

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2023/1683

ze dne 26. července 2022

o opatření SA.26494 2012/C (ex 2012/NN), které Francie zavedla ve prospěch správce letiště La Rochelle a některých leteckých společností provozujících lety na tomto letišti

(oznámeno pod číslem C(2022) 5145)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy ⁽¹⁾,

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

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s těmito články ⁽²⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Prostřednictvím dopisů ze dne 28. července 2008, 20., 22. a 23. září 2008, 1. a 21. října 2008 a 20. listopadu 2008 podala řada občanů Komisi stížnosti týkající se výhod, které byly údajně poskytnuty letecké společnosti Ryanair na letišti La Rochelle-Île de Ré (dále jen „letiště“), a finančních příspěvků, které letiště údajně obdrželo. Stížnosti se týkaly zprávy o konečných zjištěních Účetního dvora regionu Poitou-Charentes (dále jen „CRC“) ze dne 13. května 2008 (dále jen „zpráva CRC“) o hospodaření Obchodní a průmyslové komory v La Rochelle (dále jen „CCI“).
- (2) Dopisem ze dne 17. března 2009 Komise zaslala francouzským orgánům nedůvěrné verze stížností a rovněž je vyzvala, aby poskytly připomínky, pokud jde o napadená opatření. Tento dopis Komise znovu zaslala dne 25. května 2011. Dopisem ze dne 20. června 2011 francouzské orgány požádaly o prodloužení lhůty na odpověď do 26. července 2011 a Komise dopisem ze dne 21. června 2011 této žádosti vyhověla. Francouzské orgány požádaly o další prodloužení lhůty do 26. srpna 2011 a Komise dopisem ze dne 28. července 2011 této žádosti znovu vyhověla. Francouzské orgány nakonec zaslaly požadované odpovědi dopisem ze dne 30. srpna 2011.

⁽¹⁾ S účinností od 1. prosince 2009 byly články 87 a 88 Smlouvy o ES nahrazeny články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). Oba soubory ustanovení jsou v podstatě totožné. Pro účely tohoto rozhodnutí se případné odkazy na články 107 a 108 SFEU vykládají jako odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES. SFEU rovněž zavedla některé terminologické změny, jako je nahrazení pojmu „Společenství“ pojmem „Unie“, „společný trh“ pojmem „vnitřní trh“ a „Soud prvního stupně“ pojmem „Tribunál“. Pojmy SFEU se použijí v celém tomto rozhodnutí.

⁽²⁾ Úř. věst. C 130, 4.5.2012, s. 10, a Úř. věst. C 113, 15.4.2014, s. 30.

- (3) Komise si dopisem ze dne 11. dubna 2011 vyžádala další informace od společnosti Ryanair, která odpověděla dopisem ze dne 22. července 2011. Komise tato vyjádření zaslala Francii za účelem připojení jejích poznámek dopisem ze dne 14. října 2011. Jelikož Komise nedostala žádnou odpověď, zaslala dne 16. listopadu 2011 upomínku. Dopisem ze dne 21. listopadu 2011 francouzské orgány informovaly Komisi, že nechtějí na připomínky společnosti Ryanair reagovat.
- (4) Dopisem ze dne 8. února 2012 informovala Komise Francii, že rozhodla o zahájení řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) ve věci podpory, kterou by mohla komora CCI poskytnout leteckým společnostem Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet a Buzz.
- (5) Dopisem ze dne 22. února 2012 si Komise od Francie vyžádala doplňující informace. Dopisem ze dne 12. března 2012 požádala Francie o další prodloužení lhůty, aby mohla odpovědět na žádosti o doplňující informace vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení a v dopise ze dne 22. února 2012. Dne 13. dubna 2012 předala Francie své připomínky a rovněž informace a dokumenty, které Komise požadovala v rozhodnutí o zahájení řízení. Vzhledem k tomu, že některé informace chyběly, zaslala Komise Francii upomínku dopisem ze dne 19. dubna 2012. Francouzské orgány nakonec zaslaly své odpovědi dopisem ze dne 27. dubna 2012.
- (6) Dne 16. dubna 2012 zaslala společnost Ryanair Komisi své připomínky k dalším případům, které se jí týkaly, a požádala Komisi, aby zohlednila její připomínky ke všem případům státní podpory souvisejícím se společností Ryanair.
- (7) Rozhodnutí Komise bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽³⁾ dne 4. května 2012. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby do jednoho měsíce od data uveřejnění rozhodnutí podaly k dotyčným opatřením své připomínky.
- (8) Dopisem ze dne 16. července 2012 si Komise od Francie vyžádala další doplňující informace. Francie odpověděla dopisem ze dne 16. srpna 2012 (a jeho opravou ze dne 5. září 2012).
- (9) Komise obdržela připomínky od zúčastněných stran. Úřad CCI předložil své připomínky dne 24. července 2012. Dne 1. června 2012 předložila své připomínky dceřiná společnost společnosti Ryanair, Airport Marketing Services („AMS“). Kromě toho společnost Ryanair předložila ve dnech 1. června 2012, 3. června 2013, 3. února 2014 a 10. dubna 2015 řadu připomínek a zpráv o ekonomické analýze, které vypracovala poradenská společnost pro ekonomickou analýzu (Oxera).
- (10) Komise rovněž obdržela připomínky od řady dalších zúčastněných stran, včetně veřejných subjektů ⁽⁴⁾, podniků ⁽⁵⁾, sdružení ⁽⁶⁾ a jednotlivců.
- (11) Navíc společnost Ryanair předložila řadu obecných připomínek společných několika řízením týkajícím se státní podpory, které Komise zahájila a jež se na ni vztahují, ze dne 11. dubna 2013, 23. prosince 2013, 9. a 31. ledna 2014, 7. února 2014, 28. března 2014, 27. ledna 2015, 7. prosince 2015 a 1. dubna 2019. Dne 15. a 29. září 2014 společnost Ryanair rovněž předložila zprávy o ekonomické analýze vypracované společností Oxera, které se týkaly několika případů státní podpory společnosti Ryanair.

⁽³⁾ Úř. věst. C 130, 4.5.2012, s. 10.

⁽⁴⁾ Conseillers du Commerce Extérieur [Poradci pro zahraniční obchod] (30. 5. 2012), Département de Charente-Maritime [département Charente-Maritime] (8. 6. 2012), Office de Tourisme de La Rochelle [Turistická kancelář La Rochelle] (4. 6. 2012), CCI Poitou-Charentes (1. 6. 2012), CCI Angoulême (4. 6. 2012), Charente-Maritime Tourisme [Turistické sdružení Charente-Maritime] (1. 6. 2012), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Úřad pro aglomeraci La Rochelle] (4. 6. 2012), radnice města Royan (29. 5. 2012), Vendée Tourisme [Turistické sdružení Vendée] (30. 5. 2012) a region Poitou-Charentes (10. 7. 2012).

⁽⁵⁾ Doc Services (18. 5. 2012), Fontaine Pajot (21. 5. 2012), Le Richelieu (25. 5. 2012), Atlandis (26. 5. 2012), Le Relais du Bois (30. 5. 2012), Groupe Cafés Merling (31. 5. 2012), Grand Pavois (30. 5. 2012), Cuisines Villeger (23. 5. 2012), Irium (4. 6. 2012), Sogerma (29. 5. 2012), La Rochelle Evénements (29. 5. 2012).

⁽⁶⁾ Amicale Rivedoux [Sdružení místních komunit] (21. 5. 2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [Sdružení hoteliérů La Rochelle-Ile de Ré] (31. 5. 2012), Envol Vert [Sdružení pro životní prostředí] (3. 6. 2012), Ile de Ré Tourisme [Turistické sdružení ostrova Ré] (1. 6. 2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [Sdružení profesionálních jachtařů z La Rochelle] (30. 5. 2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) [Sdružení turistických informačních kanceláří z Charente-Maritime] (1. 6. 2012), Destination La Rochelle (25. 5. 2012).

- (12) Dopisy ze dne 15. června 2012, 3. května 2013, 9. a 23. ledna 2014, 4. února 2014, 2. července 2014, 12. září 2014, 19. května 2015, 16. prosince 2015 a 17. května 2019 zaslala Komise Francii připomínky zúčastněných stran. Komise umožnila Francii, aby na tyto připomínky reagovala. Francie na tyto dopisy odpověděla dne 13. července 2012, 25. července 2012, 29. ledna 2014, 23. května 2014, 18. prosince 2015 a 24. června 2019. Francie sdělila Komisi ve svém dopise ze dne 13. července 2012, že obdržené připomínky nevyžadují z její strany žádná vyjádření, s výhradou vyjádření, která již předala ohledně letiště v Marseille-Provence (⁷). Navíc dopisy ze dne 25. července 2012, 29. ledna 2014, 23. května 2014 a 18. prosince 2015 Francie informovala Komisi, že si nepřeje předat své vyjádření k připomínkám třetích stran.
- (13) Komise sdělila dopisy Francii a zúčastněným stranám, které již předaly připomínky, svůj úmysl posoudit slučitelnost předmětných opatření podpory s vnitřním trhem na základě ustanovení pokynů Unie ke státní podpoře letišť a leteckých společností (⁸) (dále jen „pokyny z roku 2014“). Komise vyzvala adresáty těchto dopisů, aby se k této věci případně vyjádřili. Dne 15. dubna 2014 bylo navíc zveřejněno oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie* (⁹) s výzvou Francii a zúčastněným stranám, aby podaly k této věci své připomínky.
- (14) Francie podala své připomínky k Pokynům z roku 2014 dne 19. března 2014.
- (15) Komise obdržela připomínky od CCI (11. června 2014), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (6. června 2014), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) [Sdružení turistických informačních kanceláří Charente-Maritime] (13. května 2014), CCI Angoulême (7. května 2014), Irium Holding Group SAS (2. května 2014), Groupe Cafés Merling (30. dubna 2014) a nevládní organizace Transport & Environnement (13. května 2014). Dopisem ze dne 2. července 2014 byly jednotlivé připomínky předány Francii, která si nepřála reagovat.
- (16) Dopisem ze dne 19. května 2015 si Komise od Francie vyžádala doplňující informace. Francie odpověděla dopisy ze dne 4. srpna 2015, 18. listopadu 2015, 4. prosince 2015 a 14. března 2016.
- (17) Dopisem ze dne 18. listopadu 2016 si Komise od Francie vyžádala doplňující informace. Francie odpověděla dopisy ze dne 20. prosince 2016, 15. února 2017, 11. července 2017 a 20. července 2017.
- (18) Dopisem ze dne 29. března 2017 si Komise od Francie vyžádala doplňující informace. Francie odpověděla dopisem ze dne 18. srpna 2017.
- (19) Dopisem ze dne 19. května 2017 si Komise od Francie vyžádala doplňující informace. Francie odpověděla dopisy ze dne 18. srpna 2017 a 15. listopadu 2017.
- (20) Dopisem ze dne 18. srpna 2017 si Komise od Francie vyžádala doplňující informace. Francie odpověděla dopisem ze dne 16. dubna 2018.
- (21) Dopisem ze dne 5. prosince 2017 si Komise od Francie vyžádala doplňující informace. Francie odpověděla dopisem ze dne 16. února 2018.
- (22) Dopisem ze dne 9. dubna 2019 si Komise od Francie vyžádala doplňující informace. Francie odpověděla dopisem ze dne 21. června 2019.

2. LETIŠTĚ LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ

- (23) Letiště La Rochelle-Île de Ré se nachází v La Rochelle v departementu Charente-Maritime ve Francii, 5 km severozápadně od La Rochelle a 2 km od mostu Île de Ré. Letiště je přístupné jak pro vnitrostátní, tak mezinárodní komerční leteckou dopravu.

(⁷) Rozhodnutí Komise (EU) 2016/1698 ze dne 20. února 2014 o opatřeních SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) provedených Francií ve prospěch letiště Marseille-Provence a leteckých společností, jež letiště používají (Úř. věst. L 260, 27.9.2016, s. 1).

(⁸) Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).

(⁹) Úř. věst. C 113, 15.4.2014, s. 30.

- (24) V roce 1936 se francouzský stát, město La Rochelle a komora CCI rozhodly otevřít letiště. Toto rozhodnutí spadalo do působnosti zákona ze dne 20. června 1933, kterým se mění zákon ze dne 9. dubna 1898 o obchodních komorách. Zákon ze dne 9. dubna 1898 o obchodních komorách v původním znění stanovil, že „obchodní a průmyslové komory mohou být prohlášeny za koncesionáře veřejných prací nebo pověřeny veřejnými službami, zejména službami týkajícími se námořních přístavů a vodních cest“. Zákonem ze dne 20. června 1933 bylo toto ustanovení rozšířeno na letiště. Letiště bylo otevřeno v roce 1939.
- (25) Hlavní letištní dráha letiště je 2 255 metrů dlouhá a 45 metrů široká. Francie odhaduje, že teoretická maximální roční kapacita letiště je 700 000 cestujících.
- (26) Letiště provozuje komora CCI, která je zároveň jeho vlastníkem. Účetnictví „letištního útvaru“ (dále jen „letištní útvar“ nebo „CCI – letiště“) je odděleno od účetnictví hlavní správy CCI (dále jen „hlavní správa CCI“) ⁽¹⁰⁾.
- (27) Přeprava cestujících na letišti La Rochelle zaznamenaná v posledních letech je shrnuta v tabulce 3 níže. Podle bodu 15 pokynů z roku 2005 týkajících se Společenství pro financování letišť a podpory zahájení činnosti u leteckých společností, které mají odlety z regionálních letišť ⁽¹¹⁾ (dále jen „pokyny z roku 2005“), je letiště La Rochelle letišťem kategorie D, tj. „malým regionálním letišťem“.
- (28) Ve sledovaném období letiště využívaly především nízkonákladové letecké společnosti, konkrétně Ryanair, Airlinair (v roce 2013 přejmenovaná na Hop), Flybe, easyJet, Jet2 a Buzz. Spoje jsou provozovány na roční nebo sezónní bázi, případně na *ad hoc* bázi u charterových letů. Letiště se využívá také pro rekreační, vojenské a služební lety.
- (29) Podle Francie byly v období, na které se vztahuje formální vyšetřovací řízení, provozovány tyto spoje:

Tabulka 1

Letecká doprava provozovaná na letišti La Rochelle v letech 2001–2006

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Komerční pohyby	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714
z toho pravidelné spoje	3 200 ⁽⁴⁾	2 929	2 741	1 636	1 797	2 487
jiné	214	185	150	214	152	227
Pohyby turistických a obchodních letadel	24 919	25 462	26 537	25 333	20 084	23 033
z toho soukromá letadla patřící leteckým klubům	12 382	10 984	12 113	11 329	6 909	8 102
letadla patřící leteckým klubům	12 537	14 478	14 424	14 004	13 175	14 931
Pohyby vojenských letadel a služebních letadel	1 890	2 179	2 285	1 616	844	1 298
Ostatní (včetně leteckých činností)	4 063	4 516	4 458	4 633	3 696	5 629
Celkové pohyby	34 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674

⁽¹⁰⁾ Hlavní správa CCI odpovídá i za další činnosti CCI, například zastupování zájmů podniků v regionu La Rochelle. Poskytuje také pro tyto podniky služby, nabízí pomoc při zakládání, rozvoji a převodu podniku a poskytuje počáteční i průběžnou odbornou přípravu.

⁽¹¹⁾ Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Přeprava cestujících na pravidelných spojích	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938
La Rochelle – Paříž	23 312 ⁽⁵⁾	9 132 ⁽⁶⁾	18 785			
La Rochelle – Clermont-Ferrand	20 060	23 263	22 194	5 909		
La Rochelle – Londýn	25 227 ⁽⁴⁾	54 544	51 448 ⁽⁸⁾	72 092	79 373	100 168
La Rochelle – Southampton				17 335 ⁽⁹⁾	17 328	16 290
La Rochelle – Birmingham					19 286 ⁽¹¹⁾	12 229
La Rochelle – Dublin						22 357 ⁽¹²⁾
La Rochelle – Bristol						12 943 ⁽¹³⁾
La Rochelle – Lyon	4 313	2 364		2 185 ⁽¹⁰⁾	9 871	14 951
La Rochelle – Bordeaux		36 ⁽⁷⁾				
Ostatní komerční cestující	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934
z toho národní	2 381	740	497	1 313	367	1 067
mezinárodní.	1 331	1 647	878	1 508	1 338	867
Celkový počet cestujících, kteří nastoupili nebo vystoupili	76 681	91 854	93 802	100 404	127 563	180 888
Z toho tranzitní cestující (započítává se pouze jednou)	57	128	31	62	0	16
Nákladní doprava	0	0	0	0	0	0

Zdroj: francouzské úřady

Zahájení pravidelných spojů:

- (4) Spoj La Rochelle – Londýn zahájil provoz dne 5. dubna 2001
- (5) Spoj La Rochelle – Paříž pozastaven dne 1. října 2001
- (6) Spoj La Rochelle – Paříž převzala dne 15. července 2002 společnost Air Jet, v květnu 2003 společnost Air Atlantique, a následně byl dne 31. prosince 2004 pozastaven
- (7) Spoj La Rochelle – Bordeaux provozovaný společností Air Jet od 15. července do 19. srpna 2002
- (8) Spoj La Rochelle – Londýn pozastaven v dubnu 2003 (převzetí společnosti Buzz společností Ryanair)
- (9) Spoj La Rochelle – Southampton zahájila dne 24. června 2004 společnost Flybe
- (10) Spoj La Rochelle – Lyon (přes Poitiers) zahájila dne 14. října 2004 společnost Airlinair
- (11) Spoj La Rochelle – Birmingham zahájila dne 27. března 2005 společnost Flybe
- (12) Spoj La Rochelle – Dublin zahájila dne 29. dubna 2006 společnost Ryanair
- (13) Spoj La Rochelle – Bristol zahájila dne 21. července 2006 společnost easyJet

Tabulka 2

Letecká doprava provozovaná na letišti La Rochelle v letech 2007 až 2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Komerční pohyby	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833
z toho pravidelné spoje	3 069	3 042	2 320	2 511	3 400
jiné	329	422	330	414	433
Pohyby turistických a obchodních letadel	21 699	22 311	21 112	20 041	19 934
z toho soukromá letadla patřící leteckým klubům	7 332	7 162	7 800	7 080	6 705
letadla patřící leteckým klubům	14 367	15 149	13 312	12 961	13 229
Pohyby vojenských letadel a služebních letadel	1 376	1 489	1 598	1 760	1 306
Ostatní (včetně leteckých činností)	6 501	5 948	4 785	5 010	4 606
Celkové pohyby	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679
Přeprava cestujících na pravidelných spojích	217 493	209 668	162 822	186 034	223 396
La Rochelle – Lyon	17 754	18 524	15 196	15 524	18 968
La Rochelle – Londýn (Stansted)	112 257	100 312	60 348	54 773	65 966
La Rochelle – Birmingham	9 824	7 607	4 917	4 681	4 708
La Rochelle – Southampton	16 789	11 786	10 720	12 978	12 413
La Rochelle – Dublin	14 578	19 960	20 198	17 182	13 985
La Rochelle – Bristol	21 572	13 391	14 224	14 572	14 126
La Rochelle – Manchester ⁽¹⁾	5 102	6 498	2 693	3 697	2 679
La Rochelle – Londýn (Gatwick) ⁽²⁾	19 617	14 289	9 158	11 799	16 707
La Rochelle – Glasgow ⁽³⁾		2 692	1 516	1 537	
La Rochelle – Edinburgh ⁽⁴⁾		8 360	6 068	3 158	4 103
La Rochelle – Leeds Bradford ⁽⁵⁾		4 434	4 152	4 404	4 875
La Rochelle – Cork ⁽⁶⁾		1 815	2 881	2 584	
La Rochelle – Brusel ⁽⁷⁾			10 546	16 320	17 140
La Rochelle – Nice ⁽⁸⁾			205		
La Rochelle – Cork ⁽⁹⁾				10 366	10 392
La Rochelle – Oslo ⁽¹⁰⁾				12 459	13 677
La Rochelle – Porto ⁽¹¹⁾					17 167
La Rochelle – Paříž ⁽¹²⁾					6 490
Ostatní komerční cestující	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452
Celkový počet cestujících, kteří nastoupili nebo vystoupili	220 577	215 145	168 969	191 599	229 214
Z toho tranzitní cestující (započítává se pouze jednou)	489	807	245	170	366
Nákladní doprava	0	0	0	0	0

Zdroj: francouzské úřady

Zahájení pravidelných spojů:

- (1) Spoj La Rochelle – Manchester zahájila dne 22. května 2007 společnost Flybe
 - (2) Spoj La Rochelle – Londýn Gatwick zahájila dne 14. července 2007 společnost easyJet
 - (3) Spoj La Rochelle – Glasgow zahájila dne 3. května 2008 společnost easyJet
 - (4) Spoj La Rochelle – Edinburgh zahájila dne 17. května 2008 společnost Jet2
 - (5) Spoj La Rochelle – Leeds Bradford zahájila dne 24. května 2008 společnost Jet2
 - (6) Spoj La Rochelle – Cork zahájila dne 24. května 2008 společnost Aer Arann
 - (7) Spoj La Rochelle – Brusel zahájila dne 5. června 2009 společnost Ryanair
 - (8) Spoj La Rochelle – Nice zahájila dne 16. května 2009 společnost Airlinair
 - (9) Spoj La Rochelle – Cork zahájila dne 1. června 2010 společnost Ryanair
 - (10) Spoj La Rochelle – Oslo zahájila dne 2. dubna 2010 společnost Ryanair
 - (11) Spoj La Rochelle – Porto zahájila dne 28. března 2011 společnost Ryanair
 - (12) Spoj La Rochelle – Paříž zahájila dne 8. dubna 2011 společnost Airlinair
-

- (30) Tabulka 3 níže uvádí celkový počet přilétajících a odlétajících, kteří využili letiště v letech 2000–2012.

Tabulka 3

Provoz a pohyby na letišti La Rochelle

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Cestující na pravidelných spojích	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Ostatní komerční cestující	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Komerční pohyby	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Nekomerční pohyby	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Celkové pohyby	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Nákladní doprava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: francouzské orgány; v případě údajů za rok 2012: <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re> (údaje za rok 2012 zahrnují veškerou přepravu cestujících).

3. POPIS OPATŘENÍ

(31) Opatření podléhající formálnímu vyšetřovacímu řízení se týkají:

- finanční podpory, kterou správci letiště poskytovaly různé veřejné subjekty a orgány od roku 2001 až do zahájení formálního vyšetřovacího řízení dne 8. února 2012,
- různých smluv, které správce letiště uzavřel s leteckými společnostmi od roku 2001 až do zahájení formálního vyšetřovacího řízení dne 8. února 2012.

3.1 Opatření ve prospěch letiště

3.1.1 *Financování provozu*

3.1.1.1 Dotace na úkoly spadající do výkonu veřejné moci

- (32) V letech 2001 až 2011 financovaly veřejné orgány různé úkoly spadající do výkonu veřejné moci vykonávané letištěm La Rochelle, které se týkaly bezpečnosti a ochrany (viz tabulka 4 níže). Tato financování jsou součástí tohoto formálního vyšetřovacího řízení.
- (33) Podle Francie toto financování pokrývá náklady na úkoly spadající do výkonu veřejné moci, jejichž provádění připadá na správce letiště, a platbu státu. Financování spadá do obecného systému financování úkolů spadajících do výkonu veřejné moci na francouzských letištích, který je stanoven vnitrostátními právními předpisy. Tento systém je založen na daňovém odvodu v podobě letištní daně a na dodatečných nástrojích. Historie, způsoby fungování těchto nástrojů a rozsah úkolů, které jsou takto financovány, již byly popsány v řadě nedávných rozhodnutí Komise ⁽¹²⁾. Komise by však ráda zdůraznila následující hlediska, která je třeba vzít v úvahu při posuzování opatření, na něž se vztahuje toto rozhodnutí.
- (34) Úkoly v oblasti bezpečnosti a ochrany letiště jsou ze zákona svěřeny správcům letiště ⁽¹³⁾. Přijímají potřebná opatření v souladu s právem EU a vnitrostátním právem a pokrývají související náklady. Ty jsou pak uhrazeny prostřednictvím letištní daně, jejíž výnos je určen výhradně k pokrytí nákladů na úkoly obecného zájmu související s bezpečností a ochranou.
- (35) Zásady fungování tohoto finančního nástroje a kategorie výdajů, které lze hradit, jsou podrobně uvedeny ve dvou referenčních textech ⁽¹⁴⁾. Letištní daň vybírají veřejné nebo soukromé subjekty provozující letiště, která v posledním kalendářním roce, za který jsou údaje k dispozici, zaznamenala přepravu (cestujících, kteří nastoupili nebo vystoupili) přesahující 5 000 přepravních jednotek (jedna přepravní jednotka = jeden cestující nebo 100 kg pošty nebo nákladu).
- (36) V souladu s článkem 1609w obecného daňového zákoníku, „na každém letišti se výnos z daně použije na financování hasičských a záchranných služeb, prevence ohrožení zvířaty, bezpečnostní opatření a opatření na ochranu životního prostředí. Procento daňového výnosu, které se každoročně stanoví [meziresortní] vyhláškou, se použije na financování zařízení pro automatickou hraniční kontrolu s biometrickou identifikací, která jsou instalována na letištích. Výše poplatku se stanoví na základě finančních potřeb každého letiště, přičemž se zohlední zejména služby poskytované v souladu s platnými předpisy a očekávaný vývoj počtu letů, nákladů a ostatních příjmů správce“.

⁽¹²⁾ Viz zejména 32. až 43. bod odůvodnění rozhodnutí Komise (EU) 2016/633 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33961 poskytnuté Francii ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Nîmes – Uzès – Le Vigan a společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited a Airport Marketing Services (Úř. věst. L 113, 27.4.2016, s. 32), „rozhodnutí o letišti v Nîmes“. Viz také 98. až 108. bod odůvodnění rozhodnutí Komise (EU) 2015/1227 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francii ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn a společností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Úř. věst. L 201, 30.7.2015, s. 109), „rozhodnutí o letišti v Pau“.

⁽¹³⁾ Články L.6332-3 a L.6341-2 dopravního zákoníku.

⁽¹⁴⁾ Článek 1609w všeobecného daňového zákoníku o letištní dani a meziresortní vyhláška ze dne 30. prosince 2009 o způsobu vydávání prohlášení správců letiště za účelem stanovení výše letištní daně z cestujících.

- (37) Výše poplatku se proto každoročně stanovuje pro každé jednotlivé letiště na základě nákladů na bezpečnost a ochranu, které je třeba uhradit. Správci letišť tedy každoročně vypracovávají roční prohlášení o nákladech a provozu. Tato prohlášení se zasílají místnímu úřadu pro bezpečnost civilního letectví, který je kontroluje a schvaluje s ohledem na platné právní předpisy. Výši poplatku vypočítává francouzský Úřad pro civilní letectví (*Direction générale de l'aviation civile*), který provádí další kontrolu všech vykázaných údajů s přihlédnutím ke kumulativním výsledkům z předchozích let. Výše poplatku je pak stanovena v meziresortní vyhlášce zveřejněné v úředním věstníku.
- (38) Kromě toho článek 1609w obecného daňového zákoníku stanoví, že údaje vykázané správci letišť mohou být předmětem kontroly ze strany francouzského úřadu pro civilní letectví.
- (39) Pravidla pro řízení tohoto procesu byla původně stanovena v oběžníku, přičemž od roku 2010 se uplatňovala pravidla stanovená v meziresortní vyhlášce ze dne 30. prosince 2009 o způsobu vydávání výkazů správcům letišť za účelem stanovení výše letištní daně z cestujících. Pravidla se uplatňují stejným způsobem na všechna francouzská letiště.
- (40) Kromě letištní daně obdržel správce letiště La Rochelle také státní dotace prostřednictvím Intervenčního fondu pro letiště a leteckou dopravu („FIATA“). Fond FIATA byl navržen jako doplněk k příjmům z letištní daně, které jsou pro letiště s nízkým objemem provozu často nedostatečné, protože nemohou svým uživatelům uložit poplatek, který by byl příliš vysoký. V roce 2008 nahradil stát fond FIATA příplatkem k letištní dani, což vedlo k tomu, že výše poplatku je na některých letištích vyšší, než je nutné k pokrytí nákladů na bezpečnost a ochranu. Vzniká tak přebytek, který se přerozděluje menším letištím, aby se doplnil výnos z letištní daně, jež je na nich vybírána.
- (41) S odkazem na výše uvedený regulační postup zaslala Francie Komisi přehled všech dotací poskytnutých letišti La Rochelle ze státních prostředků na úkoly spadající do výkonu veřejné moci. Tyto dotace jsou uvedeny níže v tabulce 4:

Tabulka 4

Náklady spojené s úkoly spadajícími do výkonu veřejné moci (bezpečnost a ochrana) a dotace vyplacené letišti na tyto úkoly

Typ dotace (v EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Celkem
	OBJEM PROVOZU												
Přeprava cestujících (odlétající cestujících)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	867 327
	NÁKLADY NA BEZPEČNOST												
Požární a bezpečnostní služba pro letadla a prevence ohrožení zvířaty	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
(I) Dílčí součet týkající se bezpečnosti	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
	NÁKLADY NA BEZPEČNOST												
c – Zařízení a přístroje pro detekční kontrolu zavazadel v zavazadlovém prostoru	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	1 134 712
d – Kontrola přístupu do vyhrazeného prostoru	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	2 188 943
e – Kontrola osob a kabinových zavazadel	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	3 896 191
(II) Dílčí součet týkající se ochrany (c+d+e)	26 678	127 400	428 139	509 420	434 615	419 507	652 146	953 885	1 048 589	777 372	819 859	1 022 236	7 219 856
	CELKOVÉ NÁKLADY NA BEZPEČNOST A OCHRANU												
Celkové náklady na bezpečnost/ochranu (I+II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	15 747 916
Režijní náklady	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180 982	188 447	211 712	581 141
Poplatky za bezpečnost a ochranu správce letiště	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 526	8 556	11 082
(A) Celkové náklady	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 990 805	2 075 439	2 337 391	16 340 139
	LETIŠTNÍ DAŇ												
Poplatek za cestujícího	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	-

Typ dotace (v EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Celkem
Náklady na cestujícího	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	–
Poplatek za náklad	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	–
	ZDROJE												
Výnos daně	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	8 726 694
Příjmy z příplatků od roku 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	4 431 794
Dotace orgánů územní samosprávy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jiné zdroje	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotace poskytnuté letišti (dříve FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	-	-	-	-	2 739 599
(B) Celkové zdroje	287 652	503 158	644 687	543 505	1 054 951	1 255 300	1 269 444	1 545 272	2 149 446	1 932 141	2 168 191	2 826 805	21 739 249
	ZŮSTATEK												
Roční zůstatek pro úkoly spadající do výkonu veřejné moci (B-A)	75 444	35 489	- 132 821	- 304 682	196 055	203 171	- 214 390	- 487 611	- 53 745	- 58 664	489 414	- 935 430	- 1 187 770
Kumulovaný hospodářský výsledek	88 765	124 853	- 3 947	- 302 830	- 106 684	84 044	- 134 396	- 618 967	- 678 360	- 763 570	- 696 547	- 231 759	- 3 239 418
Poplatky za finanční služby	599	4 021	5 799	90	- 12 443	- 4 050	3 040	- 5 648	- 26 546	- 25 729	- 24 626	- 23 799	- 110 292
Diskontní sazba	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	-
Víceletý zůstatek pro úkoly spadající do výkonu veřejné moci (diskontovaný kumulativní zůstatek)	89 364	128 874	1 852	- 302 739	- 119 127	79 994	- 131 356	- 624 615	- 704 906	- 789 299	- 721 173	- 255 558	- 3 348 689

Zdroj: francouzské úřady

3.1.1.2 Údajná podfakturace služeb poskytovaných hlavní správou CCI letišti La Rochelle

- (42) Hlavní správa CCI poskytuje služby, které jsou společné pro její různé útvary, včetně letištního útvaru, zejména služby v oblasti účetnictví, IT a lidských zdrojů. Tabulka 5 níže uvádí služby fakturované CCI letišti La Rochelle.

Tabulka 5

Částky fakturované hlavní správou CCI jejímu letištnímu útvaru během období, které je předmětem šetření

	Obecná správa	Oznámení	HR	Účetnictví	IT	Studie/projekty	Náklady	Fakturované příspěvky
2001								33 160
2002								100 000
2003								100 000
2004								100 000
2005								100 000
2006	100 000		62 000					162 000
2007	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Zdroj: francouzské úřady

- (43) Francouzské orgány upřesnily následující body týkající se služeb, které CCI poskytuje letišti La Rochelle.

- Obecné správní náklady zahrnují náklady na dvě dílčí služby, a to náklady na dílčí službu „volení úředníci“, které se vypočítávají podle počtu vyřizovaných agend, a náklady na službu „generální ředitelství“, které se vypočítávají podle času vynaloženého ředitelem na jednotlivé služby.
- Pokud jde o komunikační služby, CCI-letišť nemá vlastní komunikační oddělení a využívá komunikační služby hlavní správy CCI. Na konci roku se náklady na komunikační služby vypočítají podle času vynaloženého na jednotlivé služby a činnosti a podle vzniklých nákladů na ně.
- Náklady na služby v oblasti lidských zdrojů závisí na počtu vydaných výplatních pásek.

- U účetních služeb se posuzuje počet účetních zápisů a náklady na službu se rozdělí poměrně podle tohoto počtu zápisů.
 - Náklady na službu v oblasti IT se vypočítají na základě rozpisu nákladů na jednotlivé položky IT.
 - Pokud jde o službu v oblasti studií/projektů, je nejvýznamnějším kritériem pro posouzení nákladů čas vynaložený na daný projekt a/nebo úkol.
- (44) Francouzské orgány dále připomněly, že částky fakturované v letech 2001 až 2005 byly paušální. V roce 2006 byl zaveden první přerozdělovací klíč a poté byly pro období 2007–2012 přerozdělovací klíče upřesněny. Přerozdělovací klíč je způsob rozdělení nákladů pomocí pevného podílu nebo procenta v závislosti na povaze nepřímých nákladů s cílem určit podíl, který odpovídá dané oblasti činnosti (a/nebo službě). Přerozdělovací klíče předpokládají existenci úměrného vztahu mezi náklady a poskytovanou službou. Přerozdělovací klíče uvedené v tabulce 5 jsou založeny na šesti různých kritériích v závislosti na službách, které letiště poskytuje hlavní správa CCI. Přerozdělovací klíče jsou založeny na předpokladech bez ohledu na oblast, ve které jsou použity. V důsledku toho v tomto případě nelze mít za to, že klíče jsou nesprávné nebo podhodnocené, jestliže není možné prokázat, že zvolené faktory nebo použité techniky výpočtu klíčů byly zcela nerealistické nebo závažným způsobem chybné. Francouzské orgány potvrdily, že kritéria použitá jako základ pro přerozdělovací klíče jsou objektivní a relevantní.
- (45) Nakonec francouzské orgány upřesnily fakturované částky a vývoj údajů o přepravě cestujících v letech 2001–2012.
- V letech 2001 až 2005 byla fakturována celková částka 433 160 EUR. Ve stejném období se doprava zvýšila, avšak průměrný roční počet cestujících zůstal pod hranicí 100 000.
 - V roce 2006 byla fakturována celková částka 162 000 EUR. V tomto roce se počet cestujících na letišti výrazně zvýšil a dosáhl 180 890, což je o 42 % více než v roce 2005.
 - Od roku 2007 do roku 2012 byla fakturována celková částka 1 386 000 EUR. V roce 2007 počet cestujících překročil 200 000.

3.1.1.3 Údajná nadfakturace služeb poskytovaných CCI letišti Rochefort/Saint-Agnant

- (46) Od 1. ledna 2002 do 30. června 2006 se ředitel letiště La Rochelle a tajemník podíleli na správě a provozu letiště Rochefort/Saint-Agnant (dále jen „letiště Rochefort“) na základě smlouvy o poskytování služeb uzavřené v partnerství s Obchodní a průmyslovou komorou v Rochefortu ⁽¹⁵⁾. K řízení letiště Rochefort byla dne 11. července 2001 vybrána komora CCI La Rochelle, a to na základě výběrového řízení.
- (47) Předmětem smlouvy o poskytování služeb byla správa a provoz letiště Rochefort, což zahrnovalo například obecné správní služby, služby související s činnostmi a pořizováním vybavení a služby pro uživatele.
- (48) Za celou dobu trvání smlouvy (2002–2006) činily celkové náklady na poskytnuté služby 991 235 EUR ⁽¹⁶⁾. Komora CCI La Rochelle obdržela za tyto služby 293 264 EUR.

⁽¹⁵⁾ Tyto služby byly poskytovány v souladu se smlouvou mezi konsorciem složeným z CCI Rochefort a CCI La Rochelle na jedné straně a Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort na straně druhé.

⁽¹⁶⁾ Tabulka 21 ve zprávě CRC.

3.1.1.4 Vratné zálohy poskytnuté hlavní správou CCI

Tabulka 6

Rozdělení vratných záloh v letech 2001–2012

(v EUR)

Rok	Zálohy
2001	405 887
2002	233 872
2003	–
2004	875 355
2005	1 756 644
2006	–
2007	718 708
2008	1 419 571
2009	1 015 624
2010	131 034
2011	179 406
2012	325 098
CELKEM 2001–2012	7 061 199

Zdroj: francouzské úřady

- (49) Od roku 2001 do roku 2012 poskytla hlavní správa služby CCI letišti vratné zálohy v celkové kumulativní výši 7 061 199 EUR. Tyto vratné zálohy byly poskytnuty bez požadavku na návratnost kapitálu. Podle Francie se jedná o půjčky, které je letiště povinno splácet. Zálohy jsou v rozvaze hlavní správy CCI vykázány jako aktiva a v rozvaze letiště jako pasiva, přičemž CCI používá nemovitosti letiště jako zajištění k zaručení splacení půjček.
- (50) Francouzské orgány uvedly, že účelem vratných záloh bylo jednak poskytnout letišti likviditu potřebnou k zahájení investičních projektů souvisejících s infrastrukturou, a jednak vyrovnat rozpočet, a tím pokrýt provozní schodek letiště – dočasně, neboť se jednalo o zálohové platby.

3.1.1.5 Finanční příspěvky místních orgánů na propagační opatření prováděná letištěm La Rochelle

- (51) CCI získala dotace od regionu Poitou-Charentes, departementu Charente-Maritime a Communauté d'Agglomération La Rochelle s cílem přispět na propagační opatření prováděná letištěm La Rochelle. Tabulka 7 níže uvádí přehled těchto různých dotací.

Tabulka 7

Očekávané a skutečně vyplacené finanční příspěvky od různých místních orgánů na propagační opatření prováděná letištěm La Rochelle

(v EUR)

Očekávané finanční příspěvky	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ⁽¹⁾	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Departement Charente- Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Aggloméra- tion de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Region Poitou- Charentes			115 000	42 500	42 500								
CELKEM			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Skutečně vyplacené finanční příspěvky	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Departement Charente- Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Aggloméra- tion de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Region Poitou- Charentes			115 000		85 000								
CELKEM			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Zdroj: francouzské úřady

⁽¹⁾ Podle informací poskytnutých francouzskými orgány nebyly v letech 2007 až 2009 na propagační opatření prováděná letištěm La Rochelle poskytnuty žádné finanční příspěvky.

- (52) Tyto příspěvky byly vyplaceny na základě smluv mezi CCI na jedné straně a departementem Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle a regionem Poitou-Charentes na straně druhé.
- (53) Francouzské orgány mohly poskytnout Komisi pouze dvě smlouvy uzavřené v roce 2010, jednu s departementem Charente-Maritime a druhou s Communauté d'Agglomération de La Rochelle ⁽¹⁷⁾.
- (54) V rámci obou smluv z roku 2010 se departement Charente-Maritime a Communauté d'Agglomération de La Rochelle zavázaly financovat část „propagačních opatření, která CCI plánuje zahájit a která jsou zaměřena na zahraniční turisty, zejména na trhy v Londýně, Dublinu, Oslu a Bruselu, neboť do těchto měst jsou provozovány spoje“ ⁽¹⁸⁾. Ve smlouvách však není uveden typ propagačních opatření, která mají být prováděna ze strany CCI nebo poskytovatelů služeb. Ve smlouvách se zejména neuvádí, že poskytovateli služeb budou letecké společnosti nebo jejich dceřiné společnosti.

3.1.2 Investiční dotace

- (55) V letech 2001 až 2005 poskytlo několik místních orgánů a Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR) letišti La Rochelle dotace („investiční dotace“) na financování různých investic v celkové výši přibližně 3 milionů EUR (viz tabulka 8 níže):
- generální rada departementu Charente-Maritime přidělila letišti v roce 2001 prostředky na vybavení ve výši 46 000 EUR a v roce 2005 prostředky ve výši 744 000 EUR,
 - regionální rada Poitou-Charentes přidělila letišti v roce 2005 prostředky na vybavení ve výši 744 000 EUR,
 - Communauté d'Agglomération de La Rochelle přidělila letišti v roce 2005 prostředky na vybavení ve výši 967 000 EUR,
 - fond EFRR poskytl letišti v roce 2005 dotaci ve výši 485 000 EUR.
- (56) Z těchto dotací byla financována řada investic, včetně:
- výstavby nové odletové a příletové haly,
 - zpevnění, prodloužení a rozšíření letištní dráhy,
 - zpevnění a rozšíření letištní dráhy,
 - posílení a rozšíření parkovacích míst pro letadla
 - a vybudování sedimentační nádrže, aby bylo letiště v souladu s vodním zákonem.
- (57) Francouzské orgány rovněž uvedly, že cílem investic bylo zejména zajistit bezpečný provoz letadel běžně používaných evropskými leteckými společnostmi (B737, A320), a to rozšířením letištní dráhy na šířku 45 metrů (La Rochelle bylo jedním z mála komerčních letišť s dráhou širokou 30 metrů), jejím prodloužením o 115 metrů směrem na západ (aby se částečně vyřešil dopad posunutého prahu na přistávací vzdálenost) a úpravou pojezdových drah a odbavovacích ploch, aby se letadla mohla bezpečně pohybovat. Kromě toho některé investice umožnily letišti splnit jeho povinnosti v oblasti ochrany životního prostředí (vodní zákon).
- (58) Francouzské orgány uvedly, že letiště La Rochelle neobdrželo žádné dotace na financování výstavby placeného parkoviště v roce 2006 a jeho následného rozšíření v roce 2008.
- (59) Tabulka 8 níže uvádí přehled všech investičních opatření, na která byly poskytnuty investiční dotace.
- (60) Podle francouzských orgánů část investic, která nebyla pokryta dotacemi, financovala CCI, vlastník a správce letiště.

⁽¹⁷⁾ Tyto smlouvy byly zaslány Komisi dne 4. června 2012.

⁽¹⁸⁾ Úvodní poznámky ke smlouvám mezi CCI a departementem Charente-Maritime a Communauté d'Agglomération de La Rochelle, uzavřeným dne 29. června 2010, resp. 16. července 2010.

Tabulka 8

Přehled všech opatření, na která byly poskytnuty investiční dotace

(v EUR)

Povaha investice	3 Celkové investiční náklady (v EUR)	Datum poskytnutí dotace	Přispívající veřejný subjekt	Výše dotace
Renovace a modernizace (včetně letištní dráhy)	5 876 000	4.1.2001	Generální rada	46 000
		2.12.2005	EFRR	485 000
		29.10.2004	Generální rada	744 000
		14.3.2005	Conseil régional	744 000
		23.3.2005	Communauté d'agglomération	967 000
CELKEM				2 986 000

Zdroj: francouzské úřady

3.2 Opatření ve prospěch leteckých společností**3.2.1 Poznámky k letištním poplatkům**

- (61) Podle Francie jsou všechny služby poskytované správcem letiště různým uživatelům letiště zpoplatněny podle jeho sazebníku poplatků za letištní služby. Každý navrhovaný poplatek se předkládá k vyjádření Hospodářskému poradnímu výboru („Cocoeco“), čímž se umožňuje konzultovat platné poplatky s uživateli letiště (leteckými společnostmi, odbory zaměstnanců, společnostmi provádějícími letecké práce, sdruženími). Podle Francie se tedy každoročně předkládá výboru Cocoeco zvýšení poplatků z činností mimo leteckou dopravu. Informace o každém poplatku, který správce navrhne, se před začátkem platnosti poplatku zašle spolu se stanoviskem výboru Cocoeco také prefektovi departementu.
- (62) Francie zaslala Komisi sazebník poplatků za letištní služby platný v letech 2001 až 2013. Francie rovněž zaslala Komisi všechna stanoviska vydaná výborem Cocoeco v letech 2001–2013, nikoli však za rok 2005, neboť v tomto roce se výbor Cocoeco nesešel.
- (63) Francie rovněž uvedla, že poplatek za osvětlení letištní dráhy platí letecké společnosti v závislosti na tom, zda se použijí pravidla civilního letectví upravující pohyb v noci nebo za špatného počasí (v těchto případech je za určení, zda musí být osvětlení použito, odpovědná letecká navigační služba), nebo pokud pilot o osvětlení požádá. Podle francouzských orgánů poskytuje potřebnou informaci o tom, zda bylo během pohybu letadla použito osvětlení, letecká navigační služba v La Rochelle, což umožňuje, aby správce danou částku fakturoval letecké společnosti.
- (64) Francie uvádí, že letiště získává následující poplatky z činností mimo leteckou dopravu: i) poplatky za užívání majetku ve vlastnictví státu (pevná část a proměnlivá část podle dosaženého obrátu) za tyto činnosti: parkoviště, půjčovny aut, hangáry pro letadla, restaurace, obchody, reklama a ii) různé služby poskytované za úplatu.

3.2.2 Smlouvy s leteckými společnostmi

- (65) Šetření Komise se týká smluv upravujících platby za služby, které letiště poskytuje v souvislosti s leteckými činnostmi leteckých společností (dále jen „smlouvy o letištních službách“), a smluv upravujících platby za marketingové služby poskytované leteckými společnostmi pro letiště (dále jen „smlouvy o marketingových službách“), které CCI a letecké společnosti uzavřely od roku 2001 do zahájení formálního vyšetřovacího řízení dne 8. února 2012.

- (66) Komise přezkoumala smlouvy o letištních poplatcích a/nebo smlouvy o marketingových službách uzavřené mezi CCI a těmito leteckými společnostmi: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz a easyJet.

3.2.2.1 Smlouvy uzavřené se společností Ryanair/AMS

- (67) Podle Francie jsou v následující tabulce uvedeny všechny smlouvy, které CCI uzavřela se společnostmi Ryanair a AMS během období, které je předmětem šetření:

Tabulka 9

Seznam smluv uzavřených mezi CCI a společností Ryanair/AMS

Počet	Dohody	Datum podpisu	Období, na které se smlouva vztahuje
1	Smlouva o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair	10.12.2003	1.5.2003 – 30.4.2006
A	Smlouva o marketingových službách mezi CCI a společností Ryanair (Spojené království a další)	1.12.2003	1.5.2003 – 31.12.2003
B	Smlouva o marketingových službách mezi CCI a společností Ryanair (Spojené království a další)	3.6.2004	1.1.2004 – 30.4.2006
C	Smlouva o marketingových službách č. 1 mezi CCI a společností AMS (Spojené království)	1.4.2006	1.5.2006 – 31.4.2009
D	Smlouva o marketingových službách č. 2 mezi CCI a společností AMS (Irsko)	1.4.2006	1.5.2006 – 31.4.2009
2	Smlouva o letištních službách č. 1 mezi CCI a společností Ryanair (Spojené království)	1.5.2006	1.5.2006 – 30.4.2009
3	Smlouva o letištních službách č. 2 mezi CCI a společností Ryanair (Irsko)	1.5.2006	1.5.2006 – 30.4.2009
4	Smlouva o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair	1.2.2007	1.2.2007 – 30.4.2009
E	Změna smlouvy o marketingových službách mezi CCI a společností AMS	1.6.2007	1.6.2007 – 30.9.2007
F	Změna smlouvy o marketingových službách mezi CCI a společností AMS	21.9.2007	28.10.2007 – 29.3.2008
G	Smlouva o marketingových službách č. 1 mezi CCI a společností AMS (Spojené království)	17.9.2009	1.1.2009 – 31.12.2011
H	Smlouva o marketingových službách č. 2 mezi CCI a společností AMS (Belgie)	17.9.2009	1.1.2009 – 31.12.2011
I	Smlouva o marketingových službách č. 3 mezi CCI a společností AMS (Irsko)	17.9.2009	1.1.2009 – 31.12.2011
J	Změna smlouvy o marketingových službách mezi CCI a společností AMS	17.9.2009	1.1.2009 – 31.12.2011
5	Smlouva o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair	13.1.2010	1.5.2009 – 30.4.2012
6	Dodatek č. 1 ke smlouvě o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair	1.2.2010	1.2.2010 – 31.3.2013
K	Smlouva o marketingových službách mezi CCI a společností AMS	25.2.2010	31.3.2010 – 30.3.2013
L	Dodatek č. 1 ke smlouvě o marketingových službách mezi CCI a společností AMS	23.6.2010	23.6.2010 – 30.3.2013
7	Dodatek č. 2 ke smlouvě o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair	28.1.2011	28.1.2011 – 30.4.2012

Počet	Dohody	Datum podpisu	Období, na které se smlouva vztahuje
M	Dodatek č. 2 ke smlouvě o marketingových službách mezi CCI a společností AMS	11.2.2011	28.3.2011 – 30.3.2013
N	Dodatek č. 3 ke smlouvě o marketingových službách mezi CCI a společností AMS	11.2.2011	31.3.2011 – 30.3.2013

a) Smlouvy o letištních službách uzavřené mezi CCI a společností Ryanair

- (68) Jak je uvedeno v tabulce 9, CCI a společnost Ryanair uzavřely v průběhu zkoumaného období několik smluv o stanovení letištních poplatků a poplatků za služby pozemního odbavení.
- (69) U všech smluv o letištních službách, které jsou předmětem tohoto oddílu, Francie uvedla, že:
- sazby letištních poplatků uvedené ve smlouvách jsou schválené výborem Coccoeco a platí pro všechny letecké společnosti,
 - CCI neposkytuje žádné služby pozemního odbavení kromě doplňování paliva,
 - společnosti Ryanair nebyl fakturován poplatek za osvětlení letištní dráhy, protože provozovala lety pouze ve dne, a proto použití osvětlení nevyžadovala.
- (70) Z kontroly těchto smluv je tedy zřejmé, že letištní poplatky uplatňované vůči společnosti Ryanair v rámci každé smlouvy odpovídají obecnému sazebníku schválenému výborem Coccoeco.

— *Smlouva č. 1: smlouva ze dne 10. prosince 2003*

- (71) Tato první smlouva, jež byla mezi CCI a společností Ryanair uzavřena dne 10. prosince 2003, stanoví se zpětnou platností na období tří let od 1. května 2003 výši letištních poplatků vztahujících se na společnost Ryanair. V rámci smlouvy se společnost Ryanair zavázala provozovat denní spoj mezi letišti La Rochelle a Londýn Stansted a případně zahájit provoz jednoho nebo více spojů na letiště Brusel-Charleroi, Frankfurt-Hahn nebo na jakékoli jiné letiště, pokud tyto spoje umožní společnosti Ryanair provozovat lety z letiště La Rochelle po dobu nejméně 340 dní v roce každý rok, na který se smlouva vztahuje.
- (72) Podle čl. 2 písm. b) smlouvy č. 1 ze dne 10. prosince 2003 byla společnost Ryanair rovněž povinna zaplatit poplatek za pozemní odbavení ve výši [...] EUR za každé letadlo BAe 146-300, [...] EUR za každý Boeing 737-300 a [...] EUR za každý Boeing 737-800. Francie ve svém dopise ze dne 30. srpna 2011 původně tvrdila, že kromě doplňování paliva CCI „neposkytuje žádné jiné služby pozemního odbavování“ a že „uživatelé uzavírají smlouvy o službách pozemního odbavování přímo se soukromou třetí stranou“. Ve své odpovědi ze dne 12. dubna 2012 Francie dále vysvětlila, že CCI vystupovala pouze jako prostředník mezi společností Ryanair a společností Atlantica, která poskytuje pozemní odbavení. Podle CCI smlouva o letištních službách ze dne 10. prosince 2003 mezi CCI a společností Ryanair pouze upřesňovala ceny stanovené společností Atlantica. Francie a CCI uvádějí, že společnost Ryanair od roku 2007 jednala přímo se společností Atlantica. Tato odpovědnost byla převedena na společnost Atlantica na základě smlouvy o pozemním odbavení ze dne 1. února 2007, která zachovala poplatek stanovený v předchozí smlouvě, pokud jde o služby pozemního odbavení pro letadla Boeing 737-800 společnosti Ryanair.

— *Smlouva č. 2: smlouva ze dne 1. května 2006*

- (73) Tuto smlouvu uzavřely CCI a společnost Ryanair dne 1. května 2006 na dobu tří let. Společnost Ryanair se na základě této smlouvy zavázala provozovat spoj mezi letišti La Rochelle a Londýn Stansted, kterým bude ročně přepraveno nejméně 95 000 cestujících.

— *Smlouva č. 3: smlouva ze dne 1. května 2006*

- (74) Tuto smlouvu uzavřely CCI a společnost Ryanair dne 1. května 2006 na dobu tří let. Společnost Ryanair se na základě této smlouvy zavázala provozovat spoj mezi La Rochelle a Dubnem, kterým bude ročně přepraveno nejméně 45 000 cestujících.

— Smlouva č. 4: smlouva ze dne 1. února 2007

- (75) Tato smlouva implicitně nahradila smlouvu č. 2 a byla uzavřena mezi CCI a společností Ryanair dne 1. února 2007, přičemž její platnost skončila dne 30. dubna 2009. Na základě této smlouvy se společnost Ryanair zavázala provozovat denní spoj mezi letišti La Rochelle a Londýn Stansted a případně zahájit jeden nebo více spojů na letiště Brusel-Charleroi, Frankfurt-Hahn nebo na jiné letiště. Společnost se rovněž zavázala provozovat lety z letiště La Rochelle nejméně 340 dní v roce každý rok, na který se smlouva vztahuje. Od 1. února 2007 poskytovala společnost Atlantica společnosti Ryanair služby pozemního odbavování na základě smlouvy o pozemním odbavování podle 71. bodu odůvodnění.

— Smlouva č. 5: smlouva ze dne 13. ledna 2010

- (76) Tuto smlouvu uzavřely CCI a společnost Ryanair dne 13. ledna 2010 se zpětnou platností od 1. května 2009 na dobu tří let. Na základě této smlouvy se společnost Ryanair zavázala provozovat denní spoj mezi letišti La Rochelle a Londýn Stansted, Dublin a Brusel-Charleroi a případně zahájit jeden nebo více spojů na jakékoli jiné letiště, kam létá společnost Ryanair.

- (77) Tato smlouva byla dvakrát změněna dvěma níže uvedenými dodatky:

— Smlouva č. 6: dodatek č. 1 ze dne 1. února 2010 ke smlouvě č. 5 ze dne 13. ledna 2010

- (78) Tento dodatek ke smlouvě č. 5 ze dne 13. ledna 2010, platný do 31. března 2013, určil spoje, které bude společnost Ryanair provozovat z letiště La Rochelle od letní sezóny 2010 za následujících podmínek:

- Londýn Stansted: minimální počet cestujících (přilétajících a odlétajících) za každý celý rok bude 53 000,
- Dublin (pouze v létě): minimální počet cestujících (přilétajících a odlétajících) za každý celý rok bude 17 000,
- Brusel-Charleroi (pouze v létě): minimální počet cestujících (přilétajících a odlétajících) za každý celý rok bude 17 000,
- Oslo Rygge (pouze v létě): minimální počet cestujících (přilétajících a odlétajících) za každý celý rok bude 17 000.

- (79) Tento dodatek doplnil smlouvu č. 5 ze dne 13. ledna 2010.

— Smlouva č. 7: dodatek č. 2 ze dne 28. ledna 2011 ke smlouvě č. 5 ze dne 13. ledna 2010

- (80) Tímto dodatkem ke smlouvě č. 5 ze dne 13. ledna 2010 se společnost Ryanair zavázala provozovat od letní sezóny 2011 spoj do Porta pouze v létě s minimálním počtem 17 000 cestujících (přilétajících a odlétajících) za každý celý rok.

b) Smlouvy o marketingových službách mezi CCI a společností Ryanair/AMS

- (81) Jak je uvedeno v tabulce 9, CCI rovněž uzavřela řadu marketingových smluv. V letech 2003 až 2006 uzavírala CCI tyto smlouvy se společností Ryanair; od roku 2006 byly uzavírány se společností AMS, dceřinou společností společnosti Ryanair.

— Smlouva A: smlouva ze dne 1. prosince 2003 se společností Ryanair

- (82) Dne 1. prosince 2003 byla uzavřena smlouva mezi CCI a společností Ryanair se zpětnou platností od 1. května 2003 do 31. prosince 2003. Společnost Ryanair se zavázala provozovat od 1. května 2003 denní spoj mezi letišti La Rochelle a Londýn Stansted a případně zahájit jeden nebo více dalších spojů na letiště Frankfurt-Hahn, Brusel-Charleroi nebo na jakékoli jiné letiště, a to nejméně 340 dní v roce.

- (83) V rámci této smlouvy se společnost Ryanair zavázala, že na svých internetových stránkách uvede tři internetové odkazy k turistickým stránkám týkajícím se regionu La Rochelle a zahájí kampaň na podporu svých spojů na letiště La Rochelle.

- (84) CCI zaplatila společnosti Ryanair [...] EUR:

— [...] EUR při podpisu smlouvy,

— [...] EUR poté, co společnost Ryanair předloží přehled provedených marketingových kampaní a nákladů na ně, které měly činit nejméně [...] EUR.

— *Smlouva B: smlouva ze dne 3. června 2004 se společností Ryanair*

- (85) Dne 3. června 2004 byla mezi CCI a společností Ryanair uzavřena smlouva na období od 1. ledna 2004 do 30. dubna 2006. Společnost Ryanair se zavázala provozovat od 1. ledna 2004 denní spoj mezi letišti La Rochelle a Londýn Stansted a případně zahájit jeden nebo více dalších spojů na letiště Frankfurt-Hahn, Brusel-Charleroi nebo na jakékoli jiné letiště, a to nejméně 340 dní v roce. Společnost Ryanair se rovněž zavázala, že na svých letech bude dosahovat míry obsazenosti přinejmenším 60 %.
- (86) V rámci této smlouvy se společnost Ryanair zavázala, že na svých internetových stránkách uvede internetové odkazy k turistickým stránkám týkajícím se regionu La Rochelle.
- (87) CCI platila společnosti Ryanair [...] EUR ročně, přičemž tato částka by byla snížena, pokud by společnost Ryanair nedosáhla svých cílů v oblasti míry obsazenosti. Tato částka by se pak přepočítala na základě počtu přepravených cestujících. Platby měly být prováděny čtvrtletně a případné přeplatky měly být vyrovnány v následujícím roce.
- (88) Komise neobdržela žádné dokumenty, které by uváděly přesnou částku, kterou CCI společnosti Ryanair za následující dva roky vyplatila.

— *Smlouva C: smlouva ze dne 1. dubna 2006 uzavřená se společností AMS týkající se Spojeného království*

- (89) Dne 1. dubna 2006 uzavřely CCI a společnost AMS tříletou smlouvu, která vstoupila v platnost 1. května 2006. Tato smlouva je spojena se závazkem společnosti Ryanair provozovat spoj mezi letišti La Rochelle a Londýn Stansted s minimálním počtem 95 000 cestujících ročně.
- (90) Na základě této smlouvy se společnost AMS zavázala poskytovat různé marketingové služby na internetových stránkách www.ryanair.com za částku [...] EUR ročně nebo [...] EUR měsíčně. Tyto služby zahrnovaly:
- zahrnutí odkazu na internetové stránky vybrané CCI na domovské stránce internetových stránek www.ryanair.com ⁽¹⁹⁾ v anglickém jazyce po dobu 56 dnů za částku [...] EUR,
 - uvedení čtyř odstavců o sto padesáti slovech v oddílu „Pět věcí, které musíte vidět“ na stránce věnované destinaci Nîmes na internetových stránkách společnosti Ryanair za částku [...] EUR,
 - zahrnutí dvou odkazů na internetové stránky vybrané CCI ve sloupci na stránce věnované destinaci Nîmes na internetových stránkách společnosti Ryanair za částku [...] EUR,
 - zahrnutí odkazu na internetové stránky vybrané CCI v oddílu „Pět věcí, které musíte vidět“ na stránce věnované destinaci La Rochelle na internetových stránkách společnosti Ryanair za částku [...] EUR,
 - zaslání e-mailu propagujícího La Rochelle předplatitelům internetových stránek společnosti Ryanair ve Spojeném království a Irsku za částku [...] EUR.
- (91) Mezi stranami mohou být dohodnuty další služby. Za tyto služby by CCI prováděla měsíční platby na základě faktur zasílaných společností AMS.

— *Smlouvy D a E: smlouva ze dne 1. dubna 2006 a její změna ze dne 1. června 2007 uzavřené se společností AMS týkající se Irsko*

- (92) Dne 1. dubna 2006 uzavřely CCI a společnost AMS smlouvu D, která platí na období tří let a vstupuje v platnost dne 1. května 2006. Tato smlouva je spojena se závazkem společnosti Ryanair provozovat spoj mezi La Rochelle a Dublnem s minimálním počtem 45 000 cestujících ročně.
- (93) Na základě této smlouvy se společnost AMS zavázala zobrazovat na internetových stránkách společnosti Ryanair www.ryanair.com odkaz na internetové stránky vytvořené CCI po dobu 212 dní v roce za částku [...] EUR ročně nebo [...] EUR měsíčně. Mezi stranami mohou být dohodnuty další služby. Za tyto služby by CCI prováděla měsíční platby na základě faktur zasílaných společností AMS.

⁽¹⁹⁾ Originál v angličtině: „the www.ryanair.com English language homepage“.

- (94) Smlouva D byla dne 1. června 2007 změněna dodatkem (smlouva E), kterým se mění marketingové služby na rok 2007: společnost AMS se zavázala zobrazovat na internetových stránkách společnosti Ryanair odkaz na internetové stránky vytvořené CCI po dobu 45 dnů v období od června do září 2007 namísto 212 dnů v roce za částku [...] EUR.

— *Smlouva F: smlouva ze dne 21. září 2007 uzavřená se společností AMS týkající se Spojeného království*

- (95) Dne 21. září 2007 uzavřela společnost CCI-letišť smlouvu F, která se týkala marketingových služeb pro internetové stránky společnosti Ryanair ve Spojeném království. Smlouva F pozměnila smlouvu C a upravila marketingové služby nad rámec těch, které již byly naplánovány, konkrétně zaslání pěti dodatečných propagačních e-mailů v zimě 2007/2008 určených pro 255 000 anglicky mluvících odběratelů reklamní elektronické pošty společnosti Ryanair. Náklady na tyto dodatečné služby činily [...] EUR.

— *Smlouva G: smlouva ze dne 17. září 2009 uzavřená se společností AMS týkající se Spojeného království*

- (96) Dne 17. září 2009 uzavřely CCI a společnost AMS tříletou smlouvu se zpětnou platností od 1. ledna 2009. Tato smlouva je spojena se závazkem společnosti Ryanair provozovat spoj mezi letišti La Rochelle a Londýn Stansted s minimálním počtem 53 000 cestujících ročně.

- (97) Na základě této smlouvy se společnost AMS zavázala poskytovat různé marketingové služby za částku [...] EUR ročně. Tyto služby zahrnovaly:

— zobrazení odkazu na internetové stránky vybrané CCI na domovské stránce internetových stránek společnosti Ryanair ve Spojeném království www.ryanair.com po dobu 22 dnů za částku [...] EUR,

— uvedení jednoho odstavce na stránce destinace La Rochelle na internetových stránkách společnosti Ryanair, a to za částku [...] EUR,

— zobrazení odkazu na internetové stránky vybrané CCI ve sloupci na stránce věnované destinaci La Rochelle na internetových stránkách společnosti Ryanair za částku [...] EUR.

- (98) Celková částka za tyto služby činila [...] EUR a byla na ni uplatněna sleva. Mezi stranami mohou být dohodnuty další služby.

— *Smlouva H a J: smlouva ze dne 17. září 2009 a její dodatek uzavřený se společností AMS týkající se Belgie*

- (99) Dne 17. září 2009 uzavřely CCI a společnost AMS tříletou smlouvu se zpětnou platností od 1. ledna 2009 (smlouva H). Tato smlouva je spojena se závazkem společnosti Ryanair provozovat spoj mezi La Rochelle a Brusel-Charleroi s minimálním počtem 9 000 cestujících v prvním roce a 16 000 cestujících v následujících dvou letech.

- (100) Na základě této smlouvy se společnost AMS zavázala zobrazovat na domovské stránce internetových stránek společnosti Ryanair v Nizozemsku/Belgii (www.ryanair.com) ⁽²⁰⁾ odkaz vybraný CCI, a to po dobu 95 dnů v prvním roce a 160 dnů v následujících dvou letech. Náklady na tyto služby činily [...] EUR, resp. [...] EUR, přičemž v prvním roce bylo CCI účtováno [...] EUR a v následujících letech [...] EUR. Mezi stranami mohou být dohodnuty další služby.

- (101) Tato smlouva byla téhož dne změněna smlouvou J, na jejímž základě se společnost AMS zavázala zobrazovat odkaz na internetové stránky vybrané CCI na domovské stránce internetových stránek společnosti Ryanair v Nizozemsku/Belgii www.ryanair.com, a to po dobu dalších deseti dnů v roce 2009. Náklady na tuto dodatečnou službu činily [...] EUR.

— *Smlouva I: smlouva se společností AMS ze dne 17. září 2009 týkající se Irska*

- (102) Dne 17. září 2009 uzavřely CCI a společnost AMS další tříletou smlouvu se zpětnou platností od 1. ledna 2009 (smlouva I). Tato smlouva je spojena se závazkem společnosti Ryanair provozovat spoj mezi La Rochelle a Dublínem s minimálním počtem 17 000 cestujících ročně.

⁽²⁰⁾ Originál v angličtině: „the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage“.

- (103) Na základě této smlouvy se společnost AMS zavázala, že na domovské stránce irské verze internetových stránek společnosti Ryanair www.ryanair.com bude po dobu 200 dnů zobrazovat odkaz na internetové stránky vybrané CCI. Poplatek za tuto službu činil [...] EUR a byl fakturován na účet CCI s ročními náklady ve výši [...] EUR. Mezi stranami mohou být dohodnuty další služby.

— *Smlouva K: smlouva se společností AMS ze dne 25. února 2010*

- (104) Dne 25. února 2010 uzavřely CCI a společnost AMS tříletou smlouvu, která vstoupila v platnost dne 31. března 2010 (smlouva K). Tato smlouva nahradila a zrušila předchozí smlouvy mezi stranami.

- (105) V roce 2009 byly uzavřeny tři smlouvy o marketingových službách, které se týkaly všech trhů, na nichž byla plánována propagační opatření, a to Spojeného království, Irska a Belgie. V roce 2010 však strany uzavřely jedinou smlouvu pro všechny tyto tři trhy.

- (106) Tato smlouva souvisí s provozováním spojů společnosti Ryanair spojujících letiště La Rochelle se Spojeným královstvím, Irskem, Belgií a Norskem (poslední z těchto spojů je nový). Ačkoli smlouva neobsahuje žádné požadavky na počet cestujících nebo četnost letů, stanoví, že v případě snížení četnosti nebo zrušení některého z dotčených spojů bude balíček marketingových služeb odpovídajícím způsobem upraven.

- (107) Na základě této smlouvy se společnost AMS zavázala poskytovat různé marketingové služby za částku [...] EUR ročně. Tyto služby zahrnovaly:

- pět odstavců v oddíle „Pět věcí, které musíte vidět“ na internetových stránkách společnosti Ryanair,
- zobrazení tří odkazů na internetových stránkách společnosti Ryanair,
- zobrazení odkazu na domovské stránce irské, norské a nizozemské verze internetových stránek společnosti Ryanair po dobu 90 dnů,
- zobrazení odkazu na domovské stránce britské verze internetových stránek společnosti Ryanair po dobu 50 dnů.

- (108) Mezi stranami mohou být dohodnuty další služby.

- (109) Tato smlouva byla změněna třemi níže uvedenými dodatky:

— *Smlouva L: dodatek č. 1 ke smlouvě K ze dne 25. února 2010 o Irsku*

- (110) První dodatek ke smlouvě K ze dne 25. února 2010 byl uzavřen dne 23. června 2010. Tento dodatek souvisí se závazkem společnosti Ryanair provozovat spoj mezi La Rochelle a Corkem. Na základě této smlouvy se společnost AMS zavázala prodloužit na 70 dní dobu, po kterou bude na internetových stránkách společnosti Ryanair www.ryanair.com zobrazován odkaz na internetové stránky vybrané CCI, a to za částku [...] EUR.

— *Smlouva M: dodatek č. 2 ke smlouvě K ze dne 25. února 2010 týkající se Portugalska*

- (111) Na základě této smlouvy uzavřené dne 11. února 2011 se společnost AMS zavázala poskytovat různé marketingové služby za částku [...] EUR, která bude fakturována za roční náklady ve výši [...] EUR. Tyto služby zahrnovaly:

- zobrazení odkazu na internetové stránky vybrané CCI v oddíle „Letiště a cestovní ruch“ na domovské stránce portugalské verze internetových stránek společnosti Ryanair www.ryanair.com po dobu 365 dní v roce,
- prezentaci města La Rochelle (text, obrázek a odkaz, které vybrala CCI) na domovské stránce portugalské verze internetových stránek společnosti Ryanair po dobu 4 týdnů v roce.

— *Smlouva N: dodatek č. 3 ke smlouvě K ze dne 25. února 2010 týkající se Norska*

- (112) V roce 2011 byl uzavřen třetí dodatek ke smlouvě K ze dne 25. února 2010. Na základě této smlouvy se společnost AMS zavázala poskytovat různé marketingové služby za částku [...] EUR, která bude vyfakturována ve výši [...] EUR v prvním roce a [...] EUR ve druhém roce.

(113) V prvním roce (od 31. března 2011 do 31. října 2011) byly služby následující:

- prezentace města La Rochelle (text, obrázek a odkaz, které vybrala CCI) na domovské stránce norské verze internetových stránek společnosti Ryanair po dobu 6 týdnů v roce,
- umístění banneru vybraného CCI ve sloupci na pravé straně domovské stránky norské verze internetových stránek společnosti Ryanair po dobu 4 měsíců v roce.

(114) Ve druhém roce (od 31. března 2012 do 31. října 2012) se jednalo o tyto služby:

- prezentace města La Rochelle (text, obrázek a odkaz, které vybrala CCI) na domovské stránce norské verze internetových stránek společnosti Ryanair po dobu 3 týdnů v roce,
- umístění banneru vybraného CCI ve sloupci na pravé straně domovské stránky norské verze internetových stránek společnosti Ryanair po dobu 3 měsíců v roce.

3.2.2.2 Smlouvy se společnostmi Flybe, Aer Arann a Jet2

a) Rozhodnutí o poplatcích ze dne 27. března 2008

(115) Rozhodnutí o poplatcích ze dne 27. března 2008, které bylo předloženo výboru Cocoeco, stanoví pobídky pro zavedení nových pravidelných spojů. Toto cenové rozhodnutí stanoví systém postupně se snižujících slev z leteckých poplatků, omezený na dobu tří let, pro účely zahájení nových spojů nebo pokračování provozu na stávajících spojích během zimního letového řádu. V cenovém rozhodnutí jsou stanoveny podmínky pro poskytnutí těchto slev:

- sleva za zahájení nových pravidelných spojů ⁽²¹⁾ se poskytuje za následujících podmínek: i) nový pravidelný spoj (sezónní nebo roční); ii) zahájení provozu v roce 2008 a iii) nabídka více než 2 000 míst v jarní a letní sezóně IATA,
- sleva na provoz zimních spojů se poskytuje za těchto podmínek: i) stávající spoj, který nebyl před rokem 2008 nikdy provozován v zimní sezóně IATA, a ii) opatření platná pouze pro zimní sezónu.

(116) Slevy, které jsou k dispozici v rámci těchto pobídkových opatření, jsou uvedeny níže v tabulce 10.

Tabulka 10

Slevy z letištních poplatků podle cenového rozhodnutí ze dne 27. března 2008

	Rok 1	Rok 2	Rok 3
Přistávací poplatek	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Osvětlení	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Parkování	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Poplatek za zabezpečení odbavení cestujících	– 75 %	– 50 %	– 25 %

Zdroj: francouzské úřady

b) Smlouva se společností Jet2

(117) Dne 4. července 2008 uzavřela CCI s leteckou společností Jet2 smlouvu o letištních poplatcích na období tří let se zpětnou platností od 12. května 2008 pro lety do Edinburghu a Leedsu ⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ Podle Francie je definice nového pravidelného spoje definicí použitou v pokynech z roku 2005.

⁽²²⁾ Smlouva mezi CCI a společností Jet2 ze dne 12. května 2008 se rovněž týká spoje mezi La Rochelle a Belfastem, který byl naplánován na sezónu 2009. Podle francouzských úřadů však spoj La Rochelle – Belfast nebyl nikdy zahájen.

- (118) Tato smlouva rovněž stanoví poskytování výrazných slev z letištních poplatků, které odpovídají slevám uvedeným v tabulce 10. Společnost Jet2 se zavázala, že v každé sezóně nabídne alespoň 2 000 míst, přičemž v opačném případě budou slevy v následujícím roce sníženy o 5 %.
- (119) Podle této smlouvy by CCI v prvním roce (2008) poskytla „příspěvek na podporu marketingu“ ve výši [...] EUR a ve druhém a třetím roce (teoreticky v letech 2009 a 2010) by platila příspěvek na marketing, jehož výše by byla „upravena na základě letového řádu“. Podle smlouvy může být výše marketingového příspěvku upravena dodatkem na základě dosažené míry obsazenosti a vývoje letového řádu. Aby mohl být příspěvek vyplacen, je ve smlouvě stanoveno, že společnost Jet2 musí předložit fakturu spolu s podklady (marketingovým plánem, fakturami za provedené propagační činnosti). Kromě toho se společnost Jet2 zavázala, že pro získání nároku na podporu pro každou jarní a letní sezónu IATA nabídne alespoň 2 000 míst na spoj. Pokud by podle smlouvy nebylo v daném období dosaženo výše uvedeného počtu míst, společnost Jet2 by na marketingový příspěvek za příslušný rok neměla nárok.
- (120) Dopisem ze dne 30. srpna 2011 Francie informovala Komisi, že v letech 2008 a 2009 vyplatila CCI částku [...] EUR, ale že v roce 2010 CCI společnosti Jet2 žádné platby neprovedla.

c) Smlouvy se společnostmi Flybe a Aer Arann

- (121) Šetření Komise se týká smluv o letištních poplatcích mezi CCI a společnostmi Flybe a Aer Arann:
- smlouva uzavřená dne 18. března 2009 se společností Flybe na období tří let se zpětnou platností od 3. května 2008 na spoj do Glasgow,
 - smlouva uzavřená se společností Aer Arann na období tří let s účinností od 24. května 2008 (datum podpisu není ve smlouvě uvedeno) na spoj do Corku.
- (122) Tyto dvě smlouvy umožňují poskytování výrazných slev z letištních poplatků, které odpovídají slevám uvedeným v tabulce 10. V rámci obou smluv se letecké společnosti zavázaly, že každou sezónu nabídnou alespoň 2 000 míst, v opačném případě budou slevy v následujícím roce sníženy o 5 %.
- (123) Podle Francie byly tyto slevy poskytnuty v souladu s podmínkami stanovenými v cenovém rozhodnutí o poplatcích ze dne 27. března 2008.

3.2.2.3 Smlouvy se společností Buzz

- (124) Podle zprávy CRC zahájila letecká společnost Buzz, dceřiná společnost KLM, na jaře 2001 provoz prvního nízkonákladového spoje mezi letišti La Rochelle a Londýn Stansted ⁽²³⁾. Zpráva CRC uvádí, že na společnost Buzz se vztahovaly letištní poplatky podle tehdy platných sazebníků. Zpráva CRC rovněž uvádí, že společnost Buzz v letech 2001 a 2002 získala výhody z propagačních opatření a výdajů na komunikaci v celkové výši 59 068,51 EUR. Nakonec CRC připomíná, že tento spoj v roce 2003 fakticky převzala společnost Ryanair, přičemž CCI fakturovala společnosti Ryanair své služby za stejných podmínek, jaké platily do konce roku pro společnost Buzz.
- (125) Francie připomíná, že se společností Buzz byla uzavřena jediná smlouva, a to smlouva ze dne 8. listopadu 2002. Smlouva o letištních službách ze dne 8. listopadu 2002 uzavřená mezi CCI a společností Buzz se týká pravidelných služeb provozovaných společností Buzz na letišti La Rochelle a podmínek využívání infrastruktury na období tří let.
- (126) Francie rovněž připomíná, že propagační opatření a výdaje na komunikaci související se společností Buzz uvedené ve zprávě CRC se ve skutečnosti týkají komunikačních činností prováděných na základě smlouvy uzavřené se společností Maison de la France, a nikoli se společností Buzz. Podle CCI tedy nebyly společnosti Buzz vyplaceny žádné marketingové platby.

⁽²³⁾ Podle CRC bylo „zahájení spoje La Rochelle – Londýn Stansted v roce 2001 předmětem smlouvy o službách se zpětnou platností ze dne 8. listopadu 2002 (...), která se vztahovala na období tří let s účinností od 25. března 2001“.

3.2.2.4 Vztah se společností easyJet

- (127) Zpráva CRC uvádí, že společnost easyJet „v roce 2006 požádala o marketingovou podporu ve výši [...] EUR“ pro spoj do Bristolu, který byl v době dokončení zprávy údajně předmětem ústní smlouvy.
- (128) Francie zdůrazňuje, že v rozporu s informacemi uvedenými ve zprávě CRC neobdržela společnost easyJet žádné finanční prostředky na marketingové či reklamní služby. Podle Francie se sice o možnosti tohoto příspěvku neformálně diskutovalo během jednání mezi letištěm a společností easyJet, ale toto jednání nebylo dokončeno, a proto nebyla se společností easyJet nikdy uzavřena žádná smlouva o marketingové podpoře.

4. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (129) Komise považovala za nezbytné zahájit formální vyšetřovací řízení, aby jednak přezkoumala všechny finanční příspěvky různých veřejných subjektů a orgánů pro CCI, správce letiště La Rochelle, a to od roku 2001 až do dne přijetí rozhodnutí o zahájení řízení, jak je popsáno v oddíle 3.1, a jednak aby posoudila případnou podporu poskytnutou leteckým společnostem na základě všech smluv mezi CCI a leteckými společnostmi, jak je popsáno v oddíle 3.2.2, a to v období od roku 2001 až do dne přijetí rozhodnutí o zahájení řízení (8. února 2012).

4.1 Opatření ve prospěch letiště

- (130) Při analýze finančních příspěvků poskytnutých komoře CCI, správci letiště La Rochelle, Komise vyjádřila své stanovisko ohledně možné existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a své pochybnosti o slučitelnosti případné podpory s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

4.1.1 Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU

- (131) Francouzské orgány uvedly, že část finančních prostředků poskytnutých státem byla určena na pokrytí nákladů na úkoly spadající do výkonu veřejné moci, které nepředstavují hospodářskou činnost ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Tyto finanční prostředky však musí být použity pouze na pokrytí nákladů vyplývajících z těchto úkolů a nemohou být přiděleny na jiné hospodářské činnosti⁽²⁴⁾. Komise měla za to, že nemá dostatek informací o přesné povaze nákladů na úkoly spadající do výkonu veřejné moci a že nemůže vyloučit, že uhrazením těchto nákladů získalo letiště výhodu.
- (132) Francie rovněž uvedla, že dotyčné financování nepředstavuje výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Francie se rovněž domnívá, že správa letiště La Rochelle jako celku je službou obecného hospodářského zájmu. Komise proto přezkoumala opatření na finanční podporu komoře CCI s ohledem na judikaturu ve věci Altmark⁽²⁵⁾. Komise se domnívala, že Francie neprokázala splnění žádné ze čtyř podmínek stanovených v rozsudku ve věci Altmark; tato kritéria musí být splněna, aby bylo možné při vyrovnání nákladů na službu obecného hospodářského zájmu vyloučit existenci výhody.
- (133) Pokud jde o slučitelnost finančních příspěvků poskytnutých komoře CCI s ohledem na zásadu tržně jednajícího subjektu v tržním hospodářství, Komise nemohla vyloučit, že dotyčné finanční příspěvky poskytly CCI selektivní výhodu po celé období, na které se rozhodnutí vztahuje. Proto nemohla vyloučit, že tato opatření představují státní podporu.

4.1.1.1 Financování infrastruktury a úkolů spadajících do výkonu veřejné moci

- (134) Komise uvedla, že nemá k dispozici žádné důkazy, které by jí umožnily posoudit, že dotace na infrastrukturu od veřejných subjektů jsou finančně ziskové nebo že existuje očekávání finanční návratnosti.

⁽²⁴⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 18. března 1997, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 (státní podpora N 309/2002) (Úř. věst. C 148, 25.6.2003) a rozhodnutí Komise ze dne 16. října 2002 (státní podpora N438/2002) – Dotace přístavním orgánům na plnění úkolů spadajících do výkonu výsad veřejné moci (Úř. věst. C 284, 21.11.2002).

⁽²⁵⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, EU:C:2003:415.

- (135) Pokud jde o dotaci na financování úkolů spadajících do výkonu veřejné moci, Komise měla, jak již bylo vysvětleno, pochybnosti o přesné povaze nákladů, které nese stát a které podle francouzských orgánů souvisejí s výkonem pravomocí veřejné správy.

4.1.1.2 Financování provozu

- (136) Komise se na základě zprávy účetního dvora CRC domnívala, že některé finanční převody mezi účty hlavní správy CCI a účty jejího letištního útvaru nebyly zřejmě provedeny jako čistě obchodní transakce.
- (137) Za prvé se zdá, že hlavní správa CCI vyfakturovala některé služby, které poskytla letišti, nedostatečným způsobem, protože účetnictví letiště neodráží skutečné náklady na tyto služby. Komise nevyloučila možnost, že účelem údajné podfakturace bylo zmírnit ztrátu, kterou letiště utrpělo v letech 2001 až 2006.
- (138) Dále se zdá, že provoz letiště byl financován prostřednictvím vratných záloh, které byly vypláceny ze souhrnného rozpočtu CCI na účty letiště a které zřejmě představují finanční zdroje poskytnuté s nulovými náklady.
- (139) Komise se rovněž domnívala, že částky placené komoře CCI za správu a provoz letiště Rochefort zřejmě přesahují částky, které by se vzhledem k nedostatečnému provozu na letišti daly očekávat za normálních tržních podmínek.
- (140) Kromě toho z částky, kterou letiště La Rochelle obdrželo za poskytnutí těchto služeb, nepokrývalo 40 000 EUR náklady, které CCI vznikly při poskytování služeb, ale jednalo se ve skutečnosti o „odměnu poskytovatele služeb“, jejíž průměrná míra se rovnala 16 % celkové částky fakturované za tyto služby.
- (141) Pokud jde o finanční příspěvky na provoz některých spojů, které komoře CCI uhradily různé veřejné orgány, Komise zpochybnila, zda tato opatření skutečně představují platby letišti, a to vzhledem k tomu, že platby procházely účetnictvím letiště, nebo zda se jedná o podporu příslušným leteckým společnostem.

4.1.2 Slučitelnost podpory ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU

- (142) Komise použila k posouzení slučitelnosti investičních opatření s vnitřním trhem pokyny z roku 2005 ⁽²⁶⁾. Komise měla za to, že nemá k dispozici všechny informace potřebné k tomu, aby mohla posoudit slučitelnost dotčených opatření podle kritérií uvedených v pokynech z roku 2005.
- (143) Komise měla rovněž pochybnosti o slučitelnosti případného nadměrného vyrovnání za úkoly spadající do výkonu veřejné moci s vnitřním trhem a o možném poskytnutí provozní podpory komoře CCI.

4.2 Opatření ve prospěch leteckých společností

- (144) Pokud jde o posouzení opatření ve prospěch leteckých společností, Komise rovněž vyjádřila svůj názor na možnou existenci podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a své pochybnosti o slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

4.2.1 Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU

- (145) Komise posoudila existenci selektivní výhody ve smlouvách uzavřených s leteckými společnostmi tak, že zkoumala, zda by za podobných okolností soukromý správce letiště působící za běžných podmínek tržního hospodářství uzavřel obchodní smlouvy podobné těm, které uzavřela komora CCI.

⁽²⁶⁾ Při analýze některých opatření přijatých před zveřejněním pokynů z roku 2005 je třeba vzít v úvahu dřívější rozhodovací praxi Komise. Kritéria, která vyplynula z dřívější rozhodovací praxe, byla sjednocena do pokynů z roku 2005, čímž se pokyny staly přímo použitelnými na tato opatření.

- (146) Komise nejprve konstatovala, že v průběhu zkoumaného období bylo letiště v každém rozpočtovém roce ztrátové a podle zprávy CRC ⁽²⁷⁾ byly poplatky uplatňované letištěm vůči některým leteckým společnostem diskriminační ⁽²⁸⁾. Na základě všech těchto důvodů má Komise pochybnosti o tom, zda v obchodních vztazích s leteckými společnostmi využívajícími letiště La Rochelle jednalo letiště jako obezřetný investor.
- (147) Aby bylo možné určit, zda správce letiště jednal jako obezřetný investor v tržním hospodářství motivovaný perspektivou zisku ⁽²⁹⁾, měla Komise za to, že uzavřené smlouvy je třeba posuzovat pro každé dotčené období, a to s ohledem na okamžik jejich uzavření.

4.2.1.1 Existence selektivní výhody ve smlouvách uzavřených se společností Ryanair/AMS

- (148) Komise usoudila, že smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách musí být posuzovány společně, protože společnosti Ryanair a AMS představují jediného příjemce předmětných opatření. Komise navíc usoudila, že podpis smluv o marketingových službách byl podmíněn uzavřením smluv o letištních službách, přičemž jediným očekávaným přínosem smluv o marketingových službách bylo zvýšení počtu cestujících společností Ryanair, kteří využívají letiště.
- (149) Komise vyjádřila pochybnosti ohledně skutečnosti, že se správce letiště uzavřením smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách choval jako obezřetný subjekt v tržním hospodářství uplatňující obecnou nebo odvětvovou strukturální politiku a byl motivován střednědobou až dlouhodobou perspektivou zisku. Komise totiž zjistila, že neexistuje žádná studie trhu a/nebo podnikatelský plán, který by se týkal různých smluv uzavřených se společností Ryanair/AMS a který by ekonomicky zdůvodňoval rozhodnutí letiště uzavřít takovéto závazky se společností Ryanair/AMS.
- (150) Podle Francie je ekonomickým důvodem pro uzavření těchto smluv jejich přínos pro obchod a cestovní ruch v regionu. Komise však poukázala na to, že pro účely zásady obezřetného investora nelze úvahy o regionálním rozvoji zohlednit ⁽³⁰⁾.
- (151) Komise měla pochybnosti o letištních poplatcích uplatňovaných vůči společnosti Ryanair, zejména s ohledem na smlouvu uzavřenou dne 10. prosince 2003, kterou byla společnost Ryanair osvobozena od poplatku za osvětlení letištní dráhy.
- (152) Komise konstatovala, že na financování nákladů na smlouvy o marketingových službách se podílely různé veřejné subjekty. Zvažovala proto, zda je vhodné posuzovat chování letiště společně s chováním státu nebo jiných veřejných orgánů, které dohlíží na správce letiště nebo se podílejí na jeho financování.
- (153) Komise rovněž zpochybnila, zda služby pozemního odbavování, na které se vztahují návazné smlouvy se společností Ryanair, zejména smlouva o pozemním odbavování mezi společností Ryanair a CCI ze dne 10. prosince 2003, skutečně existovaly. Ve své odpovědi ze dne 30. srpna 2011 Francie uvedla, že CCI neposkytuje žádné služby pozemního odbavování.
- (154) Ze všech těchto důvodů Komise dospěla k závěru, že měla pochybnosti o tom, zda letiště a veřejné subjekty, které přispěly nebo přispívají na provozní náklady společnosti Ryanair, jednaly při uzavírání smluv, které jsou předmětem vyšetřování, jako obezřetný investor v tržním hospodářství.

⁽²⁷⁾ Zpráva CRC ze dne 13. května 2008 zveřejnila finanční výsledky letiště za období 2001–2006. Skutečnost, že letiště bylo ztrátové i po roce 2006, uvedla Francie ve svém dopise ze dne 30. srpna 2011.

⁽²⁸⁾ Podle zprávy CRC byla společnost Airlineair jedinou leteckou společností, která platila poplatek za osvětlení, zatímco nízkonákladové letecké společnosti byly od poplatku osvobozeny nejen během zimní sezóny, ale dokonce i v létě v případě letů provozovaných v noci, jak je stanoveno v leteckých předpisech (viz kapitola 3.1 zprávy).

⁽²⁹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise („Alfa Romeo“), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, bod 20, a rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. prosince 2000, Alitalia v. Komise, T-296/97, EU:T:2000:289, bod 84.

⁽³⁰⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 21. ledna 1999 ve spojených věcech T-129/95, T-2/96 a T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke v. Komise, EU:T:1999:7, bod 120.

4.2.1.2 Existence selektivní výhody ve smlouvách uzavřených se společnostmi Jet2, Flybe a Aer Arann

- (155) Komise konstatovala, že smlouvy uzavřené s leteckými společnostmi Jet2, Flybe a Aer Arann vedly k výrazným slevám z poplatků ⁽³¹⁾ a že podle Francie byly tyto slevy uplatňovány nediskriminačním způsobem vůči všem leteckým společnostem, které splnily kritéria stanovená v cenovém rozhodnutí ze dne 27. března 2008 (viz oddíl 3.3.2.2).
- (156) Komise nicméně konstatovala, že jak uvedla Francie, letiště bylo v průběhu období, které je předmětem šetření, ztrátové. Ziskovost těchto pobídek byla vypočtena na základě odhadovaných provozních nákladů, čímž byly letecké společnosti zbaveny povinnosti podílet se na financování používané infrastruktury. Komise se proto domnívala, že tyto pobídky mohou letiště připravit o provozní příjmy, které jsou nezbytné pro zajištění jeho finanční životaschopnosti.

4.2.1.3 Existence selektivní výhody vyplývající z částek zaplacených společností Jet2, easyJet a Buzz výměnou za marketingové služby

- (157) V odpovědi na žádost o doplňující informace Francie uvedla částky vyplacené společností Jet2 za její marketingové služby v roce 2009 v celkové výši [...] EUR. Zpráva CRC dále uvádí, že společnost easyJet „v roce 2006 požádala o marketingovou podporu ve výši [...] EUR“ pro spoj do Bristolu ⁽³²⁾ a že společnost Buzz v letech 2001 a 2002 získala výhody z propagačních opatření a výdajů na komunikaci v celkové výši 59 068,51 EUR.
- (158) Komise měla za to, že nemá k dispozici dostatek informací, které by prokázaly, že vyplacené částky nepředstavují podporu nebo že platby byly provedeny v souladu se zásadou obezřetného investora a že marketingové služby poskytnuté výměnou za tyto platby odpovídají vyplaceným částkám.

4.2.2 Slučitelnost podpory ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU

- (159) Komise se měla za to, že slučitelnost opatření učiněných po zveřejnění pokynů z roku 2005 by měla být posuzována s ohledem na tyto pokyny a že slučitelnost opatření učiněných před zveřejněním pokynů by měla být posuzována v souladu s rozhodovací praxí Komise v době, kdy byla opatření učiněna. Komise však rovněž uvedla, že přijetím pokynů z roku 2005 sjednotila svou rozhodovací praxi, pokud jde o posuzování slučitelnosti podpory poskytnuté správcům letišť, a že kritéria stanovená v pokynech jsou použitelná i na opatření učiněná před zveřejněním pokynů.
- (160) Komise měla za to, že na základě informací, které má k dispozici, existují pochybnosti o slučitelnosti opatření ve prospěch leteckých společností s vnitřním trhem.

5. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (161) Komise obdržela připomínky od těchto zúčastněných stran:

- CCI, Ryanair a AMS,
- následujících podniků: Doc Services, Fontaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma a La Rochelle Evénements,
- následujících sdružení: Amicale Rivedoux [Sdružení místních komunit], Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [Sdružení hoteliérů La Rochelle-Ile de Ré], Envol Vert [Sdružení pro životní prostředí], Ile de Ré Tourisme [Turistické sdružení ostrova Ré], Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [Sdružení profesionálních jachtařů z La Rochelle] a Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) [Sdružení turistických informačních kanceláří z Charente-Maritime], Destination La Rochelle,

⁽³¹⁾ 75 % v prvním roce, 50 % ve druhém roce a 25 % ve třetím roce.

⁽³²⁾ Kapitola 5.1.1 zprávy CRC.

- následujících veřejných subjektů: Conseillers du Commerce Extérieur [Poradci pro zahraniční obchod], Department of Charente-Maritime [departement Charente-Maritime], Office de Tourisme de La Rochelle [Turistická kancelář La Rochelle], CCI Poitou-Charentes, CCI Angoulême, Charente-Maritime Tourisme [Turistické sdružení Charente-Maritime], Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Úřad pro aglomeraci La Rochelle], radnice města Royan, Vendée Tourisme [Turistické sdružení Vendée] a region Poitou-Charentes
- a jednotlivců.

5.1 Přípomínky CCI

- (162) Přípomínky CCI navazují na připomínky, které Francie zaslala dne 12. dubna 2012, a CCI k nim poskytla doplňující informace.

— Přípomínky k opatřením ve prospěch letiště

- (163) Za prvé se CCI domnívá, že opatření, která Komise posuzovala, nemohla ovlivnit hospodářskou soutěž, protože žádné ze dvou letiště nacházejících se ve spádové oblasti letiště La Rochelle (Rocheft/Saint-Aignan a Niort) nenabízelo komerční lety. Zpochybňuje rovněž tvrzení, že letiště Angoulême je ve stejné spádové oblasti jako letiště La Rochelle, neboť je vzdáleno dvě hodiny jízdy autem.
- (164) Pokud jde o investiční podporu, má CCI za to, že část investiční podpory, která je předmětem vyšetřování, byla určena na veřejně prospěšné úkoly týkající se bezpečnosti a ochrany, a proto nepředstavuje státní podporu. Platí to pro úkoly a infrastrukturu financované z poplatku souvisejícího s bezpečností a infrastrukturou, jež se používá pro následující nehopodářské činnosti: stanoviště bezpečnostní/detekční kontroly, celní kontroly a hangár poskytující parkovací místo pro tři hasičská vozidla.
- (165) CCI se rovněž domnívá, že byla pověřena službou obecného hospodářského zájmu. Podle článku L.170-1 obchodního zákoníku je CCI pověřena zajišťováním hospodářského rozvoje, atraktivity a územního plánování oblasti, přičemž správa letiště na jejím území k dosažení těchto cílů přispívá. CCI zdůrazňuje, že La Rochelle je odříznuto. Je to jediná francouzská aglomerace s více než 150 000 obyvateli, kam nevede dálnice. Kromě toho nemá vysokorychlostní železniční spojení ani se jeho výstavba neplánuje a v současné době trvá cesta vlakem do Paříže více než tři hodiny.
- (166) Podpůrně má CCI za to, že financování infrastruktury by mělo být považováno za slučitelnou podporu s ohledem na praxi Komise v letech 2000 až 2005 a s ohledem na pokyny z roku 2005.
- (167) Pokud jde o podfakturaci služeb poskytovaných hlavní správou CCI pro CCI-letiště, CCI zdůrazňuje, že poskytování těchto služeb se sdružuje pro různé útvary CCI a že se jedná o služby strukturální povahy (účetnictví, IT, lidské zdroje), jejichž náklady jsou rozděleny mezi všechny útvary CCI. Lze proto předpokládat, že fakturace služeb není podložena obchodní logikou a že fakturované částky jsou nižší, než by byly v případě externí organizace. Podle CCI je to v souladu s judikaturou Soudního dvora, který připouští, že poskytování služeb subjektům v rámci stejné sítě se ne vždy řídí čistě obchodním přístupem ⁽³³⁾.
- (168) Pokud jde o nadfakturaci služeb poskytovaných letišti Rocheft/Saint-Agnant, CCI se domnívá, že sporné částky nepředstavují dodatečnou fakturaci, i když provoz překročil počet letů stanovený ve specifikaci služeb.
- (169) Pokud jde o vratné zálohy, CCI tvrdí, že je nelze považovat za dotace, protože se jedná o půjčky, které letiště musí vrátit. Zálohy byly ve skutečnosti finančními prostředky, které byly přesunuty z jedné interní rozpočtové položky CCI do jiné, což vysvětluje, proč nebyly účtovány žádné úroky. Kromě toho se CCI domnívá, že při řešení potřeb likvidity svého letiště postupovala jako soukromý subjekt.

⁽³³⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 3. července 2003, Chronopost SA, C-83/01, EU:C:2003:388.

- (170) Proto se CCI domnívá, že i kdyby Komise považovala financování provozu za státní podporu, mělo by být na základě pokynů z roku 2014 považováno za slučitelnou podporu.

— *Připomínky k opatřením ve prospěch leteckých společností*

- (171) Pokud jde o smlouvy mezi letištěm a leteckými společnostmi, CCI se za prvé domnívá, že tyto smlouvy nelze považovat za přičitatelné státu na základě kritérií stanovených v rozsudku ve věci Stardust ⁽³⁴⁾.
- (172) CCI se rovněž domnívá, že cena, kterou letiště zaplatilo na základě smluv o marketingových službách, nepřevyšovala tržní cenu. Konstatuje zejména, že cena, kterou letiště La Rochelle zaplatilo za marketingové služby, odpovídala tržní ceně, nebo byla dokonce nižší, a vycházela ze sazebníku dostupného na internetových stránkách společnosti AMS.
- (173) CCI se domnívá, že smlouvy se společností AMS byly uzavřeny v zájmu ziskovosti, neboť by zlepšily atraktivitu letiště a jeho celkový vztah se společností Ryanair. CCI se domnívá, že podnikatelský plán na období 2003–2018, v němž byly zohledněny marketingové náklady za účelem posouzení vztahu letiště se společností Ryanair, ukazuje, že existovala dlouhodobá perspektiva ziskovosti.
- (174) Pokud jde o letištní poplatky, které platí různé letecké společnosti, CCI zdůrazňuje, že osvobození společnosti Ryanair od poplatku za osvětlení se vysvětluje tím, že tato letecká společnost provozuje pouze denní lety, což znamená, že osvětlení není nutné.
- (175) Pokud jde o slevy z letištních poplatků poskytnuté některým leteckým společností, CCI se domnívá, že jediným cílem těchto slev bylo zavedení nových spojů a že slevy byly časově omezené a nediskriminační. Dále konstatuje, že letištní poplatky měly pozitivní dopad na ziskovost letiště.
- (176) Pokud jde o částky vyplacené společnosti Jet2 za marketingové služby, používá CCI stejnou argumentaci, jaká byla uvedena výše v případě společností Ryanair a AMS. CCI zdůrazňuje, že – v rozporu s tvrzením regionální účetní komory (CRC) v její zprávě – společnost easyJet neobdržela za marketingové služby žádnou odměnu.
- (177) Pokud jde o finanční příspěvky veřejných subjektů na provoz leteckých spojů, CCI zpochybňuje tvrzení, že financování marketingových smluv ze strany orgánů územní samosprávy bylo zohledněno v podnikatelském plánu letiště. Podle jejího názoru uzavřely dotčené místní orgány tyto smlouvy o marketingových službách v rámci svého úkolu obecného zájmu propagovat svou oblast.

5.2 Připomínky společností Ryanair a AMS

- (178) Společnost Ryanair zpochybňuje analýzu Komise v rozhodnutí o zahájení řízení. Společnost Ryanair se domnívá, že Komise by měla při realizaci zásady obezřetného investora použít srovnávací metodu. Společnost Ryanair rovněž předložila několik finančních studií založených na srovnávací metodě s cílem prokázat, že smlouvy o letištních službách uzavřené mezi společností Ryanair a letištěm La Rochelle jsou v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.
- (179) Společnost Ryanair rovněž kritizuje rozhodnutí Komise posuzovat smlouvy se společnostmi Ryanair a AMS společně. Společnost Ryanair rovněž odmítá tvrzení, že by opatření provedená CCI byla přičitatelná státu nebo že by zahrnovala použití státních prostředků.
- (180) Kromě toho společnost Ryanair předložila ekonomickou studii, jejímž cílem je prokázat, že smlouvy uzavřené společností Ryanair s letištěm La Rochelle jsou v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství při použití metody analýzy inkrementální ziskovosti *ex ante*. Podle této studie by se analýza neměla omezovat pouze na skutečnou dobu trvání smluv, ale měla by zohlednit i jejich teoretickou dobu trvání, a to s přihlédnutím k případným možnostem prodloužení smluv, jak je stanoveno ve smlouvách samotných. Studie je založena na průměrných změnách v údajích o provozu společnosti Ryanair na řadě dalších letišť, odkud provozuje lety.

⁽³⁴⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francouzská republika v. Komise (Stardust), C-482/99, EU:C:2002:294.

- (181) Společnost Ryanair se rovněž domnívá, že ceny společnosti AMS odpovídají tržním cenám a že rozhodnutí veřejného letiště nakupovat služby společnosti AMS je v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.
- (182) Společnost Ryanair rovněž předložila ekonomickou zprávu, která se snaží prokázat, že smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS jsou při společné analýze v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství (což společnost Ryanair zpochybnila).
- (183) A konečně, společnost Ryanair kritizuje posuzování smluv o marketingových službách se společností AMS ze strany Komise, podle kterého je jejich jedinou hodnotou potenciální zvýšení počtu cestujících, kteří cestují se společností Ryanair během doby platnosti smluv, což jí po skončení platnosti smluv nepřináší žádnou konečnou hodnotu. Podle společnosti Ryanair vytvářejí smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách inkrementální zisky během jejich platnosti a konečnou hodnotu po uplynutí jejich platnosti. Konečná hodnota smluv o marketingových službách spočívá v nárůstu provozu na letišti po uplynutí jejich platnosti, a to v důsledku lepší pověsti letiště.
- (184) Analýzu Komise zpochybňuje rovněž společnost AMS. Za prvé, společnost AMS se domnívá, že očekávané přínosy jejich smluv o marketingových službách pro letiště se neomezují pouze na zvýšení počtu cestujících, kteří cestují se společností Ryanair. Podle společnosti AMS návštěvníci internetových stránek společnosti Ryanair, na které může působit její reklama, nejsou výhradně zákazníci společnosti Ryanair a pravděpodobně cestují s jinými leteckými společnostmi. Společnost AMS rovněž konstatuje, že existence smlouvy o marketingových službách mezi daným letištěm a společností Ryanair nemá vliv na míru obsazenosti jejich letadel provozovaných z tohoto letiště.
- (185) Společnost AMS rovněž zpochybňuje rozhodnutí Komise posuzovat smlouvy se společnostmi Ryanair a AMS společně. Společnost AMS také vysvětluje, že reklama na internetových stránkách společnosti Ryanair umožňuje letišti přilákat více přilétajících cestujících, u nichž je větší pravděpodobnost, že zde utratí peníze, než u odlétajících cestujících, a tím zvýšit jeho příjmy z činností mimo leteckou dopravu.

5.3 Přípomínky dalších zúčastněných stran

- (186) Několik jednotlivců a sdružení Envol Vert informovalo Komisi, že podporují zahájené řízení a odsuzují dotace, které společnost Ryanair dostává. Někteří jednotlivci rovněž zpochybňují skutečný rozsah hospodářských přínosů letiště La Rochelle.
- (187) Ostatní zúčastněné strany zdůrazňují přínos letiště La Rochelle pro rozvoj cestovního ruchu a hospodářství v oblasti. Zdůrazňují rovněž, že uzavření letiště by mělo nepříznivý dopad zejména na některé zúčastněné strany, pokud jde o jejich vlastní hospodářskou činnost.
- (188) CCI Angoulême poukazuje na neexistenci konkurence mezi letišti Angoulême a La Rochelle.
- (189) CCI Poitou-Charentes vyjádřila podporu usnesení Evropského parlamentu ⁽³⁵⁾ o budoucnosti regionálních letišť a leteckých služeb v Evropské unii, jehož cílem je uznat úlohu regionálních letišť při rozvoji místních ekonomik.
- (190) Region Poitou-Charentes zdůrazňuje, že nevyplácel žádné přímé dotace letišti, ale pouze komoře CCI, aby mohla úspěšně plnit své úkoly.
- (191) Sdružení UDOTSI považuje za zásadní zachovat financování, které umožní leteckým společnostem, jež jsou příjemci těchto prostředků, pokračovat v činnosti na letišti La Rochelle a rozšiřovat ji. Sdružení UDOTSI upozorňuje, že snížení financování by vedlo k poklesu cestovního ruchu v departementu Charente-Maritime, což by mělo negativní dopad na místní hospodářství.
- (192) Úřad Communauté d'Agglomération de La Rochelle a departement Charente-Maritime konstatují, že jejich příspěvek k marketingovým akcím prováděným v rámci marketingových smluv uzavřených s CCI spadá do jejich kompetence a je v souladu s jejich posláním propagovat svou oblast. Úřad Communauté d'Agglomération konstatuje, že se spojil s CCI v rámci všeobecné marketingové smlouvy, která umožnila využít snížení sazeb účtovaných společnostmi AMS.

⁽³⁵⁾ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. května 2012 o budoucnosti regionálních letišť a leteckých služeb v EU (2011/2196(INI)).

A konečně, úřad Communauté d'Agglomération rovněž konstatuje, že nemá žádný přímý zájem na provozování letiště La Rochelle, a proto se domnívá, že by jeho finanční účast neměla být do podnikatelského plánu letiště zahrnuta.

6. PŘIPOMÍNKY A KOMENTÁŘE FRANCIE

6.1 Opatření ve prospěch letiště

— Obecný zájem letiště

- (193) Francie zdůrazňuje, že všechny činnosti letiště (včetně činností komerčního letectví) představují úkoly služby obecného zájmu, k nimž patří zejména turistický a hospodářský rozvoj oblastí, takže žádnou částku poskytnutou správcům letiště nelze považovat za státní podporu.

— Investiční dotace

- (194) Francie nesdílí názor Komise ⁽³⁶⁾ ohledně použitelnosti judikatury ve věci Aéroports de Paris ⁽³⁷⁾ na opatření k podpoře infrastruktury učiněná před zveřejněním pokynů z roku 2005. Domnívá se, že je třeba použít pokyny z roku 1994 ⁽³⁸⁾, zejména jejich bod 12, podle kterého podpora infrastruktury není předmětem kontroly státní podpory ze strany Komise. Podle Francie se odklon od předchozí judikatury v rozsudku ve věci Aéroports de Paris, v němž byly činnosti správy a provozu letiště označeny za hospodářské činnosti, týkal významného evropského centra a právní otázky nesouvisející s financováním letišť, a proto nemohl být považován za přímo závazný pro členské státy, pokud jde o financování letištní infrastruktury, zatímco jediný v té době platný text, pokyny z roku 1994, jasně uváděl, že projekty letištní infrastruktury představují opatření obecné hospodářské politiky, která nespádají do oblasti působnosti kontroly státní podpory. Francie se navíc domnívá, že postup Komise byl v souladu s pokyny z roku 1994 ⁽³⁹⁾. Vzhledem k této právní nejistotě se Francie domnívá, že jednala v souladu s jediným tehdy platným dokumentem, a to s pokyny z roku 1994.
- (195) Francie má navíc za to, že žádné ze sporných opatření investiční podpory nemůže ovlivnit hospodářskou soutěž, a proto by mělo být vyloučeno z oblasti působnosti šetření Komise.
- (196) Podle Francie jsou tyto investice v souladu se zásadou obezřetného investora v tržním hospodářství. Francie uvádí, že různá investiční opatření jsou odůvodněna chronickými problémy letiště s nedostatečnou odbavovací kapacitou. Podle Francie se CCI rozhodla řešit tyto problémy investicemi do zvýšení odbavovací kapacity letiště. Francie tvrdí, že různá investiční rozhodnutí byla činěna systematicky na základě výsledků prognostických studií a podnikatelských plánů vypracovaných *ex ante* v letech 2000, 2002 a 2008. Na základě těchto studií se Francie domnívá, že CCI jednala na základě racionálních předpokladů, když rozhodnutím ze dne 21. února 2003 požádala různé výše uvedené veřejné orgány o financování.
- (197) Francie se domnívá, že její investice byly omezené a že z finančního hlediska přistupovalo letiště k investicím vždy velmi uvážlivě, neboť čekalo na to, až bude dosaženo nasycenosti, a teprve poté se rozhodlo realizovat činnosti, které se staly klíčovými.

⁽³⁶⁾ Rozhodnutí o zahájení řízení, 162. a 163. bod odůvodnění.

⁽³⁷⁾ Rozsudek ze dne 12. prosince 2000, Aéroports de Paris v. Komise, T-128/98, EU:T:2000:290.

⁽³⁸⁾ Použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).

⁽³⁹⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 30. března 1999, Itálie, letiště na ostrově Elba, státní podpora NN 638/1998 (Úř. věst. C 67, 17.3.2004, s. 9); rozhodnutí Komise ze dne 14. června 1999, Spojené království – letiště Manchester, státní podpora NN 109/98 (Úř. věst. C 65, 13.3.2004, s. 5), 6. bod odůvodnění.

(198) Podpůrně se Francie domnívá, že pokud by Komise považovala zkoumaná opatření za státní podporu, měla by je považovat za slučitelná s vnitřním trhem, neboť tato opatření byla poskytnuta za účelem plnění úkolů obecného hospodářského zájmu, které splňují podmínky stanovené v čl. 106 odst. 2 SFEU. Francouzské orgány se domnívají, že letiště La Rochelle jako celek lze považovat za službu obecného hospodářského zájmu, neboť jeho hlavními úkoly je zajistit dostupnost oblasti, kterou obsluhuje, umožnit hospodářský a sociální rozvoj a podpořit cestovní ruch.

(199) Francie dále podpůrně tvrdí, že podpora infrastruktury je podle pokynů z roku 2005 slučitelná s vnitřním trhem.

— *Financování provozu*

(200) Za prvé se Francie domnívá, že služby v oblasti boje proti požárům v letadlech a proti ohrožení zvířaty spadají pod úkoly veřejné moci, které jsou zásadní pro bezpečnost letišť, a že by proto měly být vyloučeny z oblasti působnosti šetření Komise týkajícího se letiště La Rochelle.

(201) Francie rovněž uvádí, že financování poskytnuté letišti La Rochelle nemůže ovlivnit hospodářskou soutěž ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a posuzovaná opatření tedy nepředstavují státní podporu.

(202) Podpůrně se Francie domnívá, že pokud by Komise považovala zkoumaná opatření za státní podporu, měla by je s ohledem na pokyny z roku 2014 považovat za slučitelná s vnitřním trhem.

6.2 Opatření ve prospěch leteckých společností

— *Slevy z poplatků pro společnosti Jet2, Flybe a Aer Arann*

(203) Francie připomíná, že systém slev, který se vztahoval na společnosti Jet2, Flybe a Aer Arann, byl degresivní, časově omezený a platil pro všechny letecké společnosti, které splnily podmínky stanovené v rozhodnutí CCI o poplatcích ze dne 27. března 2008, kterým byl tento systém zaveden.

(204) Podle Francie nepředstavuje tento druh slevy, která je přístupná všem a je poskytována po omezenou dobu, podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, protože opatření není selektivní a nemá vliv na hospodářskou soutěž.

— *Marketingová podpůrná opatření*

(205) Francie upozorňuje, že rozvíjející se regionální letiště musí propagovat své služby a svůj region prostřednictvím marketingových kampaní s cílem zvýšit počet cestujících.

(206) Francie dále konstatuje, že v souladu s praxí Komise nelze v případě, že je služba hrazena ve výši tržní ceny, dojít ke zjištění, že jde o státní podporu.

(207) Francie zdůrazňuje komplexní povahu posuzování tržní ceny marketingových služeb, které musí zohlednit přesnou povahu poskytované služby, opatření pro dohled, její vliv na provoz a dosažené výhody. Francouzské orgány si přejí, aby tyto postupy byly podrobeny komplexnímu posouzení tak, aby nedošlo ke znevýhodnění některých letišť oproti jiným.

(208) Francouzské orgány sdílejí názor Komise uvedený ve 205. a 214. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, který se týká nutnosti společného posuzování smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách, jakož i společného přístupu k různým veřejným orgánům a ke komoře CCI, pokud jde o financování smluv o marketingových službách.

(209) Francie se domnívá, že není s to prokázat, že marketingové smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair/AMS jsou v souladu se zásadou soukromého investora v tržním hospodářství, neboť tato zásada vylučuje jakékoli zohlednění regionálního rozvoje, zatímco rozhodnutí různých místních a regionálních orgánů podílet se na financování těchto smluv bylo na zohlednění regionálního rozvoje založeno. Francie se navíc domnívá, že pro letiště s méně než jedním milionem cestujících ročně, která musí zohledňovat i jiná hlediska než vlastní ziskovost, kritérium soukromého investora v tržním hospodářství není vhodné.

- (210) Francie zdůrazňuje pozitivní dopad činnosti letiště na regionální rozvoj, a proto považuje za přirozené, že místní a regionální orgány, které usilují o rozvoj hospodářství a cestovního ruchu na svém území, využívají služeb, které jim umožňují propagaci tohoto území a přilákání návštěvníků.
- (211) Francie poukazuje na hospodářský přínos letiště. Například v roce 2010 utratili cestující využívající nízkonákladové letecké společnosti při letech na letiště La Rochelle přibližně 30 milionů EUR.
- (212) Pokud jde o CCI, francouzské orgány uvádějí následující odůvodnění pro využívání marketingových služeb: „pokud jde o hlediska, která vedla CCI k uzavření smluv, které jsou předmětem šetření, možnost umístit reklamu týkající se letiště La Rochelle a jeho regionu, jakož i všech destinací, které letiště obsluhuje, na internetových stránkách s tak velkou návštěvností, jakou má společnost Ryanair, znamenala příležitost, jak přilákat další zákazníky, kterou CCI přirozeně využila, protože chtěla zvýšit provoz na letišti, a tedy i jeho příjmy“. Francie dodává, že „z hlediska letiště La Rochelle přinesla její strategie marketingové podpory své ovoce, neboť v daném období vedla k prudkému nárůstu počtu cestujících, což vedlo k trvalému nárůstu letištních poplatků a příjmů z činností mimo leteckou dopravu...“.
- (213) Pokud jde o částky vyplacené společnosti Jet2 za marketingové služby, používají francouzské orgány stejnou argumentaci, jaká byla uvedena výše v případě společnosti Ryanair/AMS.
- (214) Francie rovněž zdůrazňuje, že v rozporu s informacemi obsaženými ve zprávě CRC z roku 2008 a uvedenými ve 39. bodě odůvodnění rozhodnutí Komise o zahájení řízení, neobdržela společnost easyJet žádné finanční prostředky na marketingové či reklamní služby.

7. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

7.1 Opatření ve prospěch letiště

- (215) V této části provede Komise posouzení jednotlivých opatření finanční pomoci poskytnutých letišti a popsanych v části 3.1.

7.1.1 Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU

- (216) Podle 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.
- (217) Označení opatření za státní podporu tak předpokládá, že jsou splněny tyto kumulativní podmínky:
- příjemce je podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což předpokládá, že vyvíjí hospodářskou činnost,
 - dotčené opatření je poskytnuto ze státních prostředků a je přičitatelné státu,
 - opatření poskytuje svému příjemci či svým příjemcům selektivní zvýhodnění,
 - dotčené opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7.1.1.1 Pojmy „podnik“ a „hospodářská činnost“

a) Obecný rámec

- (218) Jak zopakovala Komise v pokynech z roku 2014 ⁽⁴⁰⁾, od vyhlášení rozsudku ve věci Aéroports de Paris (12. prosince 2000) ⁽⁴¹⁾ je třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhá systému kontroly státní podpory. Před vynesením tohoto rozsudku mohly orgány veřejné moci kvůli nejistotě, která panovala před tímto datem, naopak legitimně předpokládat, že financování letištní infrastruktury nepředstavuje státní podporu, a že tedy taková opatření nemusí být oznamována Komisi. Z uvedeného plyne, že Komise nemůže nyní na základě pravidel pro státní podporu zpochybňovat finanční opatření, která byla poskytnuta před 12. prosincem 2000.

⁽⁴⁰⁾ Body 28 a 29 pokynů z roku 2014.

⁽⁴¹⁾ Rozsudek ze dne 12. prosince 2000, Aéroports de Paris v. Komise, T-128/98, EU:T:2000:290.

- (219) V tomto případě byly investiční dotace poskytnuty po 12. prosinci 2000, stejně jako případná provozní podpora, jejíž přezkum se vztahuje na období od 1. ledna 2001. Francouzské orgány se tedy nemohou odvolávat na právní nejistotu, pokud jde o kvalifikování činnosti letiště La Rochelle jako ne hospodářské, neboť sporná opatření byla přijata po 112. prosinci 2000.
- (220) Jak je uvedeno v pokynech z roku 2014, ne všechny činnosti letiště jsou nutně hospodářské povahy ⁽⁴²⁾. Činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespádají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře.
- (221) Investiční dotace poskytnuté v letech 2001 a 2005 (viz tabulka 8) byly použity zejména na financování investic do odletové a příletové haly, letištní dráhy, pojezdových drah a parkovacích míst pro letadla. Tuto infrastrukturu a zařízení komerčně provozuje CCI, která je správcem letiště a která uživatelům účtuje náklady na tato aktiva. Tyto investice jsou proto neodmyslitelnou součástí obchodní činnosti letiště. Investiční dotace poskytnuté v letech 2001 až 2005 tak byly ve prospěch hospodářských činností.
- (222) Pokud jde o pojmy „podnik“ a „hospodářská činnost“, financování této letištní infrastruktury a případná provozní podpora sloužily především k financování hospodářské činnosti komerčního provozu letiště, kterou se zabývala CCI, a proto spadají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře.

b) Zvláštní případ dotací na úkoly spadající do výkonu výsad veřejné moci

- (223) Jak je uvedeno v tabulce 4, formální vyšetřovací řízení se vztahuje na dotace (zejména z fondu FIATA), z nichž byly financovány různé investice související s bezpečností, konkrétně zařízení a přístroje pro detekční kontrolu zavazadel v zavazadlovém prostoru, kontrolu přístupu do vyhrazeného prostoru a detekční kontrolu osob a kabinových zavazadel. Cílem investic bylo také zvýšení bezpečnosti, neboť byla zakoupena vozidla pro leteckou požární a bezpečnostní službu. Tyto různé dotace byly poskytnuty v rámci obecného systému financování úkolů spadajících do výkonu veřejné moci na francouzských letištích, který je popsán ve 32. a následujících bodech odůvodnění.
- (224) Jak Komise připomněla v pokynech z roku 2014, Soudní dvůr uvedl, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespádají do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu ⁽⁴³⁾. Podle pokynů z roku 2014 se má obecně za to, že činnosti jako řízení leteckého provozu, policie, celní odbavení, letecká hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy ⁽⁴⁴⁾.
- (225) Pokyny z roku 2014 rovněž uvádějí, že aby veřejné financování těchto ne hospodářských činností nebylo kvalifikováno jako státní podpora, mělo by se striktně omezit na vyrovnání vzniklých nákladů a nesmí vést k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. Pokyny s ohledem na tuto druhou podmínku upřesňují, že pokud je v daném právním řádu obvyklé, že civilní letiště musí nést určité náklady spjaté se svým provozem, zatímco jiná civilní letiště je nést nemusí, mohlo by civilním letištím vzniknout zvýhodnění, a to bez ohledu na to, zda se uvedené náklady vztahují na činnost, která je obecně považována za činnost ne hospodářské povahy ⁽⁴⁵⁾.

— *Nehospodářská povaha financovaných činností*

⁽⁴²⁾ Body 34 a 35 pokynů z roku 2014.

⁽⁴³⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věci C-118/85, Komise v. Itálie, EU:C:1987:283, body 7 a 8, a rozsudek Soudního dvora ze dne 4. května 1988, Bodson v. Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, EU:C:1988:225, bod 18.

⁽⁴⁴⁾ Bod 35 pokynů z roku 2014.

⁽⁴⁵⁾ Body 36 a 37 pokynů z roku 2014.

- (226) Činnosti financované obecným systémem financování úkolů spadajících do výkonu veřejné moci na francouzských letištích, který je popsán ve 32. a následujících bodech odůvodnění, se týkají ochrany civilního letectví před protiprávními činy ⁽⁴⁶⁾, policejních úkolů ⁽⁴⁷⁾, hasičské záchranné služby ⁽⁴⁸⁾, bezpečnosti leteckého provozu ⁽⁴⁹⁾ a ochrany životního a přírodního prostředí ⁽⁵⁰⁾. Tyto činnosti lze oprávněně považovat za činnosti spadající do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí jakožto veřejného orgánu. Francie proto může oprávněně považovat z hlediska pravidel pro státní podporu tyto úkoly za „spadající do výkonu veřejné moci“, čili jinými slovy za úkoly neekonomické povahy. Může proto také stanovit veřejné financování na vyrovnání nákladů nesených správcí letišť při plnění těchto úkolů, pokud je jimi vnitrostátní právní předpisy pověřují, a za podmínky, že toto financování nevede k nadměrnému vyrovnání a ani k diskriminaci mezi letišti.

— Přísně omezené kompenzace a nediskriminační financování

- (227) Z popisu uvedeného ve 32. a následujících bodech odůvodnění vyplývá, že je systém stanovený francouzskými právními předpisy založen na mechanismech striktní kontroly nákladů jak *ex ante*, tak *ex post*, což zaručuje, že správci letišť dostávají prostřednictvím letištní daně a dodatečných nástrojů pouze částky nezbytně nutné na pokrytí nákladů.
- (228) Vzhledem k tomu, že se tento systém vztahuje na všechna francouzská civilní letiště, a to jak z hlediska druhů úkolů, za které se vyplácí vyrovnání, tak z hlediska mechanismů financování, je navíc splněna podmínka nediskriminace. Francouzské právní předpisy sice svěřují plnění úkolů veřejného zájmu správcům letišť, ale odpovědnost za financování těchto úkolů přenáší na stát, nikoli na správce letišť. Vyrovnání nákladů spojených s plněním těchto úkolů z veřejných zdrojů tak nevede ke snížení nákladů, které by správci letišť měli podle francouzského právního řádu obvykle nést.
- (229) Tento vnitrostátní systém se na letišti La Rochelle uplatňuje od počátku sledovaného období. Financování získané v rámci tohoto systému proto nepředstavuje státní podporu ve prospěch letiště.

7.1.1.2 Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (230) Správci letiště La Rochelle poskytly dotace tyto místní orgány a veřejné orgány: francouzský stát, region Poitou-Charentes, departement Charente-Maritime, Communauté d'agglomération de La Rochelle a hlavní správa CCI La Rochelle.

a) Hlavní správa CCI La Rochelle

- (231) Za účelem určení, zda prostředky obchodních a průmyslových komor představují státní prostředky a zda je jejich použití přičitatelné státu, Komise nejprve konstatuje, že článek L 710-1 obchodního zákoníku klasifikuje obchodní a průmyslové komory jako „zprostředkující státní orgán“. Přesněji řečeno, obchodní a průmyslové komory jsou veřejnoprávními institucemi podle francouzského práva. Článek L 710-1 platného obchodního zákoníku stanoví, že „CCI Francie, regionální obchodní a průmyslové komory, územní obchodní a průmyslové komory a mezioborová sdružení jsou veřejnoprávními institucemi pod dohledem státu a jsou spravovány zvolenými vedoucími podniků“.
- (232) Článek L 710-1 obchodního zákoníku rovněž stanoví úkoly obchodních a průmyslových komor: „Sít [obchodních a průmyslových komor] a každá podniková nebo resortní komora v jejím rámci přispívá k hospodářskému rozvoji, k atraktivitě a územnímu plánování oblasti a k podpoře podniků a jejich sdružení tím, že v termínech stanovených vyhláškou plní úkoly veřejné služby a úkoly obecného zájmu nezbytné pro plnění těchto úkolů.“

⁽⁴⁶⁾ Do této kategorie patří detekční kontrola zavazadel v zavazadlovém prostoru, detekční kontrola cestujících a kabinových zavazadel a kontrola společných přístupů k vyhrazenému prostoru.

⁽⁴⁷⁾ Do této kategorie patří automatizovaná kontrola na hranicích pomocí biometrického zjištění totožnosti.

⁽⁴⁸⁾ Jak je uvedeno výše, pokyny z roku 2014 uvádějí výslovně tyto tři kategorie jako příklady činností neekonomické povahy.

⁽⁴⁹⁾ Do této kategorie patří prevence ohrožení zvířaty.

⁽⁵⁰⁾ Do této kategorie patří kontrolní opatření v oblasti ochrany životního prostředí.

Za tímto účelem může každé podniková nebo resortní komora v síti provádět v souladu s platnými odvětvovými plány:

1. úkoly obecného zájmu, které jí jsou svěřeny zákony a předpisy;
2. úkoly v oblasti podpory, asistence, navazování kontaktů a poradenství při zakládání a přebírání podniků a u podniků při dodržení platných právních a předpisových ustanovení v oblasti práva hospodářské soutěže;
3. úkoly podpory a poradenství v oblasti mezinárodního rozvoje podniků a vývozu, a to v partnerství s agenturou uvedenou v článku 50 zákona č. 2003-721 ze dne 1. srpna 2003;
4. úkoly ve prospěch počátečního nebo průběžného odborného vzdělávání prostřednictvím zejména soukromých nebo veřejných vzdělávacích institucí, které zakládá, spravuje nebo financuje;
5. úkoly v oblasti zakládání a správy zařízení, a to zejména přístavů a letišť;
6. úkoly tržní povahy, které jí byly svěřeny veřejnoprávním subjektem nebo které se ukáží jako nutné pro plnění jejich jiných úkolů;
7. všechny úkoly v oblasti znaleckých posudků, konzultací nebo studií vyžádaných veřejnými orgány v otázce týkající se průmyslu, obchodu, služeb, hospodářského rozvoje, odborného vzdělávání nebo územního rozvoje, aniž jsou dotčeny práce, ke kterým by mohla přistoupit z vlastního popudu“.

(233) Přehled úkolů obchodních a průmyslových komor uvedených v článku 710-1 obchodního zákoníku a vyjmenovaných výše tedy ukazuje, že smyslem obchodních a průmyslových komor a jejich prvním úkolem jsou úkoly obecného zájmu, které jim svěřuje zákon, tj. v zásadě zastupovat u orgánů veřejné správy zájmy průmyslu, obchodu a služeb, podporovat místní podniky a rozvíjet přitažlivost území a jejich rozvoj. Obchodní a průmyslové činnosti obchodních a průmyslových komor jsou doplňkem k plnění jejich úkolů obecného zájmu a jsou pojímány tak, aby jim pomohly při jejich provádění.

(234) Od roku 2005, kdy byl tento právní předpis vypracován, se jeho současná podoba změnila, ale jeho základní zásady zůstaly nezměněny. Stejně tak pravidla platná před vypracováním článku L 710-1 obchodního zákoníku vycházela ze stejných zásad. Během celého období, které je předmětem šetření, tedy zůstaly obchodní a průmyslové komory jako CCI veřejnoprávními institucemi zřízenými zákonem, spravovanými zvolenými vedoucími podniků a jednajícími pod dohledem státu. Na druhé straně jsou komorám jakožto zprostředkovatelům státu i nadále svěřovány úkoly obecného zájmu, které spočívají v zastupování zájmů průmyslu, obchodu a služeb u orgánů veřejné moci nebo zahraničních orgánů, v přispívání k přitažlivosti území a jejich rozvoji a rovněž k podpoře podniků.

(235) Komise rovněž zdůrazňuje, že článek R 712-2 a následující obchodního zákoníku podřizují obchodní a průmyslové komory dohledu vykonávanému zástupci státu. Dohlížecí orgán má proto přístup na všechna jednání valných hromad obchodních a průmyslových komor a může přidávat body na program jednání těchto orgánů. Dohlížecí orgán musí také být informován o určité kategorii důležitých usnesení, jež jsou stanovena právními předpisy (a která se týkají např. rozpočtu, uzavření půjčky, poskytnutí záruk třetím stranám, postoupení majetku, převzetí nebo rozšíření finančního podílu v občanskoprávních nebo obchodních společnostech atd.). Zejména pak jsou rozhodnutí o výchozích, opravných a splněných rozpočtech vykonatelná až po schválení dohlížecím orgánem, přičemž schválení nemusí být formálně vyjádřené.

(236) Kromě toho zahrnuje souhrnný rozpočet obchodních a průmyslových komor daňové příjmy vybrané od společností zapsaných v obchodním a podnikovém rejstříku. Prostředky obchodních a průmyslových komor tak tvoří zejména daňové příjmy (daň na náklady obchodních a průmyslových komor stanovená v článku 1600 všeobecného daňového zákoníku), dotace nebo komerční prostředky pocházející z činností v oblasti odborného vzdělávání nebo ze správy dopravních infrastruktur. Obchodní a průmyslové komory tak při svých výdajích nemusí spoléhat pouze na své obchodní příjmy. Uvedené zřejmě potvrzuje závěr, že obchodní a průmyslové činnosti obchodních a průmyslových komor jsou doplňkem k plnění jejich úkolů obecného zájmu a jsou pojímány tak, aby jim pomohly při jejich provádění.

- (237) S ohledem na výše uvedené je nutno považovat obchodní a průmyslové komory jako CCI za veřejné orgány, jejichž rozhodnutí se musí stejně jako v případě ústřední státní správy nebo orgánů samosprávných územních celků považovat za „přičitatelná státu“ ve smyslu judikatury v oblasti státní podpory ⁽⁵¹⁾ a jejichž prostředky představují státní prostředky. Tento přístup podpořil i Tribunál Evropské unie v několika rozsudcích týkajících se podpor poskytnutých leteckým společnostem ze strany CCI Nîmes, Angoulême a Pau ⁽⁵²⁾.

b) Místní orgány

- (238) Prostředky místních orgánů, které poskytly letišti dotace, tedy regionu Poitou-Charentes, departementu Charente-Maritime a Communauté d'agglomération de La Rochelle, jsou státními prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU ⁽⁵³⁾. Navíc jednání těchto orgánů stejně jako opatření přijatá ústředním orgánem spadají do působnosti tohoto článku, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto ustanovení ⁽⁵⁴⁾. Rozhodnutí místních orgánů, která jsou předmětem šetření v projednávané věci, je tak podle judikatury v oblasti státní podpory nutno považovat za přičitatelná státu (v širším smyslu).
- (239) Platby za správu a provoz letiště Rochefort byly prováděny společným orgánem letiště (Syndicat Mixte de l'Aéroport), který se skládal z různých místních orgánů ⁽⁵⁵⁾, a představují tedy rovněž státní prostředky, jejichž poskytnutí lze přičíst státu.

c) Stát

- (240) Dotace na úhradu úkolů „spadajících do výkonu veřejné moci“ byly financovány z FIATA, fondu spravovaného státem, nebo přímo ze státního rozpočtu, a představují tedy státní prostředky, jejichž použití lze přičíst státu.
- (241) Rozvoj infrastruktury je částečně financován z EFRR. Toto financování je považováno za státní prostředky, protože je poskytováno pod kontrolou příslušného členského státu ⁽⁵⁶⁾. Je rovněž přičitatelné státu, neboť o jeho použití rozhodují francouzské orgány.
- (242) Všechna opatření ve prospěch letiště La Rochelle, která jsou předmětem tohoto šetření, jsou tak přičitatelná státu a financovaná ze státních prostředků.

7.1.1.3 Selektivní výhoda

- (243) Pro posouzení, zda státní opatření poskytuje podniku výhodu podle čl. 107 odst. 1 SFEU, je třeba určit, zda toto opatření poskytuje dotyčnému podniku hospodářské zvýhodnění, díky které nemusí vynaložit náklady, jež by za normálních okolností musel hradit ze svých vlastních finančních prostředků, nebo zda poskytuje tomuto podniku

⁽⁵¹⁾ Například rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. prosince 1996, *Compagnie nationale Air France v. Komise*, T-358/94, EU:T:1996:194, body 58 až 61, rozsudek Tribunálu ze dne 12. května 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis v. Komise*, T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, bod 108.

⁽⁵²⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018, *Ryanair DAC v. Komise*, T-53/16, EU:T:2018:943, body 85–89; rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018, *Ryanair DAC v. Komise*, T-111/15, EU:T:2018:954, bod 89; rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018, *Ryanair DAC v. Komise*, T-165/15, EU:T:2018:953, body 97–106.

⁽⁵³⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 12. května 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, bod 108.

⁽⁵⁴⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 6. března 2002, *Diputación Foral de Álava a další v. Komise*, T-127/99, T-129/99 a T-148/99, EU:T:2002:59, bod 142.

⁽⁵⁵⁾ Do roku 2007 se společný orgán skládal z generální rady departementu Charente-Maritime, Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais a meziobecních orgánů Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente a Bassin de Marennes.

⁽⁵⁶⁾ Pokud jde o klasifikaci prostředků EFRR jako státní podpory, viz rozhodnutí Komise ze dne 22. listopadu 2006, *South Yorkshire Digital Region Broadband Project*, státní podpora N 157/2006 (Úř. věst. C 80, 13.4.2007, s. 1), 29. bod odůvodnění, a rozhodnutí Komise ze dne 15. června 2006, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city centre* (Rozvoj infrastruktury ve městě Krievu Sala za účelem přemístění přístavních činností z centra města), státní podpora N 44/2010 (Úř. věst. C 215, 21.7.2011, s. 21), 69. a 70. bod odůvodnění.

hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek podnik nezískal⁽⁵⁷⁾. Je rovněž nutné určit, zda lze dané opatření považovat za vyrovnání za závazek veřejné služby, které splňuje podmínky rozsudku ve věci Altmark⁽⁵⁸⁾.

a) Pojem služby obecného hospodářského zájmu a použití rozsudku ve věci Altmark

- (244) Nejprve je nutno si položit otázku, zda lze jednotlivá opatření, která se mají posoudit, považovat za vyrovnání za závazek veřejné služby, jež bylo poskytnuto na plnění skutečné služby obecného hospodářského zájmu.
- (245) V tomto ohledu je nutno připomenout, že v rozsudku vyneseném ve věci Altmark Soudní dvůr rozhodl, že vyrovnání za závazek veřejné služby nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, jsou-li splněny čtyři kumulativní podmínky. Za prvé, podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány. Zadruhé, parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem. Za třetí, vyrovnání nesmí přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby se zohledněním příslušných příjmů a přiměřeného zisku. A konečně, není-li v konkrétním případě podnik, který má plnit závazky veřejné služby, vybrán v rámci zadávacího řízení, které umožní zvolit uchazeče, jenž je schopen společnosti poskytovat tyto služby s nejnižšími náklady, musí být výše potřebného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by vznikly průměrnému, dobře řízenému podniku, který je přiměřeně vybaven příslušnými prostředky.
- (246) Pro uplatnění těchto podmínek je nejprve nutno přezkoumat, zda existuje skutečná služba obecného hospodářského zájmu.
- (247) V tomto případě se Francie domnívá, že správa letiště jako celku by měla být považována za službu obecného hospodářského zájmu. Francie založila svůj argument týkající se existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu pro letiště La Rochelle jako celek především na přínosu letiště k místnímu hospodářskému rozvoji. Francie má za to, že úkol rozvoje leteckého provozu, který CCI svěřila CCI-letiště, „lze považovat za závazek veřejné služby ve smyslu judikatury Altmark“. Podle Francie se tento úkol týká „hospodářského a turistického rozvoje území“, což podle Francie vyžaduje „i) nárůst počtu cestujících, který vytváří příjmy a pracovní místa pro regionální hospodářství [...], a ii) rozvoj oblasti hospodářské činnosti spadající pod letiště“. Pokud jde o tuto podnikatelskou zónu, Francie odkazuje na několik podniků, které zde byly založeny, a upřesňuje, že podle článku L 170-1 obchodního zákoníku má CCI „za úkol zřizovat a provozovat zařízení, zejména přístavní a letištní“⁽⁵⁹⁾.
- (248) Komise tento názor nesdílí. Pro posouzení míry, v jaké správa letiště představuje službu obecného hospodářského zájmu, je důležité analyzovat otázku potřeby obecného zájmu, již tato činnost uspokojuje.
- (249) V bodě 69 pokynů z roku 2014 se uvádí, že „aby mohla být činnost považována za službu obecného hospodářského zájmu, měla by ve srovnání s běžnými hospodářskými činnostmi vykazovat zvláštní charakteristiky“. Podle judikatury Soudního dvora je služba obecného hospodářského zájmu službou, která vykazuje zvláštní charakteristiky ve srovnání s jinými hospodářskými činnostmi⁽⁶⁰⁾, přičemž podniky pověřené plněním úkolů obecného hospodářského zájmu jsou podniky pověřené „zvláštním úkolem“⁽⁶¹⁾. Obecně platí, že pověření „zvláštním úkolem veřejné služby“ je spjato s poskytováním služeb, které by z hlediska svého obchodního zájmu podnik neposkytoval nebo by je neposkytoval ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek⁽⁶²⁾.

⁽⁵⁷⁾ Rozsudek ze dne 14. února 1990, Francie v. Komise, C-301/87, EU:C:1990:67, bod 41.

⁽⁵⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, EU:C:2003:415.

⁽⁵⁹⁾ Komentář Francie k rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽⁶⁰⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 10. prosince 1991, Merci Convenzionali porto di Genova, C-179/90, EU:C:1991:464, bod 27; rozsudek ze dne 17. července 1997, GT-Link A/S, C-242/95, EU:C:1997:376, bod 53, a rozsudek ze dne 18. června 1998, Corsica Ferries France SA, C-266/96, EU:C:1998:306, bod 45.

⁽⁶¹⁾ Viz zejména rozsudek ze dne 27. března 1974, BRT v. SABAM, C-127/73, EU:C:1974:25.

⁽⁶²⁾ Viz sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4), body č. 46 a 47.

- (250) V bodě 69 pokynů z roku 2014 se rovněž uvádí, že „cílem obecného zájmu sledovaným orgány veřejné moci nemůže být pouze rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy“⁽⁶³⁾. Zlepšením přístupnosti regionu, a to zejména přerušením jeho izolace, může mít letiště beze sporu pozitivní dopad na rozvoj místního hospodářství. Avšak pouhou skutečností, že existence a činnost letiště vytvářejí přímá a nepřímá pracovní místa a podněcují činnost místních podniků, zejména v odvětví cestovního ruchu, nelze považovat za relevantní kritérium pro prokázání existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu.
- (251) Příspěvek letiště La Rochelle k dynamice místního hospodářství, který Francie hlavně vyzdvihovala na podporu své teze o existenci skutečné služby obecného hospodářského zájmu, tak sám o sobě není relevantním faktorem, pokud je zvažován nezávisle na příspěvku tohoto letiště k přístupnosti regionu.
- (252) V bodě 72 pokynů se dále uvádí: „Pokud jde o letiště, Komise se domnívá, že celkový provoz letiště lze v řádně odůvodněných případech považovat za službu obecného hospodářského zájmu. [...] Komise má za to, že takováto situace může nastat pouze tehdy, pokud by část oblasti dopravně obsluhovaná letištěm byla bez letiště od zbytku Unie izolována v takové míře, že by to narušovalo její sociální a hospodářský rozvoj. Při tomto posouzení je nutné vzít v úvahu jiné druhy dopravy, a zejména vysokorychlostní železniční spoje nebo lodní spoje zajišťované trajektem“⁽⁶⁴⁾.
- (253) Co se týče příspěvku letiště La Rochelle k dostupnosti regionu, je třeba poznamenat, že La Rochelle je spojeno například s Paříží a Bordeaux častými železničními linkami, přičemž doba jízdy je přibližně 3 hodiny, respektive 2 hodiny 30 minut. Pokud jde o silniční síť, La Rochelle se nachází v blízkosti dálnic A837, A10 a A83, které jej přímo spojují s několika velkými francouzskými městy, zejména s Bordeaux a Nantes. Vzhledem k těmto skutečnostem nelze tvrdit, že by část oblasti potenciálně dopravně obsluhovaná letištěm La Rochelle byla bez něj od zbytku Unie izolována v takové míře, že by to narušovalo její sociální a hospodářský rozvoj.
- (254) A konečně, připomínky Francie se nezabývají konstatováním uvedeným v rozhodnutí o zahájení řízení, která zpochybňuje tvrzení Francie, že u letiště La Rochelle jako celku existuje skutečná služba obecného hospodářského zájmu. Komise uvedla, že správa letiště La Rochelle „zahrnuje také činnosti, které nejsou přímo spojené se základními činnostmi letiště a patří k nim výstavba, financování, provozování a nájem prostor a nemovitého majetku pro kanceláře i skladování, ale také pro hotely a průmyslové podniky uvnitř letiště, stejně jako obchody, restaurace a parkoviště. A konečně, zatímco francouzské orgány se domnívají, že všechny dotyčné činnosti letiště představují závazek veřejné služby, neexistuje ustanovení o odděleném účtování příjmů z komerční činnosti.“ Tím, že se Francie domnívá, že tyto činnosti, které nejsou přímo spojeny se základními činnostmi letiště, jsou součástí závazků veřejné služby, nevzala v úvahu skutečnost, že tyto činnosti nevykazují zvláštní charakteristiky ve srovnání s jinými hospodářskými činnostmi a že hospodářské subjekty poskytují stejné služby ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek mimo letiště stejně jako na letišti. V důsledku toho se Francie tím, že všechny činnosti letiště považuje za závazky veřejné služby, dopustila zjevně nesprávného posouzení při vymezení služeb obecného hospodářského zájmu.
- (255) Komise rovněž konstatuje, že účetní záznamy předložené za letiště, zejména finanční plán na období 2001–2014, nerozlišují mezi základními a ostatními činnostmi letiště. Naopak se zdá, že provozní schodky vykázané za zkoumané období byly následně vyrovnány zálohami v hotovosti poskytnutými hlavní správou CCI a rovněž zahrnutými v tomto rozhodnutí. Cílem tohoto opatření bylo vyrovnat účty, aniž by se rozlišovalo mezi základními činnostmi letiště.
- (256) Na základě všech výše uvedených skutečností a argumentů předložených Francií se tedy Komise domnívá, že se Francie dopustila zjevně nesprávného posouzení, když tvrdila, že správa letiště La Rochelle jako celek byla službou obecného hospodářského zájmu. Zejména činnost správce letiště La Rochelle, která spočívá v příjmu komerčních

⁽⁶³⁾ Viz také rozhodnutí Komise ze dne 16. listopadu 2004, Francie, Projekt vysokorychlostní telekomunikační sítě v Pyrénées-Atlantiques, státní podpora N 381/2004 (Úř. věst. C 162, 2.7.2005, s. 5), 53. bod odůvodnění.

⁽⁶⁴⁾ Bod 72 pokynů z roku 2014.

letů přepravujících cestující na tomto letišti, nelze považovat za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu. Z uvedeného vyplývá, že jednotlivá opatření finanční podpory, která jsou předmětem tohoto přezkumu, nelze považovat za finanční vyrovnání poskytnutá za správu skutečné služby obecného hospodářského zájmu, protože jejich cílem bylo financovat provozování činnosti letiště jako celku.

- (257) I za předpokladu, že by správu letiště La Rochelle bylo možno opodstatněně zcela nebo částečně označit za službu obecného hospodářského zájmu, předmětná opatření by přesto nesplňovala kumulativní podmínky rozsudku ve věci Altmark. Nesplňují první, druhou a čtvrtou podmínku tohoto rozsudku, jak bude prokázáno níže na základě sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu ⁽⁶⁵⁾ (dále jen „sdělení o službách obecného hospodářského zájmu“).

— *Jasně vymezené závazky veřejné služby plněné podnikem (první podmínka)*

- (258) Podle rozsudku ve věci Altmark musí být podnik-příjemce skutečně pověřen plněním závazků veřejné služby a tyto závazky musí být jasně definovány.
- (259) Protože se Francie dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že klasifikovala správu letiště jako celek za službu obecného hospodářského zájmu, a protože opatření, která jsou předmětem tohoto šetření, sloužila k financování provozování letiště jako celku, není splněna první podmínka rozsudku ve věci Altmark.
- (260) Podle sdělení o službách obecného hospodářského zájmu ⁽⁶⁶⁾ je navíc pro splnění první podmínky rozsudku ve věci Altmark nutno, aby byl úkol veřejné služby svěřen na základě aktu nebo několika aktů, které mohou mít v závislosti na předpisech členského státu podobu legislativního nebo regulačního aktu či smlouvy. Akt nebo akty musí k tomu alespoň upřesňovat náplň a délku trvání závazků veřejné služby; o který podnik a případně o které území se jedná; povahu výhradních nebo zvláštních práv přiznaných podniku daným orgánem; ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby a ujednání, která vyloučí vyplacení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby a zajistí její navrácení. Jedinými akty, které Francie vydala a které by případně mohly plnit tuto funkci, jsou článek L 170-1 obchodního zákoníku, rozhodnutí CCI ze dne 21. února 2003 a 25. června 2004 a postup schvalování rozpočtu letiště stanovený v oběžníku č. 111 ze dne 30. března 1992 ⁽⁶⁷⁾ (dále jen „oběžník č. 111“), které mají poskytnout záruky, aby se zabránilo nadměrné vyrovnávací platbě.
- (261) Zdá se však, že žádný z těchto aktů jasně nedefinuje závazky veřejné služby. Akty zejména neupřesňují obsah a dobu trvání závazků veřejné služby ani způsoby výpočtu a kontroly případného mechanismu finanční kompenzace. Akty nesplňují požadavky první podmínky rozsudku ve věci Altmark, a to bez ohledu na skutečnost, že povinnosti uložené CCI-letiště nespadají do rámce skutečné služby obecného hospodářského zájmu.

— *Parametry vyrovnání stanovené předem objektivním a transparentním způsobem (druhá podmínka)*

- (262) U všech jednorázových dotací a vratných záloh, které obdržela CCI-letiště, se jedná o jednorázová opatření, jež byla poskytována *ad hoc* na pokrytí nezbytných investičních nákladů a financování provozní ztráty letiště. Nevyplynávají proto z parametrů výpočtu, které by byly stanoveny předem.
- (263) Je třeba poznamenat, že úkoly CCI-letiště na období 2000–2012 jsou stanoveny v jeho základních aktech. Avšak tyto akty nestanoví žádný mechanismus finančního vyrovnání ve prospěch CCI na základě parametrů předem stanovených objektivním a transparentním způsobem.

⁽⁶⁵⁾ Viz Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

⁽⁶⁶⁾ Tamtéž, bod 52.

⁽⁶⁷⁾ Oběžník č. 111 ze dne 30. března 1992, kterým se stanoví rozpočtová, účetní a finanční pravidla použitelná na ACFCI (Shromáždění francouzských obchodních a průmyslových komor), CRCI (regionální obchodní a průmyslové komory), CCI (obchodní a průmyslové komory) a GIC (mezioborová obchodní sdružení).

(264) Ani postup stanovení vyrovnání, který je podle Francie součástí postupu schvalování rozpočtu letiště uvedeného v oběžníku č. 111, nestanoví žádný mechanismus finančního vyrovnání pro správce.

(265) Opatření finanční pomoci poskytnutá CCI-letiště tak nesplňují druhou podmínku rozsudku ve věci Altmark.

— *Spravedlivé vyrovnání nákladů vyplývajících ze závazků veřejné služby (třetí podmínka)*

(266) Vyrovnání nesmí překračovat nutné částky pro pokrytí všech nebo částečných nákladů způsobených plněním povinné veřejné služby se zohledněním příslušných příjmů a dále rozumně stanovených marží pro tato plnění.

(267) Neexistuje žádné ustanovení o tom, že by CCI platila dodatečné vyrovnání za komerční využití jakékoli další infrastruktury financované regionem.

(268) Francie uvádí, že tato dodatečná infrastruktura je nezbytná pro plnění úkolů veřejné služby a že její výstavba přispívá k finanční rovnováze letiště. Zdá se však, že tato zařízení jsou neodmyslitelně spjata s hospodářskou činností provozování letiště a jsou zaměřena zejména na rozvoj letiště. Zařízení proto nesplňují výše popsané kritérium obecného zájmu.

(269) Vyrovnání tak nesplňuje třetí podmínku rozsudku ve věci Altmark. I když jsou podmínky rozsudku ve věci Altmark kumulativní a stačí, když není splněna jedna z nich, aby Komise nemohla vyloučit existenci výhody pro správce letiště, Komise bude přesto analyzovat čtvrtou podmínku rozsudku ve věci Altmark.

— *Způsob výběru poskytovatele služby (čtvrtá podmínka)*

(270) Čtvrtá podmínka rozsudku ve věci Altmark stanoví, že poskytnutá vyrovnávací platba musí vycházet buď z postupu zadávání veřejných zakázek, který umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenší náklady pro územně správní celek (první dílčí kritérium), nebo z porovnání s průměrným, správně řízeným podnikem vybaveným nezbytnými prostředky (druhé dílčí kritérium).

(271) CCI nebyla vybrána, aby spravovala letiště, na základě výběrového řízení a Komise nemá žádný podklad, který by ukazoval, že výše opatření finanční pomoci, kterých byla příjemcem, mohly být určeny na základě analýzy nákladů, které by nesl průměrný, správně řízený podnik vybavený nezbytnými prostředky.

(272) Opatření finanční pomoci poskytnutá CCI-letiště tak nesplňují druhou podmínku rozsudku ve věci Altmark.

(273) Vzhledem k tomu, že nejsou splněny čtyři podmínky rozsudku ve věci Altmark, nelze různá opatření ve prospěch správce letiště považovat za vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby, která se poskytuje za službu obecného hospodářského zájmu. Komise proto v této fázi nemůže vyloučit existenci výhody pro správce letiště.

b) Posouzení existence selektivního hospodářského zvýhodnění

1) Investiční dotace

(274) Pokud jde o investiční dotace v celkové výši přibližně 3 milionů EUR na novou odletovou a přiletovou halu, zpevnění, prodloužení a rozšíření letištní dráhy, zpevnění a rozšíření pojezdové dráhy, zpevnění a rozšíření parkovacích míst pro letadla a vybudování sedimentační nádrže s cílem uvést letiště do souladu s vodním zákonem, Francie nepředložila žádné argumenty na podporu názoru, že různé veřejné orgány, které tyto dotace poskytly, mohly očekávat návratnost svých investic, jež by mohla uspokojit subjekt v tržním hospodářství, který by konal na jejich místě. Spíše se zdá, že investiční dotace poskytly různé orgány veřejné moci, aby přispěly k regionálnímu rozvoji. Orgány veřejné moci tedy jednaly v rámci plnění svých úkolů veřejné služby.

- (275) S ohledem na výše uvedené skutečnosti investiční dotace nesplňují zásadu subjektu v tržním hospodářství. Investiční dotace tedy poskytly CCI-letišť hospodářské zvýhodnění. Tyto dotace ve skutečnosti snížily investiční náklady, které měla nést CCI-letišť, aniž by orgány, které dotace poskytly, měly vyhlídky na dostatečnou návratnost investic. Tato zvýhodnění jsou navíc selektivní, protože z nich měl prospěch jediný podnik.

2) Vratné zálohy

- (276) Pokud jde o vratné zálohy v celkové výši 8,77 milionu EUR, je nutno nejprve poznamenat, že odpovídají bezúročným půjčkám, jež hlavní správa CCI poskytla CCI-letišť. Podle Francie by záloha měla být považována za příspěvek na běžný účet, který by akcionář poskytl své dceřiné společnosti. Francie dodává, že soukromý akcionář u těchto záloh neprovádí analýzu ziskovosti, neboť se ve skutečnosti jedná o půjčky, které mají dceřiné společnosti umožnit rozvoj jejich činností ve prospěch akcionáře. Podle názoru Francie to v tomto případě platí tím spíše, že se jedná o finanční převod mezi částmi téhož právního subjektu, tedy CCI. Podle Francie tedy tyto zálohy nepředstavují pro CCI žádné finanční riziko, protože je vlastníkem pozemků a infrastruktury, jejichž hodnota značně převyšuje výši záloh ⁽⁶⁸⁾. Takové tvrzení by mohlo být relevantní pouze za podmínky, pokud by poskytnutím těchto záloh za účelem umožnění dalšího fungování letiště La Rochelle mohla CCI od letiště očekávat, že dospěje ve střednědobém až dlouhodobém horizontu k ziskovosti, což umožní CCI získat zpět nejenom tyto zálohy, ale navíc obdržet „návratnost investice“ odměňující vložené prostředky prostřednictvím případného zisku, který letišť vytvoří.
- (277) Komise se proto Francie dotázala na přínosy, které by mohla CCI očekávat od poskytnutí těchto vratných záloh. Ve své odpovědi ⁽⁶⁹⁾ Francie nepředložila žádnou studii nebo analýzu, která by prokázala, že z poskytnutí těchto dotací lze očekávat hypotetický zisk. Francie pouze odkázala na dokumenty, které stanovují úlohu vlastníka využívajícího všechny prostředky k zajištění dlouhodobého rozvoje svého letiště.
- (278) V okamžiku, kdy CCI poskytla jednotlivé vratné zálohy, neměla CCI dostatečné záruky, že se provozování letiště stane ziskovým a umožní CCI-letišť vrátit poskytnuté zálohy a zároveň vytvoří dostatečně velké ziskové rozpětí, aby bylo možno odměnit prostředky vložené hlavní správou CCI. Vratné zálohy byly poskytnuty od roku 2001. V té době byl již účetní výsledek letiště záporný. A konečně, pokud by nebyly poskytnuty vratné zálohy, výsledky CCI-letiště by byly ještě horší, což by vyloučilo jakoukoli možnost návratnosti investovaného kapitálu.
- (279) Vzhledem ke všem těmto faktorům nemohla CCI považovat za pravděpodobné, že prostředky, které investovala v podobě záloh poskytnutých CCI-letišť, mohou ve střednědobém až dlouhodobém horizontu přinést jakoukoliv odměnu. CCI mohla mít dokonce vážné pochybnosti o tom, že CCI-letišť bude případně vůbec kdy schopna zálohy vrátit.
- (280) Kromě toho, ačkoli splácení záloh mělo začít v roce 2014, nebylo stanoveno, že by letištní útvar měl platit jakoukoli úrokovou sazbu, která by byla řádnou odměnou za půjčku, kterou mu poskytla CCI.
- (281) Vzhledem k předcházejícímu se CCI nechovala vůči svému letištnímu útvaru jako subjekt v tržním hospodářství, který by byl motivován věrohodnými a zdokumentovanými výhledy na ziskovost.
- (282) Lze tak dospět k závěru, že vratné zálohy poskytly CCI-letišť hospodářské zvýhodnění. Tato zvýhodnění jsou navíc selektivní, protože každé z nich bylo poskytnuto jedinému podniku.

3) Údajná nadfakturace služeb poskytovaných CCI letišti Rochefort Saint-Agnant

- (283) Pokud jde o údajnou nadfakturaci služeb, které CCI poskytla letišti Rochefort Saint-Agnant, Francie tvrdí, že se tak stalo na základě smlouvy o poskytování služeb uzavřené v partnerství s CCI Rochefort. K řízení letiště Rochefort byla podle Francie dne 11. července 2001 vybrána CCI, a to na základě výběrového řízení.

⁽⁶⁸⁾ Dopis Francie ze dne 18. listopadu 2015.

⁽⁶⁹⁾ Dopis Francie ze dne 26. května 2014.

- (284) Pokud se prodej služeb uskuteční prostřednictvím konkurenčního, transparentního, nediskriminačního a bezpodmínečného nabídkového řízení v souladu se zásadami SFEU o zadávání veřejných zakázek, lze předpokládat, že prodej je v souladu s tržními podmínkami ⁽⁷⁰⁾.
- (285) V tomto případě Francie předložila důkazy o tom, že nabídkové řízení bylo: i) konkurenční, protože se nabídkového řízení mohli zúčastnit všichni uchazeči; ii) transparentní, neboť bylo zveřejněno v tisku a všichni uchazeči o něm byli řádně informováni; iii) nediskriminační, protože kritéria výběru byla objektivní a předem stanovená, a iv) bezpodmínečné, protože nebyly stanoveny žádné konkrétní podmínky. Kritérium výběru bylo navíc spojeno s cenou.
- (286) S ohledem na výše uvedené skutečnosti dokazují informace, které byly Komisi poskytnuty, že výběrové řízení bylo otevřené, transparentní a bezpodmínečné. Komise proto dospěla k závěru, že cena služeb poskytovaných ze strany CCI skutečně představuje tržní cenu, která CCI nijak nezvýhodňuje.

4) Údajná podfakturace služeb poskytovaných hlavní správou CCI letišti

— Období 2001–2005

- (287) Z informací poskytnutých Komisi vyplývá, že v letech 2001 až 2005 se jednalo o paušální platby a že neexistoval žádný analytický přerozdělovací klíč založený na objektivních kritériích. Ačkoli vysvětlení Francie naznačují, že paušální částky byly poskytnuty za tržních podmínek, několik skutečností zpochybňuje neexistenci státní podpory, zejména chybný analytický přerozdělovací klíč.
- (288) Zejména v letech 2001–2005 byly platby, které CCI-letišť hradila za služby poskytované hlavní správou CCI, přibližně o 50 % nižší než platby za stejné služby v období 2006–2012 (viz tabulka 5), přičemž po zavedení přerozdělovacího klíče došlo k prudkému nárůstu. Zavedení analytického přerozdělovacího klíče od roku 2006 tak ukázalo, že služby poskytované hlavní správou CCI byly zjevně podfakturovány. Komise proto dospěla k závěru, že údajná podfakturace služeb poskytovaných letišti v letech 2001 až 2005 hlavní správou CCI poskytla společnosti CCI-letišť selektivní hospodářské zvýhodnění.

— Období 2006–2012

- (289) Pokud jde o údajnou podfakturaci služeb poskytovaných letišti v letech 2006–2012 hlavní správou CCI, Francie tvrdí, že náklady na služby společně různým útvarům CCI, například strukturální služby spojené s účetnictvím, IT, lidskými zdroji atd., byly mezi tyto útvary rozděleny podle analytického přerozdělovacího klíče, a byly tedy rozděleny na základě objektivních kritérií. Francie rovněž tvrdí, že CCI provedla podrobnou analýzu podle měnícího se objemu obchodu a že přerozdělovací klíč je plně v souladu se změnami v provozu letišť. Kromě toho Francie tvrdí, že použití přerozdělovacího klíče bylo každoročně kontrolováno, protože účetní závěrku CCI schvaluje spoluauditor na základě konsolidace účetní závěrky skupiny CCI.
- (290) Komise se domnívá, že Francie prokázala, že pro období 2006–2012 byl zaveden přerozdělovací klíč založený na šesti objektivních a relevantních kritériích podle služeb poskytovaných letišti hlavní správou CCI:
- pro obecnou správu letišť byly náklady na dílčí službu „volení úředníci“ vypočteny podle počtu agend, které byly vyřízeny na zasedáních řídicího výboru a valné hromady týkajících se letišť, a získané procento bylo použito na náklady na předsednictví CCI; náklady na službu „generálního ředitelství“ se vypočítávají podle času, který generální ředitel stráví na jednáních, na kterých jsou přijímána rozhodnutí, se zástupci zaměstnanců, sledováním investic atd. S ohledem na výše uvedené Komise dospěla k závěru, že služby jsou založeny na potřebách a jsou fakturovány podle nákladů. Informace, které byly poskytnuty Komisi, navíc dokazují, že přerozdělovací klíč byl použit správně,

⁽⁷⁰⁾ Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, body 89 a násl. (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1).

- komunikace: náklady na službu byly vypočteny podle času spotřebovaného pro každý útvar CCI,
- účetnictví a kontrola řízení: náklady na službu byly vypočteny podle procentního podílu počtu účetních záznamů,
- Itálie: náklady na službu byly vypočteny podle počtu instalovaných stanic IT (nákup, údržba, analýza a zavádění vývoje hardwaru a softwaru atd.),
- lidské zdroje: náklady na službu byly vypočteny podle počtu stálých zaměstnanců letiště,
- projektové služby: náklady na službu byly vypočteny podle času, který služba spotřebovala po provedení velkých investic (včetně rozšíření odletové haly a terminálu), a to případ od případu v závislosti na projektech a výběrových řízeních.

- (291) Tato kritéria jsou objektivní a relevantní, protože se vztahují ke spotřebovanému času a skutečně vykonané práci.
- (292) Kromě toho se Komise domnívá, že Francie prokázala, že přerozdělovací klíč byl použit správně, neboť každý rok se klíče kontrolují s cílem zajistit co nejrealističtější výsledek. Kromě toho auditoři kontrolují také koncepci a výběr kritérií a způsob výpočtu.
- (293) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že údajná podfakturace služeb, které hlavní správa CCI dodala letišti v letech 2006–2012, neposkytla letišti zvýhodnění, a nepředstavuje proto podporu.

5) Finanční příspěvky různých místních orgánů na propagační opatření letiště La Rochelle

- (294) Komise se domnívá, že finanční příspěvky místních orgánů na propagační opatření letiště La Rochelle je třeba považovat za podporu financování provozu letiště, a nikoli za financování leteckých společností.
- (295) Naproti tomu francouzské orgány a CCI se domnívají, že tyto příspěvky je nutné považovat za nákup marketingových služeb ze strany místních orgánů, a tedy za financování leteckých společností. CCI tvrdí, že tyto orgány přistoupily k obchodním smlouvám, aby dosáhly cílů, které si stanovily v rámci svých úkolů v obecném zájmu, a zejména aby využily snížení ceny od společnosti AMS pro skupinový nákup ⁽⁷¹⁾. Podobně mají francouzské orgány za to, že letiště sloužilo jako ústřední subjekt nákupu ⁽⁷²⁾.
- (296) Analýza skutkového stavu však verzi předloženou francouzskými orgány a CCI nepotvrzuje. Několik skutečností naznačuje, že příspěvky místních orgánů je třeba považovat za financování provozu letiště.
- (297) Jak je uvedeno v pokynech z roku 2014, není neobvyklé, že správci letišť nabízejí leteckým společnostem pobídky ve formě marketingové podpory. Platí to zejména pro regionální letiště, pro která může být obtížnější přilákat letecké společnosti než pro letiště v blízkosti velkých měst. Náklady spojené s marketingovými smlouvami s leteckými společnostmi lze proto považovat za běžné provozní náklady správce letiště ⁽⁷³⁾. Příspěvky místních orgánů byly proto použity na pokrytí části běžných provozních nákladů letiště La Rochelle.
- (298) Kromě toho byly příspěvky od místních orgánů poskytnuty letišti La Rochelle, které je využilo k rozvoji své hospodářské činnosti tím, že svým jménem uzavřelo smlouvy o marketingových službách s leteckými společnostmi. Z následujících údajů navíc vyplývá, že příspěvky nepředstavují nákup marketingových služeb ze strany místních orgánů.

⁽⁷¹⁾ Přípomínky CCI ze dne 10. června 2014, s. 27.

⁽⁷²⁾ Sdělení francouzských orgánů ze dne 11. dubna 2018, s. 9.

⁽⁷³⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 11. listopadu 2016, SA.24221, letiště Klagenfurt – podpora společnosti Ryanair a dalším leteckým společností, 237. bod odůvodnění.

- (299) Především, jak je uvedeno v bodě 3.1.1.5, příspěvky byly vypláceny na základě smluv mezi CCI na jedné straně a departementem Charente-Maritime, Communauté d'agglomération de La Rochelle a regionem Poitou-Charentes na straně druhé. Ve smlouvách však není uveden typ propagačních opatření, která mají být prováděna ze strany CCI nebo poskytovatelů služeb, kterým budou svěřeny. Ve smlouvách se zejména neuvádí, že poskytovateli služeb budou letecké společnosti nebo jejich dceřiné společnosti. Ve svých připomínkách ze dne 4. června 2012 CCI rovněž uvádí, že „letišťe zdůrazňuje, že veřejné orgány, které se zavázaly k podpoře marketingových propagačních opatření na letišti La Rochelle, nemají v žádném případě v úmyslu zavázat se konkrétnímu provozovateli marketingových služeb. Tato skutečnost je dostatečně zřejmá z marketingových smluv, které uzavírají, neboť v nich není ani uvedeno jméno provozovatele těchto služeb“⁽⁷⁴⁾. Zdá se tedy, že CCI měla značnou autonomii, pokud jde o výběr propagačních opatření a poskytovatelů těchto služeb.
- (300) Za druhé, v různých marketingových smlouvách, které uzavřela CCI s různými leteckými společnostmi a jejich dceřinými společnostmi, není zmíněna účast místních orgánů na financování marketingových opatření CCI.
- (301) V neposlední řadě se zdá, že v některých případech uzavřela CCI s leteckými společnostmi marketingové smlouvy, aniž by měla právní záruku, že obdrží od veřejných orgánů dotace. Například v letech 2004 až 2006 uzavřela CCI s leteckými společnostmi několik marketingových smluv na základě obchodního plánu, který předpokládal roční finanční příspěvek ve výši 144 500 EUR od departementu Charente-Maritime. Departement Charente-Maritime však nakonec žádný finanční příspěvek nevyplatil.
- (302) Tyto rozdílné skutečnosti tedy naznačují, že příspěvky místních orgánů je třeba považovat za financování provozních nákladů letiště.

7.1.1.4 Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění hospodářské soutěže a obchodu mezi členskými státy

- (303) Komise v rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila pochybnosti ohledně možné konkurence mezi letištěm La Rochelle a dalšími letišti v okolí, jako jsou letiště v Angoulême, Rochefortu a Niortu.
- (304) V bodě 25 pokynů z roku 2014 je „spádová oblast letiště“ definována jako ohraničení zeměpisného trhu, které je běžně stanoveno na zhruba 100 kilometrů nebo přibližně 60 minut doby strávené na cestě autem, autobusem, vlakem nebo vysokorychlostním vlakem. V bodě 25 se však dále uvádí, že spádová oblast daného letiště může být odlišná a musí zohledňovat specifika každého letiště. Velikost a tvar spádové oblasti se u jednotlivých letišť liší a závisí na různých vlastnostech letiště, mimo jiné na jeho i) podnikatelském modelu; ii) umístění a iii) destinacích, které obsluhuje.
- (305) Pokud jde o letiště Angoulême, Komise především konstatuje, že je vzdáleno více než dvě hodiny jízdy autem a 150 km od letiště La Rochelle. Vzdálenost mezi oběma letišti je tedy výrazně větší než vzdálenost uvedená v bodě 25 pokynů z roku 2014. V zásadě je pravděpodobné, že letiště Angoulême bude ze spádové oblasti La Rochelle vyloučeno. Komise rovněž konstatuje, že letiště La Rochelle a Angoulême mají poměrně odlišné obchodní modely. V posuzovaném období (2001–2012) byla činnost letiště La Rochelle založena především na přepravě cestujících na pravidelných spojích do evropských destinací provozovaných nízkonákladovými leteckými společnostmi, jako jsou Ryanair a easyJet (viz 29. bod odůvodnění). Naproti tomu činnost letiště Angoulême se v tomto období značně lišila: i) v letech 2004 až 2007 byl mezi Angoulême a Lyonem provozován jediný pravidelný vnitrostátní spoj (podléhající závazkům veřejné služby); ii) v letech 2008 až 2009 provozovala společnost Ryanair od dubna do října jediný pravidelný spoj na letiště Londýn Stansted; iii) v letech 2010 až 2011 nebyl z letiště Angoulême provozován žádný pravidelný spoj⁽⁷⁵⁾.

⁽⁷⁴⁾ Připomínky CCI ze dne 4. června 2012, bod 34.

⁽⁷⁵⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), kterou Francie poskytla obchodní a průmyslové komoře Angoulême, společností SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services (Úř. věst. L 201, 30.7.2015, s. 48), 15. a 16. bod odůvodnění.

- (306) Komise rovněž konstatuje, že v posuzovaném období (2001–2012) byly obě destinace obsluhované z letiště Angoulême (Lyon a Londýn Stansted) zároveň obsluhovány také z letiště La Rochelle. Pokud jde o letiště Londýn Stansted, Komise konstatuje, že v letech 2008 až 2009 společnost Ryanair provozovala lety do této destinace z obou letišť, což může naznačovat, že je letecké společnosti považují za samostatné trhy. Zrušení spoje do Angoulême navíc nevedlo k tomu, že by cestující přešli na spoj La Rochelle – Londýn Stansted.
- (307) Komise se proto domnívá, že letiště La Rochelle se nenachází ve spádové oblasti letiště Angoulême.
- (308) Pokud jde o letiště Niort a Rochefort, Komise konstatuje, že jsou od letiště La Rochelle vzdálena 60 minut jízdy autem (75 km) a 50 minut jízdy autem (54 km). Jak je však uvedeno ve 304. bodě odůvodnění, spádová oblast daného letiště může být odlišná a musí zohledňovat i další charakteristiky letiště, například jeho obchodní model a destinace, které obsluhuje. Co se týče obchodního modelu, činnost letiště La Rochelle, která je založena především na přepravě cestujících na pravidelných spojích provozovaných velkými komerčními leteckými společnostmi, jako jsou Ryanair a easyJet, se zásadně liší od činnosti letišť Niort a Rochefort. Jak uvedla Francie, letiště Niort a Rochefort jsou určena především pro činnost leteckých klubů a lehká letadla a neodbavují veřejné letecké dopravy. Navíc ani jedno z těchto letišť není vybaveno službami pro letecké společnosti provozující pravidelné spoje ⁽⁷⁶⁾, na rozdíl od letiště La Rochelle, které obsluhuje několik leteckých společností nabízejících pravidelné spoje do různých destinací ve Francii a Evropě.
- (309) Komise je tedy toho názoru, že letiště Niort a Rochefort nenahrazují letiště La Rochelle jako letiště pro osobní dopravu provozovanou velkými komerčními leteckými společnostmi
- (310) Komise se nicméně domnívá, že letiště La Rochelle konkuruje jiným letištím, a to i těm, která se nacházejí mimo jeho spádovou oblast. Správci letišť v EU vzájemně soutěží, aby přilákaly letecké společnosti. Letecké společnosti určují spoje, které provozují, a odpovídající četnost letů podle různých kritérií. Tato kritéria zahrnují možný počet zákazníků, který společnosti na těchto spojích mohou očekávat, ale také parametry letišť, která se nacházejí na konci těchto leteckých spojů.
- (311) Letecké společnosti berou v úvahu zejména kritéria, jako je druh poskytovaných letištních služeb, počet obyvatel nebo hospodářská činnost v okolí letiště, zácpy, existence přístupu po zemi a výše poplatků za používání letištní infrastruktury a služeb (včetně existence a výše pobídek a marketingových podpůrných opatření nabízených leteckým společnostem). Výše poplatků, pobídek a podpůrných opatření je klíčovým faktorem, protože veřejné finanční prostředky poskytnuté letišti mohou být použity k přilákání leteckých společností, a mohou tak výrazně narušit hospodářskou soutěž.
- (312) Letecké společnosti proto přidělují své prostředky, a to hlavně letadla a posádky, mezi různé spoje zejména se zřetelem na služby, které správci letišť nabízejí, a na ceny, které jim tyto služby účtují.
- (313) Z těchto skutečností vyplývá, že jednotlivá opatření, která byla přijata ve prospěch letiště La Rochelle a která jsou předmětem tohoto šetření, mohla v případě, že poskytla hospodářské zvýhodnění jednomu z těchto dvou podniků, posílit jeho postavení vůči ostatním správcům evropských letišť. Tato opatření proto mohla narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7.1.1.5 Závěr ohledně existence podpory

- (314) Dotace na veřejně prospěšné úkoly a údajná podfakturace služeb poskytovaných letišti v letech 2006–2012 hlavní správou CCI nepředstavují státní podporu. Investiční dotace, podfakturace služeb, které hlavní správa CCI poskytla letišti La Rochelle v letech 2001 až 2005, vrátně zálohy, které letiště La Rochelle obdrželo, a dotace od místních orgánů určené na opatření na podporu letiště La Rochelle představují státní podporu ve prospěch letiště La Rochelle.

⁽⁷⁶⁾ Tyto služby zahrnují služby pozemního odbavení, bezpečnostní služby a záchranné a hasičské služby pro letadla 1. úrovně.

7.1.2 Protiprávní povaha státní podpory

- (315) Investiční dotace, podfakturace v letech 2001 až 2005, vratné zálohy a dotace určené jako příspěvek na propagační opatření, které CCI obdržela od departementu Charente-Maritime, regionu Poitou-Charentes a Communauté d'Agglomération de La Rochelle, byly provedeny bez oznámení, což je v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.
- (316) Rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 SFEU na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (dále jen „rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005“) stanoví podmínky, za nichž mohou být některé podpory poskytnuté jako vyrovnání za závazky veřejné služby vyňaty z oznamovací povinnosti stanovené v čl. 108 odst. 3 SFEU. Opatření přijatá ve prospěch CCI-letišť splňují podle Francie tyto podmínky. Komise soudí, že tomu tak není.
- (317) Za prvé, správu letiště La Rochelle jako celek nelze považovat za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu, jak je uvedeno v 261. bodě odůvodnění. Protože jednotlivá výše uvedená opatření byla poskytnuta na financování provozu letiště jako celku, nesplňují tak kritéria stanovená v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.
- (318) Za druhé a jak bylo uvedeno výše, i za předpokladu, že by bylo možno klasifikovat provozování letiště jako celku za službu obecného hospodářského zájmu, žádné z předmětných opatření by nepředstavovalo vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby, jejíž parametry byly předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem. Jak je uvedeno v 273. bodě odůvodnění, dotčená opatření nesplňují podmínky rozsudku ve věci Altmark.
- (319) S ohledem na výše uvedené skutečnosti představují investiční dotace, podfakturace v letech 2001 až 2005, vratné zálohy a dotace určené jako příspěvek na propagační opatření, které CCI obdržela od departementu Charente-Maritime, regionu Poitou-Charentes a Communauté d'Agglomération de La Rochelle nezákonnou podporu.

7.1.3 Slučitelnost podpory s vnitřním trhem

7.1.3.1 Slučitelnost investiční podpory

- (320) Předmětná opatření se týkají investičních dotací, které společnosti CCI-Airport vyplatily různé veřejné orgány (region Poitou-Charentes, departement Charente-Maritime a Communauté d'Agglomération de La Rochelle) a EFRR. Jak bylo uvedeno výše, tyto investiční dotace snížily investiční náklady, které by za normálních okolností musela nést CCI, a proto představují investiční podporu.
- (321) Investiční podpora byla poskytnuta před 4. dubnem 2014, což je datum, od kterého se začaly uplatňovat pokyny z roku 2014. Podle pokynů uplatňuje Komise na protiprávní investiční podporu na letiště pravidla platná v době poskytnutí podpory ⁽⁷⁷⁾.
- (322) Pokud jde o dotace poskytované od roku 2005 dále, v té době platily pokyny z roku 2005, a proto by měly být uplatněny.
- (323) Dotace poskytnuté v letech 2000 až 2005 však byly společnosti CCI-letišť poskytnuty před tím, než pokyny z roku 2005 vstoupily v platnost, tedy v době, kdy pro investiční podporu letišť neexistovalo žádné zvláštní kritérium slučitelnosti. Komise tak musí posoudit tyto dotace přímo na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU při zohlednění své rozhodovací praxe v tomto ohledu. Je ale nutno připomenout, že pokyny z roku 2005 konsolidovaly rozhodovací praxi Komise při posuzování slučitelnosti podpor poskytnutých správčům letišť. Komise se proto domnívá, že slučitelnost dotací poskytnutých v letech 2000 až 2005 s vnitřním trhem by měla být posouzena s ohledem na zásady stanovené v pokynech z roku 2005 a s ohledem na judikaturu ⁽⁷⁸⁾.

⁽⁷⁷⁾ Bod 173 pokynů z roku 2014.

⁽⁷⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 22. září 2020, C-594/18 P, Rakouská republika v. Komise, EU:C:2020:742, bod 20.

(324) Státní podpora ve prospěch letišť, stejně jako každá jiná státní podpora, musí být nezbytná, aby usnadnila rozvoj určité hospodářské činnosti, a úměrná tomuto cíli, aby byla prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Komise tedy přezkoumá kromě výše uvedených kritérií pokynů z roku 2005 také dodržení těchto kritérií nezbytnosti a proporcionality.

(325) Aby bylo možné prokázat nezbytnost a přiměřenost podpory, musí Komise rovněž ověřit, zda je výše podpory omezena na částku nezbytně nutnou k dosažení sledovaného cíle ⁽⁷⁹⁾.

a) Způsobilost investičních nákladů

(326) Komise v prvé řadě konstatuje, že podle pokynů z roku 2005 musí být náklady způsobilé pro investiční podporu letiště omezeny na investiční náklady na skutečnou letištní infrastrukturu (letištní dráhy, terminály, odbavovací plochy atd.) nebo na zařízení, která je přímo podporují (protipožární zařízení, bezpečnostní nebo ochranné vybavení). Ze způsobilých nákladů je naopak nutno vyloučit náklady spojené s hospodářskými činnostmi, které nejsou přímo spojené se základními činnostmi letiště a které zahrnují výstavbu, financování, provozování a nájem prostor a nemovitého majetku nejen pro kanceláře a skladování, ale také pro hotely a průmyslové podniky uvnitř letiště, stejně jako obchody, restaurace a parkoviště.

(327) Z různých investičních dotací od EFRR, regionu Poitou-Charentes, departementu Charente-Maritime a Communauté d'Agglomération de La Rochelle ve výši téměř 3 milionů EUR byla financována výstavba nové odletové a příletové haly, zpevnění, prodloužení a rozšíření letištní dráhy, zpevnění a rozšíření pojezdové dráhy, zpevnění a rozšíření parkovacích míst pro letadla a vybudování sedimentační nádrže, aby letiště splňovalo požadavky vodního zákona.

(328) Letištní dráha, pojezdová dráha, parkovací místa pro letadla, sedimentační nádrž a terminál jsou součástí letištní infrastruktury a spadají do oblasti působnosti kontroly státní podpory podle 218. bodu odůvodnění. Dráha a signalizace jsou součástí letištní infrastruktury.

b) Podpora usnadňuje rozvoj určité hospodářské činnosti

(329) Investiční dotace byly použity na výstavbu nové odletové a příletové haly, zpevnění, prodloužení a rozšíření letištní dráhy, zpevnění a rozšíření pojezdové dráhy, zpevnění a rozšíření parkovacích míst pro letadla a vybudování sedimentační nádrže s cílem uvést letiště do souladu s vodním zákonem.

(330) Změna velikosti letištní dráhy (o 45 m na šířku a 115 m na délku), pojezdové dráhy a parkovacích míst pro letadla umožnila letišti La Rochelle odbavovat letadla s kapacitou 100–200 míst, jako jsou B737 a A320, a zaměřit se na nové trhy, kde jsou tato letadla nejvíce využívána (Velká Británie, Belgie, Pyrenejský poloostrov), a to díky přizpůsobení se specifickým bezpečnostním normám těchto letadel. Naplňuje se tak cíl regionálního hospodářského rozvoje a rozvoje cestovního ruchu, který zvyšuje atraktivitu letiště La Rochelle se snahou zvýšit počet cestujících, kteří do regionu cestují.

(331) Rozšíření terminálu umožnilo přizpůsobit terminál neustálému nárůstu dopravy, a odbavit tak cestující na přijatelné úrovni bezpečnosti, ochrany a pohodlí, která dříve chyběla, jak ukázala studie budov z ledna 2000. Studie konstatovala, že ve špičce bylo odbavováno 100 cestujících, a proto byla veřejná hala značně poddimenzovaná, což způsobovalo přetížení a zpoždění při bezpečnostních kontrolách a následně při nástupu do letadla a výstupu z něj. Financování tak zlepšilo bezpečnost a provoz infrastruktury, což je nezbytné pro dosažení cílů regionálního rozvoje a zvýšení cestovního ruchu.

⁽⁷⁹⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 18. února 2011 ve věci státní podpory NN 26/2009 – Řecko – Rozšíření letiště Ioannina, 69. a 70. bod odůvodnění. Viz rovněž rozsudek Tribunálu ze dne 18. ledna 2012, Djebel v. Komise, T-422/07, EU:T:2012:11, body 122 a 123 a citovaná judikatura.

- (332) Je třeba také konstatovat, že letiště La Rochelle je důležitou spojnici mezi Evropou a regionem La Rochelle. V tomto ohledu je letiště klíčové pro hospodářský a turistický rozvoj regionu. Neexistence letiště v La Rochelle nebo výrazné omezení jeho odbavovacích možností by tuto úlohu pravděpodobně oslabilo, protože obzvláště podnikatelé si obecně přejí minimalizovat dobu cesty, zejména proto, aby se mohli vrátit ještě též den. Pokud by tedy podnikatelé cestující do La Rochelle a z La Rochelle museli využívat letiště, které se nenachází v bezprostřední blízkosti města, mohlo by se to považovat za překážku rozvoje hospodářské činnosti.
- (333) Letiště La Rochelle odbavuje také velké toky turistů, které souvisejí zejména s blízkostí ostrova Ré s jeho přímořskými letovisky. Tento pozitivní dopad byl zhodnocen v memorandu CCI z roku 2008 o strategii řízeného růstu. Ve zprávě se uvádí, že hospodářský přínos letiště pro aglomeraci odpovídá výdajům cestujících nízkonákladových leteckých společností v místní ekonomice během jejich pobytu (33 milionů EUR v roce 2007). Kromě toho bylo v roce 2008 na letišti 167 pracovních míst. Ve zprávě o letecké dopravě a rozvoji cestovního ruchu, kterou v roce 2008 vypracovala společnost ODIT France, byl uveden poměr, který umožnil odhadnout celkový hospodářský přínos letiště La Rochelle pro místní hospodářství v roce 2008 na 100 milionů EUR.
- (334) Ze všech těchto důvodů investiční dotace, které obdrželo letiště CCI, přispěly k hospodářskému rozvoji města La Rochelle a jeho regionu, a to vzhledem ke vlivu letiště na cestovní ruch a hospodářskou činnost obecně.
- (335) Tyto dotace rovněž přispěly k přístupnosti regionu, a to zejména pro turisty a podnikatele. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že letiště La Rochelle se nenachází ve stejné spádové oblasti jako letiště Angoulême (viz 305. až 307. bod odůvodnění).
- (336) Pokud jde o letiště Niort a Rochefort, Komise má za to, že nenahrazují letiště La Rochelle jako letiště pro osobní dopravu na pravidelných spojích provozovaných velkými komerčními leteckými společnostmi (viz 309. bod odůvodnění).
- (337) Investiční podpora umožňující letišti La Rochelle zvýšit odbavovací kapacitu tak v určité míře usnadňuje přístupnost oblasti, protože cestující a letecké společnosti nemusí hledat nedokonalou náhradu.
- (338) Navíc linka TGV spojující La Rochelle s Paříží, která je mezinárodním dopravním uzlem, je vysokorychlostní pouze ze Saint Pierre des Corps, a proto cesta do Paříže tímto dopravním prostředkem trvá tři hodiny. Projekt TGV Atlantique, který má spojit města Poitiers, Angoulême a Bordeaux plnou rychlostí, nezahrnuje La Rochelle.
- (339) Zdá se tedy, že navzdory existenci dopravních prostředků alternativních k letecké dopravě investiční dotace přispěly ke zlepšení dostupnosti a hospodářského rozvoje regionu.

c) Infrastruktura je nutná a přiměřená stanovenému cíli

- (340) Cílem investic bylo zlepšit provoz a zajistit optimální využití stávající infrastruktury, zejména proto, že část infrastruktury byla nepoužitelná z důvodu nedodržení bezpečnostních norem, nebo proto, že investice umožňují přizpůsobit letiště předpokládanému nárůstu počtu cestujících.
- (341) Při provádění investic souvisejících s rozšířením letištní dráhy, která byla poddimenzovaná a nedostatečná, se CCI-letiště omezila na prodloužení o 115 metrů, což bylo dostatečné pro splnění jejích tržních cílů uvedených v 330. bodě odůvodnění, tj. přizpůsobení se letadlům s maximální kapacitou 200 míst. Toto prodloužení bylo doporučeno také ve studii, kterou v lednu 2000 vypracovala společnost Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest. Doprava zaznamenaná v následujících letech tato zjištění potvrzuje.
- (342) Jak je uvedeno v 331. bodě odůvodnění, práce na (stejně poddimenzovaném) terminálu, financované z investičních dotací, nevedly k významnému zvýšení kapacity, ale měly pouze zajistit, aby poddimenzovaná infrastruktura zvládla stávající provoz a lépe se vyrovnala s dopravními špičkami.
- (343) Tyto investice tedy nepřekročily míru nezbytnou k tomu, aby letiště mohlo i nadále plynule odbavovat stávající provoz, a to i v době špičky. Investice tak byly nutné a úměrné stanovenému cíli.

d) Infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání

- (344) Je třeba poznamenat, že v letech 2005 až 2007 se provoz na letišti La Rochelle pohyboval mezi přibližně 120 000 a 220 000 cestujícími ročně a že v průběhu let se tento provoz neustále zvyšoval. V letech 2005 a 2007 bylo proto možné očekávat perspektivy významného a vyššího využití.
- (345) Tyto perspektivy byly takové povahy, že odůvodňovaly investice do zachování infrastruktury v takovém stavu, aby umožňovala odbavovat stávající provoz a aby se vyrovnala s meziročním nárůstem letiště, aniž by to přitom vedlo k významnému navýšení kapacit.
- (346) V této souvislosti je třeba připomenout, že práce na změně velikosti letištní dráhy v La Rochelle měly za cíl odbavovat letadla s vyšší kapacitou a přizpůsobit se bezpečnostním normám specifickým pro některá letadla, s konečným cílem podpořit zvýšení počtu cestujících v regionu. Rozšíření terminálu umožnilo přizpůsobit terminál neustálému nárůstu dopravy, a odbavit tak cestující na přijatelné úrovni bezpečnosti, ochrany a pohodlí a vyhnout se přetížení a zpožděním při bezpečnostních kontrolách a následně při nástupu do letadel a výstupu z nich. Z investičních dotací byly financovány práce na renovaci a modernizaci letištní dráhy, jejichž cílem bylo udržet infrastrukturu v takovém stavu, aby bylo možné i nadále odbavovat stávající typy letadel a objem provozu bez výrazného zvýšení kapacity, a zlepšit provoz letiště v době špičky. Závěrem lze říci, že financovaná infrastruktura měla v době poskytnutí investičních dotací dostatečné perspektivy střednědobého používání.

e) Stejný a nediskriminační přístup k infrastruktuře

- (347) Letiště La Rochelle je bez zvláštních omezení otevřeno různým leteckým společnostem, které ho chtějí využívat. Přístup k infrastruktuře je proto stejný a nediskriminační ve smyslu pokynů z roku 2005.

f) Neexistence vlivu na obchod v rozporu se společným zájmem

- (348) Jak bylo uvedeno výše, letiště La Rochelle je podle pokynů z roku 2005 letištěm kategorie D. V odstavci 39 pokynů se uvádí, že „financování poskytnutá malým regionálním letištím (kategorie D) mohou málo narušit hospodářskou činnost nebo ovlivnit obchody tak, že by to bylo v rozporu se společným zájmem“.
- (349) Z 304. a 309. bodu odůvodnění navíc vyplývá, že letiště La Rochelle si ve své spádové oblasti nekonkuruje s jiným letištěm se stejným obchodním modelem, které by bylo dotčenými opatřeními pravděpodobně negativně ovlivněno. Letiště Niort a Rochefort slouží rozdílným segmentům trhu, a proto se navzájem pouze nedokonale nahrazují. Letiště Angoulême se nenachází ve spádové oblasti letiště La Rochelle.
- (350) Dotčené investiční dotace navíc nebyly použity k financování významného zvýšení kapacity, které by změnilo klasifikaci letiště podle pokynů z roku 2005. Hlavní dopad dotčených investičních dotací tedy spočíval v zachování letiště, neboť bez těchto dotací by letiště nebylo schopno pokračovat v provozu, nebo by jeho provoz mohl probíhat jen za zhoršených podmínek. Dotace však nevedly k vytvoření nové kapacity, která by mohla konkurovat jiným letištím, jak ukazuje tabulka 11.

Tabulka 11

Využitá kapacita z hlediska počtu cestujících v období 2002–2010

Rok	Využitá kapacita
2002	91 726
2003	93 763
2004	100 342

2005	127 563
2006	180 964
2007	220 088
2008	214 338
2009	167 724
2010	191 429

Zdroj: francouzské úřady

(351) A konečně, po poskytnutí investičních dotací nedošlo k žádnému významnému přesunu leteckých společností z Angoulême do La Rochelle ani ke zrušení spojů z Angoulême a jejich nahrazení novými spoji do stejných destinací z La Rochelle.

(352) Při zohlednění všech pozitivních a negativních prvků celkově vyvolaných předmětnými dotacemi Komise soudí, že tyto investiční dotace neovlivnily obchod v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

g) Nezbytnost a přiměřenost podpory

(353) Považuje se za nezbytné a přiměřené investovat do lepšího provozu a optimálního využití stávající infrastruktury, zejména pokud je část infrastruktury nepoužitelná, protože nesplňuje bezpečnostní normy ⁽⁸⁰⁾, nebo pokud investice umožňují přizpůsobit letiště předpokládanému nárůstu počtu cestujících ⁽⁸¹⁾.

(354) Pokud jde o práce na poddimenzované letištní dráze, pojezdové dráze a parkovacích místech pro letadla, strategií letiště bylo zahájit provoz na nových trasách a rozvíjet provoz, a proto bylo nutné tuto infrastrukturu rozšířit.

(355) Co se týče prací na terminálu, letištní infrastruktura nevyhovovala neustálému nárůstu přepravy cestujících, a tato skutečnost vedla ke zpožděním a přetížení. Změna velikosti letiště byla proto nezbytná a přiměřená pro odbavení přílivu cestujících.

(356) Investiční dotace představovaly 2 986 000 EUR z investice ve výši 5 876 000 EUR, tj. míru podpory 50,8 %, což je vzhledem ke kategorii letiště přijatelné.

(357) Kromě toho dostupné podklady ukazují, že tyto podpory lze považovat za nezbytné a přiměřené, neboť bez těchto podpor by CCI nebyla schopna financovat příslušné investice a nebyla by schopna poskytnout příspěvek výrazně přesahující ten, který poskytla.

(358) Následující tabulka 12 shrnuje čistý příjem letiště La Rochelle za období 2002–2012 a jeho schopnost samofinancování, která je součtem čistého příjmu a nepeněžních nákladů (zejména odpisů a rezerv na závazky a poplatky). Kapacita samofinancování představuje částky plynoucí z činnosti podniku, které jsou k dispozici pro financování investic, provozního kapitálu podniku, splácení úvěrů, spoření a dividend vyplácených akcionářům.

⁽⁸⁰⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 16. května 2006 o státní podpoře NN 21/2006, Spojené království – letiště Derry (Úř. věst. C 272, 9.11.2006, s. 13), 57. a 58. bod odůvodnění.

⁽⁸¹⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 27. dubna 2010 o státní podpoře N 41/2010, Lotyšsko – státní podpora týkající se investic do infrastruktury letiště v Rize (Úř. věst. C 143, 2.6.2010, s. 22), 35.–37. bod odůvodnění.

Tabulka 12

Čistý příjem a schopnost samofinancování letiště La Rochelle

(v tis. EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Výnos	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Výdaje	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Výsledek	- 175	- 75	19	- 334	- 738	- 559	- 728	- 771	- 197	- 491	- 496
Schopnost samofinancování	5	228	- 84	5	298	- 195	- 259	- 679	46	- 2	- 30

Zdroj: francouzské úřady

(359) Tato tabulka ukazuje, že letiště v letech 2002 až 2012 hromadilo ztráty. Kromě toho se kapacita samofinancování letiště v tomto období pohybovala mezi 298 000 EUR a - 679 000 EUR ročně. V letech 2004 a 2005, kdy byly vyplaceny téměř všechny investiční dotace, činila kapacita samofinancování letiště pouze - 84 000 EUR a 5 000 EUR, což bylo velmi málo v porovnání s náklady na provedené investice (celkové náklady na investice v letech 2004 a 2005: EUR 5 830 000) ⁽⁸²⁾. Prostředky vytvořené činností letiště tak zdaleka nestačily na to, aby mohly významně přispět na financování těchto investic.

(360) Z dostupných údajů vyplývá, že finanční výsledek v roce 2004 činil 19 000 EUR a v roce 2005, kdy byly vyplaceny téměř všechny investiční dotace, činil - 334 000 EUR. Tyto údaje je třeba porovnat s čistým příjmem letiště po odečtení dotací, tj. - 738 000 EUR v roce 2006 a - 559 000 EUR v roce 2007. Financování předmětných investic v plném rozsahu nebo jen jejich významné části z vlastních zdrojů letiště by tak výrazně prohloubilo jeho již značné ztráty.

(361) Vzhledem k dlouhodobě vytvářeným ztrátám je dále málo pravděpodobné, že by CCI byla schopna financovat významnou část předmětných investic zvýšením svého zadlužení, které dosahovalo výše 226 000 EUR v roce 2005 a výše 341 000 EUR v roce 2006 ⁽⁸³⁾.

(362) Investiční dotace byly proto nezbytné pro realizaci investic, které financovaly. Jinými slovy, měly motivační účinek, protože CCI by bez těchto dotací k těmto investicím nepřistoupila. Dodržují navíc zásadu proporcionality, protože CCI zřejmě nemohla výrazně navýšit svůj příspěvek na financování těchto investic.

h) Závěr ohledně slučitelnosti investiční podpory

(363) Z důvodů vysvětlených výše v tomto oddíle se Komise domnívá, že investiční dotace na období 2001–2005 představují podporu slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

(364) Tento závěr je založen na kritériích uvedených v pokynech z roku 2005 pro investiční podpory letištím. Není jím dotčeno žádné posouzení případných budoucích investičních podpor ve prospěch letiště La Rochelle, které by Komise mohla být nucena provést na základě pokynů z roku 2014.

⁽⁸²⁾ Tabulka předložená francouzskými orgány dne 14. listopadu 2017 v odpovědi na otázku č. 9.

⁽⁸³⁾ Příloha 6 doplňující závěrečné odpovědi CCI ze dne 14. listopadu 2017 (podnikatelský plán na období 2001–2014, položka výpůjčky a ostatní finanční závazky).

7.1.3.2 Slučitelnost investiční podpory

- (365) Jak již bylo prokázáno, Francie se dopustila zjevně nesprávného posouzení, když tvrdila, že správa letiště La Rochelle jako celek představuje službu obecného hospodářského zájmu. Zejména činnost správce letiště La Rochelle, která spočívá v příjmu komerčních letů přepravujících cestující na tomto letišti, nelze považovat za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu. Vzhledem k tomu, že jednotlivá opatření finanční podpory, která jsou předmětem tohoto šetření, byla určena k financování provozování činnosti letiště jako celku, nelze je považovat za vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby obecného hospodářského zájmu.
- (366) Kromě toho, jak je uvedeno výše, žádné z opatření finanční podpory, jichž se toto šetření týkalo, nevycházelo z mechanismu finančního vyrovnání, jehož parametry byly předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem, spolu s parametry pro kontrolu a přezkum vyrovnání a opatřeními pro zamezení případnému nadměrnému vyrovnání a jeho vrácení. Předmětná opatření tak nespĺňují kumulativní podmínky stanovené v Rámci Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby ⁽⁸⁴⁾, který by byl uplatnitelný *ratione temporis* na tento konkrétní případ.
- (367) Tato opatření proto nelze prohlásit za slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU.
- (368) Komise přistoupí k analýze opatření, jež jsou předmětem tohoto přezkumu, podle jednotlivých kritérií čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (369) Předmětná opatření se týkají financování souvisejícího s provozem letiště: vratné zálohy s nulovou sazbou, podfakturace služeb, které hlavní správa CCI poskytla letišti La Rochelle v letech 2001 až 2005, a dotace, které CCI obdržela od místních orgánů jako příspěvek na opatření na podporu letiště La Rochelle.
- (370) Tato opatření představují provozní podporu, neboť byla určena na financování provozu letiště La Rochelle, a nikoli na konkrétní investice uvnitř letiště. Tyto podpory na provoz byly poskytnuty protiprávně před 4. dubnem 2014, kdy začaly platit pokyny z roku 2014, v nichž Komise uvedla, že uplatní zásady uvedené v těchto pokynech na všechny projednávané případy, které se týkají podpor na provoz poskytnutých letištím, a to i v případě, kdy tyto podpory byly poskytnuty před 4. dubnem 2014 ⁽⁸⁵⁾.
- (371) Podle pokynů z roku 2014 může být provozní podpora poskytnutá letištím před 4. dubnem 2014 prohlášena za slučitelnou v plném rozsahu nekrytých provozních nákladů, pokud jsou splněny podmínky stanovené v oddíle 5.1.2 ⁽⁸⁶⁾. Podmínky stanovené v oddíle 5.1.2 pokynů z roku 2014 jsou analyzovány níže.

– Podpora usnadňuje rozvoj určité hospodářské činnosti

- (372) Vratné zálohy a podfakturace financovaly provozní schodek letiště La Rochelle, a umožnily tak jeho další provoz. Pokud jde o dotace místních orgánů určené na opatření na podporu letiště La Rochelle, účelem těchto dotací bylo financovat propagační opatření, jejichž cílem byl rozvoj činnosti letiště.
- (373) Jak již bylo vysvětleno v 329. a 332. bodě odůvodnění, činnost letiště La Rochelle má pozitivní dopad na hospodářský rozvoj regionu La Rochelle, zejména v oblasti cestovního ruchu.
- (374) Pokyny z roku 2014 uznávají místní hospodářský rozvoj jako cíl společného zájmu, který by mohl odůvodnit provozní podporu poskytnutou letišti před 4. dubnem 2014 za předpoklad splnění určitých podmínek.
- (375) Je nesporné, že letiště La Rochelle podnítilo velký příliv turistů do regionu La Rochelle a mělo pozitivní dopad na region a místní hospodářství.

⁽⁸⁴⁾ Sdělení Komise – Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011), Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15.

⁽⁸⁵⁾ Bod 172 pokynů z roku 2014.

⁽⁸⁶⁾ Bod 137 pokynů z roku 2014.

- (376) Tento pozitivní dopad byl zhodnocen v memorandu CCI z roku 2008 o strategii řízeného růstu. Ve zprávě se uvádí, že hospodářský přínos letiště pro aglomeraci odpovídá výdajům cestujících nízkonákladových leteckých společností v místním hospodářství během jejich pobytu (33 milionů EUR v roce 2007) a počtu pracovních míst na letišti (167 v roce 2008).
- (377) Ve zprávě o letecké dopravě a rozvoji cestovního ruchu, kterou v roce 2008 vypracovala společnost ODIT France, byl uveden poměr, který umožnil odhadnout celkový hospodářský přínos letiště La Rochelle pro místní hospodářství v roce 2008 na 100 milionů EUR. Kromě toho bylo v roce 2008 na letišti 167 pracovních míst.
- (378) Dále byly v letech 2006 až 2014 při každoročních průzkumech vypočteny výdaje na cestujícího a celkové výdaje, jejichž výsledky jsou následující:

Tabulka 13

Výdaje na cestujícího a celkové výdaje v regionu La Rochelle

(v EUR)

Rok	Výdaje na cestujícího	Celkové výdaje
2006	336	17,8 milionu
2007	471	33 milionů
2008	367	27,4 milionu
2009	Nebylo posuzováno	Nebylo posuzováno
2010	532,58	30 milionů
2011	548,97	35 milionů
2012	558,62	37 milionů
2013	482,80	27,4 milionu
2014	578,44	33 milionů

Zdroj: francouzské úřady

- (379) Z výše uvedené tabulky 13 vyplývá, že hospodářský přínos letiště pro region La Rochelle se v období 2006–2014 zvýšil, přičemž výdaje na jednoho cestujícího vzrostly z 336 EUR v roce 2006 na 578,44 EUR v roce 2014.
- (380) Nachází-li se podle pokynů z roku 2014 letiště ve spádové oblasti jiného letiště s volnou kapacitou, musí obchodní plán vycházející ze spolehlivých prognóz objemu osobní i nákladní přepravy určit pravděpodobný dopad na provoz ostatních letišť nacházejících se v dané spádové oblasti⁽⁸⁷⁾. Letiště La Rochelle si ve své spádové oblasti nekonkuruje s jiným letištem se stejným obchodním modelem. Letiště Niort a Rochefort slouží rozdílným segmentům trhu, a proto se navzájem pouze nedokonale nahrazují (viz 308. a 309. bod odůvodnění). Letiště Angoulême se nenachází ve spádové oblasti letiště La Rochelle. Lze proto učinit závěr, že byl zohledněn pravděpodobný dopad provozu na letišti La Rochelle na provoz sousedních letišť a že významný dopad byl vyloučen.
- (381) Komise se proto domnívá, že provozní podpora poskytnutá letišti La Rochelle přispěla k cíli hospodářského rozvoje a propojení regionu La Rochelle.

⁽⁸⁷⁾ Bod 114 pokynů z roku 2014.

b) Potřeba státního zásahu a vhodnost podpory jako nástroje politiky

- (382) Provozní podpora byla nutná k zajištění finanční životaschopnosti provozu letiště La Rochelle, které tak pokračovalo v provozu. Z rozpočtového hlediska byla dotyčná podpora nezbytná, protože letiště nebylo finančně životaschopné a vykazovalo peněžní schodek. Vzhledem k výsledkům by letiště nebylo schopno většího financování z vlastních zdrojů.
- (383) V pokynech z roku 2014 se dále uznává, že „za současných tržních podmínek proto mohou mít menší letiště obtíže zajistit bez finančních prostředků z veřejných zdrojů financování svého provozu“⁽⁸⁸⁾. V pokynech se uvádí, že v případě letišť s provozem nepřesahujícím 700 000 cestujících za rok je možné, že tato letiště neunesou podstatnou část svých provozních nákladů. Letiště La Rochelle patří k menším letištím, neboť se neočekává, že by jeho provoz do roku 2020 přesáhl 300 000 cestujících, přičemž před rokem 2007 nepřesáhl 200 000 cestujících.
- (384) Podle pokynů z roku 2014 je nutno přezkoumat, zda by mohly být uplatněny jiné než použité nástroje politiky nebo podpory, které by méně narušily hospodářskou soutěž⁽⁸⁹⁾. Jak již bylo uvedeno, letiště v období 2002–2012 zaznamenalo každý rok (s výjimkou roku 2004) značný provozní schodek. Aby byla zachována jeho činnost a aby mělo k dispozici likviditu potřebnou k provozu, bylo proto za těchto okolností obtížné uvažovat o jiných nástrojích než o nenávratných provozních dotacích, jako byly dotace na marketingová opatření a podfakturace, a o vratných zálohách bez přesné lhůty splatnosti a bez úroků.
- (385) Provozní podpora pro letiště La Rochelle byla tedy nezbytná a vhodná.

c) Motivační účinek a přiměřenost podpory

- (386) Podle pokynů z roku 2014 je nutno ověřit, zda by se při neexistenci podpory na provoz výrazně snížil objem hospodářské činnosti dotyčného letiště a zda podpora byla omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti⁽⁹⁰⁾.
- (387) Vzhledem k tomu, že letiště La Rochelle nebylo finančně životaschopné, bez podpůrných opatření na financování provozních nákladů s cílem zajistit jeho finanční rovnováhu by jeho činnost byla výrazně omezena, nebo dokonce zcela zastavena. Podpory měly proto motivační dopad ve smyslu bodu 124 pokynů z roku 2014.
- (388) Z tabulky 12 je dále zřejmé, že různé provozní dotace se omezovaly na částky potřebné k zajištění finanční životaschopnosti letiště, aniž by šly nad tento rámec. S výjimkou roku 2004, kdy byl účetní výsledek kladný (19 000 EUR), byl účetní výsledek vždy záporný, což znamená, že provozní podpora pro letiště nikdy nepřekročila částky nezbytné pro udržení vyrovnaného účetního výsledku.
- (389) Konkrétní případ vratných záloh, které poskytla hlavní správa CCI, vyplýval z povinnosti předkládat vyrovnaný rozpočet pro letiště, což byla povinnost uložená CCI ve smlouvě o koncesi. Výše záloh byla stanovena každý rok v okamžiku návrhu rozpočtu tak, aby se zajistila jeho vyvornost. Vypracování rozpočtů letišť spravovaných obchodními a průmyslovými komorami je podřízeno striktním postupům, aby se zajistilo, že veřejné příspěvky na vyrovnání rozpočtu zůstanou omezeny na nezbytné minimum.
- (390) Komise se proto domnívá, že různé provozní dotace, které CCI-letiště obdržela, byly omezeny na minimum.

d) Posouzení narušení hospodářské soutěže a účinků na obchod

- (391) Podle pokynů z roku 2014 zohledňuje Komise při posuzování slučitelnosti podpor na provoz poskytnutých před 4. dubnem 2014 narušení hospodářské soutěže a účinky na obchod⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Bod 117 pokynů z roku 2014.

⁽⁸⁹⁾ Bod 120 pokynů z roku 2014.

⁽⁹⁰⁾ Body 124 a 125 pokynů z roku 2014.

⁽⁹¹⁾ Body 131 a 137 pokynů z roku 2014.

- (392) Podpora poskytnutá jednomu letišti Unie může mít případně negativní dopad na všechna ostatní letiště Unie. Všechna letiště Unie si totiž v rámci vnitřního trhu letecké dopravy navzájem konkurují, aby přilákala letecké společnosti. Jedná-li se o podporu na provoz, která umožní letišti, aby zůstalo hospodářsky životaschopné, intenzita tohoto obecného dopadu na ostatní letiště závisí na objemu činnosti letiště, jemuž se podpory dostalo, který se může konkrétně projevit v počtu cestujících, spojů a obrátek.
- (393) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že letiště La Rochelle zůstalo letištěm malé velikosti po celé zvažované období (2001–2012). Letiště La Rochelle patří k menším letišťům, neboť se neočekává, že by jeho provoz do roku 2020 přesáhl 300 000 cestujících, přičemž před rokem 2007 nepřesáhl 200 000 cestujících za rok. Objem činnosti letiště La Rochelle tak zůstával skromný. Obecný dopad podpor, které byly tomuto letišti poskytnuty, na všechna ostatní letiště byl proto poměrně omezený.
- (394) Nicméně dopady podpory na provoz přiznané danému letišti na jiné letiště jsou o to intenzivnější, čím je mezi oběma letišti kratší vzdálenost. Zejména nachází-li se jedno z nich ve spádové oblasti druhého, konkurují si navzájem mimořádně intenzivně, aby přilákala letecké společnosti, které projeví přání dopravně obsluhovat oblast, v níž se nacházejí. Existují-li navíc spoje s odletem z každého z obou letišť do stejného cílového města, konkurují si obě letiště, aby přilákala cestující, kteří si přejí cestovat do tohoto cílového města a kteří se pro tuto cestu mohou rozhodnout mezi dvěma letišti.
- (395) Letiště Angoulême se nenachází ve stejné spádové oblasti jako letiště La Rochelle (viz 305. až 307. bod odůvodnění).
- (396) Pokud jde o letiště Niort a Rochefort, Komise se domnívá ze stejných důvodů, které jsou uvedeny v 308. a 309. bodě odůvodnění, že příslušné dotace pro letiště La Rochelle nenarušují hospodářskou soutěž s letišti Niort a Rochefort.
- (397) Předmětné podpory na provoz tak měly omezený dopad na letiště v sousedství letiště La Rochelle.
- (398) Při celkovém zohlednění všech těchto pozitivních a negativních prvků vyvolaných předmětnými podporami Komise soudí, že tyto podpory neovlivnily obchod v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.
- (399) Vzhledem ke skutečnostem uvedeným výše, které se týkají dopadu předmětných podpor na hospodářskou soutěž a obchod, a při zohlednění důležitého přínosu těchto podpor k hospodářskému rozvoji oblastí, v níž se nachází letiště La Rochelle, a to zejména z důvodu jejich příznivého dopadu na místní cestovní ruch a podnikání v regionu, Komise soudí, že předmětné podpory nenarušily hospodářskou soutěž a obchod v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

e) Závěr ohledně slučitelnosti provozní podpory

- (400) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem představují vratné zálohy, mimořádné provozní dotace, podfakturace služeb poskytovaných hlavní správou CCI letišti La Rochelle v letech 2001 až 2005 a dotace na propagační opatření podporu slučitelnou s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (401) Tento závěr je založen na specifických kritériích stanovených v pokynech z roku 2014 pro posouzení slučitelnosti podpor na provoz poskytnutých ve prospěch letišť před 4. dubnem 2014. Není jím dotčeno žádné posouzení případných budoucích podpor ve prospěch letiště La Rochelle, které by Komise mohla být nucena provést na základě pravidel stanovených pokyny z roku 2014 pro podpory poskytnuté po 4. dubnu 2014.

7.2 Opatření ve prospěch leteckých společností

7.2.1 Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU

- (402) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie platí, že podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.

(403) Označení opatření za státní podporu tak předpokládá, že jsou splněny tyto kumulativní podmínky:

- příjemce je podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což předpokládá, že vyvíjí hospodářskou činnost,
- dotčené opatření je poskytnuto ze státních prostředků a je přičitatelné státu,
- opatření poskytuje svému příjemci či svým příjemcům selektivní zvýhodnění,
- dotčené opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7.2.1.1 Pojem „podnik“

(404) Pro účely zjištění, zda posuzovaná opatření představují státní podporu, je nutno určit, zda se u jejich příjemců, tj. společností Ryanair/AMS a Jet2, jedná o podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Nelze popírat, že obě tyto společnosti jsou subjekty zapojené do poskytování služeb v oblasti letecké dopravy a reklamy. Z tohoto důvodu vykonávají hospodářské činnosti.

7.2.1.2 Státní prostředky a přičitatelnost státu

(405) Jednotlivé smlouvy, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, byly uzavřeny mezi leteckými společnostmi na straně jedné a CCI na straně druhé.

(406) Komise nejprve připomíná, že pro konkrétní posouzení přičitatelnosti sporných opatření (tj. veřejných plateb poskytnutých na základě těchto smluv) státu není relevantní rozlišovat mezi CCI jako celkem, hlavní správou CCI a CCI-letišť. CCI-letišť nemá právní subjektivitu odlišnou od CCI a jednotlivé smlouvy uzavřel předseda CCI nebo byly uzavřeny pod jeho dohledem. CCI-letišť není odlišným subjektem s rozhodovací autonomií, s výjimkou rozhodování v oblasti každodenní správy letiště. Z uvedeného vyplývá, že pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je nutno posuzovat chování CCI-letišť a CCI jako celku společně, pokud jde o jejich vztahy s leteckými společnostmi a jejich dceřinými společnostmi. Komise zdůrazňuje, že tento přístup již ve své rozhodovací praxi uplatnila ⁽⁹²⁾.

(407) Jak již bylo uvedeno v oddíle 7.1.1.2, CCI je veřejný orgán, jehož veškeré prostředky je třeba považovat za státní a jehož veškerá rozhodnutí jsou přičitatelná státu ve smyslu judikatury týkající se státní podpory.

(408) CCI a společnost Ryanair ve svých připomínkách uvádějí, že smlouvy, které uzavřela CCI s leteckými společnostmi, nelze považovat za přičitatelné státu.

(409) Společnost Ryanair a CCI především zpochybňují přičitatelnost různých sporných opatření státu a tvrdí, že stát nemá žádný vliv na rozhodnutí obchodních a průmyslových komor a vykonává pouze kontrolní úlohu. Společnost Ryanair a CCI vycházejí především ze skutečnosti, že CCI není funkčně začleněna do státních struktur, neboť všichni členové řídicích orgánů obchodních a průmyslových komor jsou obchodníci nebo manažeři obchodních společností, přičemž pro zástupce státu není vyhrazena žádná funkce. Společnost Ryanair rovněž poukazuje na stanovisko Státní rady, které má prokázat, že obchodní a průmyslové komory jsou na státu nezávislé. Podle tohoto stanoviska skutečnost, že jsou obchodní a průmyslové komory „napojeny na stát za situace, kdy každá veřejnoprávní instituce musí být napojena na určitou právní osobu, neznamená sama o sobě žádnou podřízenost“.

(410) Na rozdíl od tvrzení společnosti Ryanair a CCI v jejich připomínkách není v tomto ohledu důležité, že obchodní a průmyslové komory spravují osoby volené obchodníky, vedoucími podniků a zástupci podniků, přičemž žádná funkce není vyhrazena zástupci státu. Obchodní a průmyslové komory se v tomto smyslu podobají samosprávným územním celkům, které jsou spravovány místními volenými zástupci nezávislými na státu (v přesném slova smyslu), a nikoli úředníky jmenovanými jinými veřejnými orgány. Ostatně vnitrostátní parlamenty se rovněž skládají ze zvolených zástupců. Přesto tyto parlamenty představují jednu ze základních veřejných mocí v demokratickém státu.

⁽⁹²⁾ Rozhodnutí Komise o letišti Nîmes, citované výše v poznámce pod čarou č. 12, 306. bod odůvodnění.

- (411) Kromě toho míra vlivu nebo kontroly vykonávaná státem (v úzkém slova smyslu) nad činnostmi obchodních a průmyslových komor není rovněž relevantní, protože tyto subjekty jsou samy veřejnými orgány. Situace obchodních a průmyslových komor se liší od situace veřejných podniků, u nichž Soudní dvůr v rozsudku ve věci Stardust Marine objasnil kritéria přičitatelnosti státu ⁽⁹³⁾. V případě opatření přijatého veřejnoprávním podnikem, jehož smyslem je výkon hospodářské činnosti, jde o to zjistit, zda veřejné orgány, které tento podnik kontrolují například kapitálovým podílem, který v tomto podniku vlastní, stály u přijetí předmětného opatření. Postavení obchodní a průmyslové komory je odlišné v tom smyslu, že tato entita je sama součástí veřejné správy či „zprostředkovatelem státu“, a tudíž veřejným orgánem vytvořeným ze zákona s cílem uspokojovat obecné zájmy. Pro určení, zda je určité rozhodnutí obchodní a průmyslové komory přičitatelné státu (v širším smyslu judikatury v oblasti státní podpory), tak není nutno zjišťovat, zda byl jiný veřejný orgán (například stát v přesném slova smyslu či orgán územní samosprávy) zapojen do předmětného rozhodnutí. Takové rozhodnutí ve skutečnosti nutně splňuje kritérium přičitatelnosti.
- (412) Tento přístup Komise již dříve uplatňovala ve své rozhodovací praxi a byl potvrzen judikaturou. Ohledně obchodní a průmyslové komory departementu Var tak prohlásila: „... na základě svého statusu veřejnoprávního subjektu podle francouzského práva vykonává činnost na zeměpisně vymezeném území, je řízena volenými členy a disponuje daňovými příjmy vybíranými od podniků zapsaných v obchodním rejstříku, a spadá tak do kategorie „veřejné moci“ ve smyslu směrnice Komise 2000/52/ES. Není proto nutno zjišťovat přičitatelnost opatření státu ve smyslu judikatury ve věci Stardust Marine“ ⁽⁹⁴⁾. Tribunál tento přístup podpořil zejména v nedávných rozsudcích týkajících se podpory poskytnuté leteckým společnostem ze strany CCI Nîmes a CCI Pau: „Komise na základě všech těchto skutečností správně dospěla k názoru [...], že komory CCI, jako je CCIPB, musí být považovány za orgány veřejné moci, jejichž všechna rozhodnutí, stejně jako rozhodnutí ústředních orgánů nebo orgánů územní samosprávy, jsou nutně přičitatelná státu“ ⁽⁹⁵⁾. Tato analýza platí v tomto případě rovněž pro CCI.
- (413) CCI se rovněž domnívá, že činnost vykonávaná v tomto případě, tedy provozování letiště La Rochelle, je hospodářskou činností vykonávanou za běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými subjekty. Tento argument je však nadbytečný, protože nic nebrání tomu, aby hospodářskou činnost vykonával státní orgán ⁽⁹⁶⁾, například obchodní a průmyslová komora ⁽⁹⁷⁾. Navíc, jak je uvedeno výše v oddíle 7.1.1.2, smysl existence a hlavní cíl obchodních a průmyslových komor spočívá v úkolech obecného zájmu, které jim ukládá zákon. Obchodní a průmyslové činnosti obchodních a průmyslových komor jsou tedy doplňkem k plnění jejich úkolů obecného zájmu a jsou pojmány tak, aby přispívaly k jejich provádění.
- (414) Z uvedeného vyplývá, že pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je nutno posuzovat chování CCI-letiště a CCI jako celku společně, pokud jde o jejich vztahy s leteckými společnostmi a jejich dceřinými společnostmi.
- (415) Na základě všech výše uvedených skutečností se proto Komise domnívá, že uzavření těchto smluv zahrnuje použití státních prostředků ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a že rozhodnutí o uzavření těchto smluv lze přičíst státu.

7.2.1.3 Selektivní výhoda ve prospěch společností Buzz a easyJet

- (416) Pokud jde o společnost Buzz, jak je uvedeno v oddíle 3.2.2.3, Francie vysvětlila, že společnosti Buzz nebyly uskutečněny žádné marketingové platby, protože propagační opatření a výdaje na komunikaci související se společností Buzz uvedené ve zprávě CRC se ve skutečnosti týkají komunikačních činností prováděných na základě smlouvy uzavřené se společností Maison de la France, a nikoli se společností Buzz. Tato propagační opatření navíc nebyla spojena se společností Buzz. Formální vyšetřovací řízení tak odstranilo pochybnosti Komise o existenci potenciální podpory ve prospěch společnosti Buzz.

⁽⁹³⁾ Rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 52.

⁽⁹⁴⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 22. června 2006 ve věci státní podpory N 563/2005 – Francie – Podpora ve prospěch společnosti Ryanair na leteckém spoji mezi Toulonem a Londýnem (Úř. věst. C 204, 26.8.2006, s. 4), 16. bod odůvodnění.

⁽⁹⁵⁾ Viz rozsudek ve věci Ryanair DAC v. Komise, T-53/16, citovaný výše v poznámce pod čarou č. 53, body 85 až 89. Viz rozsudek ve věci Ryanair DAC v. Komise, T-165/15, citovaný výše v poznámce pod čarou č. 53, bod 101.

⁽⁹⁶⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 23. dubna 1991, Höfner a Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, bod 21.

⁽⁹⁷⁾ Viz rozsudek Ryanair DAC v. Komise, T-53/16, citovaný výše v poznámce pod čarou č. 53, body 90 až 91.

- (417) Pokud jde o společnost easyJet, jak je uvedeno v oddíle 3.2.2.4, Francie objasnila, že v rozporu s informacemi uvedenými ve zprávě CRC neobdržela společnost easyJet žádné finanční prostředky na marketingové či reklamní služby. Formální vyšetřovací řízení tak odstranilo pochybnosti Komise o existenci potenciální podpory společnosti easyJet.

7.2.1.4 Selektivní výhoda ve prospěch společností Flybe a Aer Arann vyplývající ze smluv uzavřených s CCI během období, které je předmětem šetření

- (418) Smlouvy uzavřené s leteckými společnostmi Flybe a Aer Arann vedly k výrazným slevám na poplatcích, což představuje výhodu ve prospěch těchto leteckých společností.
- (419) Smlouvy byly uzavřeny v rámci podmínek stanovených v rozhodnutí CCI o poplatcích ze dne 27. března 2008, které stanovilo systém regresivních slev z letištních poplatků omezený na tři roky za účelem zavedení nových spojů nebo pokračování provozu stávajících spojů během zimního letového řádu.
- (420) Ukazuje se, že tento systém slev se vztahoval na všechny letecké společnosti, které provozují nebo chtějí provozovat lety z letiště La Rochelle a splňují podmínky stanovené v rozhodnutí o poplatcích ze dne 27. března 2008. Tyto slevy může využít každá letecká společnost pro zahájení provozu nových spojů nebo pro zachování provozu stávajících spojů během zimní letové sezóny. Kromě toho nic nenasvědčuje tomu, že by tyto podmínky měly za následek omezení výhod, které spočívají ve slevách pro určité letecké společnosti.
- (421) Jelikož byl tedy systém slev navržen a uplatňován nediskriminačním způsobem, výhoda poskytnutá společností Flybe a Aer Arann není selektivní⁽⁹⁸⁾. Systém slev uplatňovaný na společnosti Flybe a Aer Arann proto nepředstavuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, neboť není splněna podmínka selektivity.

7.2.1.5 Existence výhody ve prospěch společností Ryanair/AMS a Jet2 ve smlouvách uzavřených s CCI během období, které je předmětem šetření

- (422) Pokud jde o osvobození společnosti Ryanair od poplatků za osvětlení letištní dráhy, z formálního vyšetřovacího řízení jasně vyplynulo, že toto osvobození bylo způsobeno skutečností, že lety společnosti Ryanair byly provozovány za dne, a nevyžadovaly proto použití osvětlení. Tato výjimka tedy nepředstavuje pro společnost Ryanair žádnou hospodářskou výhodu.
- (423) Pokud jde o služby pozemního odbavování stanovené v následných smlouvách uzavřených se společností Ryanair, zejména ve smlouvě č. 1, formální vyšetřovací řízení rozptýlilo pochybnosti Komise o skutečné existenci těchto služeb. Jak je uvedeno v 72. bodě odůvodnění, CCI vystupovala pouze jako prostředník mezi společnostmi Ryanair a Atlantica (společnost poskytující pozemní odbavení), přičemž smlouva č. 1 pouze upřesňovala ceny stanovené společností Atlantica. Služby pozemního odbavování stanovené v následných smlouvách uzavřených se společností Ryanair proto nepředstavují pro společnost Ryanair žádnou hospodářskou výhodu.
- (424) Pokud jde o ostatní opatření, Komise by měla za účelem zjištění, zda uzavřené smlouvy poskytují dotčeným leteckým společnostem výhodu, v zásadě přezkoumat, zda by za podobných okolností správce letiště působící za běžných podmínek tržního hospodářství uzavřel obchodní smlouvy, které jsou podobné nebo totožné jako ty, které uzavřela CCI.
- (425) Pro účely posouzení příslušných smluv je třeba konstatovat, že jak existenci, tak výši podpory v těchto smlouvách je třeba posuzovat s ohledem na situaci, která panovala v době jejich uzavření⁽⁹⁹⁾. Proto, aby bylo možné určit, zda správce letiště jednal jako obezřetný investor v tržním hospodářství motivovaný perspektivou zisku⁽¹⁰⁰⁾, je třeba uzavřené smlouvy posuzovat pro každé dotčené období, a to s ohledem na okamžik jejich uzavření.

⁽⁹⁸⁾ Viz mimo jiné rozsudek Soudního dvora ze dne 21. prosince 2016, Komise v. Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, body 40 až 67.

⁽⁹⁹⁾ Viz rozsudek ve věci Ryanair DAC v. Komise, T-165/15, citovaný výše v poznámce pod čarou č. 94, body 71 až 72.

⁽¹⁰⁰⁾ Viz rozsudek Alfa Romeo uvedený v poznámce pod čarou č. 30, bod 20, a rozsudek Alitalia v. Komise uvedený v poznámce pod čarou č. 30, bod 84.

(426) Po prozkoumání různých metodických zohlednění týkajících se metody použité k uplatnění zásady obezřetného hospodářského subjektu na jedné straně a metody použité k rekonstrukci podnikatelských plánů na straně druhé bude Komise analyzovat různá příslušná opatření.

a) Metodické úvahy týkající se metody použité pro uplatnění zásady obezřetného hospodářského subjektu

(427) Při určování metody použité pro uplatnění zásady obezřetného hospodářského subjektu je třeba zkoumat následující metodické otázky:

- 1) Měly by se smlouvy o marketingových službách a smlouvy o poskytování letištních služeb analyzovat společně, nebo zvlášť?
- 2) Jak vhodná je pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství, pokud jde o analýzu inkrementální ziskovosti, srovnávací analýza podmínek smluv o letištních službách zkoumaných v rámci formálního vyšetřovacího řízení s letištními poplatky účtovanými na jiných letištích?
- 3) Jaké přínosy by mohl případný subjekt v tržním hospodářství zohlednit při uzavírání smluv o marketingových službách?
- 4) Jaký časový rámec by zvolil subjekt v tržním hospodářství pro posouzení výhodnosti uzavření smlouvy o letištních službách a/nebo smlouvy o marketingových službách?

1) Společná analýza smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách

(428) Pro účely uplatnění zásady obezřetného investora v tržním hospodářství musí Komise určit, zda smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách, které uzavřela CCI se společnostmi Ryanair a AMS, jak je uvedeno v tabulce 9, mají být posuzovány společně ⁽¹⁰¹⁾.

(429) Francie prohlásila, že souhlasí ⁽¹⁰²⁾ s přístupem zvoleným v rozhodnutí o zahájení řízení, který spočíval ve společném posouzení smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách uzavřených společně.

(430) Společnost Ryanair však tento přístup zpochybňuje, neboť se domnívá, že smlouvy o marketingových službách uzavřené se společností AMS by měly být analyzovány odděleně od smluv o letištních službách uzavřených se společností Ryanair. Společnost AMS se rovněž domnívá, že smlouvy, které uzavřela s CCI, mají vlastní obchodní zájem, který se liší od smluv o letištních službách.

(431) Je proto nutné posoudit, zda, jak uvádí společnost Ryanair, mají smlouvy o marketingových službách jiný zájem než smlouvy o letištních službách. Pro zodpovězení této otázky je třeba se zabývat následujícími otázkami:

- Měly by být společnost Ryanair a její dceřiná společnost AMS posuzovány pro účely určení existence hospodářské výhody samostatně, nebo společně?
- Jaký úkol plnila CCI při nákupu marketingových služeb?
- Existuje neoddělitelná vazba mezi smlouvami o letištních službách a smlouvami o marketingových službách?

Společná nebo oddělená analýza společností Ryanair a AMS za účelem zjištění existence hospodářské výhody

(432) Pokud jde o smlouvy uzavřené mezi CCI na jedné straně a společnostmi Ryanair a AMS na straně druhé, musí Komise nejprve určit, zda je třeba pro účely určení hospodářské výhody, z níž mohly mít v době uzavření smluv prospěch, posuzovat společnost Ryanair a její dceřinou společnost AMS samostatně, nebo společně.

⁽¹⁰¹⁾ Je třeba upřesnit, že otázka společného posouzení smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách se nevztahuje na společnost Jet2. Společnost CCI-letiště uzavřela se společností Jet2 jedinou smlouvu, která obsahovala ustanovení týkající se letištních služeb a výplaty marketingového příspěvku.

⁽¹⁰²⁾ Odpověď Francie ze dne 13. dubna 2012, bod 253.

- (433) Komise nejprve konstatuje, že v době uzavření smluv byla společnost AMS dceřinou společností ve stoprocentním vlastnictví společnosti Ryanair, přičemž jejími vedoucími pracovníky byli vedoucí pracovníci společnosti Ryanair⁽¹⁰³⁾, a že tato společnost byla založena pouze za účelem poskytování marketingových služeb na internetových stránkách společnosti Ryanair a nevykonávala žádnou jinou činnost. Společnost AMS jednala podle zájmů společnosti Ryanair a pod její kontrolou, přičemž zisk, který vytváří, byl určen společnosti Ryanair formou dividend či navýšení hodnoty společnosti. Proto lze předpokládat, že společnost Ryanair měla rozhodující vliv na chování společnosti AMS.
- (434) Zatímco marketingové služby byly nejprve pořízeny na základě dvou smluv se společností Ryanair ze dne 1. prosince 2003 a 1. ledna 2004, následně CCI nakoupila marketingové služby od společnosti AMS na základě smluv uzavřených od 1. dubna 2006. Skutečnost, že společnost AMS nahradila společnost Ryanair jako poskytovatele marketingových služeb pro CCI, rovněž ukazuje, že společnost Ryanair a její dceřiná společnost AMS jsou, pokud jde o jednotlivé smlouvy uzavřené s CCI, propojeny.
- (435) Komise navíc konstatuje, že všechny smlouvy o marketingových službách uzavřené se společností AMS ve svém prohlášení o účelu uvádějí, že souvisejí pouze se závazkem společnosti Ryanair provozovat lety z letiště La Rochelle.
- (436) Skutečnost, že společnost AMS vykonává jinou činnost než společnost Ryanair, tedy nemůže zastřít vysoce komplementární povahu těchto dvou činností: provozování leteckých společností a jejich propagace.
- (437) Závěrem Komise zdůrazňuje, že tento přístup již ve své nedávné rozhodovací praxi uplatnila⁽¹⁰⁴⁾ a je podpořen judikaturou⁽¹⁰⁵⁾.
- (438) Ze všech těchto důvodů se proto Komise domnívá, že pro zjištění existence hospodářské výhody je nutno posuzovat opatření ve prospěch společností Ryanair a AMS společně, protože společnosti Ryanair a AMS představují jediného příjemce předmětných opatření⁽¹⁰⁶⁾.

Úkol, který plní CCI při nákupu marketingových služeb

- (439) Jedním z přístupů by bylo vzít v úvahu, že CCI uzavřela smlouvy o marketingových službách jako správce letiště⁽¹⁰⁷⁾, a tedy porovnat její jednání s jednáním hypotetického správce letiště, který je motivován perspektivou zisku.
- (440) Další přístup by spočíval v usouzení, že CCI jednala jako subjekt pověřený úkolem obecného zájmu, a to hospodářským rozvojem La Rochelle a jeho regionu, a že nakoupila tyto marketingové služby, aby plnila tento úkol nezávisle na svém postavení správce letiště La Rochelle. Tento druhý přístup vychází ze skutečnosti, že úkolem v oblasti hospodářského rozvoje je CCI pověřena ze zákona.

⁽¹⁰³⁾ Viz zpráva regionální kontrolní komory Aquitaine o obchodní a průmyslové komoře Pau-Béarn ze dne 19. října 2006, která zejména konstatuje, že „AMS je pouhou odnoží společnosti Ryanair, kterou řídí dva vedoucí pracovníci společnosti Ryanair“. Zpráva je k dispozici na adrese www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

⁽¹⁰⁴⁾ V tomto ohledu viz rozhodnutí Komise týkající se letiště Pau uvedené v poznámce pod čarou č. 12, zejména 290. bod odůvodnění. Rozhodnutí Komise (EU) 2017/1861 ze dne 29. července 2016 o státní podpoře SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Itálie – Vyrovnávací platby letištím na Sardinii za závazky veřejné služby (služby obecného hospodářského zájmu) (Úř. věst. L 268, 18.10.2017, s. 1), zejména 353. bod odůvodnění.

⁽¹⁰⁵⁾ Viz rozsudek ve věci Ryanair DAC v. Komise, T-165/15, citovaný výše v poznámce pod čarou č. 53, bod 184. Rozsudek ve věci Ryanair DAC v. Komise, T-53/16, citovaný výše v poznámce pod čarou č. 53, body 207 až 212.

⁽¹⁰⁶⁾ V další části posouzení bude Komise proto někdy používat označení „Ryanair/AMS“, aby poukázala na příjemce předmětných opatření.

⁽¹⁰⁷⁾ Aniž jsou dotčeny případné cíle veřejné politiky místního hospodářského rozvoje, které mohl správce uzavřením předmětných smluv sledovat.

- (441) V rámci tohoto alternativního přístupu by mělo být ověřeno jednak to, že předmětné služby odpovídají „skutečné potřebě“ veřejného zadavatele (například proto, že mohou být spojeny se snahou maximalizovat hospodářský dopad vyplývající z podpory vyplacené na regionální rozvoj), a jednak to, že byly pořízeny za cenu, která je nižší než „tržní cena“⁽¹⁰⁸⁾ nebo se tržní ceně rovná, ať už byla tato tržní cena stanovena na základě výzvy k podávání nabídek, nebo alternativním způsobem.
- (442) Komise konstatuje, že ani France⁽¹⁰⁹⁾, ani CCI⁽¹¹⁰⁾ ve svých připomínkách výslovně neuvedly, že při uzavírání smluv o marketingových službách jednaly z důvodů veřejného pořádku.
- (443) Je pravda, že Francie v 210. bodě odůvodnění tvrdila, že opatření umožní, aby činnost letiště měla pozitivní dopad na regionální rozvoj, a proto považuje za přirozené, že místní a regionální orgány, které usilují o rozvoj hospodářství a cestovního ruchu na svém území, využívají služeb, které jim umožňují propagaci tohoto území a přilákání návštěvníků. Komise nicméně konstatuje, že CCI toto tvrzení nesdílí (viz 445. bod odůvodnění) a jeho protívahou jsou připomínky následující po zahájení formálního vyšetřovacího řízení uvedené v 212. bodě odůvodnění, v nichž se Francie domnívá, že „pokud jde o hlediska, která vedla CCI k uzavření vyšetřovaných smluv, možnost umístit reklamu týkající se letiště La Rochelle a jeho regionu, jakož i všech destinací, které letiště obsluhuje, na internetových stránkách s tak velkou návštěvností, jakou má společnost Ryanair, znamenala příležitost, jak přilákat další zákazníky, kterou CCI přirozeně využila, protože chtěla zvýšit provoz na letišti, a tedy i jeho příjmy“. Francie dodává, že „z hlediska letiště La Rochelle přinesla její strategie marketingové podpory své ovoce, neboť v daném období vedla k prudkému nárůstu počtu cestujících, což vedlo k trvalému nárůstu letištních poplatků a příjmů z činností mimo leteckou dopravu...“.
- (444) Kromě toho Komise konstatuje, že Francie v tomto případě – kromě obecných úvah týkajících se regionálního rozvoje uvedených v předchozím bodě odůvodnění – přesně neuvedla, jakým způsobem upravila financování leteckých společností s ohledem na tento cíl veřejného zájmu, který navíc přesně nevymezila ani nedoprovodila měřitelnými kritérii. Komise tedy konstatuje, že Francie nepředložila žádnou kvantifikovanou ekonomickou analýzu *ex ante*, která by mohla být použita k příčinnému a jednoznačnému určení hospodářského účinku finančních opatření na dosažení cíle veřejného zájmu, kterým je regionální rozvoj.
- (445) CCI poskytla údaje, které podporují první přístup. Ve svých připomínkách ze dne 4. června 2012 CCI uvedla, že „tím, co ji vedlo k uzavření [marketingových] smluv, byla perspektiva zisku“. CCI rovněž uvedla, že „hlediska, která vedla CCI k uzavření zkoumaných smluv, byla čistě obchodní povahy a obchodní výhoda, kterou by tyto smlouvy letišti přinesly, byla řádně posouzena. Možnost umístit reklamu týkající se letiště La Rochelle a jeho regionu, jakož i všech destinací, které letiště obsluhuje, na internetových stránkách s tak velkou návštěvností, jakou má společnost Ryanair, znamenala příležitost, jak přilákat další zákazníky ze zahraničí, kterou CCI přirozeně využila, protože chtěla zvýšit provoz na letišti, a tedy i jeho příjmy. Ve stejných připomínkách CCI dospěla k závěru, že „marketingové smlouvy, které letiště La Rochelle uzavřelo se společností AMS, přispěly kromě zlepšení obrazu letiště a atraktivity regionu, který obsluhuje, také k celkové ziskovosti vztahu se společností Ryanair [...], neboť předmětná reklama přinesla dodatečné příjmy z leteckých činností i příjmy z činností mimo leteckou dopravu, které vytvořili zahraniční cestující, jež na letiště přivedla společnost Ryanair a které tato cílená a účinná reklama do této destinace přilákala“. Z těchto faktorů vyplývá, že by podle CCI mělo být její chování posuzováno stejně jako chování správce letiště⁽¹¹¹⁾.
- (446) Komise má za to, že by se měl použít první z obou výše uvedených přístupů. Je běžnou praxí, že správce letiště v rámci své hospodářské činnosti uzavírá s leteckými společnostmi smlouvy, které stanoví různé poplatky a v některých případech těmto leteckým společnostem poskytují značné pobídky a marketingovou podporu⁽¹¹²⁾. V tomto ohledu se Komise domnívá, že uzavírání smluv o marketingových službách v zásadě spadá do hospodářské činnosti správce letiště⁽¹¹³⁾.

⁽¹⁰⁸⁾ Viz například rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 28. ledna 1999, BAI v. Komise, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, body 75 a 76, a rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 5. srpna 2003, P & O European Ferries (Vizcaya), SA a Diputación Foral de Vizcaya v. Komise, T-116/01 a T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, bod 117.

⁽¹⁰⁹⁾ Viz 205. až 214. bod odůvodnění.

⁽¹¹⁰⁾ Viz 171. až 177. bod odůvodnění.

⁽¹¹¹⁾ Tržní cenu, kterou měla Francie nebo CCI zaplatit za rozvoj regionálního hospodářství prostřednictvím podpory leteckých společností, zde tedy není třeba stanovovat, protože Francie ani CCI tento přístup neuplatnily.

⁽¹¹²⁾ Bod 7 pokynů z roku 2014.

⁽¹¹³⁾ Je třeba rovněž poznamenat, že oddíl 3.5 pokynů z roku 2014 stanoví, že pro účely uplatnění zásady soukromého subjektu v tržním hospodářství je třeba při posuzování zohlednit pobídky a marketingovou podporu.

- (447) Pro účely určení existence výhody ve prospěch leteckých společností je proto třeba použít první přístup uvedený v 439. bodě odůvodnění; ten spočívá v porovnání chování CCI s chováním hypotetického subjektu v tržním hospodářství, který by byl motivován perspektivou zisku a provozoval by letiště La Rochelle namísto CCI. Komise připomíná, že tento přístup byl již použit v pokynech z roku 2014 ⁽¹¹⁴⁾ a v její nedávné rozhodovací praxi ⁽¹¹⁵⁾, která byla podpořena judikaturou ⁽¹¹⁶⁾.
- (448) Tento závěr, který byl stanoven pro smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS, platí ze stejných důvodů i pro smlouvu se společností Jet2.

Neoddělitelnost smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách

- (449) Komise určila dva scénáře. V prvním případě je jedna nebo více smluv o marketingových službách uzavřena současně se smlouvou o letištních službách a představuje jedinou transakci. V tomto případě se posouzení subjektu v tržním hospodářství provádí u všech smluv tvořících transakci. Podle druhého scénáře není smlouva (smlouvy) o marketingových službách uzavřena (uzavřeny) současně se smlouvou o letištních službách. V tomto případě se posouzení transakce zaměří pouze na smlouvy o marketingových službách. Posouzení ze strany subjektu v tržním hospodářství však zohlední smlouvu o letištních službách platnou v době uzavření marketingových smluv, aby bylo možné vyhodnotit příjmy CCI.
- (450) Komise se proto domnívá, že každá ze smluv o marketingových službách uvedených v tabulce 9 by měla být posouzena s cílem zjistit, zda může být neoddělitelně spojena s jednou nebo více dalšími smlouvami o letištních službách, případně i s jinými smlouvami o marketingových službách. Za účelem posouzení neoddělitelnosti tohoto spojení považuje Komise za nezbytné uvést následující poznámky.
- (451) Předně skutečnost, že některé smlouvy o marketingových službách uzavřela CCI se společností AMS, a nikoli se společností Ryanair, nebrání tomu, aby byly smlouvy o marketingových službách posuzovány společně se smlouvami o letištních službách. Oba typy smluv byly uzavřeny stejnými stranami, neboť jak je uvedeno v 432. až 438. bodě odůvodnění, společnosti Ryanair a AMS musí být považovány za jediný hospodářský subjekt.
- (452) Další níže uvedené faktory poukazují na velmi úzké vazby mezi některými smlouvami o marketingových službách a smlouvami o letištních službách, které byly uzavřeny společně.
- (453) Komise zaprvé konstatuje, že postup, v jehož rámci byly marketingové smlouvy se společností AMS nebo Ryanair uzavřeny, je úzce spjat s uzavřením smluv o letištních službách se společností Ryanair.
- (454) Jak je uvedeno v tabulce 9, většina smluv o marketingových službách byla uzavřena téměř současně se smlouvou o letištních službách. Například smlouvy o marketingových službách uzavřené se společností Ryanair dne 1. prosince 2003 a 1. ledna 2004 byly uzavřeny prakticky ve stejnou dobu jako smlouva o letištních službách ze dne 10. prosince 2003. Stejně tak smlouvy o marketingových službách uzavřené se společností AMS dne 1. května 2006 byly uzavřeny pouhý měsíc po smlouvě o letištních službách ze dne 1. dubna 2006 a nabyly účinnosti dne 1. května 2006, přičemž jejich doba trvání byla shodná a činila tři roky.
- (455) Kromě toho CCI neuskutečnila výběrové řízení a ve skutečnosti nezvažovala jiné poskytovatele než společnosti AMS nebo Ryanair, což posiluje neoddělitelnou vazbu mezi postupy, kterými byly oba typy smluv uzavřeny.
- (456) Za druhé, zkoumání obsahu smluv potvrzuje úzký vztah závislosti mezi smlouvami o marketingových službách a leteckými spoji provozovanými společností Ryanair z letiště La Rochelle.
- (457) Služby poskytované společností AMS, i když jsou zaměřeny na propagaci La Rochelle a jeho regionu, se zaměřují výhradně na spoje provozované společností Ryanair a žádnou jinou leteckou společností.

⁽¹¹⁴⁾ Odstavec 53 pokynů z roku 2014.

⁽¹¹⁵⁾ Viz například rozhodnutí Komise (EU) 2015/1227, 314. až 330. bod odůvodnění.

⁽¹¹⁶⁾ Viz rozsudek ve věci Ryanair DAC v. Komise, T-165/15, citovaný výše v poznámce pod čarou č. 53, body 329 až 334.

- (458) Z posouzení marketingových služeb, které má poskytovat společnost AMS, dále vyplývá, že tyto služby jsou podle smlouvy zaměřeny výhradně na internetové stránky společnosti Ryanair, které jsou v několika smlouvách o marketingových službách popsány jako „hlavní marketingový nástroj“⁽¹¹⁷⁾, a zejména na verze stránek přístupné ze zemí, z nichž společnost Ryanair provozuje spoj do La Rochelle. Podle podmínek různých marketingových smluv marketingové služby poskytované společností AMS zahrnují: i) vložení odkazů na stránku na internetových stránkách společnosti Ryanair, která odpovídá destinaci La Rochelle; ii) vložení odkazů k internetovým stránkám, které CCI určí, na domovské stránky internetových stránek společnosti Ryanair ve Spojeném království, Belgii, Nizozemsku, Portugalsku, Irsku a Norsku (což odráží výchozí místa leteckých spojů společnosti Ryanair s letištěm La Rochelle); iii) vložení odstavců do oddílu „Pět věcí, které musíte vidět“ na stránce věnované destinaci La Rochelle na internetových stránkách společnosti Ryanair; iv) zasílání e-mailů propagujících La Rochelle britským a irským předplatitelům internetových stránek společnosti Ryanair⁽¹¹⁸⁾; v) prezentaci města La Rochelle na domovské stránce norské a portugalské verze internetových stránek společnosti Ryanair⁽¹¹⁹⁾. Internetové stránky společnosti Ryanair jsou však primárně určeny jako platforma pro prodej letenek na spojích provozovaných společností Ryanair a pouze ve zcela druhotném smyslu jako nástroj pro propagaci destinací, které společnost Ryanair obsluhuje, mezi něž patří La Rochelle⁽¹²⁰⁾.
- (459) Kromě toho, jak je vysvětleno v 81. až 114. bodě odůvodnění, smlouvy o marketingových službách uzavřené se společností Ryanair (smlouvy A a B) obsahují závazek společnosti Ryanair provozovat určité spoje, zatímco smlouvy o marketingových službách D, G, H, I, J a K uzavřené se společností AMS výslovně uvádějí, že „vycházejí ze závazku společnosti Ryanair provozovat“⁽¹²¹⁾ určité letecké spoje, na které se vztahují podkladové smlouvy o letištních službách. Existence těchto ustanovení ukazuje, že smlouva o marketingových službách by vůbec neexistovala, kdyby společnost Ryanair neprovozovala spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách. Tento závěr není zpochybněn v případě smluv C, E a F, které jsou pouze změnami již existujících smluv a jejichž nová ustanovení nezpochybňují souvislost mezi provozováním výše uvedených spojů společností Ryanair a marketingovými službami.
- (460) A konečně, částky vyplacené společnosti Ryanair na základě některých smluv o marketingových službách (smlouvy A a B) jsou určeny počtem obrátek provedených společností Ryanair. Pro ilustraci, v článku 3 smlouvy A uzavřené se společností Ryanair se uvádí, že „pokud společnost Ryanair nedosáhne v každém kalendářním roce průměrné roční míry obsazenosti 60 % při nejméně 340 obrátkách [...], bude platba přepočítána v poměru k počtu přepravených cestujících“⁽¹²²⁾. Zahrnutí tohoto ustanovení ukazuje, že základním cílem smlouvy o marketingových službách není obecně řečeno propagovat La Rochelle a jeho region, nýbrž mnohem konkrétněji pomoci společnosti Ryanair dosáhnout určených cílů v oblasti přepravy cestujících do La Rochelle.
- (461) Z výše uvedených úvah vyplývá, že služby stanovené v těchto smlouvách o marketingových službách jsou úzce spojeny se službami letecké dopravy nabízenými společností Ryanair, na které smlouvy o marketingových službách odkazují a na které se vztahují příslušné smlouvy o letištních službách. Zaměření marketingových služeb zdaleka není obecné a neurčité s cílem zvýšit počet rekreačních a služebních cest do La Rochelle a jeho regionu; tyto marketingové služby se zaměřují konkrétně na osoby, které mohou využívat dopravní služby společnosti Ryanair, na něž se vztahují smlouvy o marketingových službách, což znamená, že jejich hlavním cílem je propagace těchto služeb.
- (462) Smlouvy o marketingových službách jsou tak nerozlučně spjaty se společně uzavřenými smlouvami o letištních službách a se službami letecké dopravy, jichž se týkají. Z výše uvedených věcných skutečností rovněž vyplývá, že neexistuje nic, co by podporovalo hypotetický argument, že v případě neexistence předmětných leteckých spojů (a tudíž smluv o letištních službách, které se jich týkají) by smlouvy o marketingových službách byly i v takovém případě uzavřeny.

⁽¹¹⁷⁾ Smlouvy ze dne 1. dubna 2006 a 17. září 2009 uzavřené se společností AMS.

⁽¹¹⁸⁾ Smlouvy ze dne 1. dubna 2006, 17. září 2009 a 25. února 2010 uzavřené se společností AMS.

⁽¹¹⁹⁾ Změny smlouvy ze dne 25. února 2010.

⁽¹²⁰⁾ Obzvláště malá část internetových stránek společnosti Ryanair věnovaná propagaci cestovního ruchu spolu se skutečností, že region La Rochelle je pouze jednou z desítek destinací, na které se na internetových stránkách společnosti Ryanair zaměřují komerční propagační opatření, jsou důvodem, proč má prezentace regionu La Rochelle na internetových stránkách společnosti Ryanair mnohem menší význam než prodej letenek a služeb prodávaných touto leteckou společností.

⁽¹²¹⁾ Článek 1 smlouvy o marketingových službách, který se týká jejího účelu, uvádí: „Tato smlouva vychází ze závazku společnosti Ryanair provozovat spoje...“.

⁽¹²²⁾ Originál v angličtině: „... if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60 %) on at least 340 rotations in each calendar year ... the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried ...“.

(463) Je třeba rovněž konstatovat, že Francie sama zdůraznila souvislost mezi platbami stanovenými ve smlouvách o marketingových službách a spoji provozovanými leteckými společnostmi: „Rozvoj letiště je zcela závislý na nárůstu počtu cestujících, a proto je třeba provádět propagační kampaně zaměřené na zvýšení povědomí o spojích, které letiště obsluhuje, o turistických místech regionu atd. Zveřejňování reklamy na internetových stránkách s vysokou návštěvností proto představuje základní službu poskytovanou každému rozvíjejícímu se regionálnímu letišti. Tato potřeba vedla, zejména u nízkonákladových společností, k praktikám spočívajícím v nabízení marketingových a reklamních služeb na letištích“ ⁽¹²³⁾ (zvýraznění přidáno Komisí). Z tohoto tvrzení vyplývá, že platby stanovené ve smlouvách o marketingových službách byly nedílnou součástí obchodních vztahů mezi CCI a leteckými společnostmi při provozování a rozvoji spojů. Z uvedeného rovněž vyplývá, že účelem těchto plateb byla nejen podpora návštěvnosti La Rochelle a jeho regionu obecně, ale především konkrétní podpora spojů provozovaných leteckými společnostmi, které zajišťují odlety z letiště La Rochelle.

(464) S ohledem na výše uvedené skutečnosti bude Komise při konkrétním posuzování smluv uvedených v tabulce 9 vycházet ze souboru důkazů týkajících se mimo jiné toho, zda níže uvedené prvky byly totožné nebo podobné: i) datum uzavření smluv; ii) předmětný(é) zeměpisný(é) spoj(e); iii) objem cestujících, který je ve smlouvě uveden; iv) křížové odkazy mezi marketingovými činnostmi a činnostmi v osobní dopravě; v) jakákoli jiná skutečnost, která zjevně smlouvy spojuje. Z tohoto posouzení tedy může vyplývat, že některé smlouvy o marketingových službách nebyly součástí společné transakce se smlouvou o letištních službách (a musí být proto posuzovány samostatně), zatímco jiné smlouvy by měly být posuzovány společně jako soubor.

— Soubor smluv 1–A

(465) Komise konstatuje, že CCI-letiště uzavřela smlouvu o letištních službách (smlouva č. 1) dne 10. prosince 2003, tj. několik dní po uzavření smlouvy o marketingových službách A, k němuž došlo dne 1. prosince 2003. Kromě toho doba trvání smlouvy o marketingových službách A (od 1. května 2003 do 31. prosince 2003) zcela spadá do doby platnosti smlouvy č. 1, tj. od 1. května 2003 do 30. dubna 2006. A konečně, roční dopravní závazky v obou smlouvách a provozované spoje jsou totožné. Komise se proto domnívá, že tyto dvě smlouvy představují jednu transakci, a proto by měly být posuzovány společně.

— Smlouva B

(466) Komise konstatuje, že CCI-letiště uzavřela smlouvu o marketingových službách B dne 3. června 2004, tj. téměř šest měsíců po uzavření smlouvy o letištních službách 1, ačkoli ve smlouvě je uvedeno, že „tato smlouva se uzavírá dne 1. ledna 2004“ ⁽¹²⁴⁾.

(467) Přestože obě smlouvy mají stejné datum ukončení platnosti a obsahují podobné dopravní závazky a spoje, Komise konstatuje, že Francie neuvedla důvody pro odložení podpisu smlouvy na 3. červen 2004, přestože je tato smlouva uváděna jako uzavřená dne 1. ledna 2004. Komise proto dospěla k závěru, že smlouva B by měla být posuzována samostatně.

— Soubor smluv 2–3–C–D

(468) Komise konstatuje, že společnost CCI-letiště uzavřela dvě smlouvy o letištních službách (smlouvy č. 2 a č. 3) dne 1. května 2006, tj. pouhý měsíc po uzavření smlouvy o marketingových službách C a D, k němuž došlo dne 1. dubna 2006. Tyto čtyři smlouvy se rovněž vztahují na stejné provozní období, tj. od 1. května 2006 do 30. dubna 2009. Kromě toho se smlouva č. 2 a smlouva C na jedné straně a smlouva č. 3 a smlouva D na straně druhé, které byly uzavřeny s měsíčním odstupem, týkají stejných letišť (Londýn Stansted u smlouvy č. 2 a smlouvy C a Dublin u smlouvy č. 3 a smlouvy D) a obsahují stejné dopravní závazky (95 000 cestujících v případě letiště Londýn Stansted a 45 000 cestujících v případě letiště Dublin). Smlouvy o marketingových službách týkající se těchto dvou letišť jsou navíc totožné, přičemž jedinou výjimkou jsou závazky týkající se provozu, částky placené za marketingové služby a objem těchto marketingových služeb. Totéž platí pro smlouvy o letištních službách, které jsou až na závazky týkající se provozu totožné. Komise se proto domnívá, že tyto čtyři smlouvy představují jednu transakci, a proto by měly být posuzovány společně.

⁽¹²³⁾ Odpověď Francie ze dne 13. dubna 2012, bod 247.

⁽¹²⁴⁾ Originál v angličtině: „this agreement is made the 1st of January 2004“.

- (469) Komise konstatuje, že jedním z klíčových ukazatelů je skutečnost, že všechny čtyři smlouvy byly uzavřeny přibližně ve stejnou dobu (s odstupem méně než jednoho měsíce), zatímco následující smlouva (smlouva E) byla uzavřena o více než rok později. Komise dále konstatuje, že obě smlouvy o letištních službách a obě smlouvy o marketingových službách byly uzavřeny ve stejný den (1. dubna 2006, respektive 1. května 2006). Komise konečně zdůrazňuje, že oddělené posouzení smlouvy č. 2 a smlouvy C na jedné straně a smlouvy č. 3 a smlouvy D na straně druhé by v žádném případě neovlivnilo závěr o poskytnuté výhodě (viz tabulka 18).

— *Smlouva E*

- (470) Dne 1. června 2007 uzavřela CCI-letišť smlouvu E, která se týká marketingových služeb na irských internetových stránkách společnosti Ryanair. Tento dodatek ke smlouvě D byl tedy uzavřen více než rok po samotné smlouvě D a na rozdíl od ostatních výše posuzovaných smluv o marketingových službách nebyl uzavřen současně se smlouvou o letištních službách. Další smlouvou uzavřenou mezi CCI-letišť a společností Ryanair/AMS je smlouva F, která byla uzavřena téměř čtyři měsíce po smlouvě E a netýká se irských internetových stránek společnosti Ryanair. Smlouvy E a F se rovněž týkají dvou samostatných spojů (Dublin a Londýn Stansted). Komise se proto domnívá, že smlouva E by měla být posuzována samostatně.

— *Smlouva F*

- (471) Dne 21. září 2007 uzavřela CCI-letišť smlouvu F, která se týká marketingových služeb pro internetové stránky společnosti Ryanair ve Spojeném království. Tento dodatek ke smlouvě C byl tedy uzavřen více než rok po samotné smlouvě C a stejně jako smlouva E nebyl uzavřen se smlouvou o letištních službách. Další smlouvou uzavřenou mezi CCI-letišť a společností Ryanair/AMS je navíc smlouva G, která byla uzavřena téměř dva roky po smlouvě F. Komise se proto domnívá, že smlouva F by měla být posuzována samostatně.

— *Soubor smluv G–H–I–J*

- (472) Komise konstatuje, že dne 17. září 2009 uzavřela CCI-letišť čtyři smlouvy o marketingových službách týkající se spojů provozovaných společností Ryanair z La Rochelle na letiště Londýn Stansted (smlouva G), Brusel-Charleroi (smlouvy H a J) a Dublin (smlouva I). Tyto čtyři smlouvy se vztahují na stejné provozní období, tj. od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2011. Kromě toho je obsah smluv o marketingových službách G, H a I totožný, s jedinou výjimkou, kterou jsou dopravní závazky a cena a objem marketingových služeb. Pokud jde o smlouvu J, jedná se o změnu smlouvy H, jejímž jediným účelem je uplatnit zvýšení – byť malé – poplatku za marketingové služby, který byl již stanoven ve smlouvě H, která byla uzavřena téhož dne. Komise se proto domnívá, že tyto čtyři smlouvy představují jednu transakci, a proto by měly být posuzovány společně.

- (473) Smlouva o letištních službách č. 5 byla uzavřena dne 13. ledna 2010. Pracovní program se vztahuje na období od 1. května 2009 do 30. dubna 2012. Komise konstatuje, že tato smlouva se týká letišť Londýn Stansted, Brusel Charleroi a Dublin (s možností, že společnost Ryanair bude provozovat jeden nebo více dalších spojů do La Rochelle), stejně jako soubor smluv G–H–I–J. Komise však poznamenává, že doba platnosti smlouvy č. 5 se liší od doby platnosti souboru G–H–I–J a že smlouva byla uzavřena téměř o pět měsíců později než tento soubor. Komise konstatuje, že smlouva č. 5 ve skutečnosti neukládá společnosti Ryanair žádné dopravní závazky a nezahrnuje žádné marketingové služby placené společností Ryanair/AMS. Ve skutečnosti pouze zpětně formalizuje jednotkovou výši letištních poplatků, které byla společnost Ryanair povinna platit od 1. května 2009. Komise se proto domnívá, že smlouva č. 5 by neměla být posuzována tak, jako by byla součástí souboru smluv G–H–I–J.

— *Soubor smluv 6–K*

- (474) Komise konstatuje, že CCI-letišť uzavřela smlouvu o letištních službách (smlouva č. 6) dne 1. února 2010, tj. méně než jeden měsíc před smlouvou o marketingových službách K, která byla uzavřena dne 25. února 2006. Smlouva č. 6 se týká letištních služeb poskytovaných společností Ryanair na spojích na letiště Londýn Stansted (Spojené království), Dublin (Irsko), Brusel Charleroi (Belgie) a Oslo Rygge (Norsko) v období od 28. března 2010 do 31. března 2013. Zahrnuje také dopravní závazky společnosti Ryanair. Smlouva K upravuje marketingové služby, které měly být poskytovány na irské, norské, nizozemské a britské verzi domovské stránky společnosti Ryanair v období od 28. března 2010 do 31. března 2013. S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že smlouva č. 6 a smlouva K by měly být posuzovány společně.

- (475) Pokud jde o smlouvu č. 5, Komise konstatuje, že ačkoli byla stejně jako smlouva K uzavřena počátkem roku 2010, vztahuje se na období před smlouvou K. Smlouva č. 5 navíc nezahrnuje žádné spoje do Norska, zatímco smlouva K upravuje marketingové služby, které mají být poskytovány s ohledem na norskou verzi domovské stránky společnosti Ryanair. Pokud jde o další smlouvu uzavřenou mezi CCI-letišť a společností Ryanair/AMS (smlouva o marketingových službách L), tato smlouva byla uzavřena téměř čtyři měsíce po smlouvě K a týká se letiště Cork, na které se smlouva o letištních službách č. 6 nevztahuje. Komise se proto domnívá, že smlouvu č. 5 a smlouvu L nelze připojit k souboru smluv 6–K.

— *Smlouva L*

- (476) Dne 23. června 2010 uzavřela CCI-letišť smlouvu L, která se týká marketingových služeb na irských internetových stránkách společnosti Ryanair. Tento dodatek ke smlouvě K byl tedy uzavřen téměř čtyři měsíce po samotné smlouvě K a nebyl uzavřen současně se smlouvou o letištních službách. Kromě toho další smlouva uzavřená mezi CCI-letišť a společností Ryanair/AMS (smlouva č. 7) byla uzavřena téměř sedm měsíců po smlouvě L a netýká se irských internetových stránek společnosti Ryanair. Komise se proto domnívá, že smlouva L by měla být posuzována samostatně.

— *Soubor smluv 7–M a smlouva N*

- (477) Komise konstatuje, že CCI-letišť uzavřela smlouvu o letištních službách (smlouva č. 7) dne 28. ledna 2011, pouhé dva týdny před smlouvami o marketingových službách M a N, které byly uzavřeny dne 11. února 2011. Tyto tři smlouvy se nevztahují na přesně stejné provozní období: smlouva č. 7, která neuvádí žádné datum ukončení platnosti, je dodatkem ke smlouvě č. 5 s datem ukončení platnosti v zásadě dne 30. dubna 2012, zatímco platnost smluv M a N by skončila dne 30. března 2013. Kromě toho smlouva č. 7 stanoví přepravní závazek ve výši 17 000 cestujících ročně, zatímco smlouvy M a N stanoví pouze marketingové služby bez jakéhokoli přepravního závazku.
- (478) Komise konstatuje, že společným cílem smlouvy č. 7 a smlouvy M je nový spoj, který společnost Ryanair hodlá začít provozovat z La Rochelle do Porta (Portugalsko). Vzhledem ke shodnému datu podpisu a spoji se Komise domnívá, že skutečnost, že doba trvání smlouvy o marketingových službách M je kratší než u smlouvy o letištních službách č. 7, nemá vliv na obecné zjištění, že se CCI-letišť a společnost Ryanair zjevně rozhodly zajišťovat provozní, obchodní a finanční řízení nového spoje do Porta společně prostřednictvím těchto dvou smluv, stejně jako v případě ostatních destinací obsluhovaných společností Ryanair z letiště La Rochelle.
- (479) Pokud jde o smlouvu N, jediným společným znakem se smlouvou č. 7 a smlouvou M je shodné datum podpisu, neboť smlouva N je dodatkem ke smlouvě K, která se vztahuje pouze na marketingové služby související se spojením do norského Osla Rygge (byla však uzavřena o více než rok později). Kromě toho, jak je uvedeno výše, smlouva N neobsahuje žádné přepravní závazky. Smlouva N tedy nesouvisí se smlouvou M a smlouvou č. 7, od nichž ji lze oddělit.
- (480) A konečně, Komise konstatuje, že následná smlouva o marketingových službách mezi oběma stranami byla uzavřena dne 26. října 2012, tedy dlouhou dobu poté, co byly uzavřeny smlouva č. 7, smlouva M a smlouva N ⁽¹²⁵⁾. Z těchto různých důvodů se proto Komise domnívá, že smlouva č. 7 a smlouva M představují jednu transakci a že musí být posuzovány společně, zatímco smlouva N by měla být posuzována samostatně.

— *Závěr o způsobu společného posuzování smluv uzavřených CCI-letišť se společností Ryanair/AMS*

- (481) Z výše uvedeného vyplývá, že pro účely posouzení ziskovosti by každý z následujících souborů smluv měl být považován za jedno opatření. Některé smlouvy o marketingových službách netvořily jednu transakci se smlouvou o letištních službách. Tyto smlouvy o marketingových službách budou posuzovány s přihlédnutím k příjmům vytvořeným platnou smlouvou o letištních službách.

⁽¹²⁵⁾ V každém případě mimo období, na které se vztahuje toto rozhodnutí.

Tabulka 14

Seznam souborů smluv uzavřených mezi CCI a společnostmi Ryanair/AMS

Č.	Dohody	Datum podpisu	Období, na které se smlouva vztahuje
1	Smlouva o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair	10.12.2003	1.5.2003 – 30.4.2006
A	Smlouva o marketingových službách mezi CCI a společností Ryanair	1.12.2003	1.5.2003 – 31.12.2003
B	Smlouva o marketingových službách mezi CCI a společností Ryanair	1.1.2004	1.1.2004 – 30.4.2006
C	Smlouva č. 1 o marketingových službách mezi CCI a společností AMS (Spojené království)	1.4.2006	1.5.2006 – 30.4.2009
D	Smlouva č. 2 o marketingových službách mezi CCI a společností AMS (Irsko)	1.4.2006	1.5.2006 – 30.4.2009
2	Smlouva č. 1 o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair (Spojené království)	1.5.2006	1.5.2006 – 30.4.2009
3	Smlouva č. 2 o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair (Irsko)	1.5.2006	1.5.2006 – 30.4.2009
4	Smlouva o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair	1.2.2007	1.2.2007 – 30.4.2009
E	Dodatek ke smlouvě o marketingových službách mezi CCI a společností AMS	1.6.2007	1.6.2007 – 30.9.2007
F	Dodatek ke smlouvě o marketingových službách mezi CCI a společností AMS	21.9.2007	28.10.2007 – 29.3.2008
G	Smlouva č. 1 o marketingových službách mezi CCI a společností AMS (Spojené království)	17.9.2009	1.1.2009 – 31.12.2011
H	Smlouva č. 2 o marketingových službách mezi CCI a společností AMS (Belgie)	17.9.2009	1.1.2009 – 31.12.2011
I	Smlouva č. 3 o marketingových službách mezi CCI a společností AMS (Irsko)	17.9.2009	1.1.2009 – 31.12.2011
J	Změna smlouvy o marketingových službách mezi CCI a společností AMS (Belgie)	17.9.2009	1.1.2009 – 31.12.2011
5	Smlouva o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair	13.1.2010	1.5.2009 – 30.4.2012
6	Dodatek č. 1 ke smlouvě o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair	1.2.2010	1.2.2010 – 31.3.2013
K	Smlouva o marketingových službách mezi CCI a společností AMS	25.2.2010	31.3.2010 – 30.3.2013
L	Dodatek č. 1 ke smlouvě o marketingových službách mezi CCI a společností AMS	23.6.2010	1.6.2010 – 1.9.2010
7	Dodatek č. 2 ke smlouvě o letištních službách mezi CCI a společností Ryanair (Portugalsko)	28.1.2011	28.1.2011 – 30.4.2012
M	Dodatek č. 2 ke smlouvě o marketingových službách mezi CCI a společností AMS (Portugalsko)	11.2.2011	28.3.2011 – 30.3.2013
N	Dodatek č. 3 ke smlouvě o marketingových službách mezi CCI a společností AMS (Norsko)	11.2.2011	31.3.2011 – 30.3.2013

— Smlouva uzavřená se společností Jet2

- (482) Jak již bylo uvedeno ve 117. až 120. bodě odůvodnění, CCI uzavřela smlouvu se společností Jet2 dne 4. července 2008. Tato smlouva obsahuje především ustanovení týkající se letištních služeb a stanoví poskytování výrazných slev z letištních poplatků. Smlouva rovněž předpokládá úhradu marketingového příspěvku spojeného s provozem spoje La Rochelle – Leeds. Tuto smlouvu je proto třeba považovat za jedno opatření, jehož ziskovost, stejně jako smlouvy uzavřené CCI se společností Ryanair/AMS, bude Komise zkoumat v oddíle 7.1.1.3.

2) Volba metody analýzy mezi srovnávací analýzou a analýzou inkrementální ziskovosti

- (483) Podle pokynů z roku 2014 lze při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství v zásadě vyloučit existenci státní podpory pro leteckou společnost využívající letiště, pokud cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně (srovnávací analýza) nebo pokud lze na základě analýzy *ex ante* – tzn. analýzy vycházející z informací dostupných v okamžiku poskytnutí podpory a z předvídatelného vývoje – prokázat, že smlouva mezi letištěm a leteckou společností pravděpodobně pozitivně přispěje ke zvýšení zisku letiště ⁽¹²⁶⁾ (analýza inkrementální ziskovosti).
- (484) Především je třeba konstatovat, že podle judikatury může Komise, aniž by se dopustila chyby, podrobně analyzovat nejvhodnější metodu posouzení, kterou má zvolit pro účely použití zásady subjektu v tržním hospodářství. Judikatura uznala, že Komise může upřednostnit jednu metodu před druhou, pokud se domnívá, že tato metoda je vhodnější ⁽¹²⁷⁾. Judikatura zejména uznala, že mezi oběma metodami neexistuje vztah nadřazenosti a podřazenosti ⁽¹²⁸⁾.
- (485) Pokud jde o první přístup (srovnávací analýza), Komise má vážné pochybnosti o tom, zda je v současné době možné definovat vhodnou referenční hodnotu pro stanovení skutečné tržní ceny služeb poskytovaných ze strany letiště. Komise se proto domnívá, že nejvhodnějším přístupem pro posouzení smluv, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti ⁽¹²⁹⁾.
- (486) V souvislostech této analýzy považuje Komise za vhodné připomenout, že po přijetí pokynů z roku 2014 byly jak Francie, tak zúčastněné strany vyzvány, aby předložily své připomínky k uplatnění ustanovení těchto pokynů na tento případ.
- (487) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství odkazem na průměrnou cenu zjištěnou na jiných podobných trzích (srovnávací analýza) se obecně může ukázat jako důvodné, pokud lze takovou cenu rozumně zjistit či odvodit z jiných tržních ukazatelů. Ovšem v případě letištních služeb nemůže mít tato metoda stejnou relevanci. Struktura nákladů a příjmů má sklon výrazně se lišit od jednoho letiště k druhému. Tyto náklady a příjmy závisí totiž na stavu rozvoje letiště, atraktivitě jeho spádové oblasti, počtu leteckých společností, které ho dopravně obsluhují, kapacitě z hlediska přepravy cestujících, stavu infrastruktury, předpisovém rámci, který se může v jednotlivých členských státech lišit, jakož i ztrátách a závazcích letiště z minulosti ⁽¹³⁰⁾.
- (488) Čistě srovnávací analýzu mimoto ztěžuje liberalizace trhu letecké dopravy. Jak názorně ukazuje tento konkrétní případ, obchodní postupy mezi letišti a leteckými společnostmi nespočívají nutně na seznamu veřejných cen za jednotlivé služby. Tyto obchodní vztahy jsou velmi rozdílné. Zahrnují sdílení rizik v oblasti používání letiště a související finanční a obchodní odpovědnosti, všeobecné rozšíření podněcujících mechanismů (např. v podobě slev v závislosti na počtu spojů nebo přepravených cestujících) a proměnlivé rozložení rizika po dobu trvání smluv. Transakce jsou proto navzájem obtížně srovnatelné na základě ceny za obrátku nebo za cestujícího.

⁽¹²⁶⁾ Odstavec 53 pokynů z roku 2014.

⁽¹²⁷⁾ Viz rozsudek ve věci Ryanair DAC v. Komise, T-165/15, citovaný výše v poznámce pod čarou č. 53, bod 143.

⁽¹²⁸⁾ Viz rozsudek ve věci Ryanair DAC v. Komise, T-165/15, citovaný výše v poznámce pod čarou č. 53, bod 145.

⁽¹²⁹⁾ Pokyny z roku 2014, body 59 a 61.

⁽¹³⁰⁾ Rozhodnutí Komise 2011/60/EU ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C 12/08 – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava a společností Ryanair, 88. a 89. bod odůvodnění (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24).

- (489) Společnost Ryanair se domnívá, že zásadu subjektu v tržním hospodářství lze uplatnit provedením srovnávací analýzy na základě srovnání některých evropských letišť. V této souvislosti je přesvědčena, že některá evropská letiště jsou vzhledem ke své podobnosti nahraditelná letišťem La Rochelle, a předložila studii ze dne 1. června 2012 vypracovanou společností Oxera⁽¹³¹⁾, která porovnává letištní poplatky placené společností Ryanair na letišti La Rochelle s letištními poplatky placenými na letištích, která jsou považována za srovnatelná. Dochází k závěru, že poplatky placené v La Rochelle nejsou výrazně nižší. Společnost Ryanair rovněž poskytla dodatek ke studii ze dne 1. června 2012⁽¹³²⁾ s cílem zohlednit platby, které společnost Ryanair/AMS obdržela na základě smluv o marketingových službách.
- (490) Srovnávací metoda je však v tomto případě v každém případě neproveditelná. Jak bylo doloženo výše, u analyzovaných transakcí se jedná o složité celky tvořené smlouvou o letištních službách a smlouvou o marketingových službách (někdy spojených v jediný právní akt). Tyto transakce obsahují několik „cen“, tj. různé letištní poplatky, cenu pozemního odbavení a cenu marketingových služeb, z nichž některé závisí na počtu cestujících, jiné na počtu obrátek letadel a další tvoří pevné částky. Každá z těchto transakcí vytváří složitý celek finančních toků mezi správcem letiště a leteckou společností a jejími dceřinými společnostmi, které tvoří příjmy z letištních poplatků, příjmy z pozemního odbavení a příjmy spojené s marketingovými službami.
- (491) Analýza vypracovaná společností Oxera a předložená společností Ryanair dne 10. dubna 2015 (dodatek ke studii ze dne 1. června 2012) ilustruje hlavní obtíže při stanovení vhodného srovnání letištních poplatků a marketingové podpory společnosti Ryanair na různých letištích.
- (492) Za prvé, samotná studie společnosti Oxera uvádí, že „není možné určit srovnatelná letiště, která společnost Ryanair využívá a která jsou si podobná ve všech možných charakteristikách a která se pravděpodobně chovají stejně jako letiště subjektu v tržním hospodářství. Přijatý přístup proto spočíval v určení okruhu srovnávacích letišť, která jsou na základě různých charakteristik podobná letišti La Rochelle“⁽¹³³⁾. V tomto případě Komise konstatuje, že i když kritéria výběru pěti posuzovaných letišť⁽¹³⁴⁾ zahrnují jedno ze sedmi kritérií uvedených v bodě 60 pokynů z roku 2014, podotýká nicméně, že srovnávací kritéria jsou podobná letišti La Rochelle pouze ve vztahu k jednomu nebo dvěma ze sedmi kritérií. Kromě toho pouze letiště Grenoble (GNB) a Maastricht (MST) mohou poskytnout referenční hodnotu, která je specifická pro provoz letiště La Rochelle, a to pokud jde o počet cestujících a objem provozu společnosti Ryanair na těchto letištích. Ostatní zkoumaná letiště byla vybrána na základě kritérií (například režimu vlastnictví, existence veřejného financování nebo HDP regionu či podílu nízkonákladových dopravců), která vzhledem k tomu, že jejich souvislost s měřením nákladů a výnosů jednotlivých letišť je příliš vzdálená, nejsou sama o sobě dostatečným základem pro stanovení výše letištních poplatků a marketingových služeb použitých v rámci srovnávací analýzy. Komise proto zpochybňuje reprezentativnost vybraného vzorku srovnávacích letišť.
- Za druhé, z údajů společnosti Oxera vyplývá, že čisté poplatky hrazené společností Ryanair na různých letištích, která byla vybrána pro srovnání, se výrazně liší. Společnost Oxera ve své studii vypočítala výši letištních poplatků zaplacených společností Ryanair těmto pěti letištím, a to po odečtení všech marketingových příspěvků vyplacených společností AMS a Ryanair (což znamená, že studie porovnává letištní poplatky zaplacené společností Ryanair po odečtení jejich marketingových příjmů). Tyto údaje však vykazují mezi srovnávanými subjekty značné rozdíly.
- Průměrné čisté poplatky za obrátku. Průměrné čisté poplatky za obrátku, které společnost Ryanair zaplatila ve prospěch La Rochelle, činí [100; 150] % čistých poplatků zaplacených společností Ryanair v pěti srovnávaných zemích. Rozpětí hodnot však ukazuje, že neexistuje homogenní skupina srovnatelných letišť. V závislosti na roce se tak průměrné čisté poplatky placené společností Ryanair ve prospěch La Rochelle pohybují mezi [-50; 0] % a [150; 200] % průměrných čistých poplatků zaplacených společností Ryanair na letištích zkoumaných

⁽¹³¹⁾ Studie ze dne 8. října 2012 provedená společností Oxera, „*Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport*“ (Ekonomické posouzení zásady tržně jednajícího investora pro letiště La Rochelle).

⁽¹³²⁾ Dodatek ze dne 10. dubna 2015 ke studii ze dne 1. června 2012 vypracované společností Oxera, „*Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport*“ (Ekonomické posouzení dodržování zásady tržně jednajícího investora zahrnující AMS, letiště La Rochelle).

⁽¹³³⁾ Originál v angličtině: „it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [La Rochelle airport] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [La Rochelle airport] on the basis of a variety of characteristics“. Analýza společnosti Oxera ze dne 10. dubna 2015, s. 3.

⁽¹³⁴⁾ Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) a Maastricht (MST).

společností Oxera. Toto rozpětí jasně ukazuje, že použitý vzorek není homogenní a reprezentativní. Stejně tak výše čistých poplatků placených společností Ryanair na daném letišti je velmi proměnlivá a může se během jednoho roku i ztrojnásobit, což je dalším důkazem toho, že srovnání čistých letištních poplatků není možné ani vhodné provádět.

- Průměrné čisté poplatky na cestujícího. Stejně jako v případě čistých poplatků za obrátku z rozpětí hodnot vyplývá, že vzorek letišť společnosti Oxera neumožňuje provést stabilní nebo přiměřené srovnání. V závislosti na roce se průměrný čistý poplatek placený společností Ryanair do La Rochelle pohybuje mezi [-50; 0] % a [150; 200] % průměrného čistého poplatku placeného společností Ryanair na letištích vybraných společností Oxera, přičemž čisté poplatky za cestujícího placené společností Ryanair na daném letišti se mohou v závislosti na roce lišit až trojnásobně.

(493) Je zřejmé, že ani společnost Ryanair, ani společnost Oxera se nepokusily stanovit tržní cenu, která by u vzorku letišť srovnatelných s letištěm La Rochelle odpovídala čisté ceně letištních poplatků (letištní poplatky minus marketingová podpora). Pokud by takové srovnání umožnilo stanovit tržní cenu, díky zkušenostem společnosti Ryanair s řadou evropských letišť by ji bylo jistě možné stanovit.

(494) Ani kdyby bylo možno na základě platné srovnávací analýzy určit, že se předmětné „ceny“ v rámci různých transakcí, jež jsou předmětem tohoto přezkumu, rovnají nebo přesahují „tržní ceny“ stanovené pomocí srovnávacího vzorku transakcí, nemohla by Komise dospět na tomto základě k závěru, že jsou tyto transakce v souladu s tržní cenou, pokud by se ukázalo, že v okamžiku jejich uzavření mohl správce letiště očekávat, že vyvolají inkrementální náklady přesahující inkrementální příjmy. Subjekt v tržním hospodářství nemá totiž žádný zájem nabízet zboží nebo služby za „tržní cenu“, pokud takové jednání vede k inkrementální ztrátě ⁽¹³⁵⁾.

(495) Vzhledem k výše uvedenému Komise soudí, že na tento případ je nutno uplatnit přístup obecně doporučovaný v nových pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 pro uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, tj. analýzu inkrementální ziskovosti. Tento přístup je odůvodněn skutečností, že správce letiště může mít objektivní zájem uzavřít transakci s leteckou společností, pokud může rozumně očekávat, že tato transakce zlepší jeho zisk (nebo sníží jeho ztráty) oproti hypotetické srovnávací situaci, v níž by tato transakce nebyla uzavřena ⁽¹³⁶⁾, a to bez ohledu na jakékoliv srovnání s podmínkami, které jsou nabízeny jiným leteckým společností, nebo s podmínkami, které nabízejí jiní správci letišť.

3) Možné výhody, které mohl subjekt v tržním hospodářství zohlednit při uzavírání smluv o marketingových službách s leteckými společnostmi

(496) Z výše uvedeného je zřejmé, že pro použití zásady subjektu v tržním hospodářství je třeba posoudit jednání CCI ve vztahu k jednání hypotetického subjektu v tržním hospodářství, který by místo ní spravoval letiště La Rochelle. Předmětné smlouvy o marketingových službách musí být posuzovány společně s odpovídajícími smlouvami o letištních službách, pokud tvoří jednu transakci (kritéria pro posouzení viz 464. bod odůvodnění) ⁽¹³⁷⁾. Kromě toho, jak je uvedeno v 481. bodě odůvodnění, ačkoli některé smlouvy o marketingových službách nebyly spolu se smlouvou o letištních službách součástí jediné transakce, budou přesto posuzovány s ohledem na příjmy vytvořené platnou smlouvou o letištních službách za účelem měření ziskovosti dané smlouvy o marketingových službách.

(497) Při analýze každé z transakcí uvedených v tabulce 14 je nutno vyhodnotit přínos, který by tento hypotetický subjekt v tržním hospodářství motivovaný perspektivou zisku mohl očekávat od marketingových služeb. V tomto ohledu nelze zohledňovat obecné přínosy těchto služeb jako takových pro cestovní ruch a hospodářskou činnost regionu. Platí pouze důsledky těchto služeb pro ziskovost letiště, protože pouze tyto důsledky by zohlednil případný subjekt v tržním hospodářství, který je použit v této analýze ⁽¹³⁸⁾.

⁽¹³⁵⁾ Rozsudek ve věci Ryanair DAC v. Komise, T-165/15, citovaný výše v poznámce pod čarou č. 53, body 176 až 178.

⁽¹³⁶⁾ Jinak řečeno, pokud je inkrementální ziskovost očekávaná od této transakce kladná.

⁽¹³⁷⁾ Daná smlouva o marketingových službách musí být analyzována společně s odpovídající smlouvou o letištních službách, jako by s ní tvořila jedinou transakci. Existuje tedy stejný počet odlišných transakcí, jako je počet „párů“ smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách.

⁽¹³⁸⁾ Sdělení Komise o pojmu státní podpora, uvedené v poznámce pod čarou č. 71, bod 77.

- (498) Ačkoli dopad marketingových služeb nebyl prokázán, není vyloučeno, že mohou mírně zvýšit přepravu cestujících na leteckých spojích, na které se vztahují smlouvy o marketingových službách a příslušné smlouvy o letištních službách, vzhledem k tomu, že jsou určeny k propagaci těchto spojů. Společnost Ryanair však uvedla, že existence smlouvy o marketingových službách měla jen velmi malý dopad na míru obsazenosti jejích letadel, neboť opatření v oblasti řízení výnosů (přizpůsobení cen poptávce) byla upravena tak, aby bylo dosaženo cílových hodnot míry obsazenosti⁽¹³⁹⁾. Dopad smluv o marketingových službách na nárůst počtu cestujících tak nebyl společností Ryanair potvrzen. Zdá se tedy, že hlavní dopad smluv o marketingových službách spočívá v podpoře společnosti Ryanair, aby provozovala lety na letiště La Rochelle.
- (499) Je nutno zjistit, zda by případný subjekt v tržním hospodářství provozující letiště La Rochelle místo CCI mohl rozumně očekávat a kvantifikovat jiné přínosy než přínosy vyplývající z pozitivního dopadu na zahájení, zachovávání a využívání leteckých spojů, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách po dobu provozování těchto spojů, již stanoví smlouva o marketingových službách nebo smlouva o letištních službách.
- (500) Společnost Ryanair tuto hypotézu podpořila ve své studii ze 17. ledna 2014. Tato studie spočívá na myšlence, podle níž marketingové služby, jež získá správce letiště jako CCI, jsou takové povahy, že posílí značku letiště, a tím trvale podněcují růst počtu cestujících, kteří toto letiště používají, a to bez omezení na pouhé letecké spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách po dobu jejich provozování stanovenou v těchto smlouvách. Z této studie zejména vyplývá, že podle společnosti Ryanair jsou marketingové služby takové povahy, že vyvolají trvalé pozitivní dopady na používání letiště i po uplynutí platnosti smlouvy o marketingových službách.
- (501) V tomto ohledu je nejprve nutno poznamenat, že žádný prvek případu nenaznačuje, že by CCI při uzavírání smluv o marketingových službách, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, uvažovala a tím spíše kvantifikovala případné pozitivní důsledky smluv o marketingových službách, které by přesahovaly pouze letecké spoje, jež jsou předmětem těchto smluv, nebo by z časového hlediska přesahovaly plánovanou dobu provozování předmětných spojů. Francie a ani CCI navíc nenavrhly metodu, která by umožnila odhadnout případnou hodnotu, již by případný subjekt v tržním hospodářství spravující letiště La Rochelle místo CCI přisoudil těmto důsledkům v okamžiku, kdy by vyhodnocoval výhodnost uzavřít smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách. Marketingové služby zakoupené od společnosti Ryanair/AMS byly zaměřeny především na osoby, které pravděpodobně využijí letecké spoje uvedené ve smlouvách o marketingových službách.
- (502) Tento závěr, který byl stanoven pro smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS, platí ze stejných důvodů i pro smlouvu o letištních službách a marketingových službách se společností Jet2.
- (503) Pokud jde o trvalou povahu těchto dopadů, ukazuje se, že je také velmi nejistá. Lze si představit, že propagace města La Rochelle a jeho regionu na internetových stránkách společnosti Ryanair mohla podnítit osoby, které si tyto stránky prohlížely, ke koupi letenek společnosti Ryanair do La Rochelle v okamžiku, kdy k této reklamě měly přístup, nebo krátce poté. Je naopak málo pravděpodobné, že by vzpomínka na tuto reklamu shlednutou při prohlížení internetových stránek společnosti Ryanair mohla přetrvávat a ovlivnit jejich nákup letenek po uplynutí několika týdnů. Reklamní kampaň má trvalý účinek spíše tehdy, pokud reklamní opatření zahrnují jedno nebo více reklamních médií, kterým je spotřebitel vystavován pravidelně po pevně stanovenou dobu. Například reklamní kampaň na hlavních televizních kanálech a rozhlasových stanicích, řadě hojně navštěvovaných internetových stránek a/nebo venkovních reklamních panelech či panelech umístěných na veřejných prostranstvích může vyvolat takový trvalý dopad, pokud mají spotřebitelé k těmto prostředkům pravidelný přístup. Naopak propagační akce omezená na některé stránky pouze na internetových stránkách společnosti Ryanair může mít jen obtížný dopad výrazně přesahující trvání této propagační kampaně. Je totiž velmi pravděpodobné, že si většina osob neprohlíží internetové stránky společnosti Ryanair dostatečně často, aby se jim vtiskla trvale do paměti propagace určitého regionu prováděná na těchto stránkách.
- (504) Francie a CCI neposkytly v průběhu formálního vyšetřovacího řízení žádné informace, které by tuto připomínku vyvrátily. Toto konstatování také výrazně posilují dvě skutečnosti.

⁽¹³⁹⁾ Zejména podání ze dne 15. prosince 2009, 13. června 2014 a 29. března 2019.

- (505) Za prvé, některé marketingové operace uvedené ve smlouvách uzavřených se společností Ryanair/AMS se týkaly především domovské stránky internetových stránek společnosti Ryanair. Tyto služby spočívaly v pouhém odkazu na internetové stránky vybrané CCI, a to často na omezenou nebo velmi krátkou dobu:
- nulová doba zobrazení pro odkazy uvedené ve smlouvách A a B,
 - zobrazení sponzorovaného odkazu po dobu 56 dní ročně během tří let na základě smlouvy C,
 - zobrazení sponzorovaného odkazu po dobu 212 dní ročně během 3 let na základě smlouvy D, přičemž však pro rok 2007 se doba zobrazení zkracuje na 45 dní na základě smlouvy E, kterou se mění smlouva D,
 - zobrazení sponzorovaného odkazu na internetových stránkách společnosti Ryanair ve Spojeném království po dobu 22 dní ročně během tří let na základě smlouvy G,
 - zobrazení sponzorovaného odkazu na nizozemských/belgických internetových stránkách společnosti Ryanair po dobu 95 dnů v prvním roce a 160 dnů ve druhém a třetím roce na základě smlouvy H,
 - zobrazení sponzorovaného odkazu na irských internetových stránkách společnosti Ryanair po dobu 200 dní ročně během tří let na základě smlouvy I,
 - zobrazení sponzorovaného odkazu na belgických internetových stránkách společnosti Ryanair po dobu 10 dnů ročně během tří let na základě smlouvy J,
 - zobrazení sponzorovaného odkazu po dobu 90 dnů na irských, norských a nizozemských internetových stránkách společnosti Ryanair a 50 dnů na internetových stránkách ve Spojeném království ročně během tří let na základě smlouvy K,
 - zobrazení sponzorovaného odkazu na irských internetových stránkách společnosti Ryanair po dobu 70 dnů na základě smlouvy L,
 - zobrazení sponzorovaného odkazu na portugalských internetových stránkách společnosti Ryanair po dobu 365 dní na základě smlouvy M během dvou let,
 - zobrazení sponzorovaného odkazu na norských internetových stránkách společnosti Ryanair po dobu šesti týdnů (přibližně 42 dní) v prvním roce a 4 týdnů (tj. 24 dní) ve druhém a třetím roce na základě smlouvy N.
- (506) Jak povaha těchto propagačních činností (přítomnost jediného odkazu s omezenou propagační hodnotou), tak jejich krátká doba trvání a nepravidelná četnost, s jakou byly v daném období zobrazovány (neboť po dobu dvou let byl nepřetržitě propagován pouze spoj do Porta), by po skončení těchto činností značně snížily jejich účinek, zejména proto, že byly omezeny pouze na internetové stránky společnosti Ryanair a nebyly zobrazovány v žádných jiných médiích. Jinými slovy, je nepravděpodobné, že by tyto reklamní kampaně mohly zanechat v paměti osob, které jí byly vystaveny, trvalou vzpomínku na předmětnou reklamu a trvalý zájem o město La Rochelle a jeho oblast.
- (507) Za druhé, další marketingové činnosti stanovené ve smlouvách uzavřených se společností Ryanair/AMS se týkaly pouze stránek na internetových stránkách společnosti Ryanair, které se týkají destinace La Rochelle. Tento poslední typ propagace se obecně obrací pouze na nutně omezený počet osob, aniž by je vystavoval častému působení reklamy. Pokud jde dále o stránku věnovanou destinaci La Rochelle na internetových stránkách společnosti Ryanair, je méně pravděpodobné, že bude navštěvována častěji než domovská stránka těchto internetových stránek, protože je věnována konkrétní destinaci společnosti Ryanair, a nikoliv všem jejím činnostem. Vzhledem k nízké pravděpodobnosti častých návštěv stránky destinace La Rochelle na internetových stránkách společnosti Ryanair je tedy nepravděpodobné, že by propagační činnosti zobrazené na této stránce zanechaly v paměti osob, které mají přístup k této stránce, trvalou vzpomínku na přitažlivost La Rochelle a jeho regionu. Důvodem navštívení stránky věnované La Rochelle na internetových stránkách společnosti Ryanair je navíc ve většině případů a velmi pravděpodobně potenciální zájem o tuto destinaci nebo o služby poskytované společností Ryanair pro tuto destinaci. Reklama umístěná na této stránce může proto jen obtížně vyvolat nový zájem o tuto destinaci u osob, které ji neznají nebo o ni neprojeví žádný zájem.
- (508) V tomto ohledu je zřejmé, že smlouvy o marketingových službách předložené společností Ryanair, které byly uzavřeny mezi soukromými neletištními společnostmi (pronájem automobilů, místní turistické činnosti) a společností AMS, čerpají svou marketingovou hodnotu z možnosti prodeje produktů nebo služeb v oblasti cestovního ruchu cestujícím, kteří budou cestovat se společností Ryanair. Potenciální cestující jsou označeni jako pravděpodobní cestující na přesně definované cílové letiště na základě návštěvy internetových stránek společnosti Ryanair (nákup letenek, vyhledání dostupných letů atd.), a proto jsou cílem marketingových sdělení, která je mají motivovat ke koupi produktu nebo služby na jejich cílovém letišti. Hodnota marketingových služeb společnosti Ryanair je tedy založena na schopnosti zaměřit se na zákazníky společnosti Ryanair, kteří si cílové letiště již vybrali, nebo jejichž návštěvnost internetových stránek společnosti Ryanair nasvědčuje tomu, že si pravděpodobně vyberou konkrétní cílové letiště, aby je motivovala k nákupu turistických služeb v jejich cílové destinaci. V této souvislosti

Komise nevyklučuje, že marketing poskytovaný společností AMS na internetových stránkách společnosti Ryanair má hodnotu pro některé podniky třetích stran, které mají zájem o prodej služeb nebo zboží zákazníkům společnosti Ryanair, jako je například půjčovna aut nebo regionální poskytovatel turistických zájezdů. To však neplatí pro správce letiště, který chce dosáhnout trvalého zvýšení počtu cestujících využívajících letiště. Jak je vysvětleno v 501. bodě odůvodnění, je velmi pravděpodobné, že lidé, kteří navštíví stránku La Rochelle na internetových stránkách společnosti Ryanair, již mají potenciální zájem o tuto destinaci nebo o služby společnosti Ryanair pro tuto destinaci. Pro CCI je tedy z hlediska přilákání cestujících účinek marketingových činností prováděných na stránce internetových stránek společnosti Ryanair týkající se destinace La Rochelle velmi nízký, nebo dokonce žádný.

- (509) Pokud tak marketingové služby mohly během svého provádění podněcovat k využití leteckých spojů, které byly předmětem smlouvy o marketingových službách, je velmi pravděpodobné, že neměly žádný či zanedbatelný dopad po tomto období nebo v případě jiných spojů.
- (510) Ze studií společnosti Ryanair ze dne 17. a 31. ledna 2014 dále vyplývá, že přínos smluv o marketingových službách přesahující letecké spoje, které jsou předmětem těchto smluv, a dobu provozování těchto spojů, jak ji stanoví smlouvy o marketingových a letištních službách, je značně nejistý a nelze jej kvantifikovat s mírou spolehlivosti, již by obezřetný subjekt v tržním hospodářství považoval za dostatečnou.
- (511) V souladu s tím například studie společnosti Ryanair ze dne 17. ledna 2014 uvádí, že „jsou budoucí inkrementální zisky po uplynutí stanovené platnosti smlouvy o letištních službách svou podstatou nejisté“⁽¹⁴⁰⁾. Tato studie mimoto navrhuje dvě metody vyhodnocení *ex ante* pozitivních dopadů smluv o marketingových službách: metodu „peněžních toků“ a metodu „kapitalizace“.
- (512) Metoda „peněžních toků“ spočívá ve vyhodnocení přínosů smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách ve formě budoucích příjmů, které vzniknou správci letiště z poskytování marketingových služeb a ze smluvy o letištních službách, a to po odečtení souvisejících nákladů. Přístup založený na kapitalizaci spočívá v zohlednění zlepšení značky letiště díky marketingovým službám jako nehmotného aktiva, jež bylo získáno za cenu stanovenou ve smlouvě o marketingových službách.
- (513) Studie nicméně odhaluje rozsah obtíží vyvolaných přístupem založeným na kapitalizaci, a tím dokládá nedostatečnou spolehlivost výsledků, ke kterým může tato metoda vést, a upřednostňuje přístup založený na peněžních tocích. Studie zejména uvádí: „Přístup založený na kapitalizaci by měl zohlednit pouze podíl výdajů na marketing přičitatelný základu nehmotných aktiv letiště. Může být nicméně obtížné určit podíl výdajů na marketing, jejichž cílem je vytvářet budoucí příjmy letiště (tzn. investice do základu nehmotných aktiv letiště), v poměru k výdajům, které vytvářejí současné příjmy letiště“⁽¹⁴¹⁾. Studie rovněž zdůrazňuje, že „pro použití přístupu založeného na kapitalizaci je nutno odhadnout průměrnou dobu, po níž by bylo letiště schopno udržet si zákazníka získaného marketingovou kampaní společnosti AMS. Kvůli nedostatečným údajům by bylo v praxi velmi obtížné odhadnout průměrnou dobu udržení zákazníků po kampani společnosti AMS“⁽¹⁴²⁾.
- (514) Pokud jde o studii společnosti Ryanair ze dne 31. ledna 2014, navrhla praktické uplatnění přístupu založeného na peněžních tocích. Podle tohoto přístupu nabývají přínosy smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách, které přesahují uplynutí platnosti smlouvy o marketingových službách, podobu „koncové hodnoty“, jež se vypočítává v den uplynutí platnosti smlouvy. Tato koncová hodnota je založena na inkrementálních ziscích očekávaných od smluv o letištních a marketingových službách během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách. Metoda zahrnuje zohlednění inkrementálního zisku očekávaného během posledního roku uplatňování

⁽¹⁴⁰⁾ Originál v angličtině: „... future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain“.

⁽¹⁴¹⁾ Originál v angličtině: „The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport“.

⁽¹⁴²⁾ Originál v angličtině: „In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data“.

smlouvy o letištních službách a promítnutí tohoto zisku do budoucnosti na dobu rovnající se délce trvání smlouvy o letištních službách, přičemž se tento zisk upraví podle míry růstu trhu letecké dopravy v Evropě a faktoru pravděpodobnosti, který má údajně odrážet schopnost smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách přispívat k ziskům letiště po uplynutí jejich platnosti. Tato schopnost vytvářet trvalý přínos vyplývá podle studie ze dne 31. ledna 2014, a to bez většího upřesnění v tomto ohledu, z řady faktorů, které „... zahrnují větší známost, silnější značku, síťové externality a pravidelné cestující“⁽¹⁴³⁾. Kromě toho tato metoda zohledňuje diskontní sazbu, která odráží kapitálové náklady.

- (515) Studie navrhuje 30% míru pravděpodobnosti, kterou považuje za opatrnou. Tato velmi teoretická studie ale nenabízí v tomto bodě žádné náležité odůvodnění, ať již kvantitativní či kvalitativní povahy. Na podporu této míry ve výši 30 % se neopírá o žádnou skutkovou okolnost, jež by byla vlastní činnosti společnosti Ryanair nebo trhům letecké dopravy či letištním službám. Nevytváří žádnou vazbu mezi touto mírou a faktory, o kterých se zmiňuje velmi krátce (známost, silná značka, síťové externality a pravidelní cestující) a které mají údajně prodlužovat přínosy smluv o letištních a marketingových službách do období po uplynutí jejich platnosti. A konečně, v ničem se neodvolává na specifický obsah marketingových služeb stanovených v různých smlouvách se společností AMS, aby analyzovala, do jaké míry by tyto služby mohly ovlivnit výše uvedené faktory.
- (516) Studie navíc neprokazuje, že po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách jsou zisky, které tyto smlouvy správci letiště během posledního roku svého plnění přinesly, takové povahy, aby se prodloužily do budoucna s jakoukoliv mírou pravděpodobnosti. Neodůvodňuje ani relevanci míry růstu trhu letecké dopravy v Evropě pro posouzení dopadů smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách pro dané letiště.
- (517) U „koncové hodnoty“ vypočítané metodou, již navrhuje společnost Ryanair, je proto velmi málo pravděpodobné, že by ji zohlednil obezřetný subjekt v tržním hospodářství, který by posuzoval zájem uzavřít smlouvu.
- (518) Studie ze dne 31. ledna 2014 proto prokazuje, že postup založený na „peněžních tocích“ vede stejně jako metoda „kapitalizace“ pouze k velmi nejistým a nespolehlivým výsledkům.
- (519) Francie a ani žádná zúčastněná strana ostatně neposkytly podklady, které by dokazovaly, že by správci regionálních letišť srovnatelných s letištěm La Rochelle skutečně používali metodu navrženou společností Ryanair v této studii či jakoukoliv jinou metodu, jež by kvantifikovaným způsobem zohledňovala přínosy, které by přesahovaly uplynutí platnosti smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách. Francie se ostatně ke studiím ze dne 17. a 31. ledna 2014 vůbec nevyjádřila, a nevyslovila tedy souhlas s jejich závěry.
- (520) Jak je uvedeno výše, marketingové služby se navíc zjevně zaměřují na osoby, které by mohly použít spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách. Pokud nejsou tyto spoje po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách obnoveny, je vysoce nepravděpodobné, že by marketingové služby mohly mít po uplynutí této platnosti nadále pozitivní dopady na používání letiště. Správce letiště přitom může jen velmi obtížně posoudit pravděpodobnost, že si letecká společnost přeje pokračovat v provozování určitého spoje déle než po dobu, ke které se zavázala jej provozovat ve smlouvě o letištních službách. Zejména nízkonákladové letecké společnosti ukázaly, že řeší otvírání a uzavírání spojů velmi dynamicky. Podle zprávy společnosti Oxera vypracované pro ACI Europe bylo v roce 2011 ukončeno 15 % až 20 % spojů provozovaných evropskými letišti s méně než pěti miliony cestujících⁽¹⁴⁴⁾. Při uzavírání transakce, jako jsou transakce zkoumané v tomto formálním vyšetřovacím řízení, by proto obezřetný subjekt v tržním hospodářství nepočítal s vůlí letecké společnosti prodloužit provozování dotčeného spoje po uplynutí platnosti smlouvy.

⁽¹⁴³⁾ Originál v angličtině: „... including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger“.

⁽¹⁴⁴⁾ Studie ze dne 15. září 2017 provedená společností Oxera, „The continuing development of airport competition in Europe“ (Pokračující rozvoj hospodářské soutěže na letištích v Evropě), obrázek 4.8, s. 41. <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf>

- (521) Pro úplnost je nutno zdůraznit, že koncová hodnota vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair ve studii ze dne 31. ledna 2014 je pozitivní (a má tak pozitivní dopad na výhledovou výnosnost smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách) pouze tehdy, je-li inkrementální zisk očekávaný u těchto smluv během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách pozitivní. Metoda totiž spočívá v tom, že se vychází z inkrementálního zisku očekávaného během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách a že se tento zisk promítne do budoucnosti tak, že se na něj uplatní dva faktory. První faktor představuje celkový růst evropského trhu letecké dopravy a odráží očekávaný růst provozu. Druhým faktorem je faktor 30 %, který představuje zhruba pravděpodobnost, že plnění smluv na konci jejich platnosti povzbudí uzavření podobných smluv v budoucnosti, a tak pomůže vyvolat podobné finanční toky. Pokud je inkrementální zisk očekávaný během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách záporný (nebo nanejvýš nulový), je záporná také koncová hodnota, což vyjadřuje skutečnost, že uzavření smluv podobných smlouvám, jejichž platnost právě uplynula, povede stejně jako v případě těchto smluv každý rok ke snížení ziskovosti letiště.
- (522) Studie společnost Ryanair ze dne 31. ledna 2014 tento scénář krátce zvažuje a omezuje se bez komentáře či odůvodnění na to, že v poznámce pod čarou uvádí: „[...] žádnou koncovou hodnotu nelze vypočítat, jsou-li čisté inkrementální zisky plateb společnosti AMS během posledního roku předmětného období záporné“⁽¹⁴⁵⁾. Jak bude ale doloženo dále v 580. až 642. bodě odůvodnění, všechny smlouvy, jichž se týká tento případ, vedou k záporným výhledovým inkrementálním tokům každý rok, a nikoliv pouze celkově v čisté aktualizované hodnotě. „Koncová hodnota“ vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair by tak v případě těchto smluv nebyla žádná či spíše negativní. Zohlednění takové koncové hodnoty by proto nezpochybnilo závěr, podle něž různé smlouvy zahrnují hospodářské zvyhodnění.
- (523) A konečně, ve třetí studii ze dne 26. září 2014 společnost Ryanair zopakovala, že smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách vytvářejí inkrementální zisky během jejich platnosti a konečnou hodnotu po uplynutí jejich platnosti. Podle společnosti Ryanair proto uzavření původní smlouvy se společností Ryanair zvyšuje možnost, že po jejím uplynutí bude uzavřena nová smlouva se společností Ryanair nebo s jinými leteckými společnostmi. Kromě toho koncová hodnota smluv o marketingových službách spočívá v nárůstu provozu na letišti po uplynutí jejich platnosti, a to v důsledku lepší pověsti letiště. Společnost Ryanair sice navrhuje metodu empirického ověření svých hypotéz, ale nemůže ji uplatnit, protože nemá k dispozici potřebné údaje. A konečně, zpráva ve své analýze nezohledňuje možné síťové externality.
- (524) Z výše uvedeného je zřejmé, že jediný přínos, který by obezřetný subjekt v tržním hospodářství očekával od smlouvy o marketingových službách a který by kvantifikoval při rozhodování o tom, zda tuto smlouvu spolu se smlouvou o letištních službách uzavřít, by byl dvojího druhu: i) na jedné straně perspektiva leteckých společností provozovat lety na letišti La Rochelle v souladu se smlouvami o letištních službách, k jejichž uzavření byly tyto letecké společnosti motivovány v důsledku smluv o marketingových službách, a ii) na druhé straně možný okrajový pozitivní účinek marketingových služeb na počet cestujících využívajících spoje, na něž se vztahují předmětné smlouvy (mírná stimulace provozu na spojích, na něž se vztahují smlouvy o marketingových službách a příslušné smlouvy o letištních službách). Ostatní případné přínosy by byly považovány za příliš nejisté, než aby došlo k jejich kvantifikovanému zohlednění, a žádná skutečnost ani nenaznačuje, že by je CCI zohlednila.
- 4) Jaký časový rámec by zvolil subjekt v tržním hospodářství pro posouzení výhodnosti uzavření smlouvy o letištních službách a/nebo smlouvy o marketingových službách?
- (525) Při posuzování opodstatněnosti uzavření smlouvy o letištních službách a/nebo smlouvy o marketingových službách by subjekt v tržním hospodářství zvolil za časový rámec svého posouzení dobu plnění předmětných smluv. Řečeno jinými slovy, vyhodnotil by inkrementální náklady a příjmy během období plnění smluv.

⁽¹⁴⁵⁾ Studie ze dne 31. ledna 2014, poznámka pod čarou č. 17. Originál v angličtině: „... no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration“ („[...] žádnou koncovou hodnotu nelze vypočítat, jsou-li čisté inkrementální zisky plateb společnosti AMS během posledního roku předmětného období negativní“).

- (526) Zvolit delší období se nejeví jako odůvodněné. Obezřetný subjekt v tržním hospodářství by totiž v okamžicích uzavírání smluv nepočítal s jejich obnovením, protože, jak je vysvětleno v 520. bodě odůvodnění, nízkonákladové letecké společnosti, jako jsou Ryanair a Jet2, jsou velmi dynamické ve vývoji svých činností v oblasti zahajování a rušení spojů nebo zvyšování a snižování jejich četnosti.
- (527) Kromě toho u některých smluv neodpovídá den začátku skutečného plnění činností, jež jsou předmětem smlouvy, dnu uzavření této smlouvy. V tomto případě bylo za výchozí bod považováno skutečné datum zahájení, nikoli datum podpisu, a to v situacích, kdy datum podpisu předchází skutečnému datu zahájení ⁽¹⁴⁶⁾.
- (528) V situacích, kdy společnost Ryanair neprovozovala určité spoje po celou dobu platnosti smlouvy, vychází posouzení subjektu v tržním hospodářství z plánované doby trvání smlouvy, protože předčasné ukončení smluv nebylo v době jejich uzavření známe ani předvídatelné. Správce letiště by své prognózy provozu založil na povinnostech, které společnost Ryanair přijala při uzavření smlouvy a které ji zavazovaly.
- (529) V následujícím textu Komise přezkoumá smlouvy uzavřené s jednotlivými leteckými společnostmi, pokud jde o provoz, příjmy a inkrementální náklady, s ohledem na stanovené předpoklady, a poté postupně předloží výsledky analýzy těchto smluv.

5) Závěry o metodě, pomocí níž se použije zásada subjektu v tržním hospodářství

- (530) Z výše uvedeného vyplývá, že Komise musí pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na dotčené smlouvy provést u každé smlouvy o marketingových službách společnou analýzu této smlouvy a odpovídající smlouvy o letištních službách (ať už je tato smlouva součástí souboru smluv uvedených v tabulce, nebo byla pouze v platnosti v době uzavření marketingové smlouvy ⁽¹⁴⁷⁾) a musí určit, zda by případný subjekt v tržním hospodářství motivovaný perspektivou zisku a spravující letiště La Rochelle tyto smlouvy uzavřel místo CCI. Za tímto účelem je nutno stanovit inkrementální ziskovost smluv za celé období jejich plnění, jak by ji vyhodnotil subjekt v tržním hospodářství v okamžiku uzavření smluv, a to odhadem:
- budoucího inkrementálního provozu, který lze očekávat v důsledku plnění těchto smluv, při případném zohlednění dopadů marketingových služeb na míru obsazenosti spojů, které jsou předmětem těchto smluv,
 - budoucích inkrementálních příjmů, které lze očekávat v důsledku plnění těchto smluv, zahrnujících příjmy z letištních poplatků a pozemního odbavení vytvořené spoji, které jsou předmětem těchto smluv, a také příjmy z činností mimo leteckou dopravu vytvořené v důsledku dodatečného provozu vyvolaného plněním těchto smluv,
 - budoucích inkrementálních nákladů, které lze očekávat v důsledku plnění těchto smluv, zahrnujících provozní náklady a případné inkrementální investiční náklady vytvořené spoji, které jsou předmětem těchto smluv, a také náklady na marketingové služby.
- (531) Z těchto výpočtů mají vyplynout budoucí roční toky, které odpovídají rozdílu mezi inkrementálními příjmy a náklady a které je v případě potřeby nutno aktualizovat koeficientem odrážejícím náklady kapitálu pro správce letiště. Pozitivní čistá aktualizovaná hodnota v zásadě znamená, že dotyčné smlouvy neposkytují hospodářské zvýhodnění, zatímco záporná kapitálová hodnota svědčí o existenci takového zvýhodnění.
- (532) Je nutno poznamenat, že v rámci takového posouzení jsou irelevantní tvrzení CCI a společnosti Ryanair, podle nichž je cena marketingových služeb zakoupených CCI stejná nebo nižší než cena, již lze považovat za „tržní cenu“ těchto služeb. Hypotetický subjekt v tržním hospodářství motivovaný perspektivou zisku by totiž nebyl ochoten pořídit si takové služby ani za cenu nižší nebo rovnající se „tržní ceně“, pokud by předpokládal, že bez ohledu na pozitivní dopad těchto služeb na využívání dotčených leteckých spojů by inkrementální náklady vyvolané smlouvami přesáhly inkrementální příjmy v aktualizované hodnotě. V tomto případě by nebyl ochoten zaplatit „tržní cenu“, a proto by se logicky rozhodl bez daných služeb obejít.

⁽¹⁴⁶⁾ Viz tabulka 9.

⁽¹⁴⁷⁾ Viz 496. bod odůvodnění.

b) Metodické úvahy o rekonstrukci podnikatelských plánů

- (533) Během řízení vyzvala Komise Francii, aby předložila odhady inkrementální nákladů, příjmů a ziskovosti spojených s jednotlivými smlouvami uzavřenými mezi CCI a společností Ryanair/AMS, které mohly být případně provedeny před uzavřením těchto smluv. V odpovědi na tuto výzvu Francie uvedla, že letiště La Rochelle neprovedlo před uzavřením marketingových smluv žádnou analýzu, a proto poskytla zpětnou rekonstrukci obchodních plánů odpovídajících každé ze smluv o marketingových službách uvedených v tabulce 9, jakož i rekonstrukci podnikatelského plánu smlouvy uzavřené se společností Jet2 (s přihlédnutím k příslušným parametrům odpovídajících smluv o letištních službách pro analýzu smluv uzavřených s těmito dvěma leteckými společnostmi). Účelem této retrospektivní analýzy je však zopakovat finanční analýzu, která měla být provedena před uzavřením smluv o marketingových službách, s přihlédnutím k údajům, které mělo letiště v té době k dispozici.

1) Model používaný pro rekonstrukci podnikatelských plánů

- (534) Francie zpětně rekonstruovala podnikatelské plány pomocí „základního scénáře“, který stanovil předpoklady, z nichž by přiměřeně vycházel subjekt v tržním hospodářství. Tato analýza vychází z předpokladů o provozu, vytíženosti letadel, příjmů z leteckých činností i příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího, provozních nákladů na cestujícího, marketingových výdajů a doby trvání smluv. Za účelem výpočtu čisté současné hodnoty každé smlouvy sestavila Francie podnikatelský plán, v němž jsou uvedeny následující položky příjmů a nákladů:

Tabulka 15

Model používaný pro rekonstrukci podnikatelských plánů

Smlouva [x]			
	Rok N	Rok N+1	Atd...
Počet obrátek za rok (a)	Viz smlouva		
Počet míst v letadle (b)	Viz oddíl 7.2.1.5 písm. b) bod 2 níže		
Počet nabízených míst (c)	$c=a*b*2$		
Průměrná míra obsazenosti (d)	Viz oddíl 7.2.1.5 písm. b) bod 2 níže		
Celkový počet cestujících (odlétajících a přilétajících) (e)	$e=c*d$		
Přístávací poplatek (f)	$f=a*$ jednotkový poplatek přijatý CCI nebo obsažený ve smlouvě o letištních službách		
Poplatek za parkování letadel (g)	0 (viz oddíl 7.2.1.5 písm. b) bod 3 níže)		
Poplatek za osvětlení (h)	0 (viz oddíl 7.2.1.5 písm. b) bod 3 níže)		
Poplatek pro osoby se zdravotním postižením a sníženou pohyblivostí (i)	$i=e*$ jednotkový poplatek přijatý CCI nebo obsažený ve smlouvě o letištních službách/2		
Poplatek za cestující (j)	$j=e*$ jednotkový poplatek přijatý CCI nebo obsažený ve smlouvě o letištních službách/2		
Služby pozemního odbavení (k)	0		
Příjmy z leteckých činností celkem (l)	$l=f+g+h+i+j+k$		
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu (m)	$m=e*$ jednotkové inkrementální rozpětí (viz oddíl 7.2.1.5 písm. b) bod 3 níže)		

Smlouva [x]			
	Rok N	Rok N+1	Atd...
Příjmy celkem (n)	$n=l+m$		
Inkrementální náklady (o)	$o=e*$ jednotkové inkrementální náklady (viz oddíl 7.2.1.5 písm. b) bod 4 níže)		
Marketingové náklady (p)	Viz marketingová smlouva		
Celkové náklady (q)	$q=o+p$		
Inkrementální peněžní tok (r)	$r=n-q$		
ČISTÁ SOUČASNÁ HODNOTA	$\sum_{v=0}^u \frac{r_v}{(1+t)^v}$ Kde: — v znamená rok platnosti dané smlouvy, v=0 odpovídá začátku platnosti smlouvy, — u znamená celkovou dobu trvání smlouvy (v letech), — r_v je inkrementální peněžní tok (r) za rok (v) smlouvy, — t je zvolená diskontní sazba (¹).		

(¹) Pro všechny smlouvy použila Francie diskontní sazbu ve výši 6 %. Tato sazba odpovídá sazbě, kterou Francie navrhla v podobných případech, ve kterých již byla Komise požádána o rozhodnutí (viz například rozhodnutí Komise ve věci letiště Pau, uvedené výše v poznámce pod čarou č. 12). Na druhou stranu, jelikož rekonstrukce podnikatelských plánů provedená Komisí (v základním scénáři) vede k ročním inkrementálním tokům, které jsou v celém sledovaném období záporné, čistá současná hodnota smluv je nutně záporná, a to bez ohledu na použitou diskontní sazbu.

- (535) Zatímco předpoklady Francie týkající se příjmů na cestujících a doby trvání smluv považuje Komise obecně za přiměřené, další předpoklady Francie nejsou vždy přiměřené nebo realistické. Za prvé, Francie se dopustila metodických chyb, které jsou společné všem rekonstrukcím (např. podhodnocení inkrementálních nákladů na letecký provoz a zahrnutí příspěvků poskytnutých místními orgány na pokrytí obecných výdajů na marketing jako inkrementálních příjmů). Za druhé, jak bude uvedeno v části věnované individuálnímu posouzení smluv a metodickým chybám společným všem rekonstrukcím provedeným Francií, u rekonstrukcí některých podnikatelských plánů se vyskytují další specifické metodické problémy.
- (536) Komise proto přistoupila k vlastní analýze a uplatněním zásady subjektu v tržním hospodářství rekonstruovala v základním scénáři inkrementální náklady a příjmy souboru smluv tak, jak by je subjekt v tržním hospodářství vyhodnotil *ex ante*.
- (537) Komise rovněž provedla analýzu citlivosti způsobu výpočtu čisté současné hodnoty těchto smluv, a to změnou některých předpokladů. Za tímto účelem Komise záměrně použila předpoklady, které jsou z definice nerealistické, neboť nebyly použity v jejím základním scénáři (scénář, který již k letecké společnosti zaujímá příznivý přístup). Pravděpodobnost, že tyto předpoklady nastanou, nebo že dojde k zásadním a okamžitým změnám v řízení letiště, které by si vyžádaly, je velmi nízká (viz 575. až 578. bod odůvodnění). Výpočet čisté současné hodnoty vyplývající ze změny těchto parametrů (jejíž současný výskyt je rovněž statisticky více než nepravděpodobný) je „neobežretným scénářem“ (viz 574. až 578. bod odůvodnění). V každém případě by tento scénář byl pro racionálního a obezřetného investora zjevně nereálný a neměl by jinou možnost než ho vyloučit.
- (538) Rozdíly v hodnocení mezi Francií a Komisí (zejména předpoklady provozních nákladů a marketingových výdajů) vedou k významným rozdílům ve výsledku výpočtu čisté současné hodnoty souborů smluv. Různé předpoklady týkající se provozu mají na některé smlouvy významný dopad, zatímco předpoklady o míře obsazenosti mají na výsledek získaný při výpočtu čisté současné hodnoty smluv omezený dopad, aniž by se změnil závěr Komise týkající se toho, zda je čistá současná hodnota záporná, nebo kladná.

1) Inkrementální provoz a počet předpokládaných obrátek (smlouvy se společnostmi Ryanair a AMS)

- (539) Analýza provedená Komisí je založena na inkrementálním provozu (jinými slovy, na dodatečném počtu cestujících), jak by ho subjekt v tržním hospodářství spravující letiště La Rochelle místo CCI mohl odhadovat při uzavírání smluv. Například u souboru smluv z roku 2006 (marketingové smlouvy C a D a smlouvy o letištních službách č. 2 a č. 3) se jedná o stanovení počtu cestujících, u kterých by správce letiště La Rochelle mohl v roce 2006 očekávat, že během plnění smlouvy použijí spoj La Rochelle – Londýn Stansted provozovaný společností Ryanair.
- (540) Prognóza inkrementálního provozu byla vypočtena na základě počtu spojů a jejich četnosti, jak byly stanoveny v jednotlivých smlouvách o letištních a marketingových službách, a počtu obrátek za rok, který z toho vyplývá. Některé smlouvy obsahují cíle spočívající v počtu obrátek, jiné smlouvy obsahují cíle spočívající v počtu cestujících, zatímco jiné neuvádějí žádné cíle.
- (541) U smluv se zpětnou působností, uzavřených po datu jejich provedení (například smlouva A), byl zohledněn pouze provoz vytvořený po jejich podpisu, neboť smlouva nemůže vytvářet provoz před svým uzavřením.
- (542) Prognózy Komise jsou většinou nižší než prognózy, které CCI použila k rekonstrukci svých podnikatelských plánů *ex post*, zejména u některých marketingových smluv uzavřených bez stanovených cílů v oblasti provozu. V jednom případě jsou prognózy přijaté Komisí vyšší než prognózy přijaté letištěm. Tyto opravy budou podrobně popsány u každého opatření (smlouva nebo soubor smluv uvedených v tabulce 14).
- (543) Komise obecně konstatuje, že nadhodnocování dopravy je spojeno s následujícími analytickými problémy. Rekonstrukce provedená Francií především přesahuje objem dopravy, který je obsažen ve smlouvách. Obezřetný hospodářský subjekt by bez dalšího vysvětlení (které Francie k žádné ze smluv neposkytla) toto nadhodnocení neprovedl.
- (544) Za druhé, u některých smluv se zpětnou platností (datum zahájení platnosti smlouvy předchází datu jejího uzavření) vycházela Francie při rekonstrukci z provozu, kterého bylo dosaženo již před uzavřením smlouvy. Lze pochybovat o tom, že by obezřetný subjekt vynaložil náklady na marketingové služby v souvislosti s již uskutečněnými lety. Obezřetný subjekt by naopak spoléhal na budoucí provoz, který smlouva o marketingových službách vytvoří. A konečně argument, že obezřetný investor by mohl obchodní vztah posuzovat z hlediska delšího časového období, než je striktně doba trvání smlouvy, není založen na žádné ekonomické studii nebo důkazu, jak je prokázáno v 525. až 529. bodě odůvodnění.
- (545) Komise dále vzala v úvahu kapacitu letadel používaných společností Ryanair, zejména letadel Boeing 737-800 (189 míst) a v menší míře letadel Boeing 737-300 (148 míst) nebo BAe 146-300 (110 míst).
- (546) Komise použila míru obsazenosti, která se meziročně mění a odpovídá průměru zjištěnému v předchozích dvou letech (s průměrnou mírou 80 % pro roky 2003 a 2004, jak ji použila CCI). Tento předpoklad je nejdůvěryhodnější, neboť vychází z přístupu správce letiště, který při vypracovávání podnikatelského plánu využívá nejpřímější relevantní informace, které má k dispozici. Tato metoda rovněž umožňuje od roku 2005 použít za základ míry obsazenosti zjištěné v období, kdy byly marketingové smlouvy v platnosti, a tak zohlednit případný příznivý vliv marketingových služeb na počet cestujících využívajících tyto spoje. V této souvislosti Komise uvádí, že v letech 2003–2013 klesla míra obsazenosti letadel společnosti Ryanair obsluhujících letiště La Rochelle z 81 % na 70 %, zatímco letiště La Rochelle při přípravě svých podnikatelských plánů vycházelo z mnohem optimističtějších předpokladů (75 % až 85 %).

Tabulka 16

Míra obsazenosti letadla

Rok	Vytíženost letadel	Průměrná míra známá za dva roky před datem T ⁽¹⁾
2003	0,81	0,8
2004	0,78	0,8
2005	0,78	0,80
2006	0,74	0,78
2007	0,72	0,76
2008	0,72	0,73
2009	0,78	0,72
2010	0,74	0,75
2011	0,73	0,76
2012	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

⁽¹⁾ Pro roky 2003 a 2004 nejsou předchozí dva roky relevantní (žádné lety společnosti Ryanair). Byl použit scénář 80 % (základní scénář Francie).

(547) Komise zohlednila situace, kdy období plnění smlouvy neodpovídala celým kalendářním rokům, a pro každý rok plnění smlouvy vypočítala výhledový provoz poměrně k počtu dní v roce, kdy se smlouva měla plnit.

1) Inkrementální příjmy (smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS)

(548) U každé transakce, která je předmětem její analýzy, se Komise snažila určit inkrementální příjmy, to znamená příjmy vzniklé transakcí, se kterými by počítal subjekt v tržním hospodářství.

(549) Podle zásady „samostatného financování“ se Komise domnívá, že je nutno zohlednit jak příjmy z leteckých činností, tak příjmy z činností mimo leteckou dopravu.

— *Příjmy z leteckých činností*

(550) Pokud jde o příjmy z leteckých činností, skládají se z výnosu různých poplatků, které letecká společnost hradí správci letiště, a to:

- poplatku za přistání, tj. určité částky za každou obrátku,
- poplatku za cestující, tj. určité částky za každého cestujícího,
- poplatku placeného za pozemní odbavení, který má formu pevné částky za obrátku v jednotlivých smlouvách o letištních službách,
- „parkovacího poplatku“, tj. určité částky za každou obrátku,
- „poplatku za osvětlení letištní dráhy“, tj. určité částky, která se platí na základě použití pravidel civilního letectví v případě pohybů v noci nebo za snížené viditelnosti,
- poplatku za asistenci pro osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí.

- (551) U poplatku za přistání a poplatku za cestující uplatňovaných CCI se v zásadě jedná o regulované poplatky za přístup k letištní infrastruktuře, které platí pro všechny uživatelské letecké společnosti po konzultacích a které jsou předmětem zveřejnění. U různých smluv o letištních službách použila Komise jako výhledovou jednotkovou výši poplatku za přistání a poplatku za cestujícího výši zveřejněných poplatků, které platily v době uzavření smluv při zahrnutí valorizace ve výši 2 % za rok, protože bylo přiměřené očekávat, že regulované poplatky budou každý rok zvyšovány, aby sledovaly vývoj inflace. Systém regulovaných letištních poplatků nepočítá s jejich automatickou valorizací, ale umožňuje správci upravovat po konzultacích poplatky průběžně. Komise soudí, že za těchto podmínek by subjekt v tržním hospodářství dospěl k předpokladu, že poplatky budou každoročně zvyšovány podle inflace, a jako míru inflace by zvolil 2 %, což odpovídá míře, již sleduje Evropská centrální banka ECB pro eurozónu ⁽¹⁴⁸⁾.
- (552) Pokud jde o poplatky za pozemní handlingové služby, nejedná se o regulované poplatky a jsou předmětem dvoustranných vyjednávání. Na letišti La Rochelle poskytuje služby pozemního odbavení společnost Atlantica. Tyto služby proto nejsou v podnikatelském plánu letiště zohledněny a v úvahu se bere pouze nájemné, které společnost Atlantica platí letišti La Rochelle (v položce „zisk z činností mimo leteckou dopravu“).
- (553) Poplatky za parkování odpovídají využívání parkovací infrastruktury a vybavení ze strany letadel, s výjimkou soukromé infrastruktury. Sazby závisí na délce parkování a vlastnostech letadla. Podnikatelské plány vypracované za účelem posouzení ziskovosti smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a Jet2 však teoreticky nepočítají s úhradou poplatku za parkování, protože doba parkování je kratší než dvě hodiny a za ni nejsou letecké společnosti povinny platit poplatek.
- (554) Poplatek za osvětlení letištní dráhy je stanoven v sazebníku zveřejněném letištem za každý pohyb letadla v noci nebo za snížené viditelnosti vyžadující použití osvětlení letištní dráhy. Podnikatelské plány vypracované za účelem posouzení ziskovosti smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a Jet2 však nepočítají s žádným poplatkem za osvětlení, protože lety jsou provozovány za dne.
- (555) V neposlední řadě je třeba vzít v úvahu také poplatek za asistenci pro osoby se zdravotním postižením a se sníženou pohyblivostí; to platí pro každého odlétajícího cestujícího (od června 2008 činí 0,50 EUR na cestujícího).
- (556) Pro výpočet výnosu z výše uvedených poplatků z leteckých činností, které by subjekt v tržním hospodářství očekával od každé smlouvy, použila Komise prognózy počtu obrátek (u přistávacího poplatku) a počtu odpovídajících cestujících (u poplatku za cestujícího a za asistenci pro osoby se zdravotním postižením a se sníženou pohyblivostí), jak je stanovila každá smlouva, a vynásobila je jednotkovou částkou každého poplatku.

— *Příjmy z jiných než leteckých činností*

- (557) Letiště La Rochelle vyhodnotilo inkrementální marže z činností mimo leteckou dopravu související s přepravou cestujících. Tyto marže zahrnují činnosti parkovišť, restaurací a dalších podniků nacházejících se na letišti, jakož i marže související s prodejem pohonných hmot a nájemným. Jedná se o marže, nikoliv o příjmy, neboť se od nich odečítají náklady na vstupy. Při rekonstrukci podnikatelských plánů proto nebude nutné odečítat žádné náklady, aby bylo možné stanovit inkrementální marži správce letiště.
- (558) Komise obecně považuje za pravděpodobné, že obezřetný subjekt v tržním hospodářství by při uzavírání nové smlouvy určil inkrementální marži z činností mimo leteckou dopravu na základě inkrementálních marží z činností mimo leteckou dopravu z předchozího roku, které odpovídají nejlepšímu známému odhadu. Jde o posouzení vypracované letištem La Rochelle. V konkrétním případě letiště La Rochelle však Komise zohledňuje investice provedené v letech 2003 až 2013, které zahrnovaly výstavbu parkovišť, restaurací a obchodů. Zohlednit při posuzování ziskovosti nové smlouvy pouze předchozí zjištěné marže by znamenalo nezohlednit výhledově známé projekty rozvoje činností mimo leteckou dopravu (spojené např. s novými investicemi uváděnými do provozu), a tím příliš omezit perspektivu růstu inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu. Komise proto

⁽¹⁴⁸⁾ Pro zachování stability cen je cílem ECB udržovat roční inflaci „střednědobě těsně pod hranicí 2 %“. Viz <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

zrekonstruovala podnikatelské plány tak, že v době uzavření nové smlouvy odpovídá zohledněná marže z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího průměrné marži z činností mimo leteckou dopravu předchozího roku, vynásobené „perspektivním“ korekčním koeficientem, který odráží očekávanou perspektivu nových investic (parkoviště, obchodní plochy). Korekční koeficient se v jednotlivých letech mění v závislosti na projektech plánovaných letištích a předpokládaná marže z činností mimo leteckou dopravu odpovídá marži, kterou může správce letiště důvodně očekávat v průběhu několika let (a nikoli pouze v následujícím roce):

Tabulka 17

Průměrná marže z činností mimo leteckou dopravu

Rok	Marže z činností mimo leteckou dopravu n-1 (EUR na cestujícího)	„Perspektivní“ korekční koeficient	„Perspektivní“ průměrná marže z činností mimo leteckou dopravu uplatňovaná Komisí
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

- (559) Zvýšení korekčního koeficientu použitého v některých letech odráží zavedení nových služeb mimo leteckou dopravu v daném období (parkoviště v roce 2006, restaurace v roce 2008, obchody v roce 2009). Vzhledem k tomu, že CCI neposkytla při podpisu nových smluv posouzení očekávaných marží z činností mimo leteckou dopravu, je tento přístup způsobem, jak posoudit očekávané marže z nových činností mimo leteckou dopravu. Inkrementální marže z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího uplatněné Komisí jsou v průměru o [15–20] % vyšší než marže předložené CCI, a proto rekonstrukce provedené Komisí maximalizují inkrementální ziskovost souborů smluv uzavřených mezi letištěm a společností Ryanair. Komise konstatuje, že průměrná roční korekce marže je dokonce vyšší než ta, kterou navrhla společnost Oxera ve studii ze dne 4. prosince 2015 ⁽¹⁴⁹⁾, podle níž zahájení provozu společnosti Ryanair na vzorku 29 letišť vede ke zvýšení příjmů z činností mimo leteckou dopravu na jednoho odlétajícího cestujícího, a to přibližně o 12,0 % – 13,7 % v reálném vyjádření.

⁽¹⁴⁹⁾ Studie společnosti Oxera ze dne 4. prosince 2015 „The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues“ (Dopad provozu společnosti Ryanair na příjmy letišť z činností mimo leteckou dopravu).

(560) Komise je rovněž toho názoru, že subjekt v tržním hospodářství by v průběhu času promítl indexaci této marže do každého roku, na který se vztahuje nový soubor smluv, s cílem zohlednit inflaci. Komise v tomto případě použila sazbu 2 % ročně ⁽¹⁵⁰⁾.

(561) V každém případě se Komise rozhodla použít předpoklady zisků z činností mimo leteckou dopravu, které jsou vyšší než předpoklady letiště La Rochelle, s cílem zohlednit vývoj činností v oblasti parkování, stravování a obchodu v období 2003–2013.

1) Inkrementální náklady (smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS)

(562) Inkrementální náklady, které by u každé transakce (zahrnující smlouvu o letištních službách a smlouvu o marketingových službách) mohl očekávat *ex ante* subjekt v tržním hospodářství spravující letiště místo CCI, spadají do těchto kategorií:

— náklady na zakoupení marketingových služeb,

— inkrementální investiční náklady vyvolané investicemi prováděnými kvůli transakci,

— inkrementální provozní náklady, tj. provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy), které pravděpodobně vzniknou prováděním transakce.

(563) Pokud jde o náklady na smlouvy o marketingových službách, Komise konstatuje, že Francie nesprávně vyloučila z nákladů marketing příspěvky poskytnuté místními orgány (departement Charente-Maritime a Communauté d'Agglomération de La Rochelle) na úhradu obecných marketingových výdajů CCI-letiště.

(564) Jak je uvedeno v 294. až 302. bodě odůvodnění, Francie měla zahrnout všechny částky, které CCI-letiště zaplatila společnosti Ryanair, jelikož příspěvky různých místních orgánů představují financování běžných provozních nákladů letiště. Byla to tedy CCI-letiště, která disponovala rozpočtovými prostředky určenými na financování marketingových služeb a nesla veškeré související riziko v oblasti řízení.

(565) Dále je třeba připomenout, že pro určení, zda smlouvy uzavřené letištěm La Rochelle se společnostmi Ryanair a Jet2 vedly ke zvýhodnění těchto společností, je třeba porovnat chování letiště La Rochelle s chováním správce letiště, který působí za běžných podmínek tržního hospodářství. Subjekt v tržním hospodářství musí z definice financovat svůj vlastní provoz. V bodě 63 pokynů z roku 2014 se dále uvádí, že aby mohla být smlouva s určitou leteckou společností shledána v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství, „[letiště] musí prokázat, že ... je schopno nést veškeré náklady vzniklé v důsledku této smlouvy...“.

(566) Pokyny z roku 2014 rovněž uvádějí, že „pro posouzení, zda smlouva uzavřená letištěm s určitou leteckou společností splňuje zásadu subjektu v tržním hospodářství, by měly být zohledněny očekávané příjmy z činností mimo leteckou dopravu plynoucí z činnosti letecké společnosti spolu s letištními poplatky, po odečtení případných slev, marketingové podpory nebo pobídkových programů“ ⁽¹⁵¹⁾ a uvádějí, že „[v]eřejná podpora, jako jsou například marketingové smlouvy uzavřené přímo mezi veřejnými orgány a leteckou společností, které mají vyrovnat část běžných nákladů, jež letiště vznikají v souvislosti se smlouvou mezi letištěm a leteckou společností, bude rovněž zohledněna“ ⁽¹⁵²⁾.

⁽¹⁵⁰⁾ Ze stejného důvodu Komise použila u letištních poplatků a inkrementálních provozních nákladů indexaci ve výši 2 %.

⁽¹⁵¹⁾ Bod 64 pokynů z roku 2014.

⁽¹⁵²⁾ Pokyny z roku 2014, poznámka pod čarou č. 62.

- (567) A konečně, pokud by bylo možné vyloučit veřejné finanční příspěvky z marketingových nákladů v podnikatelských plánech, znamenalo by to, že každý nerentabilní projekt nebo transakce by mohly být uvedeny do souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství pouhým poskytnutím dostatečné veřejné dotace. Tento přístup by způsobil, že článek 107 SFEU by byl neúčinný a v rozporu se zásadou, že analýza existence státní podpory zahrnuje určení, zda podnik získal „hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískal“⁽¹⁵³⁾.
- (568) Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že jakákoli veřejná podpora určená na výdaje na uvedení na trh (i když není specifická pro určitou smlouvu nebo soubor smluv) nemůže být odečtena od nákladů na uvedení na trh v analýze ziskovosti, z níž vychází zásada subjektu v tržním hospodářství. Komise proto při rekonstrukci podnikatelských plánů spojených s uzavřením smluv uvedených v tabulce 14 zohlednila všechny částky stanovené v různých smlouvách o marketingových službách.
- (569) Poplatky za marketingové služby uvedené ve smlouvách nemusí nutně představovat částky, které byly skutečně uhrazeny, neboť některé události, k nimž došlo po uzavření smluv, vedly k odchylkám od částek, které byly stanoveny na počátku. Je to zejména případ předčasného vypovězení smlouvy. Při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství nelze ale tyto události zohlednit, protože k nim došlo až po uzavření smluv.
- (570) Pokud jde o inkrementální investiční náklady, je nutno poznamenat, že podle Francie nebylo v rámci letiště La Rochelle nutno přistoupit k žádným investicím v důsledku jednotlivých smluv, které jsou předmětem tohoto přezkumu. Proto a vzhledem ke skutečnosti, že žádná skutečnost případu neukazuje, že by subjekt v tržním hospodářství očekával, že bude muset z důvodu jedné nebo několika smluv, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, přistoupit k určitým investicím, nebyly v této analýze zohledněny žádné inkrementální investiční náklady.
- (571) Pro odhad inkrementálních provozních nákladů nemůže Komise použít rekonstrukci, kterou poskytly Francie a CCI. Ačkoli CCI odhadla variabilní náklady na maximálně 55 000 EUR ročně (bez marketingových nákladů) v případě přepravy přibližně 200 000 cestujících, tj. průměrné náklady 0,27 EUR na cestujícího, nebyla poskytnuta žádná vysvětlení ohledně metodiky použité k získání tohoto odhadu. Kromě toho tento odhad neodráží skutečné inkrementální náklady letiště La Rochelle: nejenže se odhad 0,27 EUR na cestujícího velmi liší od odhadů, které poskytla společnost Oxera⁽¹⁵⁴⁾ pro jiná letiště, u nichž Komise zahájila formální vyšetřovací řízení⁽¹⁵⁵⁾, ale z finančních údajů letiště La Rochelle rovněž vyplývá, že inkrementální náklady na letecký provoz činí za dané období v průměru 3,83 EUR na cestujícího.
- (572) Komise zrekonstruovala inkrementální provozní náklady, s výjimkou nákladů na marketing, na základě informací poskytnutých Francií (výkaz zisků a ztrát a rozvaha letiště). Komise přitom postupovala takto:
- výpočet ročních provozních nákladů na přepravu cestujících na základě účetní závěrky CCI-letiště. Tyto náklady se omezují na provozní náklady a nezohledňují náklady na kapitál (odpisy). Tento předpoklad s největší pravděpodobností podhodnocuje skutečné inkrementální náklady, neboť část odpisů investic odpovídá nákladům souvisejícím s inkrementálním provozem letiště za účelem odbavení nových cestujících (společnost Oxera, kterou společnost Ryanair pověřila analýzou situace na jiných letištích, vzala při výpočtu inkrementálních provozních nákladů v úvahu určité odpisy)⁽¹⁵⁶⁾,

⁽¹⁵³⁾ Rozsudek ze dne 29. dubna 1999, Španělské království v. Komise, C-342/96 P, EU:C:1999:210, bod 41; viz také rozhodnutí Komise (EU) 2018/628 ze dne 11. listopadu 2016 o státní podpoře SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) poskytnuté Rakouskem ve prospěch letiště Klagenfurt, společnosti Ryanair a dalších leteckých společností využívajících toto letiště, 381. bod odůvodnění, písm. b) (Úř. věst. L 107, 26.4.2018, s. 1).

⁽¹⁵⁴⁾ Studie ze dne 13. června, 11. září, 22. září, 10. října a 6. listopadu 2014 provedené společností Oxera.

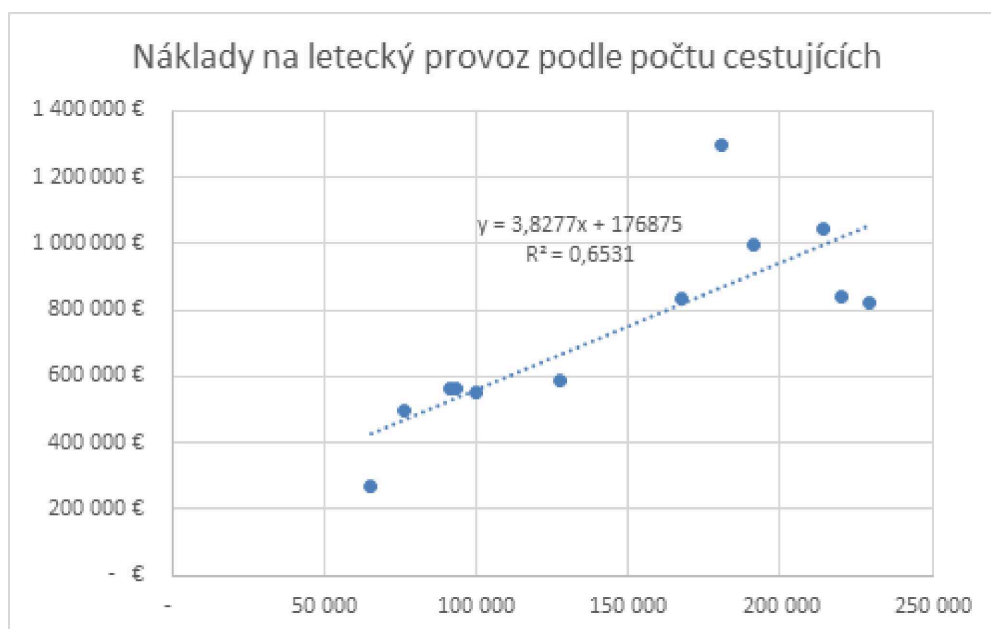
⁽¹⁵⁵⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 16. října 2013, Španělsko – údajná státní podpora společnosti Ryanair a dalším leteckým společnostem a možná podpora letištím Girona a Reus, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (Úř. věst. C 120, 23.4.2014, s. 24); rozhodnutí Komise ze dne 30. května 2012, Francie, letiště Beauvais Tillé, SA.33960 (2012/C) (2012/NN), (Úř. věst. C 279, 14.9.2012, s. 23); rozhodnutí Komise ze dne 4. dubna 2012, Francie, letiště Carcassonne, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (Úř. věst. C 254, 23.8.2012, s. 11).

⁽¹⁵⁶⁾ Studie ze dne 31. května 2013 provedená společností Oxera, „Economic MEIP assessment: profitability analysis – La Rochelle“ (Ekonomické posouzení zásady tržně jednajícího investora: analýza ziskovosti – La Rochelle), přiložená k připomínkám společnosti Ryanair ze dne 31. května 2013, oddíl 2.5, strany 10 a 12.

- odpočet provozních nákladů spojených s výkonem výsad veřejné moci a hrazených ze státního financování,
- odpočet nákladů hrazených z dotací spojených se závazky veřejné služby nebo službami obecného hospodářského zájmu,
- odečtení nákladů odpovídajících platbám za marketingové služby stanovené v marketingových smlouvách uzavřených s leteckými společnostmi (vzhledem k tomu, že tyto výdaje jsou již samostatně zohledněny při rekonstrukci ziskovosti sporných opatření). Jsou tedy uvedeny v nákladové položce (p) v tabulce 15,
- odpočet provozních nákladů souvisejících s příjmy z činností mimo leteckou dopravu. Vzhledem k tomu, že CCI neposkytla žádné údaje, Komise provozní náklady související s příjmy z činností mimo leteckou dopravu odhadla. Tento odhad byl proveden tak, že procentní podíl příjmů z činností mimo leteckou dopravu na celkových příjmech letiště byl uplatněn na roční provozní náklady ⁽¹⁵⁷⁾. Tento podíl se v letech 2001–2010 pohyboval mezi 19 % a 41 %, přičemž průměr byl 26 %. Tato metoda může na první pohled nadhodnocovat provozní náklady spojené s příjmy z činností mimo leteckou dopravu, protože služby mimo leteckou dopravu jsou poměrně náročnější na kapitál a méně náročné na provozní náklady než letecké služby ⁽¹⁵⁸⁾. V každém případě se jedná o nejlepší proveditelný odhad, protože Francie neposkytla jiné údaje,
- analýza vývoje provozních nákladů na leteckou dopravu vypočtených na základě změn počtu cestujících. Následující graf znázorňuje vztah mezi náklady na letecký provoz a počtem cestujících a porovnatelný vývoj nákladů na letecký provoz a vývoj počtu cestujících. Tento graf jasně ukazuje, že provozní náklady na leteckou dopravu rostou v závislosti na přepravě cestujících, což by neplatilo, kdyby byly inkrementální náklady omezeny na 55 000 EUR pro 200 000 cestujících.

Graf 1

Náklady na letecký provoz podle počtu cestujících



Zdroj: údaje z letiště La Rochelle. Analýza Komise.

⁽¹⁵⁷⁾ Získáno po odečtení nákladů souvisejících s výkonem výsad veřejné moci, nákladů hrazených z vyrovnávací platby za závazky veřejné služby nebo služby obecného hospodářského zájmu, nákladů na marketing a odpisů.

⁽¹⁵⁸⁾ Například výstavba obchodů nebo parkovišť s sebou nese značné náklady na stavbu, ale po udělení koncese poměrně nízké provozní náklady.

- (573) Tato analýza ukazuje, že změna počtu cestujících a vývoj provozních nákladů spolu rovněž úzce souvisejí. Tato analýza je přes poněkud nejednoznačné roční změny nákladů (které Francie nijak neodůvodnila) i nadále průkazná. Inkrementální provozní náklady na leteckou dopravu rekonstruované na základě ročních údajů, upravené o roční inflaci zaznamenanou Francií, činí 3,83 EUR na cestujícího v roce 2006 (v polovině období 2001–2011). Komise uplatní na tyto náklady změnu odpovídající míře inflace pro ostatní roky ve výši 2 % (záporná před rokem 2006, nulová v roce 2006 a kladná po roce 2006) ⁽¹⁵⁹⁾.

1) Analýza citlivosti

- (574) Při rekonstrukci podnikatelských plánů pro každý soubor smluv Komise systematicky prováděla analýzu citlivosti s cílem vyzkoušet spolehlivost příslušné rekonstrukce. Za tímto účelem změnila následující čtyři parametry tak, aby (nepřiměřeně a neobezřetně) zvýšila ziskovost souboru posuzovaných smluv (což vedlo k příliš optimistickému scénáři pro správce letiště a letecké společnosti, které příslušné smlouvy uzavřely): počet obrátek za rok, míra obsazenosti letadla, výše příjmů z činností mimo leteckou dopravu a inkrementální provozní náklady na leteckou dopravu.
- (575) Pokud jde o počet obrátek za rok, který bude stanoven u každého souboru smluv uvedených v tabulce 14, Komise pro obrátky určila ambicióznější cíl, než jaký vyplýval z podmínek analyzovaných smluv. Tento cíl byl stanoven svévolně a nezakládal se na žádných faktických ani právních údajích ani na žádné prognóze. Obezřetný správce letiště by v základním scénáři svého podnikatelského plánu takovým způsobem cíl nezvyšoval.
- (576) Komise ve svém alternativním scénáři použila míru obsazenosti letadel 85 %, která nebyla ve sledovaném období nikdy zjištěna, ale kterou Komise přijala při svých rekonstrukcích u jiných nedávných rozhodnutích týkajících se francouzských letišť. Obezřetný správce letiště by v základním scénáři svého podnikatelského plánu tuto míru obsazenosti nezvyšoval, protože neodráží specifické vlastnosti dotčených spojů.
- (577) Pokud jde o příjmy z činností mimo leteckou dopravu, Komise ve svém alternativním scénáři zvýšila jednotkovou marži z činností mimo leteckou dopravu o 20 % oproti základnímu scénáři, pro který je metoda výpočtu uvedena v 557. až 561. bodě odůvodnění a který již vychází z příznivějších předpokladů, než jaké uvedla Francie. Obezřetný správce letiště by toto zvýšení v základním scénáři svého podnikatelského plánu nepřijal, protože není založeno na žádných reálných perspektivách.
- (578) U inkrementálních provozních nákladů použila Komise ve svém alternativním scénáři snížení o 50 % ve srovnání se základním scénářem, jehož metoda výpočtu je uvedena v 533. a 534. bodě odůvodnění.
- (579) Čistá současná hodnota vypočtená jako výsledek změny těchto čtyř parametrů tak poskytuje alternativní scénář, který Komise považuje za „neobezřetný scénář“.

a) Individuální analýza souborů smluv uzavřených se společností Ryanair/AMS

- (580) Francie předložila individuální analýzu každé smlouvy o marketingových službách (s přihlédnutím k platným smlouvám o letištních službách). Ačkoli Komise zastává názor, že některé smlouvy jsou propojené, a měly by být proto považovány za jednu transakci, bude pro každou smlouvu o marketingových službách provedena analýza ziskovosti, která potvrdí analýzu pro každý soubor smluv.

⁽¹⁵⁹⁾ Komise upřednostnila víceletou rekonstrukci inkrementálních provozních nákladů před rekonstrukcí po jednotlivých letech. Teoreticky by rekonstrukce po jednotlivých letech na základě finančních údajů za předchozí rok umožnila simulovat i znalost inkrementálních provozních nákladů, které by CCI měla při uzavření nové smlouvy. Údaje poskytnuté Francií však tento druh analýzy neumožnily, protože poskytnuté finanční údaje obsahovaly významné nevysvětlené nárůsty nebo poklesy mezi jednotlivými roky. Analýza po jednotlivých letech by tedy vedla k závěru, že inkrementální náklady byly v některých letech záporné, což by znamenalo, že by CCI měla zájem investovat příliš vysoké částky do nových smluv s leteckými společnostmi, zatímco v jiných letech by byly inkrementální náklady tak vysoké, že by pro CCI bylo výhodné letiště uzavřít. Vzhledem k tomu, že neexistují žádné skutečnosti, které by umožnily rekonstruovat roční finanční toky, proto Komise vycházela z víceletého přístupu.

- (581) Výsledky rekonstrukce ziskovosti pro soubory smluv (jak jsou uvedeny v tabulce 14) provedené Francií a Komisí v jejím základním a „neobezřetném“ scénáři (a pro jednotlivé smlouvy nebo soubory smluv uvedené v následujících oddílech) jsou uvedeny v následující tabulce:

Tabulka 18

Čistá současná hodnota smluv a souborů smluv uzavřených se společností Ryanair/AMS

(v tis. EUR)

Soubor smluv	Čistá současná hodnota		
	Scénář Francie	Základní scénář Komise	„Neobezřetný“ scénář
1-A	[...]	[– 350; – 250]	[– 200; – 100]
B	[...]	[– 900; – 800]	[– 450; – 350]
2-C	[...]	[– 1 150; – 1 050]	[– 400; – 300]
3-D	[...]	[– 650; – 550]	[– 300; – 200]
2-3-C-D	nerekonstruované	[– 1 750; – 1 650]	[– 650; – 550]
E	[...]	[– 150; – 50]	[0; 100]
F	[...]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
G	[...]	[– 700; – 600]	[– 150; – 50]
H	[...]	[– 200; – 100]	[– 100; 0]
I	[...]	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
J	[...]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
HJ	nerekonstruované	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
GHIJ	nerekonstruované	[– 1 200; – 1 100]	[– 200; – 100]
6-K	[...]	[– 2 150; – 2 050]	[– 1 150; – 1 050]
L	[...]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
7-M	[...]	[– 300; – 200]	[– 150; – 50]
N	[...]	[– 150; – 50]	[– 100; 0]
7-M-N	nerekonstruované	[– 400; – 300]	[– 150; – 50]

- (582) V následujících oddílech budou popsány vlastnosti specifické pro každou skupinu smluv a důležité pro tuto analýzu. Komise nejprve přezkoumá, zda je rekonstrukce podnikatelských plánů pro danou smlouvu nebo soubor smluv metodicky správná. Komise v této souvislosti již zmínila, že Francie se dopustila chyb, které byly společné všem smlouvám (nebo se alespoň často vyskytovaly ve většině z nich), zejména pokud jde o:

— nadhodnocení očekávaného provozu ⁽¹⁶⁰⁾,

— provádění neopodstatněného posouzení příjmů z činností mimo leteckou dopravu ⁽¹⁶¹⁾,

⁽¹⁶⁰⁾ Viz 543. až 546. bod odůvodnění.

⁽¹⁶¹⁾ Viz 557. až 561. bod odůvodnění.

- vyloučení příspěvků orgánů územní samosprávy na obecné výdaje na marketing z inkrementálních příjmů ⁽¹⁶²⁾ při výpočtu nákladů na smlouvy o marketingových službách,
- podhodnocení inkrementálních provozních nákladů na leteckou dopravu ⁽¹⁶³⁾,
- časté používání neodůvodněné míry obsazenosti letadla ⁽¹⁶⁴⁾.

(583) Jak však již bylo uvedeno v 535. a 536. bodě odůvodnění, kromě výše uvedených běžných metodických chyb jsou rekonstrukce každého podnikatelského plánu poznamenány dalšími specifickými metodickými problémy, které budou uvedeny v následujících bodech odůvodnění u každého souboru smluv. Komise předloží svou vlastní analýzu rekonstrukcí „základního scénáře“ a „neobežretného“ scénáře, jak je vysvětleno v 574. bodě odůvodnění.

1) Soubor smluv 1–A

- *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu A ze strany Francie*

(584) Francie navrhla rekonstrukci smlouvy A na základě parametrů smlouvy o letištních službách č. 1.

(585) Kromě metodických chyb, které jsou společné všem rekonstrukcím provedeným Francií a které jsou uvedeny v oddíle 7.2.1.5 písm. b), vykazuje rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu A další specifické metodické problémy.

(586) V rekonstruovaném podnikatelském plánu pro smlouvu A stanovila Francie počet inkrementálních obrátek vyplývajících ze smlouvy o marketingových službách na 350. Přitom nadhodnotila počet spojů, které bude provozovat společnost Ryanair, jejíž jediný pevný závazek byl provozovat 340 spojů v průběhu roku.

(587) Francie rovněž nesprávně předpokládala, že obezřetný hospodářský subjekt by souhlasil s platbou za marketingové služby před datem podpisu smlouvy (smlouva A byla uzavřena dne 1. prosince 2003 na období od 1. května 2003 do 31. prosince 2003).

(588) Komise proto konstatuje, že rekonstrukci podnikatelského plánu pro smlouvu A, jak ji předložila Francie, nelze přijmout.

- *Rekonstrukce podnikatelských plánů pro soubor smluv 1–A provedená Komisí*

(589) Komise zrekonstruovala podnikatelský plán pro soubor smluv 1–A. Za tímto účelem přijala Komise kromě opravených parametrů, které se vztahují na všechny smlouvy ⁽¹⁶⁵⁾, následující konkrétní parametry:

- kapacita 110 míst na letadlo pro smlouvu A (v roce 2013 společnost Ryanair používala letadla s kapacitou 110 míst a při uzavření smlouvy v prosinci 2013 nemohl letištní útvar CCI o této skutečnosti nevědět),
- počet inkrementálních obrátek: 40 v rámci smlouvy A (odhad počtu inkrementálních obrátek očekávaných mezi podpisem smlouvy A dne 1. prosince 2003 a jejím uplynutím platnosti dne 31. prosince 2003 ⁽¹⁶⁶⁾),

⁽¹⁶²⁾ Viz 563. až 568. bod odůvodnění.

⁽¹⁶³⁾ Viz 570. až 573. bod odůvodnění.

⁽¹⁶⁴⁾ Viz 542. až 547. bod odůvodnění.

⁽¹⁶⁵⁾ Podrobnosti o jednotlivých parametrech viz 539. až 579. bod odůvodnění.

⁽¹⁶⁶⁾ Odhadu bylo dosaženo následujícím způsobem: Francie uvedla, že v roce 2003 společnost Ryanair uskutečnila na letišti La Rochelle 288 letů, všechny na letišti Londýn Stansted. Tento údaj byl víceméně konečný k 1. lednu 2003, kdy letištní útvar CCI uzavřel se společností Ryanair smlouvu A. Investor by tento historický údaj o provozu použil k odhadu počtu letů za rok, které lze očekávat za zbývající měsíc smlouvy, který se ještě má realizovat (prosinec 2003). Pokud se tento počet rozloží na dobu trvání smlouvy (osm měsíců), lze počet letů za poslední měsíc trvání smlouvy (prosinec 2003) odhadnout *pro rata temporis* na $288 \times 1/8$, tj. 36. Komise tento údaj z opatrnosti zaokrouhlila na 40 obrátek.

- míra obsazenosti letadel odhadnutá jako průměr měr obsazenosti za dva roky předcházející roku, v němž byla uzavřena smlouva o uvedení na trh (80 %, jak odhaduje i Francie),
- 100% úhrada za marketingové služby uvedené ve smlouvách.

- (590) Jak je patrné z výsledku rekonstrukce podnikatelského plánu pro soubor smluv 1–A v tabulce 18, čistá současná hodnota tohoto souboru smluv je záporná.
- (591) Jak je uvedeno v 574. až 579. bodě odůvodnění, Komise rovněž považovala za rozumné provést analýzu citlivosti s cílem vyzkoušet spolehlivost základního scénáře rekonstrukce. Za tímto účelem, jak bylo vysvětleno, velmi příznivě změnila čtyři parametry s cílem zvýšit ziskovost posuzovaných smluv: míra obsazenosti byla nastavená na 85 %, marže z činností mimo leteckou dopravu zvýšená o 20 %, inkrementální provozní náklady snižené o 50 % a nakonec byl zvýšen počet obrátek za rok. Pro tento poslední parametr, upravený individuálně pro každou rekonstrukci podnikatelského plánu, přijala Komise pro smlouvu A hypotetický scénář (který Francie nepředložila), v němž byla smlouva o letištních službách uzavřena dne 1. prosince 2003 považována za odraz vyjednávacích pozic letištního útvaru CCI a společnosti Ryanair ke dni 1. dubna 2003 a znalostí o provozu ke dni 1. prosince 2003. V této hypotetické situaci se počet obrátek za rok odhaduje na 288, což odpovídá skutečnému počtu provedených obrátek, který byl k 1. prosinci 2003 víceméně znám. V tomto alternativním scénáři je čistá současná hodnota souboru smluv 1–A stále záporná.

2) Smlouva B

- *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu B ze strany Francie*

- (592) Francie navrhla rekonstrukci smlouvy B na základě parametrů smlouvy o letištních službách č. 1.
- (593) Kromě metodických chyb, které jsou společné všem rekonstrukcím provedeným Francií a které jsou uvedeny v 539. až 579. bodě odůvodnění, vykazuje rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu B další specifické metodické problémy.
- (594) Za prvé lze pochybovat o tom, že by obezřetný správce uzavřel smlouvu, v níž by závazky společnosti Ryanair týkající se marketingových služeb byly ještě méně konkrétní než v případě smlouvy A⁽¹⁶⁷⁾. Jediným cílem obezřetného správce je provozovat letiště se ziskem. Zvýšení provozu však není zárukou ziskovosti marketingových služeb a obezřetný správce se snaží dosáhnout maximální finanční efektivity svých výdajů. Obezřetný hospodářský subjekt by proto usiloval o maximální efektivitu všech marketingových služeb. Lze proto pochybovat o tom, že by správce, kterému jde o ziskovost, uzavřel smlouvu, jejíž podmínky nejsou přesně vymezeny nebo kvantifikovány (není určen počet zobrazených odkazů, doba zobrazení na internetových stránkách společnosti Ryanair ani četnost zobrazení) a jejíž účinnost nebo efektivitu nemůže správce letiště posoudit. Žádný obezřetný správce by nebyl ochoten uzavřít smlouvu, aniž by byl schopen alespoň zběžně posoudit její dopad na využívání dotčených spojů a ziskovost transakce.
- (595) Komise dále konstatuje, že rekonstrukce provedená Francií je poznamenána další specifickou metodickou chybou. Francie vzala v úvahu dobu trvání v délce tří celých let se 340 obrátkami za rok, ačkoli smlouva platí pouze na dva roky a čtyři měsíce, což ovlivňuje počet obrátek a marketingový poplatek použitý pro rekonstrukci.
- (596) Komise proto konstatuje, že rekonstrukci podnikatelského plánu pro smlouvu B, jak ji předložila Francie, nelze přijmout.
- ⁽¹⁶⁷⁾ Jediný závazek společnosti Ryanair propagovat La Rochelle je uveden ve smlouvě A: „Společnost Ryanair zpřístupní internetové odkazy k turistickým internetovým stránkám odpovídající dané destinaci (jiné než stránky obsahující přímou online rezervaci ubytování, pronájmu automobilů nebo jiné služby poskytované online přímo společností Ryanair) s cílem usnadnit internetovou propagaci služeb pro uživatele internetových stránek společnosti Ryanair www.ryanair.com“.

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu B ze strany Francie*

(597) Komise zrekonstruovala podnikatelský plán pro smlouvu B. Za tímto účelem přijala Komise kromě opravených parametrů, které se vztahují na všechny smlouvy ⁽¹⁶⁸⁾, následující konkrétní parametry:

- kapacita letadla 148 cestujících (podle návrhu Francie),
- počet inkrementálních obrátek: 199 obrátek ročně v prvním roce platnosti smlouvy (uzavřené dne 3. června 2004), 340 obrátek ročně ve druhém roce platnosti smlouvy B, 123 obrátek v posledním roce platnosti smlouvy B (končící 30. dubna 2006),
- odhad vytíženosti letadel chápáný jako průměr vytíženosti za dva roky předcházející roku, v němž byla uzavřena smlouva o uvedení na trh (80 %, jak odhaduje i Francie, aniž by to jakkoli zdůvodnila),
- 100% úhrada za marketingové služby uvedené ve smlouvách.

(598) Jak je patrné z výsledku rekonstrukce podnikatelského plánu pro soubor smluv B v tabulce 18, čistá současná hodnota tohoto souboru smluv je záporná.

(599) Jak je uvedeno v oddíle 7.2.1.5 písm. b) bodě 5, Komise rovněž považovala za rozumné provést analýzu citlivosti s cílem vyzkoušet spolehlivost základního scénáře rekonstrukce. Za tímto účelem, jak bylo vysvětleno, nepřiměřeně a neobežetně měnila čtyři parametry s cílem zvýšit ziskovost posuzovaných smluv: míra obsazenosti byla nastavená na 85 %, marže z činností mimo leteckou dopravu zvýšená o 20 %, inkrementální provozní náklady sniženy o 50 % a nakonec byl zvýšen počet obrátek za rok. Pro tento poslední parametr, upravený individuálně pro každou rekonstrukci podnikatelského plánu, přijala Komise pro smlouvu B hypotetický scénář (který Francie nepředložila), v němž byla smlouva o marketingových službách uzavřená dne 3. června 2004 považována za odraz vyjednávacích pozic letištního útvaru CCI a společnosti Ryanair ke dni 1. ledna 2004 a znalostí provozu ke dni 3. června 2004. V této teoretické situaci se předpokládá, že počet obrátek za rok dosáhne 340. V tomto alternativním scénáři je čistá současná hodnota smlouvy B stále záporná.

1) Soubor smluv 2–3–C–D

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvy C a D ze strany Francie*

(600) Francie navrhla samostatné rekonstrukce pro smlouvy C a D na základě ekonomických parametrů smluv o letištních službách č. 2 a č. 3. Jak je však uvedeno v 468. a 469. bodě odůvodnění, soubor smluv 2–3–C–D ve skutečnosti tvoří jediné opatření. Navíc kromě metodických chyb, které jsou společné všem rekonstrukcím provedeným Francií a které jsou uvedeny v oddíle 7.2.1.5 písm. b), vykazuje rekonstrukce podnikatelských plánů pro smlouvy C a D další specifický metodický problém. Francie použila pro smlouvy C a D vytíženost letadel 80 %, která nebyla založena na žádném podrobném ekonomickém zdůvodnění. Obezřetný investor by přijal metodu odhadu budoucích provozních hypotéz. Francie odhadla počet obrátek za rok na 340 v případě smlouvy C a na 156 v případě smlouvy D za léta 2007 a 2008, ale zatímco za rok 2006 tento počet upravila *pro rata temporis* na 104, na rok 2009 nevyčlenila žádnou obrátku, přestože smlouva D stanovila, že společnost Ryanair bude provozovat lety až do uplynutí platnosti smlouvy dne 30. dubna 2009 (viz 92. bod odůvodnění). Komise proto konstatuje, že rekonstrukci podnikatelských plánů pro smlouvy C a D, jak ji předložila Francie, nelze přijmout.

— *Rekonstrukce podnikatelských plánů pro soubor smluv 2-3-C-D provedená Komisí*

(601) Komise zrekonstruovala podnikatelský plán pro soubor smluv 2–3–C–D. Za tímto účelem přijala Komise kromě opravených parametrů, které se vztahují na všechny smlouvy, následující konkrétní parametry:

⁽¹⁶⁸⁾ Podrobnosti o každém z těchto parametrů viz v část 7.2.1.5 písm. b).

- 100% úhrada za marketingové služby uvedené ve smlouvách,
- míra obsazenosti letadel odhadnutá jako průměr měr obsazenosti za dva roky předcházející roku, v němž byl uzavřen soubor smluv o uvedení na trh (78 %, ve srovnání s 80 % odhadovanými Francií),
- 340 obrátek ročně pro smlouvu C a 160 obrátek ročně pro smlouvu D, jak je stanoveno ve smlouvách (95 000 cestujících pro smlouvu C a 45 000 pro smlouvu D).

(602) Jak je patrné z výsledku rekonstrukce podnikatelského plánu pro soubor smluv 2–3–C–D v tabulce 18, čistá současná hodnota tohoto souboru smluv je záporná. Komise z opatrnosti vypočítala čistou současnou hodnotu také samostatně pro smlouvy 2–C a 3–D za použití stejných pozměněných parametrů jako pro soubor smluv 2–3–C–D v základním scénáři, a tato hodnota byla rovněž záporná.

(603) Stejně jako u souboru smluv 1–A považovala Komise za rozumné provést analýzu citlivosti s cílem vyzkoušet spolehlivost základního scénáře rekonstrukce. Za tímto účelem Komise zopakovala změny parametrů použité u souboru smluv 1–A, s výjimkou zvýšení počtu obrátek za rok. Pro tento poslední parametr, specifický pro každou rekonstrukci podnikatelského plánu, analýza citlivosti zachovává 340 obrátek ročně pro smlouvu C a 160 obrátek ročně pro smlouvu D jako v základním scénáři. V tomto alternativním scénáři je čistá současná hodnota pro soubor smluv 2–3–C–D a pro smlouvy 2–C a 3–D stále záporná.

1) Smlouva E

— Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu E ze strany Francie

(604) Francie navrhla rekonstruovaný podnikatelský plán pro smlouvu E na základě smlouvy o letištních službách č. 4 a zjistila, že smlouva by mohla vést ke zvýšení počtu inkrementálních obrátek za rok (50). Tento údaj však nedoložila.

(605) Smlouva E změnila smlouvu D tak, že pro rok 2007 zkrátila dobu, po kterou bude odkaz určený letištním útvarem CCI zobrazován na irských internetových stránkách společnosti Ryanair, a to z 212 na 45 dní, a cenu marketingové služby z [...] EUR na [...] EUR. Komise konstatuje, že v letech 2006 a 2007 průměrný počet skutečně přepravených cestujících dublinským spojem nedosahoval 45 000, ale pohyboval se kolem 20 000 cestujících ročně (v době podpisu smlouvy E v červnu 2007 bylo snadné odhadnout prognózy provozu na rok 2007, neboť letecké společnosti plánují své letové řady předem na základě sezóny IATA – od dubna do října a od listopadu do března). Jasným záměrem stran bylo snížit náklady na marketingové služby tak, aby odrážely zjištěné objemy provozu, které byly výrazně nižší než objemy uvedené ve smlouvě D. Obezřetný hospodářský subjekt by proto vzal v úvahu očekávaný objem provozu ve výši přibližně 20 000 cestujících ročně, jak bylo zjištěno během období uplynulého dle téže smlouvy, a to navzdory smluvnímu závazku společnosti Ryanair dosáhnout objemu 45 000 cestujících ročně. Smlouva zejména neobsahuje žádnou sankci pro případ, že by společnost Ryanair stanovené cíle provozu nesplnila. Jediným důsledkem nesplnění cílů provozu bylo nové projednání smlouvy D (se snížením částky za marketingové služby na [...] EUR za měsíce červen až září, jak je uvedeno v 94. bodě odůvodnění) a podpis smlouvy E, která odráží ustálení počtu cestujících na přibližně 20 000 ⁽¹⁶⁹⁾.

(606) Komise proto konstatuje, že rekonstrukci podnikatelského plánu pro smlouvu E, jak ji předložila Francie, nelze přijmout.

— Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu E ze strany Komise

(607) Komise zrekonstruovala podnikatelský plán pro smlouvu E. Za tímto účelem přijala kromě opravených parametrů, které se vztahují na všechny smlouvy, i zvláštní parametr, a to objem provozu rovnající se průměru objemů provozu zjištěných v letech 2006 a 2007, tj. přibližně 20 000 cestujících (nebo 70 obrátek s opravenou mírou obsazenosti).

⁽¹⁶⁹⁾ Je zřejmé, že provoz na spoji La Rochelle – Dublin zůstal v letech 2007 až 2011 stabilní na úrovni 14 000 až 20 000 cestujících ročně.

(608) Jak je patrné z výsledku rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu E v tabulce 18, čistá současná hodnota této smlouvy je záporná.

(609) Stejně jako u ostatních souborů smluv považovala Komise za rozumné provést analýzu citlivosti, aby vyzkoušela spolehlivost základního scénáře rekonstrukce. Za tímto účelem Komise zopakovala změny parametrů použité u souboru smluv 1–A (změny, které byly nepřiměřené a neobežretné), s výjimkou zvýšení počtu obrátek za rok. U tohoto posledního parametru, individuálně upraveného pro každou rekonstrukci podnikatelského plánu, vzala Komise v úvahu pro smlouvu E:

— objem provozu rovnající se průměru zjištěnému v letech 2005 a 2006, tj. přibližně 20 000 cestujících (nebo 70 obrátek s opravenou mírou obsazenosti).

(610) V tomto alternativním scénáři je čistá současná hodnota rekonstruované smlouvy E stále záporná.

1) Smlouva F

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu F ze strany Francie*

(611) Francie navrhla rekonstrukci smlouvy F na základě smlouvy o letištních službách č. 4. Kromě metodických chyb, které jsou společné všem rekonstrukcím provedeným Francií a které jsou uvedeny výše, vykazuje rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu F další specifické metodické problémy:

— Francie vzala v úvahu dobu trvání tří celých let, ačkoli se smlouva vztahovala pouze na tři měsíce zimy 2007/2008.

— Platby za uvedení na trh v letech 2007, 2008 a 2009 odhaduje Francie na [...] EUR, [...] EUR a [...] EUR. Marketingová služba, konkrétně zaslání pěti dodatečných propagačních e-mailů 255 000 anglicky mluvícím odběratelům reklamní elektronické pošty společnosti Ryanair v zimě 2007/2008, však podle smlouvy vyšla pouze na [...] EUR.

— Pro roky 2007, 2008 a 2009 použila Francie míry obsazenosti 75 %, 76 % a 80 %, které nebyly založeny na žádném podrobném ekonomickém odůvodnění. Obezřetný investor by však přijal metodu odhadu budoucích provozních hypotéz.

— Francie se domnívala, že smlouva F by mohla vést k velmi významnému nárůstu počtu inkrementálních obrátek za rok (400). Smlouva se však omezila na zaslání pěti propagačních e-mailů, jak je vysvětleno výše. Komise je toho názoru, že vzhledem k mimořádně omezenému rozsahu (co se týče doby trvání, objemu a druhu nabízených služeb a obecné neefektivnosti těchto služeb, jak je uvedeno v 524. bodě odůvodnění, a vzhledem k nízké částce zaplacené společnosti Ryanair/AMS na poplatcích) není možné, aby tato smlouva vedla ke zvýšení poptávky, které by odůvodnilo zvýšení počtu letů provozovaných společnostmi Ryanair o 400. Francie navíc nepředložila žádné důkazy, které by tuto hypotézu potvrdzovaly.

(612) Komise proto konstatuje, že rekonstrukci podnikatelského plánu pro smlouvu F, jak ji předložila Francie, nelze přijmout.

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu F ze strany Komise*

(613) Komise zrekonstruovala podnikatelský plán pro smlouvu F. Za tímto účelem přijala kromě opravených parametrů, které se vztahují na všechny smlouvy, i zvláštní parametr spočívající v tom, že nebudou prováděny žádné další obrátky. Žádný obezřetný investor by neočekával nárůst provozu realizovaného společností Ryanair pouze na základě této pozměněné smlouvy, jejíž velmi omezená povaha je uvedena v 611. bodě odůvodnění. Francie nepředložila žádný důkaz o odpovídajícím formálním nebo neformálním závazku společnosti Ryanair zvýšit provoz ani o studii trhu, která by prokázala příčinnou souvislost mezi druhem marketingových služeb, na které se vztahuje pozměněná smlouva, a očekávaným zvýšením provozu.

(614) Jak je patrné z výsledku rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu F v tabulce 18, čistá současná hodnota této smlouvy je záporná.

(615) Stejně jako u ostatních souborů smluv považovala Komise za rozumné provést analýzu citlivosti, aby vyzkoušela spolehlivost základního scénáře rekonstrukce. Za tímto účelem Komise zopakovala změny parametrů použité u souboru smluv 1–A, s výjimkou zvýšení počtu obrátek za rok. U tohoto posledního parametru, individuálně upraveného pro každou rekonstrukci podnikatelského plánu, vzala Komise v úvahu, že:

— v alternativním scénáři by správce mohl zcela hypoteticky očekávat provoz úměrný výši marketingového příspěvku na základě provozu zahrnutého v původní smlouvě C. Jinými slovy, pokud ve smlouvě C poplatek za marketingové služby ve výši [...] EUR odpovídal závazku provozu ve výši 95 000 cestujících, pak poplatek za marketingové služby ve výši [...] EUR (podle smlouvy F) mohl vést provozovatele k tomu, aby očekával provoz $95\,000 \times (50\,000 / 578\,000) = 8\,213$ cestujících nebo přibližně 30 obrátek ⁽¹⁷⁰⁾.

(616) V tomto alternativním scénáři je čistá současná hodnota rekonstruované smlouvy F stále záporná.

1) Soubor smluv G–H–I–J

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro soubor smluv G–H–I–J ze strany Francie*

(617) Francie navrhla samostatnou rekonstrukci smluv G, H, I a J na základě smluv o letištních službách č. 4 a č. 5. Francie odhadla počet obrátek na 200 ročně u smlouvy G, 35 ročně v prvním roce a poté 60 ročně u smlouvy H, 70 ročně u smlouvy I a 35 ročně v prvním roce a poté 60 ročně u smlouvy J. Jak je však uvedeno v 472. a 473. bodě odůvodnění, soubor smluv G, H, I a J ve skutečnosti tvoří jedno opatření. Navíc kromě metodických chyb, které jsou společné všem rekonstrukcím provedeným Francií a které jsou uvedeny výše, vykazuje rekonstrukce podnikatelských plánů pro smlouvy G, H, I a J další specifické metodické problémy:

— Francie použila míru obsazenosti letadel 75 % až 80 % pro smlouvu G a 85 % pro smlouvy H, I a J, která nebyla založena na žádném podrobném ekonomickém zdůvodnění. Obezřetný investor by však přijal metodu odhadu budoucích provozních hypotéz.

— Pokud jde o smlouvu J, Francie se domnívala, že by mohla zvýšit počet inkrementálních obrátek za rok (35 v roce 2009, 60 v roce 2010 a 60 v roce 2011). Jak je však uvedeno v 472. a 473. bodě odůvodnění, smlouva J musí být posuzována společně se smlouvami G, H a I.

— I za předpokladu, že by bylo možné oddělit smlouvu J od smluv G, H a I, což není pravda, Komise zdůrazňuje, že nemohla být rekonstruována tak, jak navrhuje Francie. V rámci dodatku ke smlouvě H uzavřenému téhož dne se její působnost omezuje na zveřejnění obchodního odkazu vybraného letištním útvarem CCI k belgickým internetovým stránkám společnosti Ryanair na další desetidenní období, a to za částku [...] EUR. Pro srovnání, smlouva H uzavřená téhož dne, která doplňuje smlouvu J, se vztahuje na stejnou službu na nizozemských/belgických internetových stránkách společnosti Ryanair na období 95 dnů za částku [...] EUR v prvním roce a na období 160 dnů za částku [...] EUR v každém z následujících dvou let. Francie předpokládá, že smlouva H vytvoří 35 inkrementálních obrátek v roce 2009, 60 v roce 2010 a 60 v roce 2011. Pro ekvivalentní službu za dobu, která je 10 až 16krát kratší, Francie předpokládala, že smlouva J vytvořila počet inkrementálních obrátek rovnající se smlouvě H.

Komise proto konstatuje, že odhad provozu pro smlouvu J, jak jej rekonstruovala Francie, je zjevně nerealistický a že tato smlouva nemůže vytvořit inkrementální poptávku, která by odůvodnila zvýšení navrhované Francií. Francie navíc nepředložila žádné důkazy, které by tuto hypotézu potvrdzovaly.

⁽¹⁷⁰⁾ Za předpokladu míry obsazenosti 85 %, která je již zdůvodněna v 576. bodě odůvodnění. Počet obrátek zaokrouhlený nahoru na nejbližší násobek deseti.

- (618) Komise proto konstatuje, že rekonstrukci podnikatelských plánů pro smlouvy G, H, I a J, jak ji předložila Francie, nelze přijmout.

— *Rekonstrukce podnikatelských plánů pro soubor smluv G–H–I–J provedená Komisí*

- (619) Komise zrekonstruovala podnikatelský plán pro soubor smluv G–H–I–J. Za tímto účelem přijala Komise kromě opravených parametrů, které se vztahují na všechny smlouvy, následující konkrétní parametry:

- 100% úhrada za marketingové služby uvedené ve smlouvách,
- míra obsazenosti letadel odhadnutá jako průměr míry obsazenosti za dva roky předcházející roku, v němž byla uzavřena smlouva o uvedení na trh (72 %),
- počet obrátek: 200 za celý rok u smlouvy G, 40 za celý rok v prvním roce 2009 a poté 60 za celý rok u smluv H a J ⁽¹⁷¹⁾, 70 za celý rok u smlouvy I,
- vzhledem k tomu, že smlouvy byly uzavřeny dne 17. září 2009, byly výše uvedené obrátky upraveny *pro rata temporis* pro rok 2009.

- (620) Jak je patrné z výsledku rekonstrukce podnikatelského plánu pro soubor smluv G–H–I–J v tabulce 18, čistá současná hodnota tohoto souboru smluv je záporná. Komise z opatrnosti vypočítala čistou současnou hodnotu také samostatně pro smlouvy G, H, J a I za použití stejných pozměněných parametrů jako pro soubor smluv G–H–I–J v základním scénáři, a ta byla rovněž záporná.

- (621) Stejně jako u souboru smluv 1–A považovala Komise za rozumné provést analýzu citlivosti s cílem vyzkoušet spolehlivost základního scénáře rekonstrukce. Za tímto účelem Komise zopakovala změny parametrů použité u souboru smluv 1–A, s výjimkou zvýšení počtu obrátek za rok. U tohoto posledního parametru, individuálně upraveného pro každou rekonstrukci podnikatelského plánu, Komise předpokládala, že pro každou ze smluv G, H a I bude počet obrátek podobný počtu obrátek odhadnutému ve třetí odrážce 619. bodu odůvodnění, bez jakékoli *pro rata temporis* korekce z důvodu pozdního podpisu smlouvy, jako v základním scénáři (jinými slovy, i když je smlouva uzavřena se zpětnou platností, počet obrátek je stejný jako za celý rok), tj. 200 za celý rok u smlouvy G, 40 za celý rok v prvním roce 2009 a poté 60 za celý rok u smlouvy H a 70 za celý rok u smlouvy I.

- (622) V případě smlouvy J by v alternativním scénáři správce mohl zcela hypoteticky očekávat provoz úměrný výši marketingových příspěvků na základě provozu zahrnutého ve smlouvách G, H a I. Jinými slovy, pokud ve smlouvách G, H a I poplatek za marketingové služby ve výši [...] EUR odpovídal závazku provozu ve výši 79 000 cestujících, pak poplatek za marketingové služby ve výši [...] EUR (podle smlouvy J) mohl vést správce k tomu, aby očekával počet obrátek odpovídající provozu $79\,000 \cdot ([...]/[...]) = 2\,983$ cestujících, tj. přibližně 10 obrátek za rok ⁽¹⁷²⁾. V tomto alternativním scénáři by správce mohl očekávat 320 obrátek za rok v roce 2009, 340 obrátek za rok 2010 a 340 obrátek za rok 2011 pro soubor smluv G–H–I–J.

- (623) V tomto alternativním scénáři je čistá současná hodnota pro soubor smluv G–H–I–J a zvláště pro smlouvy G, H, I a J stále záporná.

1) Soubor smluv 6–K

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu K ze strany Francie*

⁽¹⁷¹⁾ Viz body 99. až 101. bod odůvodnění, kde jsou uvedeny charakteristiky těchto dvou smluv, které je činí neoddelitelnými.

⁽¹⁷²⁾ Za předpokladu míry obsazenosti 85 %, která je již zdůvodněna v 576. bodě odůvodnění. Počet obrátek zaokrouhlený nahoru na nejbližší násobek deseti.

(624) Francie navrhla rekonstrukci souboru smluv 6–K. Francie odhadla počet obrátek na 370 v roce 2010, v letech 2011 a 2012 pak na 400 ročně. Kromě metodických chyb, které jsou společné všem rekonstrukcím provedeným Francií a které jsou uvedeny výše, vykazuje rekonstrukce podnikatelského plánu pro soubor smluv 6–K další specifické metodické problémy:

- roční poplatek za marketingové služby použité při rekonstrukci za roky 2010, 2011 a 2012 činí [...] EUR. Podle smlouvy K však poplatek za marketingové služby činí [...] EUR.
- Pro roky 2010, 2011 a 2012 přijala Francie míry obsazenosti 80 %, 80 %, respektive 85 %, které nebyly založeny na žádném podrobném ekonomickém odůvodnění. Obezřetný investor by přijal metodu odhadu budoucích provozních hypotéz.

(625) Komise proto konstatuje, že rekonstrukci podnikatelského plánu pro soubor smluv 6–K, jak ji předložila Francie, nelze přijmout.

- *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro soubor smluv 6–K provedená Komisí*

(626) Komise zrekonstruovala podnikatelský plán pro soubor smluv 6–K. Za tímto účelem přijala Komise kromě opravených parametrů, které se vztahují na všechny smlouvy, následující konkrétní parametry:

- 100% úhrada za marketingové služby uvedené ve smlouvách,
- vytíženost letadel odhadnutá jako průměr vytíženosti za dva roky předcházející roku, v němž byl uzavřen soubor smluv 6–K (75 %),
- počet obrátek za rok 370. Smlouva o letištních službách č. 6 obsahuje závazek společnosti Ryanair provozovat spoje na letiště Londýn Stansted (53 000 cestujících ročně), Dublinu (17 000 cestujících ročně), Charleroi (17 000 cestujících ročně) a Osla Rygge (17 000 cestujících ročně). Odpovídá to přibližně 370 obrátkám při míře obsazenosti 75 %.

(627) Jak je patrné z výsledku rekonstrukce podnikatelského plánu pro soubor smluv 6–K v tabulce 18, čistá současná hodnota je záporná.

(628) Stejně jako u ostatních souborů smluv považovala Komise za rozumné provést analýzu citlivosti, aby vyzkoušela spolehlivost základního scénáře rekonstrukce. Za tímto účelem Komise zopakovala změny parametrů použité u souboru smluv 1–A–B, s výjimkou zvýšení počtu obrátek za rok. U tohoto posledního parametru, individuálně upraveného pro každou rekonstrukci podnikatelského plánu, Komise zohlednila hypotézy předložené Francií, a to 370 v roce 2010 a poté 400 ročně v letech 2011 a 2012. V tomto alternativním scénáři je čistá současná hodnota rekonstruovaného souboru smluv 6–K stále záporná.

1) Smlouva L

- *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu L ze strany Francie*

(629) Francie navrhla rekonstrukci smlouvy L na základě smlouvy o letištních službách č. 6. Francie odhaduje počet obrátek na 40 ročně. Kromě metodických chyb, které jsou společné všem rekonstrukcím Francie a které jsou uvedeny výše, vykazuje rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu L další specifické metodické problémy:

- Francie vzala v úvahu dobu trvání tři celé roky, ačkoli marketingová služba měla být poskytována pouze 70 dní, což je méně než tři měsíce.

- Platba za uvedení na trh v letech 2010, 2011 a 2012 činí podle odhadů Francie [...] EUR ročně. Podle smlouvy se však jedná o jednu marketingovou službu, u níž se nepředpokládá, že by se měla opakovat každý rok.
- Pro roky 2010, 2011 a 2012 přijala Francie míry obsazenosti 75 %, 77 %, respektive 80 %, které nebyly založeny na žádném podrobném ekonomickém odůvodnění. Obezřetný investor by však přijal metodu odhadu budoucích provozních hypotéz.
- Francie se domnívala, že smlouva F by mohla vést k významnému nárůstu počtu inkrementálních obrátek za rok (40 ročně, tj. 120 za období 2010–2012). Smlouva se však omezuje na zveřejnění jediného odkazu k internetovým stránkám vybraným letištním útvarem CCI, a to na krátkou dobu (70 dní). Komise je toho názoru, že vzhledem k mimořádně omezenému rozsahu (co se týče doby trvání, objemu a druhu nabízených služeb a obecné neefektivnosti těchto služeb, jak je uvedeno v 524. bodě odůvodnění, a vzhledem k nízké částce zaplacené společnosti Ryanair/AMS na poplatcích) není možné, aby tato smlouva vedla ke zvýšení poptávky, které by odůvodnilo zvýšení počtu letů provozovaných společnostmi Ryanair o 120. Francie navíc nepředložila žádné důkazy, které by tuto hypotézu potvrzovaly.

(630) Komise proto konstatuje, že rekonstrukci podnikatelského plánu pro smlouvu L, jak ji předložila Francie, nelze přijmout.

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu L ze strany Komise*

(631) Komise zrekonstruovala podnikatelský plán pro smlouvu L. Za tímto účelem přijala Komise kromě opravených parametrů, které se vztahují na všechny smlouvy, následující konkrétní parametry: žádné další obrátky a žádné zlepšení míry obsazenosti letadla. Žádný obezřetný investor by neočekával nárůst provozu realizovaného společností Ryanair pouze na základě této pozměněné smlouvy, jejíž velmi omezená povaha je uvedena v 110. bodě odůvodnění. Francie nepředložila žádný důkaz o odpovídajícím formálním nebo neformálním závazku společnosti Ryanair zvýšit provoz ani o studii trhu, která by prokázala příčinnou souvislost mezi druhem marketingových služeb, na které se vztahuje pozměněná smlouva, a očekávaným zvýšením provozu. Smlouva o marketingových službách L nezahrnuje žádný závazek provozu společnosti Ryanair.

(632) Jak je patrné z výsledku rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu L v tabulce 18, čistá současná hodnota této smlouvy je záporná.

(633) Stejně jako u ostatních souborů smluv považovala Komise za rozumné provést analýzu citlivosti, aby vyzkoušela spolehlivost základního scénáře rekonstrukce. Za tímto účelem Komise zopakovala změny parametrů použité u souboru smluv 1–A, s výjimkou zvýšení počtu obrátek za rok. U tohoto posledního parametru, upraveného individuálně pro každou rekonstrukci podnikatelského plánu, vzala Komise v úvahu pro smlouvu L, že:

— v alternativním scénáři by správce mohl zcela hypoteticky očekávat provoz úměrný výši marketingového příspěvku zaplaceného společností Ryanair/AMS za marketingové služby na základě provozu uvedeného v původní smlouvě 6–K. Jinými slovy, pokud ve smlouvě 6–K poplatek za marketingové služby ve výši [...] EUR odpovídal závazku provozu ve výši 104 000 cestujících, pak poplatek za marketingové služby ve výši [...] EUR (podle smlouvy L) mohl vést správce k tomu, aby očekával počet obrátek odpovídající provozu $104\,000 \cdot ([...] / [...])$ nebo přibližně 20 obrátek ⁽¹⁷³⁾;

— v tomto alternativním scénáři je čistá současná hodnota pro rekonstruovanou smlouvu F stále záporná.

⁽¹⁷³⁾ Za předpokladu míry obsazenosti 85 %, která je již zdůvodněna v 576. bodě odůvodnění. Počet obrátek zaokrouhlený nahoru na nejbližší násobek deseti.

1) Soubor smluv 7–M

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu M ze strany Francie*

(634) Francie navrhla rekonstruovaný podnikatelský plán pro smlouvu M na základě smlouvy o letištních službách č. 7. Francie odhaduje počet obrátek na 70 v roce 2011, 80 v roce 2012 a 85 v roce 2013. Kromě metodických chyb, které jsou společné všem rekonstrukcím provedeným Francií a které jsou uvedeny výše, vykazuje rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu M další specifické metodické problémy:

— Francie použila u smlouvy M pro tři roky, na které se rekonstrukce vztahovala, míru obsazenosti letadel 85 %, která nebyla založena na žádném podrobném ekonomickém odůvodnění. Obezřetný investor by však přijal metodu odhadu budoucích provozních hypotéz.

— Francie odhaduje, že počet inkrementálních obrátek dosáhne 70, 80 a 85 za tři kalendářní roky, na které se smlouva vztahuje (2011, 2012 a 2013), tedy celkem 235 obrátek. Smlouva se však omezuje na umístění odkazu k internetovým stránkám vybraným letištním útvarům CCI na portugalských internetových stránkách společnosti Ryanair po dobu 365 dní v roce a na propagaci La Rochelle jako hlavní destinace na portugalských internetových stránkách společnosti Ryanair po dobu 4 týdnů v roce (za roční částku [...] EUR). Navíc služby, na které se vztahuje tato smlouva, mají být poskytovány pouze dva roky, a proto by obezřetný investor nevypracoval podnikatelský plán zahrnující třetí rok. A konečně, Komise se domnívá, že vzhledem k mimořádně omezenému rozsahu (co se týče doby trvání, objemu a druhu nabízených služeb a obecné neefektivnosti těchto služeb, jak je uvedeno v 524. bodě odůvodnění, a vzhledem k nízké částce zaplacené společnosti Ryanair/AMS na poplatcích) není možné, aby tato smlouva vedla ke zvýšení poptávky, které by odůvodnilo zvýšení počtu letů provozovaných společností Ryanair. Francie navíc nepředložila žádné důkazy, které by tuto hypotézu potvrzovaly.

(635) Komise proto konstatuje, že rekonstrukci podnikatelského plánu pro smlouvu M, jak ji předložila Francie, nelze přijmout.

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro soubor smluv 7–M provedená Komisí*

(636) Komise zrekonstruovala podnikatelský plán pro soubor smluv 7–M. Za tímto účelem přijala Komise kromě opravených parametrů, které se vztahují na všechny smlouvy, následující konkrétní parametry:

— míra obsazenosti letadel odhadnutá jako průměr míry obsazenosti za dva roky předcházející roku, v němž byl uzavřen soubor smluv (76 %),

— počet inkrementálních obrátek se odhaduje na 60. Na základě výše uvedené míry obsazenosti letadla a jmenovité kapacity typu letadla používaného společností Ryanair (189 míst pro Boeing 737-800) Komise vypočítala, že počet obrátek odpovídající závazku společnosti Ryanair přepravit 17 000 cestujících podle smlouvy č. 7 činí 60.

(637) Jak je patrné z výsledku rekonstrukce podnikatelského plánu pro soubor smluv 7–M v tabulce 18, čistá současná hodnota tohoto souboru smluv je záporná. Komise z opatrnosti vypočítala čistou současnou hodnotu také pro soubor smluv 7–M–N (uzavřených ve stejnou dobu) za použití stejných pozměněných parametrů jako pro soubor smluv 7–M v základním scénáři, a ta byla rovněž záporná.

(638) Stejně jako u souboru smluv 1–A považovala Komise za rozumné provést analýzu citlivosti s cílem vyzkoušet spolehlivost základního scénáře rekonstrukce. Za tímto účelem Komise zopakovala změny parametrů použité u souboru smluv 1–A, s výjimkou zvýšení počtu obrátek za rok. U tohoto posledního parametru, individuálně upraveného pro každou rekonstrukci podnikatelského plánu, Komise při své analýze citlivosti usoudila, že hospodářský subjekt nemohl očekávat, jak navrhuje Francie, 70 a 80 obrátek ročně pro dva roky smlouvy M (oproti 60 a 60 v základním scénáři). V tomto alternativním scénáři je čistá současná hodnota souboru smluv 7–M stále záporná ⁽¹⁷⁴⁾.

⁽¹⁷⁴⁾ Z opatrnosti Komise rovněž posoudila čistou současnou hodnotu hypotetického souboru smluv 7–M–N, aby předešla případné vysoce hypotetické otázce, zda by smlouva N měla být zahrnuta do souboru smluv 7–M (tato otázka je velmi nepravděpodobná vzhledem k důvodům, které Komise podrobně uvedla v 477. až 480. bodě odůvodnění pro rozlišení smluv 7M a N). Ukazuje se tedy, že rekonstrukce souboru smluv 7–M–N by přinesla zápornou čistou současnou hodnotu ve výši – 371 000 EUR v základním scénáři a – 145 000 EUR v alternativním scénáři.

1) Smlouva N

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu N ze strany Francie*

(639) Francie navrhla rekonstruovaný podnikatelský plán pro smlouvu N na základě smlouvy o letištních službách č. 6. Kromě metodických chyb, které jsou společné všem rekonstrukcím provedeným Francií a které jsou uvedeny výše, vykazuje rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu N další specifické metodické problémy:

- Smlouva N mění smlouvu K a zaměřuje se na další cestující (kromě těch, na které se zaměřuje smlouva K) z Osla (Rygge). Zahrnuje umístění odkazu na internetové stránky vybrané letištním útvarem CCI na norských internetových stránkách společnosti Ryanair po dobu šesti týdnů ročně v prvním roce (tři týdny ve druhém roce) a reklamní banner pro La Rochelle na norských internetových stránkách společnosti Ryanair po dobu 4 měsíců ročně (tři měsíce ve druhém roce), a to pouze za [...] EUR v prvním roce a [...] EUR ve druhém roce, nebo [...] EUR po dobu trvání smlouvy. Smlouva N neobsahuje žádné další závazky provozu.
- Pro roky 2011 a 2012 Francie předpokládala míry obsazenosti 80 % a 82 %, které nejsou založeny na žádném podrobném ekonomickém zdůvodnění. Obezřetný investor by však přijal metodu odhadu budoucích provozních hypotéz.
- Francie se domnívala, že smlouva N by mohla vést k velmi výraznému nárůstu počtu inkrementálních obrátek za rok (400), resp. 800 za dobu trvání smlouvy. Působnost této smlouvy je však velmi omezená. Výše popsané služby jsou velmi omezené, pokud jde o dobu trvání, objem (omezené zobrazení jediného odkazu a jediného banneru na velmi obsažných internetových stránkách společnosti Ryanair, o jejichž celkové účinnosti Komise pochybuje, jak je uvedeno v 524. bodě odůvodnění) a poplatek zaplacený společností Ryanair/AMS. Komise proto pochybuje o tom, zda tato smlouva může vyvolat inkrementální poptávku, která by odůvodnila zvýšení počtu letů provozovaných společností Ryanair o 800. Francie navíc nepředložila žádné důkazy, které by tuto hypotézu potvrdzovaly.

(640) Komise proto konstatuje, že rekonstrukci podnikatelského plánu pro smlouvu N, jak ji předložila Francie, nelze přijmout.

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu N ze strany Komise*

(641) Komise zrekonstruovala podnikatelský plán pro smlouvu N. Za tímto účelem přijala Komise kromě opravených parametrů, které se vztahují na všechny smlouvy, následující konkrétní parametr:

- žádné další obrátky. Žádný obezřetný investor by neočekával nárůst provozu realizovaného společností Ryanair pouze na základě této pozměněné smlouvy, která neobsahuje žádný závazek společnosti Ryanair zvýšit počet obrátek. Tento postoj potvrzuje skutečnost, že letištní útvar CCI platil za marketingové služby na tomto spoji (podle smlouvy K) pouze na základě odpovídajících závazků provozu společnosti Ryanair podle smlouvy č. 6. Francie však nepředložila žádný důkaz o odpovídajícím formálním nebo neformálním závazku společnosti Ryanair zvýšit počáteční provoz při uzavření smlouvy N ani o studii trhu, která by prokázala příčinnou souvislost mezi druhem marketingové služby, na kterou se vztahuje pozměněná smlouva, a očekávaným zvýšením provozu. Marketingová smlouva N neobsahuje žádný závazek provozu společnosti Ryanair.
- Jak je patrné z výsledku rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu N v tabulce 18, čistá současná hodnota této smlouvy je záporná.
- Stejně jako u ostatních souborů smluv považovala Komise za rozumné provést analýzu citlivosti, aby vyzkoušela spolehlivost základního scénáře rekonstrukce. Za tímto účelem Komise zopakovala změny parametrů použité u souboru smluv 1–A, s výjimkou zvýšení počtu obrátek za rok. U tohoto posledního parametru, individuálně upraveného pro každou rekonstrukci podnikatelského plánu, se Komise domnívá, že v alternativním scénáři by správce mohl zcela hypoteticky očekávat provoz úměrný výši marketingového příspěvku na základě provozu

zahrnutého v původní smlouvě K. Jinými slovy, pokud ve smlouvě K odpovídal poplatek za marketingové služby ve výši [...] EUR závazku provozu ve výši 17 000 cestujících, pak poplatek za marketingové služby ve výši [...] EUR za první rok ([...] EUR za druhý rok) podle smlouvy F mohl vést správce k očekávání počtu cestujících odpovídajícího provozu ve výši $17\,000 * ([...] / [...])^{(175)}$, neboli přibližně 30 rotací ⁽¹⁷⁶⁾ za první rok (20 rotací ve druhém roce podle stejného vzorce).

(642) V tomto alternativním scénáři je čistá současná hodnota smlouvy N stále záporná

1) Smlouvy č. 4 a č. 5

(643) Smlouvy č. 4 a č. 5 jsou samostatné smlouvy o letištních službách, které nejsou spojeny s žádnými smlouvami o marketingových službách. Nezahrnují žádnou odměnu vyplacenou společností Ryanair/AMS.

(644) Jak je uvedeno v 70. bodě odůvodnění, sazby letištních poplatků obsažené ve smlouvách o letištních službách se společností Ryanair (včetně smluv č. 4 a č. 5) odpovídají cenám uplatňovaným na všechny letecké společnosti podle obecného sazebníku schváleného výborem Cocoeco. Tyto smlouvy tedy neposkytují společnosti Ryanair/AMS selektivní výhodu.

a) Analýza smlouvy se společností Jet2 ze dne 4. července 2008

— *Metodologický přístup*

(645) Jak je uvedeno ve 117. a 119. bodě odůvodnění, smlouva mezi CCI a společností Jet2 obsahuje jak ustanovení o letištních poplatcích, tak ustanovení o cenách marketingových služeb. Metodický přístup stanovený pro smlouvy uzavřené mezi CCI a společností Ryanair se proto vztahuje i na analýzu ziskovosti smlouvy mezi CCI a společností Jet2, s výjimkou skutečností uvedených v 646. až 653. bodě odůvodnění.

(646) Pokud jde o příjmy z činností mimo leteckou dopravu, na rozdíl od smluv se společnostmi Ryanair a AMS nezakládá letištní útvar CCI svou rekonstrukci na inkrementálních příjmech vycházejících z průměrných příjmů na sledovaného cestujícího, ale z provizí na cestujícího:

— 0,57 EUR u autopůjčoven,

— 0,47 EUR u paliva,

— 0,97 EUR u parkování,

— 0,10 EUR u obchodů od roku 2009,

— nebo při zohlednění inflace inkrementální jednotkový příjem ve výši 2,01 EUR v prvním roce, 2,14 EUR ve druhém roce a 2,17 EUR ve třetím roce.

(647) Pokud jde o provozní náklady, Francie poskytla odhad vypočítaný jako součet nákladů na zaměstnance a ostatních proměnných nákladů jako pevných částek, na které se v posledním roce platnosti smlouvy použije zdánlivá inflace ve výši 2 %. Francie tyto náklady nijak neodůvodnila. Komise konstatuje, že průměrné náklady na cestujícího vypočtené na základě údajů poskytnutých Francií činí 0,37–0,38 EUR za tři roky, což je o něco více než sazba použitá pro smlouvy se společnostmi Ryanair a AMS. Komise konstatuje, že stejně jako v případě nákladů použitých Francií na tyto rekonstrukce (0,27 EUR) jsou inkrementální náklady použité pro smlouvu uzavřenou se společností Jet2 zjevně značně podhodnocené (v této souvislosti viz 571. a 573. bod odůvodnění).

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu ze 4. července 2008 ze strany Francie*

(648) Francie navrhla rekonstrukci pro smlouvu ze 4. července 2008. Kromě metodických chyb, které jsou společné všem rekonstrukcím provedeným Francií pro smlouvy Ryanair/AMS (a které byly u smlouvy se společností Jet2 zopakovány), jak je uvedeno v 582. bodě odůvodnění, vykazuje rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu ze dne 4. července 2008 další specifické metodické problémy:

⁽¹⁷⁵⁾ Jedná se o podíl očekávaného provozu pro Oslo Rygge z celkového provozu plánovaného podle smlouvy č. 6, který je přiřazen k poplatku za marketingové služby stanovenému na rok podle smlouvy K (986 200 EUR).

⁽¹⁷⁶⁾ Za předpokladu míry obsazenosti 85 %, která je již zdůvodněna v 576. bodě odůvodnění. Počet obrátek zaokrouhlený nahoru na nejbližší násobek deseti.

- Francie odhadla cíl provozu použitý při rekonstrukci pro roky 2008, 2009 a 2010 na 7 874, 12 189 a 12 361 cestujících. Odpovídající roční poplatek za marketingové služby byl odhadnut na [...] EUR, [...] EUR a [...] EUR. Smlouva se společností Jet2 však obsahovala závazek, že na každém zahájeném spoji (Edinburgh a Leeds) bude pouze 2 000 cestujících za sezónu, a to jen v prvním roce, což znamená 4 000 cestujících, a nikoli 7 874, jak navrhovala Francie. Pro druhý a třetí rok neobsahovala smlouva žádný pevný závazek týkající se provozu zajišťovaného společností Jet2 nebo poplatku za marketingové služby (smlouva pouze umožňovala následné nové vyjednávání v závislosti na nakonec přijatých letových rádech). Zahrnutí výše uvedených odhadů provozu a poplatků za marketingové služby pro druhý a třetí rok do rekonstrukce navržené Francií tedy předpokládá, že CCI-letišť měla k dispozici spolehlivé odhady provozu. Francie však nepředložila žádný dokument, který by prokazoval, že společnost Jet2 v době podpisu smlouvy učinila jakékoli formální nebo neformální závazky, na jejichž základě by si společnost CCI-letišť mohla vytvořit jasnou představu o závazcích provozu společnosti Jet2, které se týkají odletů z letiště La Rochelle po prvním roce.
- Pro tyto tři roky Francie předpokládala míry obsazenosti ve výši 70 %, 71 %, respektive 72 %, které nejsou založeny na žádném podrobném ekonomickém zdůvodnění, zejména proto, že smlouva podmiňuje zaplacení poplatku za marketingové služby v prvním roce mnohem nižší mírou obsazenosti, a to 60 %. Obezřetný investor by přijal metodu odhadu budoucích provozních hypotéz.

(649) Komise proto konstatuje, že rekonstrukci podnikatelského plánu pro smlouvu ze 4. července 2008, jak ji předložila Francie, nelze přijmout.

— *Rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu ze 4. července 2008 ze strany Francie*

(650) Komise zrekonstruovala podnikatelský plán pro smlouvu ze 4. července 2008. Za tímto účelem přijala Komise kromě opravených parametrů, které se vztahují na všechny smlouvy, následující konkrétní parametry:

- odhaduje se, že v prvním roce bude přepraveno 4 000 cestujících a v posledních dvou letech nula. Jak je uvedeno výše, žádný obezřetný správce letiště by neočekával cíle provozu, aniž by měl určitý závazek, byť neformální, ze strany letecké společnosti. Komise proto omezila své hodnocení na první rok,
- míra obsazenosti letadla odhadnutá jako průměr míry obsazenosti při provozu realizovaném společností Ryanair ve dvou letech předcházejících roku, v němž byla uzavřena smlouva (73 %); obezřetný správce mohl své odhady založit na skutečné míře obsazenosti letecké společnosti provozující více spojů z letiště La Rochelle. Míra obsazenosti, kterou Komise použila, je ve skutečnosti vyšší než míra navrhovaná Francií a pravděpodobně vyšší, než by obezřetný správce mohl očekávat u nového spoje a nové letecké společnosti, která je méně známá než společnost Ryanair, která na letišti působí již několik let,
- použití inkrementálního příjmu z činností mimo leteckou dopravu ve stejné výši jako u společnosti Ryanair (2,35 EUR v roce 2008, 2,40 EUR v roce 2009 a 2,45 EUR v roce 2010). Tato obezřetná hypotéza vychází z logičtějšího předpokladu, že všichni cestující mají stejné nákupní chování (bez ohledu na využívanou leteckou společnost).

(651) Jak je patrné z výsledku rekonstrukce podnikatelského plánu pro smlouvu ze 4. července 2008 v tabulce 19, čistá současná hodnota této smlouvy je záporná.

(652) Stejně jako u ostatních smluv považovala Komise za rozumné provést analýzu citlivosti, aby vyzkoušela spolehlivost základního scénáře rekonstrukce. Za tímto účelem Komise zopakovala změny parametrů použité u souboru smluv 1–A uzavřených se společností Ryanair, s výjimkou následujících parametrů:

- pro počet obrátek za rok mohl správce přijmout hypotetický předpoklad, že společnost Jet2 bude provozovat dva spoje v prvním roce i ve druhém a třetím roce,

- v případě míry obsazenosti převzala Komise míry navržené Francií, jak je uvedeno v 648. bodě odůvodnění,
- u letištních poplatků Komise uplatnila dohodnuté slevy,
- za poplatek za marketingové služby Komise považovala částku [...] EUR za tři roky, na které se smlouva vztahovala, za předpokladu, že oba spoje budou zachovány po celou dobu trvání smlouvy.

(653) V tomto alternativním scénáři je z tabulky 19 patrné, že čistá současná hodnota rekonstruované smlouvy ze 4. července 2008 je velmi mírně kladná (3 511 EUR). Vzhledem k velmi optimistickému charakteru předpokladů (zejména 50% poklesu inkrementálních provozních nákladů a 20% nárůstu příjmů z činností mimo leteckou dopravu) a velmi mírně kladné výši čisté současné hodnoty rekonstruované v tomto alternativním scénáři se Komise domnívá, že je velmi nepravděpodobné, že by se obezřetný správce rozhodl uzavřít smlouvu ze 4. července 2008 se společností Jet2 vzhledem k záporné čisté současné hodnotě v základním scénáři.

Tabulka 19

Čistá současná hodnota smlouvy ze 4. července 2008 uzavřené se společností Jet2

(v tis. EUR)

Soubor marketingových smluv	Čistá současná hodnota		
	Scénář Francie	Základní scénář Komise	Alternativní scénář Komise
Jet2	[0; 100]	[– 100; 0]	[0; 100]

a) Závěr o existenci výhody

(654) Z analýzy uvedené v 580. až 653. bodě odůvodnění, a zejména z tabulek 18 a 19, vyplývá, že všechny smlouvy, na jejichž základě byly společnosti Ryanair/AMS a Jet2 vyplaceny odměny za marketingové služby, mají zápornou čistou současnou hodnotu ⁽¹⁷⁷⁾. Z 531. bodu odůvodnění vyplývá, že každá z těchto smluv poskytuje výhodu buď společnosti Ryanair/AMS, nebo společnosti Jet 2. Naproti tomu, jak je uvedeno v 644. bodě odůvodnění, smlouvy č. 4 a č. 5 neposkytují společnosti Ryanair/AMS hospodářskou výhodu.

7.2.1.6 Selektivní povaha výhody poskytnuté společností Ryanair/AMS a Jet2

(655) S výjimkou smluv o letištních službách č. 4 a č. 5 se společností Ryanair stanoví smlouvy nebo soubory smluv, které CCI uzavřela se společnostmi Ryanair/AMS a Jet2, úhradu odměn těmto leteckým společnostem za jimi poskytované marketingové služby. Odměna za tyto marketingové služby je specifickým rysem vztahu mezi letištěm a těmito leteckými společnostmi, který vyplývá z přímých jednání mezi CCI a jednotlivými leteckými společnostmi, a nikoli z cen platných pro všechny letecké společnosti. Smlouvy obsahují podmínky dohodnuté konkrétně mezi letištěm La Rochelle a společnostmi Ryanair/AMS a Jet2, a jsou tudíž selektivní.

(656) Pokud jde o smlouvy o letištních službách č. 4 a č. 5 uzavřené se společností Ryanair, jak je uvedeno v 644. bodě odůvodnění, tyto smlouvy neposkytují společnosti Ryanair/AMS selektivní výhodu, neboť letecké poplatky v nich obsažené odpovídají cenám platným pro všechny letecké společnosti v souladu s obecným sazebníkem schváleným výborem Cocco.

⁽¹⁷⁷⁾ Smlouvy nebo soubory smluv vztahující se na několik let mají také zápornou čistou současnou hodnotu, a to pro každý rok trvání smlouvy.

7.2.1.7 Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění hospodářské soutěže a obchodu mezi členskými státy

- (657) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitých podniků oproti jiným podnikům, které s ním jsou v rámci Společenství v hospodářské soutěži, je třeba mít za to, že uvedené podniky jsou touto podporou poškozeny. Aby určité opatření narušovalo hospodářskou soutěž, je podle ustálené judikatury ⁽¹⁷⁸⁾ dostačující, aby příjemce podpory s ostatními podniky soutěžil na trhu otevřenému hospodářské soutěži.
- (658) Od vstupu v platnost třetí části liberalizace letecké dopravy dne 1. ledna 1993 ⁽¹⁷⁹⁾ nic nebrání leteckým dopravcům Unie provozovat letecké spoje uvnitř Unie a využívat neomezeného povolení ke kabotáži.
- (659) Výhody (jejichž existence byla zjištěna výše), které letecké společnosti získaly na základě různých smluv, jichž se týká toto šetření, proto posílily jejich postavení vůči všem ostatním leteckým dopravcům v EU, kteří jim skutečně konkurují nebo mohou konkurovat na spojích, které provozují. Smlouvy tak narušily nebo mohly narušit hospodářskou soutěž a ovlivnily obchod v rámci Společenství.

7.2.1.8 Závěr ohledně existence podpory

- (660) S výjimkou smluv o letištních službách č. 4 a č. 5 uzavřených se společností Ryanair splňují všechna opatření představovaná soubory smluv a jejich změn uzavřených se společnostmi Ryanair/AMS (viz tabulka 14) a Jet2 kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, a představují proto státní podporu.

7.2.2 Protiprávní povaha státní podpory

- (661) Protože tato opatření byla provedena bez schválení Komise, představují protiprávní podporu.

7.2.3 Slučitelnost podpory s vnitřním trhem

- (662) Podle ustálené judikatury ⁽¹⁸⁰⁾ je na Francii, aby uvedla, na jakém právním základě mohla být předmětná podpora považována za slučitelnou s vnitřním trhem, a aby prokázala, že podmínky slučitelnosti byly splněny. Komise proto v rozhodnutí o zahájení řízení a v žádosti o další informace vyzvala Francii, aby uvedla, z jakého právního základu by mohla slučitelnost s vnitřním trhem vycházet, a aby prokázala, že byly splněny příslušné podmínky slučitelnosti, zejména pokud by dotyčná podpora měla být považována za podporu zahájení provozu nových spojů. Francie však nenavrhla žádný základ slučitelnosti ani neposkytla žádné argumenty, které by odůvodňovaly závěr, že podpora je slučitelná s vnitřním trhem. Francie zejména v žádném okamžiku netvrdila, že zkoumaná opatření představují slučitelnou podporu na zahájení činnosti. Žádná zúčastněná strana se navíc nepokusila prokázat slučitelnost těchto opatření s vnitřním trhem.
- (663) Komise přesto považuje za užitečné pro úplnost přezkoumat, do jaké míry by bylo možno prohlásit tyto podpory za slučitelné s vnitřním trhem na základě jejich případného přispění k zahájení nových spojů nebo nových obrátek.
- (664) Komise připomíná, že předmětné podpory byly vázány na zahájení nových leteckých spojů, zvýšení počtu obrátek na stávajících spojích nebo na pokračování provozu na spojích, na nichž by byl jinak provoz ukončen. Komise se proto domnívá, že uvedené může představovat provozní podporu za účelem podpory letecké dopravy s odletem z regionálního letiště. V této souvislosti je nutno připomenout, že je možno podpory na provoz prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem pouze ve vzácných případech, protože obvykle narušují podmínky hospodářské soutěže v odvětvích, ve kterých jsou poskytnuty.

⁽¹⁷⁸⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 1998, Het Vlaamse Gewest (Vlámský region) v. Komise, T-214/95, EU:T:1998:77.

⁽¹⁷⁹⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92, 2408/92 a 2409/92 (Úř. věst. L 240, 24.8.1992).

⁽¹⁸⁰⁾ Viz rozsudek ze dne 28. dubna 1993, Itálie v. Komise, C-364/90, EU:C:1993:15797, bod 20.

7.2.3.1 Opatření provedená před vstupem v platnost pokynů z roku 2005

- (665) Některá z předmětných opatření (soubor smluv 1–A a smlouva B) byla poskytnuta před zveřejněním pokynů z roku 2005 dne 9. prosince 2005 ⁽¹⁸¹⁾. Pokud jde o slučitelnost podpor poskytnutých před tímto dnem, jak bod 85 pokynů z roku 2005, tak bod 174 pokynů z roku 2014 odkazují na pravidla platná v okamžiku poskytnutí podpory.
- (666) Před přijetím pokynů z roku 2005 přijala Komise pokyny z roku 1994 ⁽¹⁸²⁾. Tyto pokyny se ale nevěnovaly konkrétněji otázce podpor na provoz poskytnutých za účelem podpory leteckého provozu s odletem z regionálních letišť. Tato otázka se totiž postupně formovala v souvislosti s pokračujícím přetížením některých velkých evropských letišť a rozvojem činností nízkonákladových leteckých společností, které v roce 1994 ještě neexistovaly. Komise se proto domnívá, že v tomto konkrétním případě nejsou z tohoto důvodu pokyny z roku 1994 použitelné. Komise tak musí v zásadě posoudit slučitelnost předmětných podpor přímo na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (667) Zde je nutné poznamenat, že Komise právní posouzení tohoto druhu státní podpory časem zdokonalila, zatímco určité prvky byly zachovány bez změn. Tyto prvky vyplývají z obecných zásad, kterými se řídí slučitelnost podpor podle výše uvedeného ustanovení Smlouvy.
- (668) Vzhledem k tomu Komise ve svém rozhodnutí týkajícím se letiště v Manchesteru z června roku 1999 ⁽¹⁸³⁾ konstatovala, že snížení letištních nákladů v rámci opatření na podporu nových leteckých spojů, které bylo poskytnuto nediskriminačně a s časovým omezením, bylo slučitelné s pravidly státní podpory.
- (669) V rozhodnutí 2004/393/ES ohledně letiště Charleroi ⁽¹⁸⁴⁾ pak Komise konstatovala, že „provozní podpory určené na podporu zahájení provozu na nových leteckých spojích nebo na posílení počtu některých obrátek mohou představovat nástroj, který je nezbytný pro rozvoj malých regionálních letišť. Tyto podpory mohou účinně přesvědčit zainteresované podniky, aby přijaly riziko investování do nových tras. Aby však mohly být takové podpory prohlášeny za slučitelné podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy, je vhodné v každém případě určit, zda jsou tyto podpory nezbytné a úměrné vzhledem k požadovanému cíli a zda neovlivňují výměny v míře odporující společnému zájmu“ ⁽¹⁸⁵⁾. Jedná se především o následující podmínky:
- podpora musí přispívat k hospodářskému rozvoji regionálního letiště prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových spojích ⁽¹⁸⁶⁾,
 - podpora musí být nezbytná v tom smyslu, že není určena pro spoj již provozovaný stejnou nebo jinou společností či spoj podobný ⁽¹⁸⁷⁾,
 - podpora musí mít motivační dopad v tom smyslu, že musí přispívat k rozvoji činnosti, která má perspektivu stát se po určitém období ziskovou, což znamená, že musí být časově omezena ⁽¹⁸⁸⁾,
 - podpora musí být přiměřená, což znamená, že částka musí být závislá na čistém nárůstu provozu ⁽¹⁸⁹⁾,
 - Podpora musí být poskytnuta transparentně a nediskriminačně a nesmí být kumulována s jinými typy podpory.

⁽¹⁸¹⁾ Viz oddíl 3.2.2.1.

⁽¹⁸²⁾ Pokyny Komise k použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).

⁽¹⁸³⁾ Rozhodnutí ze dne 26. května 1999 o státní podpoře NN 109/98 – Letiště Manchester (Úř. věst. C 65, 13.3.2004).

⁽¹⁸⁴⁾ Rozhodnutí Komise 2004/393/ES ze dne 12. února 2004 o výhodách poskytnutých regionem Valonsko a letištěm Brussels South Charleroi Airport letecké společnosti Ryanair při zřízení její základny v Charleroi (Úř. věst. L 137, 30.4.2004, s. 1). Toto rozhodnutí bylo zrušeno rozsudkem ze dne 17. prosince 2008, Ryanair Ltd v. Komise, T-196/04, EU:T:2008:585. Ilustruje však vývoj přístupu Komise k posuzování tohoto typu podpory.

⁽¹⁸⁵⁾ Viz rozhodnutí Komise 2004/393/ES, 279. bod odůvodnění.

⁽¹⁸⁶⁾ Viz 283. až 297. bod odůvodnění.

⁽¹⁸⁷⁾ Viz 288. až 309. bod odůvodnění.

⁽¹⁸⁸⁾ Viz 311. až 317. bod odůvodnění.

⁽¹⁸⁹⁾ Viz 318. až 325. bod odůvodnění.

- (670) V 234. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení Komise ostatně uvedla, že navrhuje přezkoumat slučitelnost těchto podpor podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, a žádná zúčastněná strana a ani Francie nevznášejí proti tomuto přístupu námitky.
- (671) Státní podpora ve prospěch leteckých společností, stejně jako každá jiná státní podpora, musí být nezbytná, aby usnadnila rozvoj určité hospodářské činnosti, a úměrná tomuto cíli, aby byla prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (672) Závěrem se Komise domnívá, že v daném případě je třeba posoudit slučitelnost souboru smluv 1–A a smlouvy B podle výše uvedených obecných zásad.
- (673) Komise proto posoudí slučitelnost těchto opatření s ohledem na výše uvedená kritéria a judikaturu ⁽¹⁹⁰⁾.

— *Příspěvek k hospodářskému rozvoji malého regionálního letiště prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových spojích*

- (674) Soubor smluv 1–A a smlouva B jsou vázány na otevření nového spoje a zachování stávajícího spoje na letiště Londýn Stansted. Přispěly proto k čistému nárůstu provozu z letiště La Rochelle a měly zároveň za cíl přispět k dalšímu provozování stávajícího spoje na letiště Londýn Stansted.

— *Podpora se netýká trasy již provozované stejnou nebo jinou společností či trasy podobné*

- (675) Soubor smluv 1–A a smlouva B se týkaly nejen zahájení nových spojů, ale také pokračování provozu stávajícího spoje na letiště Londýn Stansted. V této souvislosti Komise bere na vědomí skutečnost, že dne 10. dubna 2003 společnost Ryanair koupila společnost Buzz, která tento spoj provozovala od 1. dubna 2001 na základě smlouvy ze dne 8. listopadu 2002 uvedené v oddíle 3.2.2.3. Kromě toho se smlouva B vztahovala na stejný spoj na letiště Londýn Stansted, který již společnost Ryanair provozovala v rámci souboru smluv 1–A. Soubor smluv 1–A a smlouva B tedy nesplňují podmínku, že opatření nesmí být poskytnuto na již provozovaný nebo podobný spoj.

— *Opatření jsou časově omezená a týkají se spojů, které se pravděpodobně stanou ziskovými*

- (676) Když společnost Buzz v roce 2001 zahájila provoz spoje La Rochelle – Londýn Stansted, neprovozovala jej žádná letecká společnost. V době podpisu souboru smluv 1–A provozovala společnost Buzz tuto trasu již téměř dva roky na základě smlouvy ze dne 8. listopadu 2002, která však nezahrnovala žádný poplatek za marketing. Naproti tomu všechny smlouvy, které následovaly po souboru smluv 1–A a stanovily podmínky provozování tohoto spoje, konkrétně smlouva B (s datem uplynutí platnosti na konci dubna 2006), soubor smluv 2–3–C–D (s datem uplynutí platnosti v roce 2009), soubor smluv G–H–I–J (s datem uplynutí platnosti na konci roku 2011) a soubor smluv 6–K (s datem uplynutí platnosti na konci března 2013), zahrnovaly vyrovnání (ve formě plateb za marketingové služby) ve prospěch společnosti Ryanair/AMS. Tento spoj byl proto financována po dobu deseti let po uplynutí platnosti souboru smluv 1–A a sedmi let po uplynutí platnosti smlouvy B. Tato dodatečná doba trvání má zvláštní význam. Komise rovněž konstatuje, že na tomto spoji nepůsobí jiné letecké společnosti.
- (677) Komise dále konstatuje, že Francie nepředložila žádnou studii životaschopnosti pro různé spoje a obrátky, na které se vztahuje soubor smluv 1–A a smlouva B. Na základě zjištěných skutečností se tedy zdá, že pro orgány, které poskytly předmětné podpory, neexistovala jasná perspektiva, že se tyto spoje a obrátky stanou ve více či méně krátké době životaschopnými bez podpory. Navíc je nutno poznamenat, že se soubor smluv 1–A a smlouva B týkaly různých spojů, z nichž některé nebyly v okamžiku uzavření smluv ani přesně určeny, což potvrzuje, že příslušné orgány neměly žádný podklad, který by je mohl ujistit o životaschopnosti těchto spojů.

⁽¹⁹⁰⁾ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 22. září 2020, C-594/18 P, Rakouská republika v. Komise, EU:C:2020:742, bod 20.

- (678) Komise konečně zdůrazňuje, že informace předložené francouzskými orgány ohledně hospodářských přínosů leteckých spojů provozovaných společnostmi Ryanair analyzují rysy zákazníků společnosti Ryanair a dopady, které tito zákazníci mohou mít na rozvoj regionu, ale nezahrnují prognózy budoucí životaschopnosti těchto spojů či jiných spojů, které by v budoucnosti mohla společnost Ryanair provozovat.
- (679) Komise proto dospěla k závěru, že soubor smluv 1–A a smlouva B nesplňují podmínku, že opatření musí být časově omezená a musí se týkat spojů, které se pravděpodobně stanou ziskovými.

— *Výše podpory souvisí s čistým nárůstem provozu*

- (680) Částky podpory poskytnuté v rámci souboru smluv 1–A a smlouvy B nesouvisí s nárůstem provozu, protože se sice týkají zahájení nových spojů, ale jde o hypotetické zahájení, přičemž hlavním předmětem smlouvy je pokračování provozu na končícím spoji na letišti Londýn Stansted. Komise proto konstatuje, že soubor smluv 1–A a smlouva B nesplňují podmínku souvislosti mezi výší podpory a čistým zvýšením provozu.

— *Podpora musí být poskytnuta transparentně a nediskriminačně a nesmí být kumulována s jinými typy podpory*

- (681) Podle Francie provedla CCI v minulosti průzkum marketingových služeb nabízených na internetových stránkách řady společností, na jehož základě se rozhodla, že jejím potřebám a strategii nejlépe odpovídá typ služeb nabízených společnostmi AMS. CCI zjistila, že jiné letecké společnosti než Ryanair, které mají na provozu na letišti La Rochelle menšinový podíl, nebyly schopny nabídnout hodnotnou náhradu za internetové stránky společnosti Ryanair, která je hlavním dopravcem na letišti.
- (682) Podpora poskytnutá v rámci souboru smluv 1–A a smlouvy B byla tedy sjednána dvoustranně, netransparentně a bez postupu, který by zajistil, že nedojde k diskriminaci, jako je například veřejná soutěž. Tato podpora proto nesplňuje kritérium transparentnosti a nediskriminace.
- (683) Komise proto konstatuje, že státní podporu poskytnutou v rámci souboru smluv 1–A a smlouvy B nelze prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem.

7.2.3.2 Opatření provedená po vstupu v platnost pokynů z roku 2005

- (684) Vzhledem k tomu, že pokyny z roku 2005 představují referenční rámec použitelný od jejich vstupu v platnost až do přijetí pokynů z roku 2014, Komise se domnívá, že by se u ostatních sporných opatření podpory měly použít pokyny z roku 2005. Komise totiž musí dodržovat pokyny, které přijímá, pokud nejsou v rozporu se Smlouvou, což Francie a ani společnosti Ryanair či Jet2 netvrdily ani neprokázaly.
- (685) Komise se proto domnívá, že podle pokynů z roku 2005 a judikatury je nutno přezkoumat slučitelnost těchto státních podpor ⁽¹⁹¹⁾:
- soubor smluv 2–3–C–D,
 - smlouva E,
 - smlouva F,
 - soubor smluv G–H–I–J,
 - soubor smluv 6–K,
 - smlouva L,
 - soubor smluv 7–M,
 - smlouva N,
 - smlouva uzavřená se společností Jet2 dne 4. července 2008.

⁽¹⁹¹⁾ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 22. září 2020, C-594/18 P, Rakouská republika v. Komise, EU:C:2020:742, bod 20.

- (686) Státní podpora ve prospěch leteckých společností, stejně jako každá jiná státní podpora, musí být nezbytná, aby usnadnila rozvoj určité hospodářské činnosti, a úměrná tomuto cíli, aby byla prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Komise tedy přezkoumá kromě výše uvedených kritérií pokynů z roku 2005 také dodržení těchto kritérií nezbytnosti a proporcionality.
- (687) Pokyny z roku 2005 za prvé upřesňují, že sdělení Komise a další opatření týkající se regionální podpory umožňují prohlásit provozní podporu poskytnutou leteckým společnostem (například podporu na zahájení provozu na nových spojích) za slučitelnou pouze výjimečně a za velmi přísných podmínek, a to ve znevýhodněných regionech Evropy, jako jsou např. regiony požívající odchylky podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU, nejvzdálenější regiony a regiony s nízkou hustotou obyvatelstva ⁽¹⁹²⁾. Tato odchylka není použitelná na letiště La Rochelle, protože se nenachází v regionu tohoto typu.
- (688) V pokynech z roku 2005 se dále uvádí, že malá letiště často nemají dost cestujících na to, aby dosáhla rozhodné velikosti a prahu rentability, a že letecké společnosti nejsou bez podnětů v tomto smyslu vždy ochotny riskovat zahájení spojů s odletem z neznámých a nevyzkoušených letišť. Proto Komise v souladu s pokyny z roku 2005 souhlasí s tím, že veřejné podpory jsou leteckým společnostem poskytovány za určitých podmínek dočasně, pokud je to podnítí k zahájení nových spojů nebo nových obrátek s odletem z regionálních letišť a k přilákání počtu cestujících, což jim pak v dlouhodobém horizontu umožní dosáhnout prahu rentability ⁽¹⁹³⁾.
- (689) Zvláštní kritéria slučitelnosti jsou uvedeny v bodě 79 pokynů z roku 2005. Komise zjistila, že několik z těchto kritérií není splněno, konkrétně:

— *Perspektivní životaschopnost a postupné snižování podpory (kritérium d), neexistence podnikatelského plánu (kritérium i) a délka a míra opatření (kritérium f)*

- (690) Žádné z jednotlivých opatření nebylo ve své struktuře pojato tak, aby zajistilo, že se podpora bude postupně snižovat a zůstane omezena na určitý podíl způsobilých nákladů, které navíc nejsou uvedeny v příslušných smlouvách ani, pokud je Komisi známo, v žádném jiném dokumentu, který měla CCI k dispozici v době uzavření smluv.
- (691) Kromě toho neexistuje žádný důkaz o tom, že by byl předem předložen podnikatelský plán, který by umožnil posoudit dlouhodobou životaschopnost těchto opatření. Vzhledem k této skutečnosti a při neexistenci jakýchkoliv jiných informací svědčících o opaku dochází Komise k závěru, že předmětné podpory nebyly poskytnuty na spoje, které by mohly být životaschopné bez podpory. Kromě toho na sebe navazující podpory ve prospěch spojů na letiště Londýn Stansted a Brusel-Charleroi (od roku 2003), do Dublinu (od roku 2006), Osla (od roku 2010) a Porta (od roku 2011) naznačují, že společnost Ryanair by tyto spoje neprovozovala, pokud by došlo k ukončení jejich dotování.

- (692) Vzhledem k tomu dospívá Komise k závěru, že žádné z předmětných opatření nesplňuje výše uvedené podmínky.

— *Vztah s novými spoji nebo dodatečnými obrátkami na stávajících spojích (kritérium c))*

- (693) Komise konstatuje, že předmětné smlouvy byly v některých případech uzavřeny s cílem zahájit nové spoje, ale především s cílem zajistit pokračování provozu stávajících spojů:

— Pokud jde o smlouvu C, 89. bod odůvodnění zdůrazňuje, že se v ní společnost Ryanair pouze zavazuje provozovat spoj mezi letišti La Rochelle a Londýn Stansted s minimálním počtem 95 000 cestujících ročně. Z 82. a 85. bodu odůvodnění však vyplývá, že smlouvy A a B se již týkaly denního spoje mezi letišti Londýn Stansted a La Rochelle. Ve svém odhadu provozu pro soubor smluv 1–A a smlouvy B Komise vypočítala, že roční provoz na tomto spoji nikdy nepřekročí 86 000 cestujících. Komise proto konstatuje, že tato opatření splňují kritérium c).

— Pokud jde o smlouvu D, 92. bod odůvodnění zdůrazňuje, že se v ní společnost Ryanair zavazuje provozovat (nový) spoj mezi La Rochelle a Dublínem s minimálním počtem 45 000 cestujících ročně. Komise proto konstatuje, že toto opatření splňuje kritérium c).

⁽¹⁹²⁾ Odstavec 27 pokynů z roku 2005.

⁽¹⁹³⁾ Odstavce 71 a 74 pokynů z roku 2005.

- Pokud jde o smlouvu G, 96. bod odůvodnění zdůrazňuje, že se v ní společnost Ryanair zavazuje provozovat spoj mezi La Rochelle a Dublinem s minimálním počtem 53 000 cestujících ročně, což představuje nárůst o 8 000 cestujících ve srovnání se smlouvou D. Komise proto konstatuje, že toto opatření splňuje kritérium c).
- Pokud jde o smlouvu H, 99. bodě odůvodnění zdůrazňuje, že se v ní společnost Ryanair zavazuje provozovat nový spoj mezi La Rochelle a letištěm Brusel-Charleroi s minimálním počtem 9 000 cestujících ročně v prvním roce a 16 000 cestujících v následujících letech. Komise proto konstatuje, že toto opatření splňuje kritérium c).
- Pokud jde o smlouvu I, 102. bod odůvodnění zdůrazňuje, že se v ní společnost Ryanair zavazuje provozovat spoj mezi La Rochelle a Dublinem s minimálním počtem 17 000 cestujících ročně. Společnost Ryanair však již podle předchozí smlouvy D provozovala tento spoj s vyšším cílem provozu (45 000 cestujících ročně). Komise proto konstatuje, že toto opatření nesplňuje kritérium c).
- Podle smlouvy K se společnost Ryanair zavázala, jak je uvedeno v 106. bodě odůvodnění, provozovat nový spoj do Norska. Jak je popsáno v 78. bodě odůvodnění výše, ve smlouvě o letištních službách č. 6, kterou Komise považuje za jediné opatření spolu se smlouvou K (viz oddíl 7.2.1.5 písm. b) bod 4), se společnost Ryanair nezavázala k žádnému počtu obrátek, ale přijala následující závazky provozu: 53 000 cestujících do Londýna Stansted, 17 000 cestujících do Dublinu, 17 000 cestujících do Bruselu-Charleroi a 17 000 cestujících do Osla-Rygge. Komise konstatuje, že tyto závazky jsou stále u spoje Dublin, mírně vyšší u spoje Brusel-Charleroi (1 000 cestujících, tj. zhruba +6 %), ale mnohem nižší u spoje Londýn Stansted (- 28 000 cestujících oproti cíli 95 000 cestujících stanovenému ve smlouvě C, tj. pokles o 30 %). Zařazení nového spoje do Norska s provozem určeným pro 17 000 cestujících nevyvážá celkový pokles provozu podle smlouvy K (- 10 000 cestujících ⁽¹⁹⁴⁾). Komise proto konstatuje, že toto opatření nesplňuje kritérium c).
- Podle smlouvy L se společnost Ryanair zavázala, jak je uvedeno v 110. bodě odůvodnění, provozovat nový spoj do Corku. Společnost Ryanair však neučinila žádný závazek, pokud jde o provoz nebo četnost letů. Komise proto konstatuje, že toto opatření nesplňuje kritérium c).
- Smlouvy E, F, J, M a N neobsahují žádné závazky týkající se provozu nebo četnosti. Komise proto konstatuje, že tato opatření nesplňují kritérium c).

(694) Kritérium c) tedy splňují pouze smlouvy C, D, G a H.

— *Náhrada dodatečných nákladů na zahájení činnosti (kritérium e))* ⁽¹⁹⁵⁾

(695) Komise se domnívá, že toto kritérium nebylo u každého z dotčených opatření splněno. Částky vyplacené ze strany CCI nejsou pojaty jako částky, jež by měly představovat část dodatečných nákladů při zahájení činnosti, které ostatně podle informací Komise nebyly nikdy předmětem vyhodnocení, jež by společnosti Ryanair/AMS nebo Jet2 poskytly CCI.

— *Vztah s rozvojem spoje (kritérium g))* ⁽¹⁹⁶⁾

(696) Komise konstatuje, že cílem smluv o marketingových službách uzavřených se společnostmi Ryanair a Jet2 není zvýšit počet cestujících, kteří s těmito dvěma leteckými společnostmi létají. Je pravda, že některé z těchto smluv se časově shodují se zahájením provozu na určitých spojích a některé obsahují závazky týkající se četnosti letů nebo počtu cestujících, jak je uvedeno v oddílech 3.2.2.1 a 3.2.2.2. Komise však konstatuje, že tyto závazky se po dobu trvání smlouvy nemění a že neexistuje žádný skutečný systém pobídek pro rozvoj provozu, který by byl

⁽¹⁹⁴⁾ Celková odchylka závazku provozu vyplývající ze smlouvy K, vypočtená na základě individuální odchylky provozu na každém spoji, tedy činí: $0 + 1\,000 - 28\,000 + 17\,000 = -10\,000$ cestujících.

⁽¹⁹⁵⁾ Výše podpory musí být striktně vázána na dodatečné náklady vzniklé při zahájení činnosti, které jsou spojeny se zahájením provozu na nové trase či obrátce a které by provozovatel neměl nést v plné výši.

⁽¹⁹⁶⁾ Vyplacení podpory musí být vázáno na skutečný rozvoj počtu přepravených cestujících.

rovnocenný systému v podobných případech, jež Komise nedávno vyšetřovala ⁽¹⁹⁷⁾. Neexistuje tedy žádná sleva ani penále související se skutečným nárůstem provozu. Částky podpory vyplacené leteckým společnostem tedy nejsou vázány na skutečný rozvoj spojů. Komise proto soudí, že žádné z předmětných opatření toto kritérium nesplňuje.

— *Nediskriminační přerozdělení (kritérium h))* ⁽¹⁹⁸⁾

(697) Komise podotýká, že v daném případě byly smlouvy sjednány přímo s dotyčnými leteckými společnostmi a nebyly zveřejněny. Jedná se tak o přidělení bez veřejné soutěže, ačkoliv by se jiné letecké společnosti, které by měly případně zájem, bývaly mohly také ucházet o provozování dotčených tras za stejných podmínek, aby mohly využít podporu na zahájení činnosti.

(698) Není tak splněno kritérium stanovené v bodě h).

(699) Vzhledem ke všemu výše uvedenému Komise soudí, že žádná z protiprávních podpor poskytnutých společností Ryanair/AMS a Jet2 prostřednictvím smluv, které jsou předmětem tohoto šetření, nesplňuje všechna kritéria stanovená v pokynech z roku 2005. Neslučitelné s vnitřním trhem jsou proto podpory vyplývající z těchto opatření:

— soubor smluv 2–3–C–D,

— smlouva E,

— smlouva F,

— soubor smluv G–H–I–J,

— soubor smluv 6–K,

— smlouva L,

— soubor smluv 7–M,

— smlouva N,

— smlouva uzavřená se společností Jet2 dne 4. července 2008.

8. ZÁVĚRY

(700) Komise proto za prvé konstatuje, že dotace na úkoly spadající do výkonu výsad veřejné moci vyplacené letišti La Rochelle a údajná podfakturační služby poskytované letišti v letech 2006–2012 hlavní správou CCI nepředstavují státní podporu.

(701) Komise rovněž konstatuje, že Francie v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU neoprávněně poskytovala investiční dotace vyplacené v letech 2001 až 2006. Tyto investiční dotace však představují podporu slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

(702) Komise dále konstatuje, že Francie protiprávně poskytla řadu provozních podpor ve prospěch letiště La Rochelle (podfakturační služby poskytované letišti La Rochelle v letech 2001 až 2005 hlavní správou CCI, vratné zálohy přijaté letištěm La Rochelle a dotace od místních orgánů určené na opatření na podporu letiště La Rochelle), čímž porušila čl. 108 odst. 3 SFEU. Tato opatření provozní podpory však představují podporu slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

⁽¹⁹⁷⁾ Například smlouva uvedená v 99. bodě odůvodnění rozhodnutí Komise o letišti Nîmes citovaném v poznámce pod čarou č. 12 obsahovala „systém spoluúčasti na rozvoji provozu“. V jeho rámci zaplatila CCI Nîmes příspěvek ve výši 5,50 EUR za cestujícího (od 1. do 49 999. cestujícího), 6,50 EUR za cestujícího (od 50 000. do 99 999. cestujícího) a 10 EUR (od 100 000. do 129 999. cestujícího). Zahrnoval také pokutu ve výši 5,65 EUR na cestujícího, kterou měla společnost Ryanair zaplatit, pokud by byl cíl provozu nižší než 71 000 cestujících.

⁽¹⁹⁸⁾ Každý veřejný subjekt, který zamýšlí poskytnout letecké společnosti podporu na zahájení provozu na nové trase, ať již prostřednictvím letiště či nikoli, musí svůj projekt zveřejnit s dostatečným předstihem a s dostatečnou publicitou, aby všechny letecké společnosti, které mají zájem, mohly nabídnout své služby.

- (703) Komise dále konstatuje, že s výjimkou smluv o letištních službách č. 4 a č. 5 se společnostmi Ryanair obsahují různé smlouvy o letištních službách a marketingových službách uzavřené mezi CCI a společnostmi Ryanair, AMS a Jet2, na které se vztahuje formální vyšetřovací řízení, státní podporu, která je v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU a která je neslučitelná s vnitřním trhem.
- (704) Komise dále konstatuje, že osvobození od poplatků za osvětlení letištní dráhy, které využívá společnost Ryanair, nepředstavuje státní podporu. Podobně Komise dospěla k závěru, že letecké společnosti Flybe, Aer Arann, Buzz a easyJet neobdržely státní podporu na své činnosti na letišti La Rochelle.

9. NAVRÁCENÍ PODPORY

- (705) Podle stálé judikatury Soudního dvora Komise po zjištění, že podpora není slučitelná s vnitřním trhem, musí nařídít dotyčnému členskému státu, aby tuto podporu zrušil nebo upravil ⁽¹⁹⁹⁾.
- (706) V souladu s článkem 16 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ⁽²⁰⁰⁾ platí, že „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podpory navrátil (dále jen „rozhodnutí o navrácení“). Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva Společenství“. Podle ustálené judikatury Soudního dvora v případě, že Komise shledá podporu neslučitelnou s vnitřním trhem, je cílem navrácení podpory obnovení dřívějšího stavu ⁽²⁰¹⁾. V tomto ohledu považuje Soudní dvůr cíl za dosažený, jakmile příjemci podpory vrátí částky protiprávně poskytnuté v rámci podpory i s úrokem, a ztrácí tak výhodu, již měli oproti svým konkurentům. Tím dojde k návratu do stavu před vyplacením podpory ⁽²⁰²⁾.
- (707) V daném případě se zdá, že navrácení protiprávní podpory neslučitelné s vnitřním trhem zjištěné v tomto rozhodnutí není v rozporu s žádnou obecnou zásadou práva Unie. Francie a ani žádná zúčastněná strana zejména neposkytly žádné argumenty v tomto smyslu.
- (708) Francie proto musí přijmout všechna nezbytná opatření, aby od společností Ryanair, AMS a Jet2 získala zpět podpory poskytnuté protiprávně prostřednictvím předmětných smluv.
- (709) V tabulce 20 níže jsou uvedeny částky, které podle Francie zaplatila CCI společnosti Ryanair/AMS do roku 2011 za marketingové služby.

Tabulka 20

Částky vyplacené společností Ryanair/AMS a Jet2 v letech 2003–2013

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jet2							[...]		[...]	[...]	[...]

- (710) Tabulka 20 uvádí pouze celkové částky za platby provedené každý rok na základě různých smluv o marketingových službách. Francie však nepředložila tabulku, z níž by vyplývala souvislost mezi částkami stanovenými ve smlouvách a částkami skutečně vyplacenými v jednotlivých letech v rámci jednotlivých smluv.

⁽¹⁹⁹⁾ Rozsudek ze dne 12. července 1973, Komise v. Německo, C-70/72, EU:C:1973:87, bod 13.

⁽²⁰⁰⁾ Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

⁽²⁰¹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. září 1994, Španělsko v. Komise, C-278/92, C-279/92 a C-280/92, EU:C:1994:325, bod 75.

⁽²⁰²⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. června 1999, Belgie v. Komise, C-75/97, EU:C:1999:311, body 64 a 65.

(711) Částky podpory, které mají být navraceny, je proto třeba stanovit takto:

- Částka, která má být navracena, musí být vypočtena pro každé z neslučitelných opatření podpory uvedených v 699. bodě odůvodnění. Pro každé zkoumané opatření odpovídá výše podpory čisté současné hodnotě každého opatření, která se vypočítá jako součet diskontovaných inkrementálních peněžních toků za rok, jak je uvedeno v tabulce 15.
- Vzhledem k tomu, že Francie neposkytla spolehlivou rekonstrukci čisté současné hodnoty pro každé z opatření, bude muset jako základ pro výpočet částky podpory, která má být navracena, posloužit rekonstrukce navržená Komisí (na základě základního scénáře).

(712) Aby se zohlednila skutečná výhoda, kterou má letecká společnost a její dceřiné společnosti na základě smluv, musí Francie upravit částky uvedené v 711. bodě odůvodnění takto:

- Francie může upravit výši inkrementálních leteckých nákladů zohledněných ve výpočtu na základě důkazů o skutečně provedených platbách, které by Francie měla poskytnout.
- Francie musí zohlednit případný rozdíl mezi platbami, které letecká společnost skutečně provedla na základě smluv o letištních službách, jak bylo zjištěno po události, a plánovanými (*ex ante*) toky odpovídajícími těmto příjmovým položkám. Tyto úpravy musí být založeny na dokladech o skutečně provedených platbách, které by Francie měla poskytnout.
- Francie musí zohlednit případný rozdíl mezi marketingovými platbami, které byly letecké společnosti nebo jejím dceřiným společností skutečně vyplaceny na základě smlouvy o marketingových službách, jak bylo zjištěno po události, a odpovídajícími plánovanými (*ex ante*) marketingovými náklady. Tyto úpravy musí být založeny na dokladech o skutečně provedených platbách, které by Francie měla poskytnout.
- Francie musí zohlednit případný rozdíl mezi plánovanou (*ex ante*) dobou trvání různých smluv (smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách) a jejich skutečnou dobou trvání. V případě předčasného ukončení některých smluv letecká společnost v zásadě neobdržela žádné další platby v rámci těchto smluv a neměla nadále přístup k letištní infrastruktuře a ke službám pozemního odbavení. Tyto úpravy musí být založeny na dokladech o skutečně provedených platbách, které by Francie měla poskytnout.

(713) Jak je vysvětleno ve 451. bodě odůvodnění, Komise soudí, že pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu tvoří společnosti Ryanair a AMS jedinou hospodářskou entitu a že smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách uzavřené společně je nutno považovat za jedinou obchodní transakci mezi touto entitou a CCI. Komise proto konstatuje, že společnosti Ryanair a AMS jsou společně odpovědné za navracení podpory, kterou obdržely na základě smluv uzavřených v letech 2003 až 2011 (před datem přijetí rozhodnutí o zahájení řízení uvedeným ve 4. bodě odůvodnění, tj. 8. února 2012). Naproti tomu podle souboru smluv 1–A a smlouvy B je povinná vrátit podporu pouze společnost Ryanair, protože tyto smlouvy byly uzavřeny přímo mezi CCI a společností Ryanair bez účasti společnosti AMS.

(714) Podpora, kterou má společnost Jet2 vrátit, se musí řídit metodickými zásadami uvedenými v 711. až 713. bodě odůvodnění. Vzhledem k tomu, že částka podpory, kterou má společnost Jet2 vrátit, nesmí přesáhnout 200 000 EUR, nelze vyloučit, že částka podpory může být nižší než prahová hodnota pro výjimku podle nařízení *de minimis* ⁽²⁰³⁾. Francouzské orgány ani zúčastněné strany však netvrdily, že by se toto nařízení mohlo použít během formálního vyšetřovacího řízení.

(715) Francouzské orgány získají zpět výše uvedené částky do 4 měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.

⁽²⁰³⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1407/2013 ze dne 18. prosince 2013 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis* (Úř. věst. L 352, 24.12.2013, s. 1).

- (716) Francouzské orgány musí k částce podpory připočítat také částku úroků z navrácení, která se účtuje ode dne, kdy byla podniku předmětná podpora dána k dispozici, tj. od každého dne uhrazení podpory, a až do dne skutečného navrácení ⁽²⁰⁴⁾, v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ve znění nařízení Komise (EU) 2015/2282 ⁽²⁰⁵⁾. Vzhledem k tomu, že v daném případě jsou toky, které tvoří tyto podpory, složité, dochází k nim několikrát za rok a u některých kategorií příjmů dokonce průběžně, se Komise domnívá, že lze u výpočtu úroků z navrácení souhlasit se stanovením okamžiku vyplacení dotčených podpor na konec roku, tj. 31. prosince každého dotčeného roku.
- (717) V případě, že se členský stát setká s nepředvídatelnými potížemi nebo se dozví o okolnostech, se kterými Komise nepočítala, může tyto problémy podle stálé judikatury předložit Komisi k posouzení spolu s návrhy odpovídajících úprav dotčeného rozhodnutí. V takových případech budou Komise a členský stát loajálně spolupracovat na řešení těchto potíží při plném dodržení ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie ⁽²⁰⁶⁾.
- (718) Komise vyzývá Francii, aby ji informovala o každém problému, se kterým se případně setká při provádění tohoto rozhodnutí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Vratné zálohy poskytnuté hlavní správou Obchodní a průmyslové komory La Rochelle jejímu letištnímu útvaru v letech 2001 až 2012 představují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tuto státní podporu poskytla protiprávně Francie, přičemž porušila čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.
2. Podfakturace služeb poskytovaných hlavní správou obchodní a průmyslové komory La Rochelle jejímu letištnímu útvaru v letech 2001 až 2005 představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tuto státní podporu poskytla protiprávně Francie, přičemž porušila čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.
3. Finanční příspěvky, které departement Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle a region Poitou-Charentes poskytly letišti La Rochelle na propagační činnost prováděnou letištěm La Rochelle, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tuto státní podporu poskytla protiprávně Francie, přičemž porušila čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.
4. Investiční dotace poskytnuté Generální radou departementu Charente-Maritime, Regionální radou Poitou-Charentes, Communauté d'agglomération de La Rochelle a EFRR v letech 2001–2005 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tuto státní podporu poskytla protiprávně Francie, přičemž porušila čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.
5. Odměna za služby poskytované letišti Rochefort/Saint-Agnant Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

⁽²⁰⁴⁾ Viz čl. 16 odst. 2 nařízení 2015/1589 (citováno v poznámce pod čarou č. 175).

⁽²⁰⁵⁾ Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1), a nařízení Komise (EU) 2015/2282 ze dne 27. listopadu 2015, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, pokud jde o formuláře pro oznamování státní podpory a informační listy (Úř. věst. L 325, 10.12.2015, s. 1).

⁽²⁰⁶⁾ Viz například rozsudek ze dne 2. února 1989, Komise v. Německo, C-94/87, EU:C:1989:46, bod 9, a rozsudek ze dne 4. dubna 1995, Komise v. Itálie, C-348/93, EU:C:1995:95, bod 17.

6. Údajná podfakturace služeb poskytovaných hlavní správou Obchodní a průmyslové komory La Rochelle jejímu letištnímu útvaru v letech 2006 až 2012 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
7. Dotace, které fond FIATA poskytl na financování úkolů spadajících do výkonu výsad veřejné moci, které plní letiště La Rochelle, nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
8. Státní podpory uvedené v odstavcích 1 až 4 jsou slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

1. Smlouvy o letištních službách uzavřené mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Ryanair dne 1. února 2007 a 13. ledna 2010 nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
2. Smlouva o letištních službách uzavřená mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Aer Arann na spoji do Corku (Irsko) nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
3. Smlouva o letištních službách uzavřená mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Flybe dne 18. března 2009 na spoji do Glasgow (Skotsko) nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
4. Propagační opatření a výdaje na komunikaci týkající se letecké společnosti Buzz a uvedené ve zprávě CRC nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
5. Údajné marketingové služby pořízené od společnosti easyJet uvedené ve zprávě CRC nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

1. Tato opatření, která zahrnují státní podporu poskytnutou protiprávně Francií ve prospěch zároveň společnosti Ryanair a Airport Marketing Services v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, jsou neslučitelná s vnitřním trhem:
 - a) smlouva o letištních službách uzavřená dne 10. prosince 2003 mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Ryanair a smlouva o marketingových službách uzavřená dne 1. prosince 2003 mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Ryanair;
 - b) smlouva o marketingových službách uzavřená dne 1. ledna 2004 mezi Obchodní a průmyslovou komorou v La Rochelle a společností Ryanair;
 - c) smlouvy o letištních službách uzavřené dne 1. května 2006 mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Ryanair a smlouvy o marketingových službách uzavřené dne 1. dubna 2006 mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Airport Marketing Services;
 - d) dodatek uzavřený dne 1. června 2007 ke smlouvě o marketingových službách uzavřené dne 1. dubna 2006 mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Airport Marketing Services;
 - e) smlouva o marketingových službách uzavřená dne 21. září 2007 mezi Obchodní a průmyslovou komorou v La Rochelle a společností Airport Marketing Services;
 - f) smlouvy o marketingových službách uzavřené dne 17. září 2009 mezi Obchodní a průmyslovou komorou v La Rochelle a společností Airport Marketing Services;

- g) dodatek uzavřený dne 1. února 2010 ke smlouvě o letištních službách uzavřené dne 13. ledna 2010 mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Ryanair a smlouva o marketingových službách uzavřená dne 25. února 2010 mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Airport Marketing Services;
- h) dodatek uzavřený dne 23. června 2010 ke smlouvě o marketingových službách uzavřené dne 25. února 2010 mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Airport Marketing Services;
- i) dodatek uzavřený dne 28. ledna 2011 ke smlouvě o letištních službách uzavřené dne 13. ledna 2010 mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Ryanair a dodatek uzavřený dne 11. února 2011 ke smlouvě o marketingových službách uzavřené dne 25. února 2010 mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Airport Marketing Services;
- j) dodatek uzavřený dne 11. února 2011 ke smlouvě o marketingových službách uzavřené dne 25. února 2010 mezi Obchodní a průmyslovou komorou La Rochelle a společností Airport Marketing Services.

2. Státní podpora poskytnutá protiprávně Francií v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie ve prospěch společnosti Jet2 na základě smlouvy o letištních a marketingových službách uzavřené dne 4. července 2008 Obchodní a průmyslovou komorou v La Rochelle se společností Jet2 je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 4

- 1. Francie je povinna si nechat vrátit od příjemců státní podpory uvedené v článku 3. Společnosti Ryanair a Airport Marketing Services jsou solidárně odpovědné za vrácení podpor uvedených v čl. 3 odst. 1.
- 2. Z částek, které musí být vráceny zpět, se od okamžiku jejich poskytnutí příjemcům do doby jejich skutečného vrácení hradí úroky.
- 3. Úrok se vypočítá jako složený úrok v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 a nařízením (ES) č. 271/2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.
- 4. Francie zruší s účinkem ode dne přijetí tohoto rozhodnutí všechny neprovedené platby podpory uvedené v článku 1.

Článek 5

- 1. Navrácení podpory uvedené v článku 3 se provede s okamžitým účinkem.
- 2. Francie provede toto rozhodnutí ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 6

- 1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předloží Francie Komisi tyto informace:
 - a) částky podpory, které je nutno vrátit podle článku 4;
 - b) výpočet úroků z navrácení;
 - c) podrobný popis opatření k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, jež již byla přijata a jež se plánují;
 - d) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno podpory vrátit.
- 2. Francie bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých na základě tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpor uvedených v článku 3. Na žádost Komise bezodkladně předloží informace o opatřeních k provedení tohoto rozhodnutí, která již byla přijata a která se plánují. Italská republika rovněž poskytne podrobné informace o výši podpory a úroků, které již byly od příjemců získány zpět.

Článek 7

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 26. července 2022.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise
