméně […] cestujících ročně. Hlavní dohoda z roku 1999 uvádí rozpis poplatků za rotaci (viz tabulka 2). Letiště Aarhus očekávalo, že bude vygenerováno přibližně 150 000 cestujících za rok během prvních let od počátku činnosti společnosti Ryanair na letišti s předpokládanou distribucí 50/50 mezi cestujícími příletů a odletů a na základě […] rotace.

(93) V poměru ke zvýšení počtu cestujících očekávalo letiště Aarhus nárůst příjmů mimo leteckou dopravu pocházející zejména z parkování automobilů. Letiště navíc očekávalo, že po dobu trvání dohody se společností Ryanair rovněž vzroste příjem z možností nakupování.

(94) V souvislosti s očekávanými náklady vzniklými v důsledku přítomnosti společnosti Ryanair na letišti letiště nepředpokládalo potřebu žádných dalších investic na poskytování služeb společnosti Ryanair. Protože před zahájením činnosti společnosti Ryanair na letišti byla kapacita letiště využita pouze přibližně na 40 %. Letiště Aarhus proto předpokládalo, že nebudou vznikat žádné další provozní náklady související se vzlety/přistáváním a pozemním odbavením.

(95) Ve svých výpočtech letiště Aarhus vzalo v úvahu náklady na pozemní odbavení. Tyto náklady byly odhadovány na základě mezd tří členů personálu na dvě hodiny na každý odlet při registraci k letu (chek-in) a při nástupu na palubu (boarding) cestujících společnosti Ryanair, ačkoli by bylo možné předpokládat, že po celé dvě hodiny registrace k letu nebude třeba plného osazenstva. Společnost Ryanair navíc provozuje lety mimo ranní a večerní špičku. Proto má personál letiště Aarhus zabývající se pozemním odbavením časové rezervy, aby mohl poskytnout služby společnosti Ryanair, a nebylo třeba najímat další personál. Služby pozemního odbavení pro letadla společnosti Ryanair jsou navíc omezené. Letiště Aarhus neposkytuje žádné služby údržby letadel, ani neprovádí úklid letadel společnosti Ryanair. Dále není třeba ani služba odtahování letadel, ani přeprava cestujících k letadlům a od nich. Cestující společnosti Ryanair postupují z letadel do terminálu pěšky.

([1]) Přiměřená marže je „normální“ míra návratnosti kapitálu, tj. míra návratnosti, kterou by vyžadovala typická společnost u investice podobného rizika.

([2]) To nevylučuje možnost předvídat, že budoucí výhody za dobu trvání předmětných ujednání mohou začínat počátečními ztrátami.

(96) K nákladům souvisejícím s poskytnutím služeb pozemního odbavení letiště Aarhus navíc zahrnulo do svých výpočtů náklady na marketing vzniklé na základě marketingové dohody z roku 1999.

(97) Tabulka 4 shrnuje výpočty týkající se příjmů a nákladů ve vztahu k dohodám z roku 1999 a jejich pozitivní příspěvek k ziskovosti letiště Aarhus během jejich trvání. Tyto výpočty jsou založeny na obchodním plánu poskytnutém Dánskem a na výše popsaných předpokladech.

Tabulka 4

Výpočet inkrementální ziskovosti v čisté současné hodnotě (NPV) podle dohod se společností Ryanair z roku 1999

v DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Příjmy z											
dohod se společností Ryanair z r. 1999	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Příjmy z letectví	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jiné příjmy než z letectví	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Náklady Letiště Aarhus spojené s dohodami se společností Ryanair z 1999	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pozemní odbavení	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marketing	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Výsledky Letiště Aarhus z dohod se společností Ryanair z roku 1999	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NPV čistého příjmu z dohod se společností											
Ryanair											
— Diskontní sazba = 8,5 %		[…]									
— Diskontní sazba = 15 %		[…]									

(98) Komise poznamenává, že výpočet ziskovosti provedený vedením letiště Aarhus vzal v úvahu všechny náklady vznikající na základě přítomnosti společnosti Ryanair na letišti (tedy všechny inkrementální náklady). Náklady vzniklé v důsledku přítomnosti společnosti Ryanair zahrnovaly marketingovou podporu a náklady na služby pozemního odbavení. Komise dále podotýká, že z důvodu provozu letů společnosti Ryanair není třeba najmout žádný další personál k pozemnímu odbavení cestujících. Komise dále podotýká, že provoz letů společnosti Ryanair mimo hodiny špičky umožňuje letišti lépe využívat volné kapacity a vylepšit tak efektivitu. V důsledku toho se náklady na poskytnutí služeb pozemního odbavení jeví být spíše neinkrementálními náklady.

(99) Komise dále podotýká, že vzhledem k rezervě kapacity po snížení frekvence a zrušení některých letů společností SAS, byly všechny ostatní náklady považovány za neinkrementální, což se vzhledem k dohodám se společností Ryanair jeví jako nedůležité. Uvažuje-li se záložní kapacita na letišti, nebyly třeba žádné investice k zajištění potřeb cestujících společnosti Ryanair.

(100) V tomto kontextu Komise poznamenává, že v roce 1999, kdy byly uzavírány dohody se společností Ryanair, existoval ten problém, že letiště trpěla poklesem počtu cestujících v důsledku stavby mostu Great Belt Bridge. Počet cestujících klesl od roku 1996 do roku 1999 o více než 200 000 a tento klesající trend pokračoval. Komise dále podotýká, že společnost SAS uzavřela svou linku do Londýna v roce 1999. V důsledku toho činil provoz letiště jen asi 40 % celkových kapacit. Dále byla zavřena vojenská část letiště, což znamenalo, že výrazně vzrostly nekryté neinkrementální provozní náklady letiště Aarhus.

(101) Výpočet ziskovosti vzal v úvahu všechny příjmy pramenící z dohod se společností Ryanair a poměrnou část jiných příjmů než z letecké dopravy (například parkovací poplatky, koncesionářské poplatky z obchodů a restaurací) v poměru podílu cestujících společnosti Ryanair k celkovému počtu cestujících na letišti. Inkrementální zisky vypočítané za dobu trvání dohody byly sníženy na současnou hodnotu o diskontní sazbu mezi 8,5 % a 15 %, což mělo za cíl zahrnout do výpočtu přiměřenou marži.

(102) Komise poznamenává, že vedení letiště Aarhus vzalo v úvahu všechny očekávané inkrementální náklady a příjmy pramenící z činnosti společnosti Ryanair na letišti, které měly vygenerovat dohody z roku 1999 po dobu jejich platnosti, což znamenalo pozitivní příspěvek k ziskovosti letiště Aarhus s NPV v celkové výši 32,5 milionu DKK (diskontní sazba = 8,5 %) a 22,0 milionu DKK (diskontní sazba = 15 %). Za předpokladu očekávaného pozitivního příspěvku se očekávalo, že po dobu platnosti smluv z roku 1999 vzroste také celková ziskovost aktivit letiště Aarhus. Protože dohody z roku 1999 pokrývají všechny inkrementální náklady a přesto poskytují kladný příspěvek k ziskovosti letiště Aarhus, bez těchto dohod by bylo vedení letiště méně ziskové.

(103) Tento výsledek se opírá také o analýzy citlivosti znalce Komise, který vzal v úvahu další náklady (například vodu, elektřinu, bezpečnost a odpisy). Komise poznamenává, že třebaže některé náklady (například vodu) lze na základě dohod z roku 1999 považovat za inkrementální, ostatní náklady (elektřina, bezpečnost a odpisy) nejsou podle dohod z roku 1999 inkrementální. Tabulka 5 shrnuje výsledky analýz ziskovosti dohod z roku 1999 se započtením těchto dodatečných nákladů.

Tabulka 5

Analýzy citlivosti inkrementálního výpočtu ziskovosti (pokud jde o NPV) dohod Ryanair z roku 1999

v DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Výsledky letiště Aarhus airport z											
dohod s Ryanairem z roku 1999											
(viz tabulka 4)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Voda	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Elektřina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bezpečnost	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Odpisy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Opravené výsledky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

v DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
NPV čistého příjmu z dohod											
se společností Ryanair											
— Diskontní sazba = 8,5 %		[…]									
— Diskontní sazba = 15 %		[…]									

(104) Komise podotýká, že i v případě, kdy jsou zahrnuty také tyto další náklady (včetně neinkrementálních nákladů), jako jsou platby za vodu, elektřinu energii, bezpečnost a odpisy v poměru k přepravovaným cestujícím ([1]), dohody z roku 1999 stále přinášejí pozitivní příspěvek ziskovosti operátora letiště. Podle hodnocení provedeného znalcem Komise navíc platí, že vzhledem k vysokému procentu neinkrementálních nákladů a rezervě kapacity, by to – pokud by letiště neuzavřelo dohodu se společností Ryanair – znamenalo pro ně vznik provozních ztrát.

(105) Komise dále poznamenává, že při hodnocení ujednání mezi letištěm a leteckou společností je třeba vyhodnotit také rozsah, ve kterém lze hodnocená ujednání považovat za součást zavádění celkové strategie letiště vedoucí k ziskovosti přinejmenším v dlouhodobém horizontu. V této souvislosti musí Komise vzít v úvahu skutečné důkazy, které byly k dispozici, a vývoj, který bylo možné přiměřeně očekávat v době, kdy byly uzavírány dohody z roku 1999, zejména převládající podmínky na trhu, významné změny na trhu vyvolané liberalizací trhu letecké dopravy, vstup na trh a rozvoj nízkonákladových dopravců a dalších dopravců mezi dvěma body, změny v organizační a ekonomické struktuře letištního odvětví, stupeň diverzifikace a složitosti funkcí poskytovaných letišti, rozšíření konkurence mezi leteckými společnostmi a letišti, nejisté ekonomické prostředí v důsledku změn převažujících podmínek na trhu a další nejistota v ekonomickém prostředí.

(106) Jak bylo zmíněno v 74. bodě odůvodnění, dohody z roku 1999 byly uzavřeny v době, kdy financování letišť a jejich infrastruktury státem bylo považováno samotnou Komisí za obecné opatření ekonomické politiky, kterou nebylo možné kontrolovat podle pravidel mezinárodní dohody o státní podpoře. Až do rozsudku ve věci Aéroports de Paris se proto veřejné úřady mohly oprávněně domnívat, že veřejné financování letišť nepředstavuje státní podporu.

(107) Komise dále podotýká, že liberalizace letecké dopravy v roce 1997 ([2]) vedla k tomu, že nízkonákladoví dopravci začali využívat nový obchodní model. V době, kdy byly uzavírány dohody z roku 1999, činil podíl nízkonákladových dopravců na trhu v EU přibližně 5 % s očekávaným potenciálem růstu.

(108) V současném případě dále Komise podotýká, že vzhledem k otevření mostu Great Belt Bridge se letiště Aarhus rozhodlo upravit obchodní model a přejít z domácích letů na mezinárodní.

(109) Jak je uvedeno ve 102. bodě odůvodnění, přispívají dohody z roku 1999 k ziskovosti letiště. Komise rovněž poznamenává, že podle Dánska v důsledku postupného zvyšování počtu cestujících a dlouhodobého přechodu z domácí na mezinárodní lety po otevření Great Belt Bridge dosáhlo letiště Aarhus v roce 2010 čistého zisku přibližně 2 miliony DKK a očekává pozitivní výsledky i v budoucích letech.

(110) V důsledku toho lze ujednání z roku 1999 považovat za součást celkové strategie letiště vedoucí k ziskovosti přinejmenším v dlouhodobém horizontu.

(111) Komise závěrem poznamenává, že infrastruktura letiště používaná společností Ryanair je rovněž otevřená všem ostatním leteckým společnostem.

([1]) Podíl cestujících společnosti Ryanair je na letišti Aarhus přibližně 30 %.

([2]) Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1), nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8) a nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15).

Závěr

(112) Se zřetelem na provedený výpočet inkrementální ziskovosti (viz 82. až 103. bod odůvodnění) dospěla Komise k závěru, že dohody z roku 1999 ([1]) mezi letištěm Aarhus a společností Ryanair jsou v souladu s požadavky MEOP, protože inkrementálně přispívají z hlediska *ex ante* k ziskovosti letiště. Jinými slovy všechny náklady, které letišti vznikají z dohod se společností Ryanair, jsou pokryty inkrementálními zisky (z letecké dopravy a činností mimo leteckou dopravu) s přiměřenou marží. Dohody z roku 1999 lze dále považovat za součást celkové strategie letiště vedoucí k ziskovosti přinejmenším v dlouhodobém horizontu a infrastruktura využívaná společností Ryanair je otevřená také všem ostatním leteckým společnostem.

(113) Komise proto dospěla k závěru, že rozhodnutí letiště Aarhus uzavřít v roce 1999 dohody se společností Ryanair neprokazuje žádné ekonomické výhody letecké společnosti, které by nemohla získat jinak za normálních tržních podmínek.

7. **ZÁVĚR**

(114) Protože jedno z kumulativních kritérií podle článku 107 odst. 1 SFEU není splněno, Komise je toho názoru, že dohody z roku 1999 ze dne 2. listopadu 1999 mezi letištěm Aarhus a společností Ryanair nepředstavují státní podporu podle významu článku 107 odst. 1 SFEU,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Hlavní dohoda a marketingová dohoda uzavřené dne 2. listopadu 1999 mezi společností Aarhus Lufthavn A/S a Ryanair Ltd. nepředstavují podporu ve smyslu článku 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Dánskému království.

V Bruselu dne 20. února 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

([1]) Toto rozhodnutí je proto bez zaujatosti vůči změnám nebo náhradě dohod z roku 1999 nebo doplňkových dohod uzavřených mezi společností Ryanair přímo nebo kteroukoli jinou organizací kontrolovanou společností Ryanair a ředitelem letiště Aarhus.