



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (šestého rozšířeného senátu)

13. prosince 2018*

„Státní podpory – Dohody uzavřené mezi leteckou společností Ryanair a její dceřinou společností Airport Marketing Services – Letištní služby – Marketingové služby – Rozhodnutí prohlašující podporu za neslučitelnou s vnitřním trhem a nařizující její navrácení – Pojem státní podpora – Výhoda – Kritérium soukromého investora – Navrácení – Článek 41 Listiny základních práv Evropské unie – Přístup ke spisu – Právo být vyslechnut“

Ve věci T-165/16,

Ryanair DAC, dříve Ryanair Ltd, se sídlem v Dublinu (Irsko),

Airport Marketing Services Ltd, se sídlem v Dublinu,

zastoupené G. Berrischem, E. Vahidou, I.-G. Metaxas-Maranghidisem, advokáty, a B. Byrnem, solicitor,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené L. Flynnem, L. Armati, a S. Noëm, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

Radou Evropské unie, zastoupenou S. Boelaert a S. Petrovou, jako zmocněnkyněmi,

vedlejší účastníci,

jejímž předmětem je návrh podaný na základě článku 263 SFEU a znějící na částečné zrušení rozhodnutí Komise (EU) 2016/287 ze dne 15. října 2014 o státní podpoře SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), kterou Německo poskytlo společnosti Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH a společnosti Ryanair Ltd (Úř. věst. 2016, L 59, s. 22),

TRIBUNÁL (šestý rozšířený senát),

ve složení G. Berardis, předseda, S. Papasavvas, D. Spielmann (zpravodaj), Z. Csehi a O. Spineanu-Matei, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: P. Cullen, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 4. července 2018,

* Jednací jazyk: angličtina.

vydává tento

Rozsudek¹

Skutečnosti předcházející sporu

Předmětná opatření

- 1 První žalobkyně, Ryanair DAC, dříve Ryanair Ltd, (dále jen „společnost Ryanair“) je leteckou společností usazenou v Irsku, která provozuje více než 1800 letů denně spojujících 200 destinací v 31 zemích Evropy a Severní Afriky. Druhá žalobkyně, Airport Marketing Services Ltd (dále jen „AMS“), je dceřinou společností společnosti Ryanair, která vytváří marketingové strategie, přičemž největší podíl její činnosti spočívá v prodeji reklamní plochy na internetových stránkách společnosti Ryanair.
- 2 Letiště Altenburg-Nobitz se nachází v německém jižním Durynsku. Toto letiště je provozováno společností Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (dále jen „AOC“), jejímiž společníky jsou instituce veřejné správy nebo subjekty ve 100 % vlastnictví veřejnoprávních korporací.
- 3 Ryanair v letech 2003 až 2011 z tohoto letiště denně zajišťoval lety na letiště Londýn-Stansted (Spojené království). V roce 2007 společnost Ryanair rovněž začala zajišťovat letecké spojení s letištěm Barcelona-Girona (Španělsko). V roce 2009 zavedla též linku na letiště v Edinburghu (Spojené království) a v roce 2010 linku na letiště v Alicante (Španělsko).
- 4 Dne 3. března 2003 AOC uzavřela se společností Ryanair na dobu deseti let smlouvu o letištních službách, podle které se Ryanair zavázala provozovat denní pravidelné lety na letiště Londýn-Stansted. Společnost Ryanair měla povinnost platit poplatky za poskytované letištní služby v souladu se sazebníkem letištních poplatků letiště Altenburg-Nobitz platným v době jejich poskytnutí a dále částku zahrnující bezpečnostní poplatky za cestujícího a poplatky odváděné státu. Žalobkyně uvedly, že smlouva o letištních službách posloužila jako základ k rozšíření spolupráce mezi smluvními stranami a nakonec zahrнула všechna čtyři linky (do Londýna, Girony, Edinburghu a Alicante).
- 5 AOC kromě toho uzavřela tři smlouvy o poskytování marketingových služeb – první se společností Ryanair a dvě následující s AMS.
- 6 Podle první smlouvy o poskytování marketingových služeb podepsané dne 7. dubna 2003 a sjednané na dobu deseti let měla společnost Ryanair vyvíjet činnost v oblasti marketingu s cílem propagovat region Altenburg-Nobitz. AOC za to měla platit dvě platby. Platila „výkonnostní poplatek“ za každého odchozího cestujícího, který se rovnal čisté částce, již měla společnost Ryanair za každého cestujícího hradit za letištní služby, které zahrnují přistání, místní řízení letového provozu, osvětlení, parkovací stání pro letadlo (mimo nočního parkování), odbavení na odbavovací ploše a odbavení cestujících, infrastrukturu a letištní poplatek za cestujícího. Společnost AOC účtovala čisté poplatky za cestujícího podle plánů zatížení a předkládala společnosti Ryanair výpočet vždy na konci týdne. Společnost Ryanair počítala výkonnostní poplatek a svůj výpočet předkládala AOC ve lhůtě 30 dnů po skončení měsíce. Výpočet se vždy zakládal na službách za předchozí kalendářní měsíc. Ryanair mohla započíst výkonnostní poplatek proti měsíčním fakturám AOC za přistávací poplatky. AOC dále platila „výkonnostní poplatek“ podle určité procentuální sazby případných zvýšení poplatků na letišti, a sice 100 % každého zvýšení státem vybíraného bezpečnostního poplatku do maximální výše 10 % stávající zveřejněné sazby během období pěti let a 100 % každého zvýšení

¹ – Jsou uvedeny pouze ty body tohoto rozsudku, jejichž zveřejnění považuje Tribunál za účelné.

stávajících zveřejněných poplatků nebo dodatečných poplatků, odvodů nebo daní, které byly zavedeny do zveřejněných letištních poplatků, do maximální výše 10 % stávajícího zveřejněného celkového poplatku hrazeného společností Ryanair během období pěti let.

- 7 Podle druhé smlouvy o poskytování marketingových služeb uzavřené dne 28. srpna 2008 na počáteční období dvou let měla AMS povinnost poskytovat marketingové služby, které spočívaly v reklamách na internetových stránkách společnosti Ryanair za částku [důvěrné]² v roce 2008 a částku [důvěrné] v roce 2009 hrazenou AOC. Smlouva byla spojena s příslibem společnosti Ryanair, že bude provozovat v létě denně a v zimě čtyřikrát týdně linku z letiště Altenburg-Nobitz na letiště Londýn-Stansted a pouze v létě bude provozovat třikrát týdně linku do Girony.
- 8 Podle třetí smlouvy o poskytování marketingových služeb, uzavřené dne 25. ledna 2010 na počáteční období jednoho roku, se AMS znovu zavázala k poskytování marketingových služeb, které spočívaly v reklamách uveřejňovaných na internetových stránkách společnosti Ryanair za částku [důvěrné] hrazenou AOC. Ve smlouvě se společnost Ryanair zavázala, že od léta 2010, a to výhradně v letní sezóně definované sdružením IATA počínající 28. března 2010 a končící 30. října 2010, bude nabízet letecké spojení z letiště Altenburg-Nobitz na letiště Londýn-Stansted (sedmkrát týdně), Girona (třikrát týdně) a Alicante (dvakrát týdně).
- 9 Později byly všechny letecké linky na letiště Barcelona-Girona, Edinburgh a Alicante zrušeny a dne 31. března 2011 se tak stalo i pro letecké spojení s letištem Londýn-Stansted, takže od tohoto data společnost Ryanair ukončila veškerou činnost z letiště Altenburg-Nobitz.

[omissis]

Řízení a návrhová žádání účastníků řízení

- 25 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 18. dubna 2016 podaly žalobkyně projednávanou žalobu.
- 26 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 30. května 2016 předložily žalobkyně návrh na přijetí organizačních procesních opatření.
- 27 Podáním ze dne 20. června 2016 Komise předložila své vyjádření k této žádosti ve stanovené lhůtě.
- 28 Podáním došlým dne 22. června 2016 Rada Evropské unie požádala o vstup do tohoto řízení jako vedlejší účastnice na podporu návrhových žádání Komise. Usnesením ze dne 6. září 2016 předseda šestého senátu Tribunálu této žádosti vyhověl.
- 29 Rozhodnutím ze dne 15. března 2018 Tribunál rozhodl o předání věci šestému rozšířenému senátu.
- 30 Na základě zprávy soudce zpravodaje Tribunál rozhodl, že se zahajuje ústní část řízení a v rámci organizačních procesních opatření podle článku 88 svého jednacího řádu vyzval účastnice řízení, aby odpověděly na určité otázky.
- 31 Účastnice řízení přednesly řeči na jednání konaném dne 4. července 2018.
- 32 Žalobkyně navrhují, aby Tribunál:
 - zrušil čl. 1 odst. 4, jakož i články 2 a 4 napadeného rozhodnutí;
 - uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

2 – Skryté důvěrné údaje.

33 Komise, podporovaná Radou, navrhuje, aby Tribunál:

- žalobu zamítl,
- uložil žalobkyním náhradu nákladů řízení.

Právní otázky

[omissis]

Ke třetímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU tím, že Komise neprokázala existenci zvýhodnění

[omissis]

Ke čtvrté části vycházející ze zjevně nesprávného posouzení ze strany Komise a nedostatečného odůvodnění analýzy ziskovosti

[omissis]

– K výtce vycházející z používání nevhodných předpokladů při výpočtu ziskovosti

[omissis]

247 Zaprvé, pokud jde o argument, že Komise posuzovala ziskovost dotčených smluv nesprávným způsobem, když vycházela ze sedmiměsíčního časového horizontu, je třeba především uvést, že tento argument musí být posouzen přímo s ohledem na zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu, která vyplývá z čl. 107 odst. 1 SFEU, a nikoli s ohledem na pokyny z roku 2014.

248 Z judikatury (viz bod 106 výše) dále vyplývá, že je třeba zkoumat, zda Komise mohla mít v rámci své analýzy inkrementální ziskovosti oprávněně za to, že tržně jednající hospodářský subjekt, který by jednal na místě letiště Altenburg-Nobitz, by zvažoval zájem na uzavření smlouvy ze dne 25. ledna 2010 v kombinaci se smlouvou o letištních službách ze dne 3. března 2003 a smlouvou o poskytování marketingových služeb ze dne 7. dubna 2003 při použití časového horizontu omezeného na sedm měsíců.

249 Jednání obezřetného hospodářského subjektu v tržním hospodářství je vedeno perspektivou ziskovosti v dlouhodobějším horizontu (rozsudek ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise, C-305/89, EU:C:1991:142, bod 20). Takový hospodářský subjekt, který se snaží maximalizovat své zisky, je připraven nést předem propočítané riziko při určování odpovídajícího výnosu, který může očekávat od své investice.

250 V daném případě je však nesporné, že všechny tři smlouvy, zejména pak smlouva o poskytování marketingových služeb ze dne 25. ledna 2010, byly uzavřeny na dobu určitou. Komise v bodě 259 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že platnost uvedené smlouvy začíná dne 25. ledna 2010 a končí rok po zahájení prvního leteckého spojení, které mělo začít v letní sezóně 2010. Vzhledem k tomu, že letecké služby byly společností Ryanair poskytovány pouze po dobu sedmi měsíců, tj. v letní sezóně definované sdružením IATA v roce 2010, provedla Komise svoji analýzu ziskovosti pouze pro toto období.

- 251 Je rovněž nesporné, jak uvádí Komise, aniž jí v tomto žalobkyně odporovaly, že před uzavřením dotčených smluv provozovatel letiště Altenburg-Nobitz nevypracoval podnikatelský plán ohledně leteckého spojení s letišti v Londýně, Gironě a Alicante.
- 252 V tomto kontextu Komise mohla učinit závěr, aniž se dopustila pochybení, že tržně jednající hospodářský subjekt by posuzoval inkrementální ziskovost všech tří dotčených smluv ve srovnání s náklady a příjmy po dobu provozování daného leteckého spojení, tj. po dobu sedmi měsíců.
- 253 Argument žalobkyně, že Komise měla v bodě 259 napadeného rozhodnutí nesprávně za to, že platnost smlouvy o poskytování marketingových služeb ze dne 25. ledna 2010 skončila jeden rok po zahájení prvního leteckého spojení Ryanairu, a nikoli po poskytnutí marketingových služeb ze strany AMS, je irelevantní. Žalobkyně totiž neprokázaly, že takováto nesprávnost, jakkoli je politováníhodná, měla značný dopad na výpočet inkrementální ziskovosti očekávané od marketingové smlouvy ze dne 25. ledna 2010. Jak Komise vysvětlila na jednání v odpovědi na otázku položenou Tribunálem, vyšlo najevo, že i kdyby byla smlouva uzavřena na počáteční období jednoho roku od zavedení první marketingové služby ze strany AMS, inkrementální příjmy z leteckých a neleteckých činností, jakož i inkrementální náklady očekávané od provozování leteckého spojení společností Ryanair z letiště Altenburg-Nobitz by zůstaly beze změny. Nebylo rovněž prokázáno, že prodleva ve fakturaci ceny za marketingové služby AMS společnosti AOC měla nějaký dopad na částku, kterou měla AOC povinnost platit na základě smlouvy o poskytování marketingových služeb a která byla součástí nákladů, které bylo třeba zohlednit v analýze inkrementální ziskovosti smlouvy o poskytování marketingových služeb ze dne 25. ledna 2010.
- 254 Skutečnost, že Komise vycházela ze skutečné doby provozování leteckého spojení společností Ryanair, a nikoli z doby platnosti smlouvy ze dne 25. ledna 2010, tj. jeden rok, nemá vliv na validitu analýzy inkrementální ziskovosti provedenou v napadeném rozhodnutí. Komise mohla totiž vycházet z předpokladu, aniž se tím dopustila zjevně nesprávného posouzení, že tržně jednající hospodářský subjekt by očekával inkrementální příjmy pouze po dobu, po kterou se společnost Ryanair zavázala provozovat předmětné letecké spojení. V této souvislosti je třeba připomenout, že žalobkyně neprokázaly, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když předpokládala, že marketingové služby poskytované AMS nemohly mít dlouhodobé účinky na chování návštěvníků internetových stránek společnosti Ryanair (viz body 184 až 188 výše).
- 255 A konečně argument, že Komise měla analyzovat ziskovost smlouvy o poskytování marketingových služeb ze dne 25. ledna 2010 za období od data platnosti této smlouvy až do data uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách ze dne 3. března 2003, nemůže obstát.
- 256 I kdyby bylo uznáno, že smlouva o letištních službách ze dne 3. března 2003 a smlouva o poskytování marketingových služeb ze dne 7. dubna 2003 nadále platily po uplynutí platnosti smlouvy o poskytování marketingových služeb ze dne 25. ledna 2010, je třeba konstatovat, že po vstupu v platnost těchto smluv z roku 2003, které počítaly zejména s každodenními pravidelnými lety na letiště Londýn-Stansted po celý rok (bod 47 odůvodnění napadeného rozhodnutí), smluvní strany upravily či dokonce doplnily podmínky své pozdější spolupráce jak v otázkách závazků k provozování letů, tak úplaty za marketingové služby. Ve smlouvě o poskytování marketingových služeb ze dne 28. srpna 2008 se tak společnost Ryanair zavázala, že bude v letním období provozovat linku na toto letiště denně a v zimním období čtyřikrát týdně a dále se zavázala k tomu, že bude provozovat linku na letiště v Gironě pouze v létě třikrát týdně (bod 57 odůvodnění napadeného rozhodnutí), zatímco ve smlouvě o poskytování marketingových služeb ze dne 25. ledna 2010 se společnost Ryanair zavázala k provozování linky na letiště Londýn-Stansted (sedmkrát týdně), na letiště v Gironě (třikrát týdně) a na letiště v Alicante (dvakrát týdně) v letní sezoně definované sdružením IATA. Stejně tak se AOC ve smlouvě o poskytování marketingových služeb ze dne 28. srpna 2008 a ve smlouvě o poskytování marketingových služeb ze dne 25. ledna 2010 zavázala, že uhradí částku [důvěrné] (viz bod 7 výše)

a částku [důvěrně] (viz bod 8 výše) za čerpání marketingových služeb od AMS. Tyto platby doplňovaly „výkonnostní poplatek“ sjednaný ve smlouvě o poskytování marketingových služeb ze dne 7. dubna 2003 k odměňování marketingových služeb zajišťovaných společnostmi Ryanair.

- 257 Lze tedy rozumně předpokládat, že hospodářský subjekt v tržním hospodářství jednající na místě AOC by v okamžiku uzavření smlouvy ze dne 25. ledna 2010 očekával, že v okamžiku uplynutí platnosti uvedené smlouvy žalobkyně neakceptují prostý návrat k ujednáním smlouvy o letištních službách ze dne 3. března 2003 a smlouvy o poskytování marketingových služeb ze dne 7. dubna 2003, ale že budou rovněž trvat na sjednání nových podmínek závazku k provozování letů z letiště Altenburg-Nobitz, jakož i na nových platbách za marketingové služby.
- 258 To, že společnost Ryanair nebyla ochotna vrátit se bez dalšího k původním ujednáním smluv z roku 2003 bez požadování nových plateb, bylo ostatně potvrzeno *ex post* skutečností, že Ryanair provozovala v zimním období 2010/2011 definovaném sdružením IATA, které začalo 30. října 2010 a skončilo 28. března 2011, jedinou linku z a na letiště Londýn-Stansted, avšak s finanční podporou regionálních podniků [bod 32 písm. d) a bod 64 odůvodnění napadeného rozhodnutí] a skutečností, že poté, co společníci a vedení AOC odmítli zaplatit částku 420 000 eur požadovanou společnostmi Ryanair na úhradu plateb za marketing pro letní letový plán v roce 2011, Ryanair ukončila v březnu roku 2011 svoji činnost na letišti Altenburg-Nobitz.
- 259 Za těchto podmínek není prokázáno, že by bylo vhodnější, aby Komise zkoumala očekávanou ziskovost u smlouvy o poskytování marketingových služeb ze dne 25. ledna 2010 v období od počátku této smlouvy do uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách ze dne 3. března 2003, se kterou tato smlouva byla spojena, tj. do dubna roku 2013, a posunula tak časový horizont z roku 2010 na rok 2013 namísto Komisí zvolených sedmi měsíců. V této souvislosti je třeba uvést, že dokument ze 14. dubna 2016 předložený žalobkyněmi zajisté uvádí, že uzavření smlouvy o poskytování marketingových služeb ze dne 25. ledna 2010 v kombinaci s oběma zbývajícemi smlouvami by vedlo k ziskovosti, pokud by byla analýza ziskovosti provedena za období od ledna 2010 do dubna 2013. Komise však správně uvedla, že analýza v dokumentu ze dne 14. dubna 2016 nezahrnuje nové platby očekávané za marketingové služby.
- 260 Vzhledem k výše uvedenému je třeba výtku žalobkyň týkající se časového horizontu analýzy ziskovosti zamítnout.
- 261 Zadruhé, pokud jde o argument žalobkyň týkající se vytíženosti, kterou se měří míra využití kapacity letadla, je třeba konstatovat, že ke kalkulaci očekávaného počtu cestujících na základě smlouvy o poskytování marketingových služeb ze dne 25. ledna 2010 Komise vycházela v bodě 264 odůvodnění napadeného rozhodnutí z vytíženosti ve výši 80 % v letounu s 189 místy, která odpovídala kapacitě uvedené v této smlouvě.
- 262 Komise na jednání před Tribunálem vysvětlila, že vytíženost ve výši 80 % byla rozumným předpokladem. Odkazuje v této souvislosti na výroční zprávu společnosti Ryanair za rok 2009, v níž se uvádí, že na letech provozovaných společnostmi Ryanair v její síti byla vytíženost ve výši 81 % a že vytíženost na nových linkách, jako např. na nové lince do Alicante, s níž počítala smlouva o poskytování marketingových služeb ze dne 25. ledna 2010, byla obecně nižší.
- 263 Kromě toho v odpovědi na dotaz položený Tribunálem Komise vysvětlila, že vytíženost ve výši 80 %, z níž vycházela, byla optimističtějším scénářem, než byl scénář, z něhož vycházelo letiště Altenburg-Nobitz v souvislosti s příjmy očekávanými z činností společnosti Ryanair. Komise k tomu předložila tabulku, kterou německé orgány dodaly ve správním řízení a která obsahovala několik možných scénářů počítajících s vytížeností v rozmezí od 70 do 90 %. Tato tabulka počítala s tím, že i při vytíženosti ve výši 70 % je možné, aby společnost Ryanair dosáhla kladného výsledku (viz bod 99 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

- 264 Z toho vyplývá, že za účelem určení míry vytíženosti zvolené v napadeném rozhodnutí Komise vycházela z objektivních informací, které mimoto dostatečně odůvodňovaly odchylku od vytíženosti ve výši 85 %, která byla použita v jiných případech státních podpor týkajících se dohod uzavřených mezi žalobkyněmi a jinými letišti. Vzhledem k tomu, že metody výpočtu vytíženosti zvolené v těchto ostatních případech a v napadeném rozhodnutí jsou odlišné, je třeba konstatovat, že přístup Komise nemůže být považován za nesoudržný.
- 265 Výtka žalobkyň týkající se použití vytíženosti ve výši 80 % musí být tudíž zamítnuta.
- 266 Zatřetí, pokud jde o argument žalobkyň týkající se nezohlednění externích síťových efektů ve výpočtu příjmů z činností nesouvisejících s leteckou dopravou za rok 2010, je třeba připomenout, že vzhledem k neexistenci relevantních informací *ex ante* Komise vyšla z předpokladu, že v lednu roku 2010, kdy byla podepsána smlouva o poskytování marketingových služeb, zohlednilo letiště Altenburg-Nobitz ve výpočtu příjmů z činností nesouvisejících s leteckou dopravou své skutečné příjmy za předchozí roky, které se podstatně zvýšily oproti rokům 2006 a 2007. Komise tedy předpokládala, že letiště Altenburg-Nobitz založilo v roce 2010 své prognózy příjmů z činností nesouvisejících s leteckou dopravou na dvou předcházejících rocích, přičemž průměrná výše v letech 2008 a 2009 činila 1,80 až 2,30 eur za cestujícího [bod 263 písm. b) odůvodnění napadeného rozhodnutí].
- 267 Je třeba konstatovat, že tento výpočet příjmů z činností nesouvisejících s leteckou dopravou za rok 2010 netrpí žádným zjevně nesprávným posouzením ze strany Komise.
- 268 Jak Komise totiž vysvětlila, z informací obsažených ve spisu vyplývá, že žalobkyně poskytovaly velmi podobné služby v předchozích letech v rámci smlouvy ze dne 28. srpna 2008 v kombinaci se smlouvou o letištních službách ze dne 3. března 2003 a smlouvou o poskytování marketingových služeb ze dne 7. dubna 2003, takže tržně jednajícím hospodářskému subjektu nic neumožňovalo předpokládat nenadálé zvýšení příjmů z činností nesouvisejících s leteckou dopravou na cestujícího díky externím síťovým efektům.
- 269 Výtka vycházející z nevhodných předpokladů při výpočtu ziskovosti musí být tudíž zamítnuta.

[omissis]

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (šestý rozšířený senát)

rozhodl takto:

- 1) **Žaloba se zamítá.**
- 2) **Ryanair DAC a Airport Marketing Services Ltd ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou komisí.**
- 3) **Rada Evropské unie ponese vlastní náklady řízení.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 13. prosince 2018.

Podpisy.

[*omissis*]