

## ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

## KOMISE

## STÁTNÍ PODPORA – SLOVENSKÁ REPUBLIKA

Státní podpora C 12/08 (ex NN 74/07) – Údajná protiprávní státní podpora: Dohoda mezi bratislavským letištěm a společností Ryanair

Výzva k předložení připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 167/06)

Dopisem ze dne 11. března 2008 uvedeným v závazném jazykovém znění na stránkách následujících po tomto shrnutí oznámila Komise Slovenské republice své rozhodnutí zahájit ve věci výše uvedené státní podpory řízení stanovené v čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES.

Zúčastněné strany mohou podat připomínky ke státní podpoře, ohledně níž Komise zahajuje řízení, ve lhůtě jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a příloženého dopisu na adresu generálního ředitelství pro energetiku a dopravu:

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

Připomínky budou sděleny Slovenské republice. Zúčastněné strany podávající připomínky mohou písemně a s uvedením důvodů požádat o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti.

## SHRNUTÍ

## POSTUP

V prosinci 2006 obdržela Komise stížnost na údajnou protiprávní státní podporu, kterou Slovenská republika poskytla irské letecké společnosti Ryanair.

Bratislavské letiště je hlavní mezinárodní letiště Slovenské republiky. V roce 2006 letiště odbavilo 1 937 642 cestujících. Je provozováno akciovou společností Letisko M.R.Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (dále jen „BTS“ nebo „letiště“). Akcionáři BTS jsou Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací Slovenské republiky (34 %) a Fond národního majetku Slovenské republiky (dále jen „fond národního majetku“) (66 %).

## POPIS PODPORY

## Údajné slevy z letištních poplatků

## Předmět stížnosti

Podle informací poskytnutých stěžovatelem a prezentovaných ve sdělovacích prostředcích<sup>(1)</sup> bratislavské letiště na základě výše uvedené dohody snížilo společnosti Ryanair letištní poplatky u nově naplánovaných a stávajících destinací. Dohoda byla uzavřena v prosinci 2005 a je platná do roku 2016.

Podle informací poskytnutých stěžovatelem a zveřejněných ve sdělovacích prostředcích<sup>(2)</sup> poskytuje letiště společnosti Ryanair veškeré letištní služby za jednotnou cenu. Tato cena údajně zahrnuje manipulaci s letadlem a související služby, služby pro cestující, služby na odbavovací ploše, kontrolu nákladu, komunikace a letový provoz, podpůrné služby a služby v rámci terminálu a infrastruktury, za které musí Ryanair platit „poplatky za služby“.

<sup>(1)</sup> ETREND, 31. březen 2006, <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu;> Pravda.sk.

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

Výše poplatků za služby se údajně liší podle toho, zda letecká společnost provozuje let do nové destinace, nebo do destinace stávající. Podle informací, které má Komise k dispozici, odkazuje dohoda při definici nově naplánované destinace na letiště spíše než na město. Celkové slevy, které byly společnosti Ryanair údajně poskytnuty ve srovnání s poplatky v rámci AIP (Airport Improvement Program) během prvního roku platnosti dohody, dosahují:

- 1 460 EUR za let (tj. 48 % sleva) do nově naplánovaných destinací, a
- 960 EUR za let (tj. 31 % sleva) do stávajících destinací.

Tato sleva nezahrnuje výhody vyplývající ze skutečnosti, že je parkovací poplatek zahrnut do dohodnutého poplatku za služby. Případné zavedení nových poplatků v budoucnosti, které by Ryanair nemusel platit, by ještě zvětšilo rozpětí mezi sníženou sazbou a sazbou podle AIP.

#### Připomínky slovenských orgánů

Slovenské orgány uznávají, že existuje dohoda mezi letištěm a společností Ryanair. Odmítají však poskytnout Komisi podmínky této dohody. Slovenské orgány tvrdí, že BTS jakožto provozovatel letiště jedná jako každý jiný podnik na trhu, tj. určuje poplatky za služby poskytované na letišti leteckým dopravcům pro každého dopravce zvlášť a prostřednictvím jednání, tedy na základě dohody mezi stranami a v souladu se svojí obchodní politikou. Ministerstvo neočekává, že by dohoda měla vliv na provoz jiných leteckých dopravců na letišti.

Slovenské orgány prohlašují, že plán AIP zveřejněný službami letového provozu Slovenské republiky nepředstavuje v této souvislosti obecně závazný právní předpis, a tudíž není pro BTS závazný, pouze poskytuje doporučení.

### POSOUZENÍ OPATŘENÍ

#### Státní zdroje

Komise připomíná, že:

- fond byl jakožto většinový akcionář v BTS zřízen Národní radou Slovenské republiky. Národní rada Slovenské republiky schvaluje rozpočet fondu. Na návrh vlády Slovenské republiky nebo výboru Národní rady Slovenské

republiky jmenuje Národní rada Slovenské republiky předsedu, místopředsedu a dalších sedm členů představenstva (hlavní subjekt fondu). Stejně tak jsou Národní radou Slovenské republiky jmenováni členové dozorčí rady<sup>(3)</sup>,

- jak je uvedeno ve stanovách fondu, existuje „vzájemná součinnost fondu, ministerstva, zakladatelů a vlády při výkonu jeho funkce zakladatele obchodních společností založených podle rozhodnutí o privatizaci, a při výkonu dalších činností“<sup>(4)</sup>,

- dne 22. října 2007 jmenovali akcionáři BTS na návrh Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací Slovenské republiky nového předsedu správní rady BTS. V tiskové zprávě zveřejněné na internetových stránkách letiště se uvádí<sup>(5)</sup>: „Cílem těchto změn je především zvýšit rozhodovací pravomocí hlavních akcionářů – Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací SR (MDPT) a Fondu národního majetku SR (FNM) – a zároveň oddělit řízení běžného letového provozu od řízení rozvojových procesů“,

- pokud jde o provoz letiště, mají tyto činnosti základní úlohu v řadě politik: v dopravní politice, politice regionálního či národního ekonomického rozvoje nebo politice územního plánování. Orgány veřejné správy zpravidla nejsou „nepřítomné“, když ředitel letiště přijímá rozhodnutí, která určují dlouhodobý rozvoj takovéto infrastruktury.

S ohledem na výše uvedené úvahy nemůže Komise v této fázi vyloučit, že za rozhodnutí o uzavření dohody odpovídají orgány veřejné správy a že se týká státních zdrojů.

#### Selektivní ekonomická výhoda

Komise musí posoudit, zda bylo letiště při uzavírání smlouvy vedeno perspektivami dlouhodobější rentability. Komise připomíná následující skutečnosti:

- zdá se, že dohoda byla uzavřena během procesu privatizace letiště, konkrétněji údajně v poslední den, kdy bylo možné předložit návrhy nabídek. Úspěšní uchazeči oznámili sdělovacím prostředkům, že o dohodě nebyli informováni<sup>(6)</sup>. Při přípravě nabídky pro privatizaci tudíž ve svých obchodních modelech nezohlednili povinnosti, které z dohody vyplývají. Lze tudíž vyvodit, že pokud by podmínky dohody byly pro letiště příznivé, odůvodnily by vyšší ceny při privatizaci,

<sup>(3)</sup> <http://www.natfund.gov.sk/english/index.html>

<sup>(4)</sup> Zákon č. 92/1991, čl. 27 odst. 4.

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

<sup>(6)</sup> <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>

- kromě toho není systém slev údajně podmíněn dodatečným zvýšením počtu cestujících,
- ve výroční zprávě za rok 2006, zveřejněné na internetových stránkách letiště, se dále uvádí: „Vedení společnosti v období před ukončením smlouvy o prodeji akcií dlouhodobě neřešilo závažné dopady vyplývající ze smluv s leteckými společnostmi (SkyEurope) a uzavíralo nové smlouvy (Ryanair) bez náležitého rozboru služeb nebo jejich posouzení z hlediska hospodářské soutěže“<sup>(7)</sup>,
- slovenské sdělovací prostředky kromě toho uvedly, že se Ryanair vyjádřil k privatizaci letiště velmi nepříznivě<sup>(8)</sup>. Některé sdělovací prostředky údajně uvedly tento negativní postoj společnosti Ryanair k privatizaci letiště do souvislosti s dohodou mezi společností Ryanair a letištěm. Zdá se pravděpodobné, že dohodu bylo možné uzavřít pouze s letištěm, které vlastní stát, nebylo by možné ji uzavřít s letištěm, které vlastní soukromý subjekt.

Z toho důvodu Komise pochybuje o tom, že bylo BTS při jednání vedeno perspektivami dlouhodobější rentability. Nelze proto vyloučit, že uzavřením dohody získala společnost Ryanair výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala.

#### Dopad na obchod a hospodářskou soutěž mezi členskými státy

V tomto případě je trh pro poskytování letištních služeb otevřený, a dané opatření by tudíž mohlo ovlivnit hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy.

#### Závěr

Vzhledem k výše uvedeným tvrzením a ke skutečnosti, že slovenské orgány neposkytly Komisi ani podmínky dohody, ani podrobnosti o okolnostech, za nichž byla uzavřena, se Komise na základě informací, které má k dispozici, domnívá, že byla společnosti Ryanair poskytnuta státní podpora v podobě slev z letištních poplatků, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala.

Pokud tedy slovenské orgány smlouvu ekonomicky nezdůvodní nebo neposkytnou jiné informace, které by existenci podpory pro společnost Ryanair vyloučily, Komise bude muset opatření posoudit, aby určila, zda je slučitelné se společným trhem.

#### SLUČITELNOST OPATŘENÍ SE SPOLEČNÝM TRHEM

Komise má za to, že právním základem pro posouzení slučitelnosti příslušného opatření jsou čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy

<sup>(7)</sup> <http://www.airportbratislava.sk/files/docs/VS%20BTS%202006.pdf>

<sup>(8)</sup> [http://www.tvojepeniaze.sk/urad-neodsuhlasi-predaj-letisk-dmm-/sk\\_pludia.asp?c=A060813\\_194625\\_sk\\_pludia\\_p04](http://www.tvojepeniaze.sk/urad-neodsuhlasi-predaj-letisk-dmm-/sk_pludia.asp?c=A060813_194625_sk_pludia_p04)

a sdělení Komise o financování letišť a státních podporách na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (dále jen „pokyny z roku 2005“)<sup>(9)</sup>. Pokyny z roku 2005 týkající se letecké společnosti stanoví řadu podmínek (v bodě 79), které je třeba splnit, aby byl tento druh podpory na zahájení činnosti považován za slučitelný se společným trhem. V tomto případě však Komise má určité pochybnosti, zejména proto, že nemá k dispozici informace o podmínkách dohody, zejména o těchto bodech:

- zdá se, že preferenční letištní poplatky souvisejí údajně spíše s novým letištěm než s novou destinací. Slovenské orgány jsou žádány, aby poskytly informace o trasách, které jsou považovány za trasy do „nových destinací“. Rovněž se od nich požaduje, aby poskytly seznam tras, které z/do Bratislavy zajišťují jiné letecké společnosti,

- zdá se, že slevy poskytnuté společnosti Ryanair na stávající destinace zůstanou platné po dobu deseti let (což odpovídá době trvání smlouvy). Předpokládá se, že letištní poplatky za nově naplánované destinace každoročně porostou, aby během šesti let dosáhly úrovně letištních poplatků za stávající destinace. Slovenské orgány neposkytly žádné informace o rentabilitě tras,

- není zřejmé, zda se údajná sleva z letištních poplatků týká vyrovnání za dodatečné náklady spojené s otevřením nových tras. Kromě toho se zdá, že se slevy vztahují také na stávající destinace,

- nezdá se, že by údajná podpora byla v souladu s maximálními procentními podíly a maximální dobou trvání podpory podle odst. 79 písm. f),

- zdá se, že žádným jiným leteckým dopravcům nebyla možnost využívat stejné poplatky nabídnuta a že ani nebyli o uzavření dohody informováni,

- navzdory tomu, že slovenské orgány tvrdí, že se společnost, která letiště provozuje, při uzavření dohody chovala jako tržní investor, neposkytly Komisi obchodní plán, který by prokázal životaschopnost příslušných tras. Slovenské orgány nepředložily žádnou analýzu, aby prokázaly dopad nových tras na konkurenční trasy,

- Komise nemá k dispozici žádné důkazy o tom, že by informace o údajné státní podpoře plánované pro trasy z bratislavského letiště a/nebo na ně byly veřejně dostupné. Zdá se, že příjemce podpory byl vybrán bez otevřeného řízení. Komise nemá žádné informace o jakémkoli mechanismu sankcí.

<sup>(9)</sup> Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

Komise proto pochybuje o tom, že byly v tomto případě splněny podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech z roku 2005.

### ZÁVĚR

S ohledem na výše uvedené posouzení slučitelnosti Komise pochybuje o tom, zda lze opatření týkající se státní podpory prohlásit za slučitelné se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Komise se proto rozhodla, že v souladu s článkem 6 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 zahájí řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy.

S ohledem na zmíněné úvahy a v souladu s článkem 10 nařízení (ES) č. 659/1999 Komise žádá Slovenskou republiku, aby do jednoho měsíce od obdržení tohoto dopisu poskytla veškeré dokumenty, informace a údaje nutné k posouzení podpory/opatření, a zejména podmínky dohody, kterou bratislavské letiště uzavřelo se společností Ryanair. V opačném případě Komise přijme rozhodnutí na základě informací, které má k dispozici. Komise žádá orgány Slovenské republiky, aby kopii tohoto dopisu neprodleně zaslaly případnému příjemci podpory.

Komise Slovenské republice připomíná, že čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES má odkladný účinek a upozorňuje na článek 14 nařízení (ES) č. 659/1999, podle něhož lze protiprávní podporu získat od příjemce zpět.

Komise upozorňuje Slovenskou republiku na to, že bude zúčastněné strany informovat zveřejněním tohoto dopisu a srozumitelného shrnutí v *Úředním věstníku Evropské unie*. Zúčastněné strany v zemích ESVO, které jsou smluvními stranami Dohody o EHP, bude informovat zveřejněním oznámení v dodatku EHP *Úředního věstníku Evropské unie* a Kontrolní úřad ESVO bude informovat zasláním kopie tohoto dopisu. Všechny tyto zúčastněné strany budou vyzvány, aby podaly připomínky ve lhůtě jednoho měsíce ode dne zveřejnění.

### ZNĚNÍ DOPISU

„1. Komisia oznamuje Slovenskej republike, že po preskúmaní informácií o uvedenom opatrení, ktoré poskytli slovenské orgány, sa rozhodla začať konanie stanovené v článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES.

2. Komisia ukladá Slovenskej republike, aby poskytla informácie, o ktoré Komisia požiadala listom z 9. januára 2007, na ktorý, napriek upomienke zo 6. júna 2007, nedostala uspokojivú odpoveď.

#### 1. POSTUP

3. Komisia dostala listom z 11. decembra 2006, ktorý zaevidovala 13. decembra 2006, sťažnosť na údajnú nezákonnú

štátnu pomoc, ktorú poskytla Slovenská republika írskej leteckej spoločnosti Ryanair. Sťažnosť bola pôvodne zaevidovaná pod referenčným označením CP22/2007.

4. Komisia požiadala listom z 9. januára 2007 o objasnenia údajnej nezákonnej pomoci, najmä pokiaľ ide o podmienky zmluvy v súvislosti s poplatkami za poskytovanie letiskových služieb uzatvorenej medzi bratislavským letiskom a spoločnosťou Ryanair (ďalej len ‚zmluva‘). Slovenské orgány listom z 3. januára 2007, ktorý Komisia zaevidovala 9. januára 2007, odmietli Komisii poskytnúť podmienky zmluvy.

5. Komisia zaslala listom zo 6. júna 2007 slovenským orgánom upomienku, pričom upriamila ich pozornosť na ustanovenia článku 10 ods. 3 (príkaz na poskytnutie informácie) a na ustanovenia článku 6 ods. 1 (konanie vo veci formálneho zisťovania) nariadenia (ES) č. 659/1999 <sup>(10)</sup>.

6. Slovenské orgány listom z 3. júla 2007 požiadali o predĺženie mesačnej lehoty na odpoveď do 15. augusta 2007. Komisia listom z 12. júla 2007 s predĺžením lehoty súhlasila.

7. Slovenské orgány listom zo 17. augusta 2007, ktorý Komisia zaevidovala 21. augusta 2007, potvrdili svoje odmietnutie poskytnúť požadované informácie na základe toho, že Ryanair nesúhlasí so sprístupnením obsahu zmluvy. Slovenské orgány zároveň informovali, že ‚vyvíjajú ďalšie úsilie o bezodkladné zabezpečenie ... informácií‘. Komisia dosiaľ žiadne informácie nedostala.

## 2. OPIS OPATRENIA

### 2.1. Úvod

8. Na základe informácií, ktoré predložil sťažovateľ a ktoré uviedli médiá <sup>(11)</sup>, bratislavské letisko poskytlo spoločnosti Ryanair na základe uvedenej zmluvy zníženie letiskových poplatkov na nové plánované a existujúce destinácie. Zmluva bola uzatvorená v decembri 2005 a platí do roku 2016.

### 2.2. Informácie o bratislavskom letisku

9. Bratislavské letisko je hlavným medzinárodným letiskom Slovenskej republiky. V roku 2006 letisko vybavilo 1 937 642 cestujúcich.

10. Prevádzkuje ho akciová spoločnosť Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (ďalej len ‚BTS‘ alebo ‚letisko‘). Akcionárimi BTS sú:

— Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (34 %),

<sup>(10)</sup> Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

<sup>(11)</sup> ETREND, 31. marec 2006, <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu; Pravda.sk>.

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

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

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

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

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

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

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

(\*) Dôverné informácie.

(18) Odlet + prílet.

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

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

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

#### 2.3.2. Informácie uverejnené na internetovej stránke spoločnosti Ryanair

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

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

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

#### 2.3.3. Pripomienky slovenských orgánov

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

28. Po prvé, slovenské orgány argumentujú, že väčšinou akcionár, Fond, nie je orgánom štátnej správy. Po druhé, argumentujú, že zmluva obsahuje dojednania zmluvných strán, podľa ktorých celý obsah zmluvy je prísne dôverný a nemôžu bez súhlasu spoločností BTS a Ryanair detailne odpovedať na otázku týkajúcu sa konkretizácie poplatkov<sup>(19)</sup>. Vo svojom liste zo 17. augusta 2007 objasnili, že podmienky zmluvy nemožno poskytnúť vzhľadom na stanovisko spoločnosti Ryanair, ktorá nesúhlasí so sprístupnením obsahu zmluvy vzhľadom na jej dôvernosť.

29. Z týchto dôvodov slovenské orgány odmietli sprístupniť podmienky zmluvy a uvádzajú, že ministerstvu ako akcionárovi spoločnosti BTS, nie je známe, že by leteckej spoločnosti Ryanair bola v porovnaní s jej konkurentmi poskytnutá značná zľava pri letiskových poplatkoch na nové plánované a existujúce destinácie pre spoje na bratislavské letisko a z bratislavského letiska<sup>(20)</sup>.

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

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

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

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

- časovou obmedzenou podporou otvorenia poskytovaniu služieb na nových trasách alebo nových termínov odletov sa umožní zvýšenie počtu cestujúcich prepravených z letiska, zvýšenie počtu cestujúcich na letisku bude mať pozitívny dopad na ziskovosť BTS a tým na celkový ekonomický rozvoj letiska,
- podpora rozvoja konkurencieschopnej a kvalitnej leteckej dopravy na nových destináciách, ktoré pri ich zavedení nie sú ziskové, avšak sú kľúčové z hľadiska ich dôležitosti dostupnosti pre verejnosť. Tieto je potrebné zabezpečiť dostatočnou mierou stability, kontinuity a pravidelnosti, čo zmluva umožňuje. Tieto letecké spojenia sú podľa akcionára – ministerstva dôležité z hľadiska ekonomického rozvoja regiónu a možného prílevu investícií a iných sekundárnych a terciárnych ekonomických efektov, v čom vidí ďalší prínos zmluvy<sup>(20)</sup>.

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

## 3. POSÚDENIE

### 3.1. Existencia pomoci

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

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

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

<sup>(19)</sup> List z 9. marca 2007.

<sup>(20)</sup> Tamtiež.

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

### 3.1.1. Štátne zdroje

36. Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na každú výhodu, ktorá sa udeľuje priamo či nepriamo, je financovaná zo štátnych zdrojov, udeľuje ju samotný štát alebo akýkoľvek sprostredkovateľský subjekt konajúci na základe právomocí, ktoré mu boli zverené.
37. Po prvé, slovenské orgány argumentujú, že FNM nie je orgánom štátnej správy a že Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií je iba menšinovým akcionárom BTS. Zastávajú preto názor, že orgány štátnej správy nie sú priamo zainteresované na zmluvách uzavieraných medzi BTS a leteckými prepravcami<sup>(21)</sup>.
38. Súdny dvor však uviedol, že existencia pravidiel zabezpečujúcich, že verejný orgán zostáva nezávislý od iných orgánov, nespochybňuje samotnú zásadu verejného charakteru tohto orgánu. Právne predpisy Spoločenstva nepripúšťajú, aby samotný fakt vytvorenia samostatných inštitúcií poverených pridelovaním pomoci umožňoval obchádzanie pravidiel štátnej pomoci<sup>(22)</sup>.
39. V súvislosti s charakterom činnosti Fondu (ktorý vlastní 66 % podiel v BTS) Komisia podotýka, že:
- Fond, ktorý je väčšinovým akcionárom BTS, bol zriadený zákonom Národnej rady Slovenskej republiky,
  - Národná rada Slovenskej republiky schvaľuje rozpočet Fondu,
  - prezident, viceprezident a ďalší siedmi členovia prezídia (hlavný orgán Fondu) sú menovaní, na návrh vlády Slovenskej republiky alebo výboru Národnej rady Slovenskej republiky, Národnou radou Slovenskej republiky,
  - členov dozornej rady Fondu taktiež vymenúva Národná rada Slovenskej republiky<sup>(23)</sup>,
  - ako sa uvádza v jeho štatúte, existuje vzájomná súčinnosť Fondu, ministerstva, zakladateľov a vlády pri výkone jeho funkcie zakladateľa obchodných spoločností založených podľa rozhodnutí o privatizácii a pri výkone jeho ďalších činností<sup>(24)</sup>.
40. Dá sa preto vyvodiť, že Fond má verejnú povahu a jeho zdroje je možné považovať za verejné zdroje.
41. Po druhé, slovenské orgány argumentujú, že letisko nie je prevádzkované orgánom štátnej správy, ale akciovou spoločnosťou BTS a.s. konajúcou podľa obchodného zákonníka.
42. V rozsudku v prípade Stardust Marine Súdny dvor uviedol, že: 'samotný fakt, že verejný podnik bol zriadený vo forme kapitálovej spoločnosti v zmysle súkromného práva, sa

nemôže, so zreteľom na autonómiu, ktorú by mu táto právna forma mohla zverovať, považovať za dostatočný na to, aby sa vylúčila možnosť, že opatrenie pomoci, ktoré takáto spoločnosť prijme, by bolo pripísateľné štátu'<sup>(25)</sup>.

43. Avšak .... samotný fakt, že verejný podnik je pod kontrolou štátu, nepostačuje na to, aby sa opatrenia, ktoré tento podnik prijíma, ako napríklad predmetné opatrenia finančnej pomoci, pripisovali štátu. Je tiež potrebné preskúmať, či sa verejné orgány majú považovať za zaangažované akýmkoľvek spôsobom do schvaľovania týchto opatrení ...'<sup>(26)</sup>.
44. Súdny dvor uviedol, že: 'pripísateľnosť opatrenia pomoci, ktoré prijal verejný podnik, štátu, možno dedukovať zo súboru ukazovateľov vyplývajúcich z okolností prípadu a z kontextu, v ktorom sa dané opatrenie prijalo', ako napríklad:

jeho začlenenie do štruktúr verejnej správy, charakter jeho činnosti a ich vykonávanie na trhu v bežných podmienkach hospodárskej súťaže so súkromnými prevádzkovateľmi, právny štatút podniku (v zmysle jeho podliehania verejnému právu alebo súkromnému právu obchodných spoločností), intenzita dohľadu verejných orgánov nad riadením podniku, alebo akýkoľvek iný ukazovateľ, ktorý by v konkrétnom prípade poukazoval na zaangažovanie verejných orgánov alebo nepravdepodobnosť ich neangažovania do prijímania opatrenia, aj so zreteľom na jeho rozsah, obsah alebo podmienky, ktoré obsahuje'<sup>(27)</sup>.

45. Pokiaľ ide o činnosť samotnej BTS, Komisia podotýka, že 22. októbra 2007 akcionári BTS vymenovali na návrh Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky nového predsedu predstavenstva BTS. V tlačovej správe uverejnenej na internetovej stránke letiska sa uvádza, že<sup>(28)</sup>:

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

46. Pokiaľ ide vo všeobecnosti o prevádzku letiska, sú to činnosti, ktoré zohrávajú základnú úlohu vo viacerých politikách: v dopravnej politike, politike regionálneho alebo celoštátneho hospodárskeho rozvoja či politike územného plánovania. Verejné orgány vo všeobecnosti 'nechýbajú', keď manažér letiska prijíma rozhodnutia, ktoré určujú dlhodobý rozvoj takejto infraštruktúry.
47. Na základe týchto skutočností sa zdá, že štát je schopný kontrolovať činnosť BTS. V tomto štádiu preto Komisia nemôže vylúčiť, že rozhodnutie týkajúce sa uzavretia uvedenej zmluvy je pripísateľné verejným orgánom a predstavuje štátne zdroje.

<sup>(21)</sup> List z 9. marca 2007.

<sup>(22)</sup> Rozsudok súdu z 12. decembra 1996, T-358/94, Air France/Komisia, Zb. s. II-2109, ods. 62.

<sup>(23)</sup> <http://www.natfund.gov.sk/>

<sup>(24)</sup> Zákon č. 92/1991, par. 27 ods. 4.

<sup>(25)</sup> Rozsudok súdu zo 16. mája 2002, C-482/99, Francúzsko/Komisia, Zb. 2002, s. I-04397, ods. 57.

<sup>(26)</sup> Tamtiež, ods. 52.

<sup>(27)</sup> Tamtiež, ods. 55 a 56.

<sup>(28)</sup> <http://www.airportbratislava.sk/63/44.html>

3.1.2. *Selektívna ekonomická výhoda*

48. V tomto prípade nie je verejné financovanie všeobecným opatrením, keďže je nasmerované jedinému podniku – leteckej spoločnosti Ryanair. Iné letecké spoločnosti prevádzkujúce lety z bratislavského letiska a na bratislavské letisko podľa všetkého nemajú tie isté podmienky.
49. Slovenské orgány argumentujú, že BTS „sa správa ako každý iný podnikateľ na trhu, t. j. odplaty za služby poskytované leteckým prepravcom na letisku určuje vo vzťahu ku každému leteckému prepravcovi individuálne na základe negóciácie, t. j. dohodou strán a v súlade so svojou obchodnou politikou“<sup>(29)</sup>.
50. Komisia preto musí preskúmať, či v tomto konkrétnom prípade bolo správanie BTS a.s. správaním subjektu verejného sektora, alebo správaním investora v trhovej ekonomike.

*Zásada investora v trhovom hospodárstve*

51. Súdny dvor uviedol vo svojom rozsudku, že: „V tejto súvislosti by sa malo zdôrazniť, že podľa ustálenej judikatúry môžu investície verejných orgánov do kapitálu podnikov, nech majú akúkoľvek podobu, predstavovať štátnu pomoc, pokiaľ sú splnené podmienky stanovené v článku 87 (predtým článok 92)“<sup>(30)</sup>.
52. V tom istom rozsudku Súdny dvor uviedol, že „S cieľom určiť, či majú takéto opatrenia povahu štátnej pomoci, je potrebné posúdiť, či by za podobných okolností súkromný investor, ktorý má veľkosť porovnateľnú s veľkosťou orgánov spravujúcich verejný sektor, mohol poskytnúť kapitál v tejto výške“. Súdny dvor dodal, že: „Je potrebné dodať, že hoci správanie súkromného investora, s ktorým treba porovnať intervenciu verejného investora sledujúceho ciele hospodárskej politiky, nemusí zodpovedať správaniu bežného investora, ktorý umiestňuje svoj kapitál s cieľom realizácie zisku v pomerne krátkom čase, musí zodpovedať aspoň správaniu súkromnej holdingovej spoločnosti alebo súkromnej skupiny podnikov, ktorá sleduje štruktúrálne politiku, či už všeobecnú alebo sektorovú, a riadi sa perspektívou rentability z dlhodobého hľadiska“<sup>(31)</sup>.
53. Komisia preto musí preskúmať, či sa v tomto danom prípade správanie bratislavského letiska riadilo perspektívou rentability a či výhoda, ktorú údajne spoločnosť Ryanair využíva, predstavuje výhodu, ktorú by za normálnych trhových podmienok nemohla využívať.
54. Zdá sa, že zmluva bola uzavretá v čase privatizácie letiska, a to údajne v posledný deň lehoty na predkladanie ponúk. Úspešní uchádzači informovali médiá, že neboli o zmluve informovaní<sup>(32)</sup>. Z uvedeného dôvodu počas prípravy svojich ponúk na privatizáciu nezohľadnili vo svojich podnikateľských plánoch záväzky vyplývajúce zo zmluvy.

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

„Manažment spoločnosti v období pred ukončením zmluvy o predaji akcií dlhodobo neriešil závažné dopady vyplývajúce zo zmlúv s leteckými spoločnosťami (SkyEurope) a uzatváral nové zmluvy (Ryanair) bez náležitého rozboru služieb, alebo posúdenia ich postavenia z hľadiska súťaže“<sup>(33)</sup>.

56. Slovenské médiá okrem toho informovali, že Ryanair zaujal veľmi negatívny postoj k privatizácii letiska<sup>(34)</sup>. Niektoré médiá údajne spájali tento negatívny postoj spoločnosti Ryanair k privatizácii s jeho zmluvou s letiskom. Existujú náznaky, že uzavretie zmluvy bolo možné iba s letiskom v štátnom vlastníctve a nebolo by možné, keby bolo letisko v súkromnom vlastníctve.
57. Samotné slovenské orgány uvádzajú hľadisko „ekonomického rozvoja regiónu a možného prílevu investícií a „iných sekundárnych a terciárnych ekonomických efektov“ ako jednu z výhod plynúcich zo zmluvy (pozri odsek 32 rozhodnutia).
58. Komisia preto pochybuje o tom, či sa správanie BTS riadilo perspektívami rentability. Nemožno tak vylúčiť, že uzavretím zmluvy bola spoločnosti Ryanair poskytnutá výhoda, ktorú by za normálnych trhových podmienok nemohla využívať.

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

59. Ak pomoc, ktorú poskytne členský štát podniku, posilní jeho postavenie v porovnaní s ostatnými podnikmi konkurujúcimi si v obchodovaní v rámci Spoločenstva, takéto podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou. Podľa ustálenej judikatúry<sup>(35)</sup> na to, aby opatrenie narušilo hospodársku súťaž, stačí, aby príjemca pomoci súťažil s inými podnikmi na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži<sup>(36)</sup>.
60. Súbor liberalizačných opatrení známy ako „tretí balík“, ktorý je v platnosti od roku 1993, umožnil všetkým leteckým dopravcom s licenciou Spoločenstva, aby mali od apríla 1997 prístup na vnútorný trh Spoločenstva bez akýchkoľvek obmedzení vrátane tarifných<sup>(37)</sup>.

<sup>(33)</sup> <http://www.airportbratislava.sk/files/docs/V5%20BTS%202006.pdf>

<sup>(34)</sup> [http://www.tvojepeniaz.sk/urad-neodsuhlasi-predaj-letisk-dmm-/sk\\_pludia.asp?c=A060813\\_194625\\_sk\\_pludia\\_p04](http://www.tvojepeniaz.sk/urad-neodsuhlasi-predaj-letisk-dmm-/sk_pludia.asp?c=A060813_194625_sk_pludia_p04)

<sup>(35)</sup> Rozsudok Súdu prvého stupňa z 30. apríla 1998 vo veci T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, s. II-717.

<sup>(36)</sup> V usmerneniach z roku 2005 Komisia uznala, že verejné financie poskytnuté letisku sa môžu použiť na udržanie letiskových poplatkov na umelo nízkej úrovni s cieľom zatraktívniť dopravu a môžu výrazne narušiť hospodársku súťaž (odsek 38).

<sup>(37)</sup> Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1), nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8) a nariadenie Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 15).

<sup>(29)</sup> List zo 7. marca 2007.

<sup>(30)</sup> Rozsudok Súdu prvého stupňa zo 6. marca 2003 v spojených veciach T-228/99 a T-233/99 Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen/Komisia Európskych spoločenstiev, C-305/89, ods. 18.

<sup>(31)</sup> Tamtiež, ods. 19 – 20.

<sup>(32)</sup> <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>



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

#### 3.1.4. Záver

63. Komisia vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti a vzhľadom na to, že jej slovenské orgány neposkytli podmienky zmluvy, ani podrobné informácie o okolnostiach, za ktorých sa obchod uzatvoril, usúdila na základe informácií, ktoré má k dispozícii, že spoločnosť Ryanair bola zvýhodnená štátnou pomocou v podobe zliav na letiskových poplatkoch, ktoré by jej za normálnych trhových podmienok neboli poskytnuté.
64. Pokiaľ slovenské orgány neposkytnú ekonomické zdôvodnenie zmluvy alebo akékoľvek iné informácie, ktoré by vylučovali poskytnutie takejto pomoci spoločnosti Ryanair, Komisia musí posúdiť opatrenie s cieľom určiť, či je zlučiteľné so spoločným trhom.

### 3.2. Právny základ hodnotenia

65. Komisia usudzuje, že článok 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES a Oznámenie Komisie týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (ďalej len „usmernenia z roku 2005“) <sup>(38)</sup> tvoria právny základ pre posúdenie zlučiteľnosti daného opatrenia.

### 3.3. Zlučiteľnosť pomoci

#### 3.3.1. Ciele pomoci na začatie činnosti

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

68. Letecké spoločnosti preto často nie sú pripravené, aby bez náležitých stimulov riskovali otvorenie nových leteckých trás s odletom z neznámych a nevyskúšaných letísk. Z tohto dôvodu Komisia môže akceptovať, aby sa leteckým spoločnostiam za istých podmienok dočasne vyplácala verejná pomoc, ak ich táto pomoc motivuje otvoriť nové dopravné trasy alebo zaviesť nové termíny odletov z regionálnych letísk a prilákať väčší počet cestujúcich, čo by malo v stanovenom časovom horizonte umožniť dosiahnuť prah rentability. Komisia zabezpečí, aby takáto pomoc nezvýhodňovala veľké letiská, ktoré sú už z veľkej časti otvorené medzinárodnej doprave a hospodárskej súťaži (odseky 71 a 74 usmernení z roku 2005).
69. V usmerneniach o letectve z roku 2005 sa stanovuje súbor podmienok (v odseku 79), ktoré treba splniť, aby bola pomoc na začatie činnosti považovaná za zlučiteľnú so spoločným trhom podľa článku 87 ods. 3 písm. c).

#### 3.3.2. Podmienky posúdenia zlučiteľnosti

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

- a) príjemca pomoci je držiteľom platnej prevádzkovej licencie vydanéj členským štátom v zmysle nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 o licenciách leteckých dopravcov <sup>(39)</sup>.

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

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

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

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

- c) pomoc vyplatená leteckým spoločnostiam sa uplatňuje iba na spustenie nových dopravných ciest alebo nových termínov odletov. Pomoc nesmie mať za následok iba premiestnenie premávky cestujúcich z jednej linky na druhú alebo od jednej spoločnosti k druhej. Pomoc najmä nesmie spôsobiť presmerovanie premávky cestujúcich, ktoré nie je odôvodnené vzhľadom na frekvenciu a životaschopnosť existujúcich služieb s odletom z iného letiska v rovnakom meste, v rovnakej mestskej aglomerácii <sup>(40)</sup> alebo v rovnakom letiskovom systéme <sup>(41)</sup>, ktorý zabezpečuje dopravu do rovnakej alebo porovnateľnej destinácie za rovnakých podmienok.

<sup>(39)</sup> Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992).

<sup>(40)</sup> Nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8).

<sup>(41)</sup> V zmysle článku 2 písm. m) nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8).

<sup>(38)</sup> Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1.

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

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

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

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

Slovenské orgány však neposkytli informácie o rentabilite trás.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

k) odvolania: okrem odvolaní ustanovených smernicami nazývanými ‚verejné obstarávanie‘ 89/665/EHS a 92/13/EHS <sup>(42)</sup>, v prípadoch, keď sa tieto smernice uplatňujú, je potrebné stanoviť mechanizmy odvolania sa na úrovni členských štátov na účely odstránenia akékoľvek diskriminácie pri poskytovaní pomoci.

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

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

Komisii nie sú známe žiadne sankčné mechanizmy.

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

### 3.3.3. Záver

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

## 4. ROZHODNUTIE

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

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

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

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

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

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

<sup>(42)</sup> Smernica Rady 89/665/EHS z 21. decembra 1989 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení týkajúcich sa uplatňovania postupov preskúmania v rámci verejného obstarávania tovarov a prác (Ú. v. ES L 395, 30.12.1989, s. 33). Smernica Rady 92/13/EHS z 25. februára 1992, ktorou sa koordinujú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia o uplatňovaní právnych predpisov Spoločenstva, o postupoch verejného obstarávania subjektov pôsobiacich vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore (Ú. v. ES L 76, 23.3.1992, s. 14).