

Úřední věstník

Evropské unie

C 99



České vydání

Informace a oznámení

Svazek 57

4. dubna 2014

Obsah

II Sdělení

SDĚLENÍ ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

Evropská komise

2014/C 99/01	Bez námitek k navrhovanému spojení (Věc COMP/M.7171 - Varo Energy/Bayernoil Package) ⁽¹⁾	1
--------------	---	---

IV Informace

INFORMACE ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

Evropská komise

2014/C 99/02	Směnné kurzy vůči euru	2
2014/C 99/03	Sdělení Komise — Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností	3

INFORMACE ČLENSKÝCH STÁTŮ

2014/C 99/04	Oznámení maltské vlády ohledně směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES o podmínkách udělování a užívání povolení k vyhledávání, průzkumu a těžbě uhlovodíků	35
--------------	--	----

CS

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

V Oznámení

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

Evropská komise

2014/C 99/05

Předběžné oznámení o spojení podniků (Věc č. M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth) —
Věc, která může být posouzena zjednodušeným postupem ⁽¹⁾ 36

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

II

(Sdělení)

SDĚLENÍ ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

EVROPSKÁ KOMISE

Bez námitek k navrhovanému spojení
(Věc COMP/M.7171 - Varo Energy/Bayernoil Package)
(Text s významem pro EHP)
(2014/C 99/01)

Dne 28. března 2014 se Komise rozhodla nevznášet proti výše uvedenému oznámenému spojení námitky a prohlásit jej za slučitelné s vnitřním trhem. Základem tohoto rozhodnutí je ustanovení čl. 6 odst. 1 písm. b) nařízení Rady (ES) č. 139/2004⁽¹⁾. Úplné znění rozhodnutí je k dispozici pouze v angličtině a bude zveřejněno poté, co z něj budou odstraněny případné skutečnosti, jež mají povahu obchodního tajemství. Znění tohoto rozhodnutí bude k dispozici:

- v oddílu týkajícím se spojení podniků na internetových stránkách Komise věnovaných hospodářské soutěži (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Tato internetová stránka umožňuje vyhledávat jednotlivá rozhodnutí o spojení podniků, a to podle společnosti, čísla případu, data a indexu hospodářského odvětví,
- v elektronické podobě na internetových stránkách EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) pod číslem 32014M7171. Stránky EUR-Lex umožňují přístup k evropskému právu po internetu.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

IV

(Informace)

INFORMACE ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

EVROPSKÁ KOMISE

Směnné kurzy vůči euru ⁽¹⁾

3. dubna 2014

(2014/C 99/02)

1 euro =

měna			směnný kurz		
USD	americký dolar	1,3771	CAD	kanadský dolar	1,5172
JPY	japonský jen	143,12	HKD	hongkongský dolar	10,6826
DKK	dánská koruna	7,4648	NZD	novozélandský dolar	1,6149
GBP	britská libra	0,82970	SGD	singapurský dolar	1,7395
SEK	švédská koruna	8,9554	KRW	jihokorejský won	1 456,88
CHF	švýcarský frank	1,2209	ZAR	jihoafrický rand	14,6628
ISK	islandská koruna		CNY	čínský juan	8,5537
NOK	norská koruna	8,2300	HRK	chorvatská kuna	7,6480
BGN	bulharský lev	1,9558	IDR	indonéská rupie	15 582,21
CZK	česká koruna	27,432	MYR	malajsijský ringgit	4,5223
HUF	maďarský forint	307,21	PHP	filipínské peso	62,021
LTL	litevský litas	3,4528	RUB	ruský rubl	48,9370
PLN	polský zlotý	4,1727	THB	thajský baht	44,726
RON	rumunský lei	4,4753	BRL	brazilský real	3,1356
TRY	turecká lira	2,9493	MXN	mexické peso	18,0593
AUD	australský dolar	1,4912	INR	indická rupie	82,8670

⁽¹⁾ Zdroj: referenční směnné kurzy jsou publikovány ECB.

SDĚLENÍ KOMISE

Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností

(2014/C 99/03)

OBSAH

1.	Úvod: Politika státní podpory v odvětví letecké dopravy	3
2.	Oblast působnosti a definice	7
2.1.	Oblast působnosti	7
2.2.	Definice	8
3.	Existence státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy	10
3.1.	Pojmy „podnik“ a „hospodářská činnost“	10
3.2.	Použití státních prostředků a přičitatelnost státu	12
3.3.	Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod	13
3.4.	Financování letišť z veřejných zdrojů a použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu	13
3.5.	Finanční vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi	14
3.5.1.	Srovnání s tržní cenou	14
3.5.2.	Analýza ziskovosti ex ante	15
4.	Financování služeb obecného hospodářského zájmu z veřejných zdrojů	16
4.1.	Definice služby obecného hospodářského zájmu v odvětví letišť a letecké dopravy	17
4.2.	Slučitelnost podpory ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby s vnitřním trhem	18
5.	Slučitelnost podpory s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy	18
5.1.	Podpora letišť	19
5.1.1.	Investiční podpora letišť	19
5.1.2.	Provozní podpora letišť	23
5.2.	Podpora leteckým společnostem na zahájení činnosti	26
6.	Podpora sociální povahy podle čl. 107 odst. 2 písm. a) Smlouvy	27
7.	Kumulace	28
8.	Závěrečná ustanovení	28
8.1.	Podávání výročních zpráv	28
8.2.	Transparentnost	28
8.3.	Sledování	28
8.4.	Hodnocení	29
8.5.	Vhodná opatření	29
8.6.	Použití	29
8.7.	Přezkum	30

1. ÚVOD: POLITIKA STÁTNÍ PODPORY V ODVĚTVÍ LETECKÉ DOPRAVY

1. Letecká doprava spojuje lidi i regiony, a má tak zásadní význam pro integraci a konkurenceschopnost Evropské unie a pro její provázanost se světem. Je rovněž důležitým segmentem unijní ekonomiky: na komerčních linkách dojde každoročně k více než 15 milionům pohybů, síť více než 460 unijních letišť odbavila v roce 2011 na příletu a na odletu 822 milionů cestujících, působí zde 150 leteckých společností provozujících pravidelné letecké linky a 60 poskytovatelů letových navigačních služeb⁽¹⁾. Unie je světovým leteckým

⁽¹⁾ Prameny: Eurostat, Sdružení evropských leteckých společností, Mezinárodní sdružení leteckých dopravců.

uzlem a díky tomu jen letecké společnosti a letiště přispívají k jejímu HDP ročně více než 140 miliardami EUR. V Unii zaměstnává letecká doprava na 2,3 milionu lidí⁽²⁾.

2. Strategie Evropa 2020⁽³⁾ („EU 2020“) vyzdvihuje význam dopravní infrastruktury v rámci strategie Unie pro udržitelný růst na následující desetiletí. V bílé knize nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru“⁽⁴⁾ Komise zejména zdůraznila, že ve snaze o sladění tržního rozhodování a potřeb udržitelnosti hrají zásadní úlohu internalizace externalit, odstranění neoprávněných subvencí a svobodná a nenarušená hospodářská soutěž. „Plán jednotného evropského dopravního prostoru“ rovněž podtrhuje význam efektivního využívání zdrojů. V praxi je třeba, aby doprava využívala méně energie a aby využívala čistší energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala svůj negativní dopad na klima a životní prostředí, a zejména na zásadní přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy.

3. Díky postupnému dokončování vnitřního trhu se podařilo odstranit všechna obchodní omezení pro letecké společnosti provozující lety uvnitř Unie, tedy například omezení týkající se tras, nebo počtu letů a cenové politiky. Od roku 1997, kdy byla letecká doprava liberalizována⁽⁵⁾, zažívá toto odvětví nevídaný boom a přispívá tak k hospodářskému růstu a tvorbě pracovních míst. Tento vývoj také umožnil vznik nízkonákladových dopravců, založených na novém podnikatelském modelu, který vychází z rychlých obrátek letadel a z velmi efektivního využívání letadlového parku. Výsledkem je masivní nárůst letového provozu, přičemž od roku 2005 roste provoz nízkonákladových společností rychlým tempem. V roce 2012 měly nízkonákladové letecké společnosti (44,8 %) poprvé vyšší podíl na trhu než zavedení letečtí dopravci (42,4 %) a tento trend v roce 2013 pokračoval (45,94 % u nízkonákladových a 40,42 % u zavedených).

4. Vlastnictví i provoz letišť v Unii jsou sice stále převážně ve veřejných rukou⁽⁶⁾, ovšem v současnosti roste účast soukromých podniků. Částečnou privatizací některých letišť i konkurencí o provoz letišť ve veřejném vlastnictví, a to i regionálních, se v posledním desetiletí vytvořily nové trhy.

5. Veřejné vlastnictví se nejvíce uplatňuje u letišť malých⁽⁷⁾; financování jejich provozu je také nejčastěji závislé na podpoře z veřejných prostředků. Ceny účtované těmito letišti nebývají určovány s ohledem na tržní aspekty, a zejména na základě předběžné (*ex ante*) analýzy, zda existují dobré vyhlídky na dosažení zisku, ale především s ohledem na místní nebo regionální aspekty. Za stávajících tržních podmínek jsou vyhlídky komerčně provozovaných letišť na dosažení zisku také nadále silně závislé⁽⁸⁾ na množství odbavených cestujících, přičemž letiště s méně než 1 milionem pasažérů ročně mají zpravidla problémy pokrýt provozní náklady. Naprostá většina regionálních letišť je tak pravidelně subvencována z veřejných prostředků.

⁽²⁾ *Study on the effects of the implementation of the EU aviation common market on employment and working conditions in the Air Transport Sector over the period 1997/2010* (Studie o vlivu zavádění společného trhu EU v oblasti letecké dopravy na zaměstnanost a pracovní podmínky v letecké dopravě v období 1997–2010). Steer Davies Gleave pro Evropskou komisi, GR MOVE. Závěrečná zpráva ze srpna 2012.

⁽³⁾ Sdělení Komise – Evropa 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, COM(2010) 2020 final ze dne 3. března 2010.

⁽⁴⁾ Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, COM(2011) 144.

⁽⁵⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1), nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8) a nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15).

⁽⁶⁾ Podle evropské části Mezinárodní rady letišť bylo v roce 2010 plně ve veřejných rukou 77 % letišť, zatímco zcela v soukromých rukou jich bylo 9 %, viz Airport Council International Europe: *The Ownership of Europe's Airports 2010* (Vlastnictví evropských letišť 2010).

⁽⁷⁾ Tomu napovídá také skutečnost, že v roce 2010 bylo sice ve veřejných rukou 77 % všech letišť, ovšem na celkovém objemu přepravy cestujících se letiště ve veřejném vlastnictví podílela jen 52 procenty.

⁽⁸⁾ Což v roce 2002 ukázala studie konkurence mezi letišti a uplatňování pravidel státní podpory (*Study on competition between airports and the application of State aid rules* – Cranfield University, červen 2002) a což také později potvrdily zprávy z daného odvětví.

6. Některé regiony jsou z ostatních částí Unie i nadále jen těžko přístupné a hlavní uzlová letiště jsou stále přetíženější⁽⁹⁾. Kvůli hustotě regionálních letišť v některých regionech Unie je přítom kapacita letištní infrastruktury v porovnání s poptávkou cestujících a potřebami leteckých společností značně naddimenzovaná.

7. Cenová politika většiny unijních letišť je tradičně koncipována jako veřejně přístupný systém letištních poplatků založených na počtu cestujících a hmotnosti letadla⁽¹⁰⁾. Vývoj trhu a úzká spolupráce mezi letišti a leteckými společnostmi však daly postupně vzniknout řadě obchodních praktik, mimo jiné dlouhodobým smlouvám s odlišenými poplatky a v některých případech spojeným s vyplácením vysokých pobídek a marketingové podpory leteckým společnostem ze strany letišť nebo orgánů místní správy. Zejména může docházet k tomu, že veřejné prostředky určené na podporu provozu letišť jsou poskytovány leteckým společnostem, aby se zvýšil objem obchodní dopravy, což vede k narušení trhů letecké dopravy⁽¹¹⁾.

8. Ve sdělení o modernizaci státní podpory⁽¹²⁾ Komise zdůrazňuje, že politika státní podpory by měla zaměřit na vhodně koncipovanou podporu zaměřenou na odstranění případů selhání trhu a na cíle společného zájmu Unie, jakož i na zabránění mrhání veřejných prostředků. Za určitých podmínek může státní podpora skutečně napravit selhání trhu, a přispět tak k efektivnímu fungování trhů a posílit konkurenceschopnost. Navíc v případě, že trhy vedou k efektivnímu výsledku, který však není uspokojivý z hlediska politiky soudržnosti, může státní podpora přinést vhodnější a spravedlivější výsledek fungování trhu. Státní podpora však může mít negativní účinky – může narušovat hospodářskou soutěž mezi podniky a ovlivňovat obchod mezi členskými státy v míře, která je v rozporu se společnými zájmy Unie. Kontrola státní podpory letišť a letecké dopravy by proto měla být nastavena tak, aby podporovala řádné hospodaření s veřejnými prostředky ve službách prorůstových strategií a zároveň omezovala případy narušení hospodářské soutěže, které by na vnitřním trhu podkopávaly rovné podmínky, zejména tím, že bude bránit duplikaci neziskových letišť v týchž spádových oblastech a vytváření nadbytečné kapacity.

9. Používání pravidel státní podpory určené letišťům a v odvětví letecké dopravy je součástí snah Komise zlepšit konkurenceschopnost a růstový potenciál unijních letišť a leteckých společností⁽¹³⁾. Zcela zásadní význam pro naplnění těchto cílů i pro celý vnitřní trh mají rovné podmínky mezi leteckými společnostmi a letišti v Unii. Regionální letiště mohou být zároveň důležitá pro místní rozvoj a pro dostupnost některých regionů, především s ohledem na slibné vyhlídky, pokud jde o objem letecké dopravy v Unii.

10. V rámci obecného plánu na vytvoření jednotného vzdušného prostoru Unie a s ohledem na vývoj trhu přijala Komise v roce 2005 Pokyny pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť⁽¹⁴⁾ („pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005“). Uvedené pokyny stanovily podmínky, za kterých mohou být některé kategorie státních podpor určených letišťům a leteckým společnostem prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem. Doplnily pokyny pro leteckou dopravu z roku 1994⁽¹⁵⁾, které především obsahovaly ustanovení o restrukturalizaci národních dopravců a podpoře sociální povahy ve prospěch občanů Unie.

⁽⁹⁾ V roce 2030 bude podle předpokladů 13 letišť v Unii pracovat s plně vytíženou kapacitou po dobu osmi hodin denně, a to každý den v roce; naproti tomu v roce 2007 na plnou nebo téměř plnou kapacitu pracovalo po 100 % doby pouze 5 letišť (viz sdělení Evropské komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Politika týkající se letišť v Evropské unii – řešení problémů kapacity a kvality s cílem podpořit růst, konektivitu a udržitelnou mobilitu“ ze dne 1. prosince 2011, COM(2011) 823, dále jen „sdělení o politice týkající se letišť v Evropské unii“).

⁽¹⁰⁾ O čemž svědčí politika Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization) týkající se letištních poplatků a poplatků za navigační služby (dokument 9082), která byla naposledy revidována v dubnu 2012.

⁽¹¹⁾ Zejména v případech, kdy je podpora stanovována na základě výpočtů *ex post* (kdy se tedy kompenzují případně vzniklé schodky), se může stát, že letiště nejsou dostatečně motivována, aby snižovala náklady a účtovala letištní poplatky, které pokryjí vzniklé náklady.

⁽¹²⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Modernizace státní podpory v EU“, COM(2012) 209 final.

⁽¹³⁾ Viz sdělení o politice týkající se letišť v Evropské unii.

⁽¹⁴⁾ Sdělení Komise - Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1).

⁽¹⁵⁾ 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).

11. Tyto pokyny rozebírají nový právní a ekonomický kontext v oblasti financování letišť a leteckých společností z veřejných prostředků a stanoví, za jakých podmínek může financování z veřejných prostředků představovat státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, a pokud státní podporu představuje, za jakých podmínek je možné ji prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Při hodnocení vychází Komise ze svých zkušeností a rozhodovací praxe, jakož i ze své analýzy stávajících tržních podmínek v odvětví letišť a letecké dopravy. Není jí tedy nijak dotčen její přístup k jiným infrastrukturám nebo odvětvím. Komise má zejména za to, že pouhá skutečnost, že provozovatel letiště je nebo byl příjemcem státní podpory, neznamená automaticky, že i letecké společnosti, které jsou jeho zákazníky, dostávají podporu. Pokud by podmínky, jaké jsou letecké společnosti na daném letišti nabídnuty, nabídl i ziskově orientovaný provozovatel letiště, nelze mít za to, že letecká společnost získává zvýhodnění pro účely pravidel státní podpory.

12. Pokud podpora z veřejných prostředků představuje státní podporu, má Komise za to, že za určitých podmínek mohou být některé kategorie podpor určených regionálním letišťům a leteckým společnostem, které je využívají, opodstatněné, zejména s cílem rozvinout nové služby a přispět k místní dostupnosti a hospodářskému rozvoji. Je však nutné vzít v úvahu narušení hospodářské soutěže na všech dotčených trzích, přičemž přijatelná může být jen státní podpora, která je přiměřená a je nezbytným příspěvkem k cíli společného zájmu.

13. V této souvislosti je nutné poukázat na to, že provozní podpora v zásadě představuje formu podpory, která silně narušuje hospodářskou soutěž, a může být povolena pouze za výjimečných okolností. Komise má za to, že letiště a letecké společnosti by své provozní náklady měly zpravidla nést samy. Skutečnost, že regionální letiště obdržela před přijetím těchto pokynů od orgánů veřejné moci rozsáhlou provozní podporu, však lze vysvětlit postupným přechodem na novou tržní realitu, jak je popsána v bodech 3 až 7. V tomto kontextu mohou být po přechodnou dobu a k tomu, aby se odvětví letecké dopravy mohlo nové tržní situaci přizpůsobit, některé kategorie provozní podpory určené letišťům za určitých podmínek i nadále opodstatněné. Jak je vysvětleno v bodě 5, za stávajících tržních podmínek z dostupných údajů vyplývá (a panuje o tom shoda i v celém odvětví), že existuje vazba mezi finanční situací letiště a objemem jeho provozu, přičemž finanční potřeby malých letišť jsou obvykle proporcionálně vyšší. Vzhledem k tomu, že provozovatelé malých regionálních letišť přispívají k hospodářskému rozvoji a územní soudržnosti v Unii, měli by dostat čas na přizpůsobení se novým tržním podmínkám. Toho mohou dosáhnout například tak, že budou postupně zvyšovat letištní poplatky účtované leteckým společnostem, zavedou racionalizační opatření, rozrůzní své podnikatelské modely nebo přilákají nové letecké společnosti a zákazníky, aby zaplnily svou nevyužitou kapacitu.

14. Na konci přechodného období by už letiště provozní podporu dostávat neměla a měla by svůj provoz financovat z vlastních zdrojů. U malých letišť nebo k zajištění propojenosti všech regionů se zvláštními potřebami by sice mělo být i nadále možné poskytovat vyrovnávací platby na nepokryté provozní náklady služeb obecného hospodářského zájmu, ovšem tržní změny, jimž tyto pokyny vycházejí vstříc, by měly letišťům umožnit, aby pokryly své náklady, stejně jako je tomu v jakémkoli jiném odvětví.

15. Rozvoj nových záměrů v letecké dopravě by měl v zásadě stát na solidních ekonomických základech. Letecké společnosti však nejsou vždy ochotny bez patřičných pobídek riskovat otevření nových tras s odletem z neznámých a nevyzkoušených malých letišť. Za určitých podmínek proto může být leteckým společnostem během přechodného období, a dokonce i po jeho skončení poskytnuta podpora na zahájení činnosti, pokud tak dostanou nezbytnou pobídku k vytvoření nových tras s odletem z regionálních letišť, zvýší se mobilita občanů Unie budováním přístupových bodů pro lety v rámci Unie a podpoří se regionální rozvoj. Jelikož vzdálené regiony doplácí na svou špatnou dostupnost, vztahují se na podporu na zahájení činnosti v případě tras z těchto regionů flexibilnější kritéria slučitelnosti.

16. Přidělování letištní kapacity leteckým společnostem by se tak postupně mělo zefektivňovat (mělo by se tedy více orientovat na poptávku) a s tím, jak vzroste četnost soukromých investic, by měla klesat potřeba financování letišť z veřejných zdrojů. Pokud je pro určitý region možné identifikovat skutečnou dopravní potřebu a pozitivní externalitu, měla by být investiční podpora letišťům přípustná i po uplynutí přechodného období, ovšem maximální intenzita podpory musí zajistit rovné podmínky v celé Unii.

17. V tomto kontextu zavádějí tyto pokyny nový přístup k posuzování slučitelnosti, pokud jde o podpory určené letištím s vnitřním trhem:

- a) zatímco pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005 se otázce investiční podpory nevěnovaly, tyto revidované pokyny vymezují maximální povolenou intenzitu podpory v závislosti na velikosti letiště;
- b) ovšem u velkých letišť s objemem větším než 5 milionů cestujících ročně by měla být investiční podpora v zásadě prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy jen za velmi výjimečných okolností, jako je například přemístění stávajícího letiště v případě, v němž jednoznačné selhání trhu vyvolává potřebu státního zásahu, s ohledem na dané výjimečné okolnosti, objem investic a omezenou míru narušení hospodářské soutěže;
- c) maximální povolená intenzita investiční podpory se u letišť ve vzdálených regionech zvyšuje až o 20 %;
- d) během přechodného desetiletého období může být provozní podpora regionálním letištím prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy; u letišť s objemem přepravy nižším než 700 000 cestujících ročně však Komise po čtyřech letech znovu posoudí jejich vyhlídky na dosažení zisku, aby určila, zda je zapotřebí vypracovat zvláštní pravidla pro hodnocení slučitelnosti provozní podpory poskytované těmto letištím s vnitřním trhem.

18. Navíc byly podmínky slučitelnosti podpory na zahájení činnosti poskytované leteckým společenstvem zjednodušeny a přizpůsobeny poslednímu vývoji na trhu.

19. Komise bude uplatňovat vyvážený přístup, který je neutrální vůči různým podnikatelským modelům letišť a leteckých společností a bere v potaz vyhlídky růstu leteckého provozu, potřebu regionálního rozvoje a dostupnosti a pozitivní přínos podnikatelského modelu nízkonákladových dopravců k rozvoji některých regionálních letišť. Zároveň však není pochyb o tom, že je na místě postupně přejít na tržně orientovaný přístup; s výjimkou omezeného počtu řádně odůvodněných případů by letiště měla být schopna nést své vlastní provozní náklady a jakékoli veřejné investice by měly být používány k financování výstavby životaschopných letišť, která naplňují potřeby leteckých společností a cestujících; je nutné zabránit narušení hospodářské soutěže mezi letišti a mezi leteckými společnostmi a duplikaci neziskových letišť. Tento vyvážený přístup by měl být transparentní, snadno srozumitelný a jednoduše použitelný.

20. Těmito pokyny není dotčena povinnost členských států dodržovat právo Unie. Aby investice zejména nezpůsobovaly ekologickou újmu, musí členské státy zajistit rovněž soulad s právními předpisy Unie v oblasti životního prostředí, a to včetně nutnosti podle potřeby provést posouzení vlivů na životní prostředí a zajistit všechna příslušná povolení.

2. OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

2.1. Oblast působnosti

21. Zásady stanovené v těchto pokynech se vztahují na státní podporu určenou letištím a leteckým společenstvem⁽¹⁶⁾. Budou používány v souladu se Smlouvou a sekundárními právními předpisy přijatými na základě Smlouvy, jakož i s ostatními pokyny Unie v oblasti státní podpory⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Zásady stanovené v těchto pokynech se nevztahují na podporu na poskytování služeb pozemního odbavování, bez ohledu na to, zda tyto služby poskytuje samo letiště, letecká společnost nebo poskytovatel služeb pozemního odbavování třetím stranám; tento druh podpory bude posuzován na základě příslušných obecných pravidel. Podle směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36) i následných právních předpisů týkajících se přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Unie musí letiště, která provádějí pozemní odbavování, vést oddělené účty pro činnosti pozemního odbavování a pro ostatní činnosti. Letiště navíc nesmí své činnosti pozemního odbavování subvencovat z příjmů, které mu vznikají z letištních činností. Tyto pokyny se také nevztahují na podniky, které sice na letišti působí, ale věnují se jiným než leteckým činnostem.

⁽¹⁷⁾ Zejména (mimo jiné) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3), směrnice 96/67/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích (Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11) a následné právní předpisy o letištních poplatcích.

22. Některá letiště a letecké společnosti se specializují na přepravu nákladu. Komise zatím nemá dostatečnou zkušenost s posuzováním slučitelnosti podpory určené letištím a leteckým společností, které se specializují na přepravu nákladu, aby svou praxi mohla shrnout do zvláštních kritérií slučitelnosti s vnitřním trhem. Na tyto kategorie podniků použije Komise společné zásady slučitelnosti stanovené v oddíle 5, přičemž bude každý případ posuzovat jednotlivě.

23. Komise nebude uplatňovat zásady stanovené v pokynech k regionální podpoře na období 2007–2013⁽¹⁸⁾ a pokynech k regionální státní podpoře na období 2014–2020⁽¹⁹⁾ nebo případných budoucích pokynech k regionální podpoře na státní podporu poskytovanou na letištní infrastrukturu.

24. Těmito pokyny se nahrazují pokyny pro leteckou dopravu z roku 1994 a 2005.

2.2. Definice

25. Pro účely těchto pokynů:

- (1) „podporou“ se rozumí jakékoliv opatření splňující všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy;
- (2) „intenzitou podpory“ se rozumí celková výše podpory vyjádřená jako procento způsobilých nákladů, přičemž oba číselné údaje se vyjádří čistou současnou hodnotou v okamžiku poskytnutí podpory a před srážkou daně nebo jiných poplatků;
- (3) „leteckou společností“ se rozumí letecká společnost s platnou provozní licencí vydanou členským státem nebo členem společného evropského vzdušného prostoru podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008⁽²⁰⁾;
- (4) „letištním poplatkem“ se rozumí cena nebo poplatek vybíraný ve prospěch letiště a placený uživateli letiště za použití zařízení a služeb, které jsou výlučně poskytovány letištěm a které souvisejí s přistáním, vzletem, osvětlením a parkováním letadel a s odbavováním cestujících a nákladu, včetně poplatku hrazeného za služby pozemního odbavování a poplatku za centralizovanou infrastrukturu pro pozemní odbavování;
- (5) „letištní infrastrukturou“ se rozumí infrastruktura a vybavení, jejichž prostřednictvím letiště poskytuje letištní služby leteckým společnostem a různým poskytovatelům služeb, včetně přistávacích a vzletových drah, terminálů, odbavovacích a pojezdových ploch, centralizované infrastruktury pro pozemní odbavování a jakýchkoli dalších zařízení, která přímo podporují letecké služby, vyjma infrastruktury a vybavení, které jsou nutné především pro provádění jiných než leteckých činností, jako jsou parkoviště, obchody a restaurace;
- (6) „letištěm“ se rozumí subjekt nebo skupina subjektů, který/á vykonává hospodářskou činnost spočívající v poskytování letištních služeb leteckým společnostem;
- (7) „příjmy letiště“ se rozumí příjem z letištních poplatků po odečtení marketingové podpory nebo pobídek poskytovaných leteckým společností ze strany letiště, s přihlédnutím k příjmům pocházejícím z jiných než leteckých činností (bez veřejné podpory), vyjma veřejné podpory a vyrovnávacích plateb za úkoly spadající do výkonu veřejné správy nebo služeb obecného hospodářského zájmu;
- (8) „letištními službami“ se rozumí služby, které leteckým společnostem poskytuje letiště nebo některá z jeho dceřiných společností s cílem zajistit odbavení letadel od přistání po vzlet a odbavení cestujících a nákladu, aby letecké společnosti mohly poskytovat služby letecké dopravy, včetně poskytování služeb pozemního odbavování a poskytování centralizované infrastruktury pro pozemní odbavování;
- (9) „průměrným ročním objemem přepravy cestujících“ se rozumí číselný údaj stanovený na základě přiletů a odletů v přepravě cestujících během dvou účetních období, která předcházejí účetnímu období, v němž byla podpora oznámena nebo v případě neoznamené podpory poskytnuta;
- (10) „kapitálovými náklady“ se rozumí odpis způsobilých investičních nákladů na letištní infrastrukturu a vybavení, včetně výchozích nákladů na financování;

⁽¹⁸⁾ Pokyny k regionální podpoře na období 2007–2013 (Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13).

⁽¹⁹⁾ Pokyny k regionální státní podpoře na období 2014–2020 (Úř. věst. C 209, 23.7.2013, s. 1).

⁽²⁰⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

- (11) „schodkem financování kapitálových nákladů“ se rozumí čistá současná hodnota rozdílu mezi pozitivními a negativními peněžními toky, včetně investičních nákladů, po dobu trvání investice do investičního majetku;
- (12) „spádovou oblastí letiště“ se rozumí 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; spádové oblasti jednotlivých letišť se však mohou lišit a při jejich stanovení musí být brána v potaz specifika každého letiště; velikost a tvar spádové oblasti se u jednotlivých letišť liší a závisí na různých vlastnostech letiště, mimo jiné na jeho podnikatelském modelu, umístění a destinacích, které obsluhuje;
- (13) „náklady na financování“ se rozumí náklady související s dluhovým financováním a financováním vlastním kapitálem u způsobilých investičních nákladů; jinými slovy náklady na financování zohledňují poměr celkových úroků a výnosu vlastního kapitálu, který odpovídá financování způsobilých investičních nákladů, s výjimkou financování provozního kapitálu, investic do jiných než leteckých činností nebo jiných investičních projektů;
- (14) „datem poskytnutí podpory“ se rozumí datum, kdy členský stát právně závazně přislíbil poskytnout podporu, přičemž tohoto závazku se lze dovolávat u vnitrostátního soudu;
- (15) „způsobilými investičními náklady“ se rozumí náklady související s investicemi do letištní infrastruktury, včetně nákladů na plánování, ovšem vyjma investičních nákladů na jiné než letecké činnosti, investičních nákladů souvisejících s vybavením služeb pozemního odbavování, nákladů na běžnou údržbu a nákladů na úkoly spadající do výkonu veřejné správy;
- (16) „službami pozemního odbavování“ se rozumí služby poskytované uživatelům letiště na letištích, které jsou popsány v příloze směrnice 96/67/ES a v následných právních předpisech týkajících se přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích;
- (17) „vysokorychlostním vlakem“ se rozumí vlak, který může dosáhnout rychlosti přes 200 km/h;
- (18) „investiční podporou“ se rozumí podpora na financování investičního majetku, konkrétně na pokrytí schodku financování kapitálových nákladů;
- (19) „čistou současnou hodnotou“ se rozumí rozdíl mezi pozitivními a negativními peněžními toky po dobu trvání investice, diskontovanými na jejich současnou hodnotu za použití nákladů na kapitál, tedy běžné míry návratnosti, kterou daná společnost požaduje u jiných investičních projektů podobného druhu, nebo pokud není k dispozici, nákladů na kapitál společnosti jako celku, nebo očekávané návratnosti, která je v odvětví letišť běžná;
- (20) „jinými než leteckými činnostmi“ se rozumí komerční služby leteckým společnostem nebo jiným uživatelům letiště, jako jsou doplňkové služby cestujícím, zasilatelům pro letecký náklad nebo jiným poskytovatelům služeb, pronájem kanceláří a obchodů, parkovišť a hotelů;
- (21) „provozní podporou“ se rozumí podpora na pokrytí schodku financování provozních nákladů; stanoví se předem (*ex ante*) jako pevná částka, přičemž se může vztahovat jak na předem vyplacenou částku podpory, tak i na podporu ve formě pravidelných splátek k pokrytí očekávaných provozních nákladů (pravidelné paušální platby);
- (22) „provozními náklady“ se rozumí výchozí náklady letiště na poskytování letištních služeb, včetně kategorií nákladů, jako jsou náklady na zaměstnance, smluvně sjednané služby, komunikaci, odpady, energii, údržbu, nájem a správu, ovšem vyjma kapitálových nákladů, marketingové podpory nebo jakýchkoli dalších pobídek, které letiště poskytuje leteckým společnostem, a nákladů spadajících do výkonu veřejné správy;
- (23) „schodkem financování provozních nákladů“ se rozumí provozní ztráty letiště v daném období, diskontované na jejich současnou hodnotu za použití nákladů na kapitál, tj. schodek (vyjádřený čistou současnou hodnotou) mezi příjmy letiště a jeho provozními náklady;
- (24) „nejvzdálenějšími regiony“ se rozumí regiony uvedené v článku 349 Smlouvy⁽²¹⁾;

⁽²¹⁾ V současnosti se mezi ně počítají tyto regiony: Guadeloupe, Francouzská Guyana, Martinik, Réunion, Svatý Martin, Mayotte, Azory, Madeira a Kanárské ostrovy. V souladu s rozhodnutím Evropské rady (2010/718/EU) ze dne 29. října 2010, kterým se mění status ostrova Svatý Bartoloměj vůči Evropské unii (Úř. věst. L 325, 9.12.2010, s. 4), ostrov Svatý Bartoloměj pozbyl dnem 1. ledna 2012 statusu nejvzdálenějšího regionu Unie a nabyl statusu zámořské země a území podle části čtvrté Smlouvy. V souladu s rozhodnutím Evropské rady (2012/419/EU) ze dne 11. července 2012, kterým se mění status ostrova Mayotte vůči Evropské unii (Úř. věst. L 204, 31.7.2012, s. 131), Mayotte pozbyl dnem 1. ledna 2014 statusu zámořské země a území a stal se nejvzdálenějším regionem.

- (25) „přiměřeným ziskovým rozpětím“ se rozumí míra návratnosti kapitálu, například měřená jako vnitřní míra návratnosti (IRR), kterou podnik běžně očekává u investic s podobným stupněm rizika;
- (26) „regionálním letištěm“ se rozumí letiště s ročním objemem provozu do 3 milionů cestujících;
- (27) „vzdálenými regiony“ se rozumí nejvzdálenější regiony, Malta, Kypr, Ceuta, Melilla, ostrovy, které jsou součástí území členského státu, a řídce osídlené oblasti;
- (28) „řídce osídlenými oblastmi“ se rozumí regiony NUTS 2 s méně než 8 obyvateli na km² nebo regiony NUTS 3 s méně než 12,5 obyvatele na km² (na základě údajů Eurostatu o hustotě osídlení);
- (29) „zahájením prací“ se rozumí buď zahájení stavebních prací na investici, nebo první pevný závazek týkající se objednávky zařízení, nebo jiný závazek, který činí investici nevratnou, a to podle toho, co nastane dříve; nezahrnuje přípravné práce, jako je získání povolení a provedení předběžných studií proveditelnosti.

3. EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY VE SMYSLU ČL. 107 ODS. 1 SMLOUVY

3.1. Pojmy „podnik“ a „hospodářská činnost“

26. V souladu s čl. 107 odst. 1 Smlouvy se pravidla státní podpory použijí pouze za podmínky, že příjemcem podpory je „podnik“. Soudní dvůr Evropské unie soustavně vymezuje podniky jako subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní status nebo vlastnictví a způsob jejich financování⁽²²⁾. Hospodářskou činností je jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží a služeb na trhu⁽²³⁾. Hospodářská povaha činnosti jako taková nezávisí na tom, zda činnost přináší zisk⁽²⁴⁾.

27. Nyní je zřejmé, že činnost leteckých společností, která spočívá v poskytování dopravních služeb cestujícím nebo podnikům, představuje hospodářskou činnost. Pokyny pro leteckou dopravu z roku 1994 však ještě odrážely názor, že „výstavba [nebo] rozšíření infrastrukturních zařízení (např. letišť, dálnic, mostů atd.) je obecným opatřením hospodářské politiky, které Komise nemůže přezkoumávat podle pravidel Smlouvy týkajících se státních podpor“. Ve věci *Aéroports de Paris*⁽²⁵⁾ unijní soudy tento názor zavrhly a rozhodly, že provozování letišť, které spočívá v poskytování letištních služeb leteckým společnostem a různým poskytovatelům služeb, rovněž představuje hospodářskou činnost. V rozsudku ve věci letiště Lipsko-Halle⁽²⁶⁾ Tribunál ozřejmil, že provozování letiště je hospodářskou činností, jehož nedílnou součástí je výstavba letištní infrastruktury.

28. Pokud jde o finanční opatření z minulosti, není z důvodu postupného vývoje tržních sil v odvětví letišť⁽²⁷⁾ možné určit přesné datum, od kterého by mělo být provozování letiště nade vší pochybnost považováno za hospodářskou činnost. Unijní soudy však uznaly, že v povaze činností letiště došlo k vývoji. V rozsudku ve věci letiště Lipsko-Halle Tribunál rozhodl, že od roku 2000 již nelze používání pravidel státní podpory na financování letištní infrastruktury vyloučit⁽²⁸⁾. Od vyhlášení rozsudku ve věci *Aéroports de Paris* (12. prosince 2000) je tak třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhají systému kontroly státní podpory.

⁽²²⁾ 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), oddíl 2.1 a související judikatura, zejména rozsudek ve spojených věcech *Pavlov a další*, C-180/98 až C-184/98, Recueil 2000, s. I-6451.

⁽²³⁾ Rozsudek ve věci *Komise v. Itálie*, 118/85, Recueil 1987, s. 2599, bod 7; ve věci *Komise v. Itálie*, C-35/96, Recueil 1998, s. I-3851, bod 36, a ve věci *Pavlov a další*, bod 75.

⁽²⁴⁾ Rozsudek ve spojených věcech *Van Landewyck*, 209/78 až 215/78 a 218/78, Recueil 1980, s. 3125, bod 88; ve věci *FFSA a další*, C-244/94, Recueil 1995, s. I-4013, bod 21, a ve věci *MOTOE*, C-49/07, Sb. rozh. 2008, s. I-4863, body 27 a 28.

⁽²⁵⁾ Rozsudek ve věci *Aéroports de Paris v. Komise*, T-128/98, Recueil 2000, s. II-3929, potvrzený rozsudkem ve věci C-82/01, Recueil 2002, s. I-9297, body 75–79.

⁽²⁶⁾ Rozsudek ve spojených věcech *Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH v. Komise* („rozsudek ve věci letiště Lipsko-Halle“), T-443/08 a T-455/08, Sb. rozh. 2011, s. II-1311, zejména body 93 a 94; potvrzeno rozsudkem ve věci *Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle v. Komise*, C-288/11 P, Sb. rozh. 2012, dosud nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí.

⁽²⁷⁾ Viz bod 3 a rozsudek ve věci letiště Lipsko-Halle, bod 105.

⁽²⁸⁾ Viz rozsudek ve věci letiště Lipsko-Halle, bod 106.

29. Kvůli nejistotě, která panovala před vynesením rozsudku ve věci *Aéroports de Paris*, mohly orgány veřejné moci naopak legitimně předpokládat, že financování letištní infrastruktury nepředstavuje státní podporu, a že tedy příslušná opatření nemusí být oznamována Komisi. Z toho plyne, že finanční opatření uskutečněná⁽²⁹⁾ před rozsudkem *Aéroports de Paris* nemůže nyní Komise na základě pravidel státní podpory zpochybnit⁽³⁰⁾.

30. Nicméně opatření uskutečněná před tím, než se v odvětví letišť rozvinula konkurence, v době svého uskutečnění státní podporu nepředstavovala, ale mohla by být považována za existující podporu podle čl. 1 písm. b) bodu v) nařízení Rady (ES) č. 659/1999⁽³¹⁾, pokud jsou splněny podmínky čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

31. Subjekt nebo skupina subjektů, která vykonává hospodářskou činnost spočívající v poskytování letištních služeb leteckým společností, tj. odbavení letadel od přistání po vzlet a odbavení cestujících a nákladu, aby letecké společnosti mohly poskytovat služby letecké dopravy⁽³²⁾, bude označován jako „letišťe“⁽³³⁾. Letiště poskytuje leteckým společnostem za úplatu („letištní poplatky“) řadu služeb („letištní služby“). Přesný rozsah služeb, které letiště poskytují, i označení plateb za ně jako „poplatků“ (fee) nebo „daní“ (tax) se sice napříč Uníí liší, ovšem poskytování letištních služeb leteckým společnostem za letištní poplatky představuje hospodářskou činnost ve všech členských státech.

32. Právní a regulační rámec pro vlastnictví a provozování jednotlivých letišť je v Unii u každého letiště jiný. Zejména regionální letiště jsou často provozována v úzké spolupráci s orgány veřejné moci. V tomto ohledu Soudní dvůr rozhodl, že za určitých podmínek se může mít za to, že několik subjektů vykonává hospodářskou činnost společně, a tvoří tedy hospodářskou jednotku⁽³⁴⁾. V oblasti letectví má Komise za to, že významná účast na obchodní strategii letiště, například v podobě přímého uzavírání smluv s leteckými společnostmi nebo určování letištních poplatků, by silně nasvědčovala tomu, že příslušný subjekt sám nebo společně s jinými subjekty vykonává hospodářskou činnost spočívající v provozování letiště⁽³⁵⁾.

33. Kromě letištních služeb může letiště poskytovat leteckým společnostem nebo jiným uživatelům letiště další obchodní služby, jako jsou doplňkové služby cestujícím, zasilatelům pro letecký náklad nebo jiným poskytovatelům služeb (například prostřednictvím pronájmu prostor provozovatelům obchodů, restaurací či parkovišť atd.). Tyto hospodářské činnosti budou souborně označovány jako „jiné než letecké činnosti“.

34. Ne všechny činnosti letiště však jsou nutně hospodářské povahy⁽³⁶⁾. Jelikož klasifikace subjektu jako podniku se vždy týká konkrétní činnosti, je nezbytné činnosti daného letiště od sebe odlišit a určit, do jaké míry jsou tyto činnosti hospodářské povahy. Pokud letiště provádí jak hospodářské, tak nehospodářské činnosti, považuje se za podnik pouze v souvislosti s činnostmi hospodářskými.

⁽²⁹⁾ Datum, kdy je potenciální opatření podpory považováno za poskytnuté, je datum právně závazného aktu, kterým se orgány veřejné moci zavazují dané opatření příjemci poskytnout. Viz rozsudek ve věci *Compagnie Nationale Air France v. Komise*, T-358/94, Recueil 1996, s. II-2109, bod 79, ve věci *Fleuren Compost BV v. Komise*, T-109/01, Recueil 2004, s. II-127, bod 74, a ve spojených věcech *Nuova Agricast v. Komise*, T-362/05 a T-363/05, Sb. rozh. 2008, s. II-297, bod 80, a ve spojených věcech *France a France Télécom v. Komise*, T-427/04 a T-17/05, Sb. rozh. 2009, s. II-4315, bod 321.

⁽³⁰⁾ Rozhodnutí C 38/08 ze dne 3. října 2012 týkající se terminálu 2 na letišti Mnichov (Úř. věst. L 319, 29.11.2013, s. 8), body 74 až 81.

⁽³¹⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽³²⁾ Viz směrnice 2009/12/ES, 1. bod odůvodnění.

⁽³³⁾ Letiště může, ale nemusí být subjektem, který je vlastníkem letiště.

⁽³⁴⁾ Společně vykonávání hospodářské činnosti se obvykle posuzuje tak, že se vyhodnotí existence funkčních, ekonomických a organických vazeb mezi subjekty. Viz například rozsudek ve věci *AceaElectrabel Produzione SpA v. Komise*, C-480/09 P, Sb. rozh. 2010, s. I-13355, body 47 až 55; ve věci *Ministero dell'Economia e delle Finanze v. Cassa di Risparmio di Firenze SpA a další*, C-222/04, Sb. rozh. 2006, s. I-289, bod 112.

⁽³⁵⁾ Rozsudek ve věci *Ryanair Ltd v. Komise*, T-196/04, Sb. rozh. 2008, s. II-3643 („rozsudek ve věci *Charleroi*“), bod 88.

⁽³⁶⁾ Rozsudek ve věci letiště Lipsko-Halle, bod 98.

35. Soudní dvůr uvádí, že 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⁽³⁷⁾. V kontextu letiště se má obecně za to, že činnosti jako řízení letového provozu, policie, celní odbavení, 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⁽³⁸⁾.

36. Financování takovýchto neekonomických činností z veřejných zdrojů nepředstavuje státní podporu, ovšem mělo by se omezit striktně na kompenzaci vzniklých nákladů a nesmí sloužit k financování jiných činností⁽³⁹⁾. Případná nadměrná kompenzace nákladů spojených s neekonomickými činnostmi poskytnutá orgány veřejné správy může představovat státní podporu. Pokud navíc letiště vykonává vedle svých hospodářských činností také činnosti neekonomické, je vyžadováno vedení odděleného nákladového účetnictví, aby nedocházelo k převodu veřejných prostředků mezi neekonomickými a ekonomickými činnostmi.

37. Financování neekonomických činností z veřejných zdrojů nesmí vést k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. Z ustálené judikatury vyplývá, že pokud orgány veřejné moci uleví podnikům od nákladů spojených s jejich ekonomickými činnostmi, dochází tak ke vzniku zvýhodnění⁽⁴⁰⁾. Jestliže je tudíž v daném právním řádu obvyklé, že civilní letiště musí nést určité náklady spjaté se svým provozem, zatímco jiná civilní letiště je nést nemusí, mohlo tak posledně jmenovaným letištěm vzniknout zvýhodnění, a to bez ohledu na to, zda se uvedené náklady vztahují na činnost, která je obecně považována za činnost neekonomické povahy.

3.2. Použití státních prostředků a přičitatelnost státu

38. Převod státních prostředků může mít mnoho podob, jako jsou přímé dotace, daňové úlevy⁽⁴¹⁾, zvýhodněné úvěry nebo jiné druhy výhodných finančních podmínek. Státní prostředky se uplatňují i tehdy, pokud stát poskytne výhodu ve formě věcného plnění nebo subvencovaných služeb⁽⁴²⁾, například služeb letištních. K použití státních prostředků⁽⁴³⁾ může dojít na celostátní, regionální nebo místní úrovni. Státními prostředky jsou i prostředky z unijních fondů, pokud o jejich přidělení rozhoduje sám členský stát⁽⁴⁴⁾.

39. Soudní dvůr také rozhodl, že i když stát může veřejný podnik kontrolovat a vykonávat dominantní vliv na jeho činnost, není možné automaticky předpokládat, že tuto kontrolu v konkrétním případě skutečně vykonává⁽⁴⁵⁾. Musí být tedy posouzeno, zda opatření uskutečněná veřejnými podniky lze přičíst státu. Soudní dvůr konstatoval, že přičitatelnost opatření uskutečněného veřejným podnikem státu je možné vyvodit ze souhrnu nepřímých důkazů vyplývajících z okolností projednávaného případu a kontextu, ve kterém bylo toto opatření přijato⁽⁴⁶⁾.

⁽³⁷⁾ Rozsudek ve věci Komise v. Itálie, C-118/85, body 7 a 8, a ve věci Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, Recueil 1988, s. I-2479, bod 18.

⁽³⁸⁾ Viz zejména rozsudek ve věci SAT/Eurocontrol, C-364/92, Recueil 1994, s. I-43, bod 30, a ve věci Selex Sistemi Integrati v. Komise, C-113/07 P, Sb. rozh. 2009, s. I-2207, bod 71.

⁽³⁹⁾ Rozsudek ve věci Calì & Figli v. Servizi ecologici porto di Genova, C-343/95, Recueil 1997, s. I-1547. Rozhodnutí Komise N 309/2002 ze dne 19. března 2003, Ochrana letectví — kompenzace nákladů po atentátech z 11. září 2001 (Úř. věst. C 148, 25.6.2003, s. 7). Rozhodnutí Komise N 438/2002 ze dne 16. října 2002, podpora na činnosti veřejné správy v odvětví přístavů (Úř. věst. C 284, 21.11.2002, s. 2).

⁽⁴⁰⁾ Viz mimo jiné rozsudek ve věci Wolfgang Heiser v. Finanzamt Innsbruck, C-172/03, Sb. rozh. 2005, s. I-1627, bod 36 a citovaná judikatura.

⁽⁴¹⁾ Viz rozhodnutí N 324/2006 ze dne 24. října 2006 – Podpora na nájem letadla ATR 72-500 společností Air Caraïbes (Úř. věst. C 300, 9.12.2006, s. 10).

⁽⁴²⁾ Viz rozsudek ve věci Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie v. GEMO SA, C-126/01, Recueil 2003, s. I-13769, bod 29.

⁽⁴³⁾ Prostředky veřejného podniku představují státní prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, neboť orgány veřejné správy mají nad těmito prostředky kontrolu. Rozsudek ve věci Francie v. Komise, C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397 („rozsudek ve věci Stardust Marine“).

⁽⁴⁴⁾ Soudní dvůr potvrdil, že pokud finanční prostředky zůstávají trvale pod veřejnou kontrolou a příslušné vnitrostátní orgány je tedy mají k dispozici, postačuje to k tomu, aby byly klasifikovány jako státní podpora, viz rozsudek ve věci Francie v. Ladbroke Racing Ltd a Komise, C-83/98 P, Recueil 2000, s. I-3271, bod 50.

⁽⁴⁵⁾ Viz rozsudek ve věci Stardust Marine, bod 52.

⁽⁴⁶⁾ Viz rozsudek ve věci Stardust Marine, body 55 a 56.

40. V tomto kontextu jsou zdroje veřejného letiště veřejnými zdroji. Veřejné letiště tak může poskytnout podporu letecké společnosti, která letiště využívá, pokud lze rozhodnutí o poskytnutí podpory přičíst státu a jsou splněny ostatní podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Soudní dvůr také rozhodl, že otázka, zda je opatření uskutečněno přímo státem, nebo veřejnými či soukromými subjekty zřízenými nebo pověřenými státem za účelem správy opatření, je z hlediska toho, zda je opatření považováno za státní podporu, irelevantní⁽⁴⁷⁾.

3.3. Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod

41. Podle judikatury Soudního dvora finanční podpora narušuje hospodářskou soutěž, pokud posiluje postavení určitého podniku ve srovnání s jinými podniky⁽⁴⁸⁾.

42. Obecně platí, že pokud zvýhodnění poskytnuté členským státem posílí postavení podniku ve srovnání s jinými podniky, které s ním na daném unijním trhu soutěží, je nutné vycházet z toho, že obchod mezi členskými státy je tímto zvýhodněním ovlivněn⁽⁴⁹⁾.

43. Soutěž mezi letišti může být hodnocena s ohledem na kritéria výběru leteckých společností, a zejména srovnáním parametrů, jako jsou např. druh poskytovaných letištních služeb a dotyčných zákazníků, obyvatelstvo nebo hospodářská činnost, přetížení, existence přístupu po zemi a výše poplatků za používání letištní infrastruktury a služeb a související všeobecné obchodní podmínky. Výše poplatků je důležitý ukazatel, protože finanční prostředky z veřejných zdrojů poskytnuté letišti by mohly být použity k udržování letištních poplatků na uměle nízké úrovni s cílem přilákat letecké společnosti, a mohou tak významně narušit hospodářskou soutěž.

44. Komise dále konstatuje, že letiště soutěží o provoz letištní infrastruktury, a to i na místních a regionálních letištích. Financování letiště z veřejných zdrojů proto může narušit hospodářskou soutěž na trzích pro provoz letištní infrastruktury. Financování letišť i leteckých společností z veřejných zdrojů navíc může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod na trzích letecké dopravy v Unii. Financování letišť nebo leteckých společností z veřejných zdrojů může rovněž ovlivnit konkurenci mezi různými druhy dopravy.

45. Soudní dvůr v rozsudku ve věci Altmark⁽⁵⁰⁾ shledal, že i financování podniku, který poskytuje pouze místní nebo regionální dopravní služby, z veřejných zdrojů může ovlivnit obchod mezi členskými státy, neboť díky tomuto financování může být poskytování dopravních služeb uvedeným podnikem zachováno nebo rozšířeno s tím důsledkem, že příležitosti podniků usazených v jiných členských státech poskytovat své dopravní služby se zmenšují. Ani v případě malé částky podpory nebo relativně malého podniku, který je příjemcem prostředků z veřejných zdrojů, není vyloučena možnost narušení obchodu mezi členskými státy. Financování letišť nebo leteckých společností, které z těchto letišť provozují lety, z veřejných zdrojů tak může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

3.4. Financování letišť z veřejných zdrojů a použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu

46. Smlouva v článku 345 uvádí, že se Smlouva nijak nedotýká úpravy vlastnictví uplatňované v členských státech. Členské státy tak mohou vlastnit a řídit podniky a mohou nabývat akcie nebo jiné účasti ve veřejných nebo soukromých podnicích.

47. Tyto pokyny tedy nerozlišují mezi různými typy příjemců z hlediska jejich právní formy nebo jejich příslušnosti k veřejnému nebo soukromému sektoru, a jakýkoli odkaz na letecké společnosti a letiště nebo společnosti, které je provozují, zahrnuje všechny typy právních subjektů.

48. K posouzení toho, zda podnik získal hospodářské zvýhodnění, se použije kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu. Toto kritérium by mělo vycházet z dostupných informací a předvídatelného vývoje v době, kdy byly finanční prostředky z veřejných zdrojů poskytnuty, a nemělo by se opírat o analýzy založené na pozdějším stavu⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁷⁾ Rozsudek ve věci Steinike & Weinlig v. Německo, 78/76, Recueil 1977, s. I-595, bod 21.

⁽⁴⁸⁾ Rozsudek ve věci Itálie v. Komise, C-310/99, Recueil 2002, s. I-2289, bod 65.

⁽⁴⁹⁾ Rozsudek ve věci Altmark Trans GmbH a Regierungsverwaltung Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Recueil 2003, s. I-7747 („rozsudek ve věci Altmark“).

⁽⁵⁰⁾ Viz rozsudek ve věci Altmark, body 77 až 82.

⁽⁵¹⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, bod 71. Rozsudek ve věci Evropská komise v. EDF, C-124/10P, dosud nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí, body 84, 85 a 105.

49. Pokud tedy letiště obdrží finanční prostředky z veřejných zdrojů, bude Komise při posuzování, zda tyto prostředky představují státní podporu, zkoumat, zda by tytéž finanční prostředky – z hlediska výhledu na dosažení návratnosti a bez ohledu na veškeré sociální aspekty a aspekty regionální a odvětvové politiky⁽⁵²⁾ – poskytl za podobných okolností i soukromý hospodářský subjekt. Finanční prostředky z veřejných zdrojů poskytnuté za podmínek, které odpovídají běžným tržním podmínkám, nejsou považovány za státní podporu⁽⁵³⁾.

50. Soudní dvůr také rozhodl, že chování veřejného investora může být srovnáno s chováním investora soukromého, které je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku v delším období⁽⁵⁴⁾, po celou dobu životnosti investice. Tyto úvahy jsou zvláště důležité u investic do infrastruktury; ty jsou totiž často spojeny s velkými objemy finančních zdrojů a přinášejí návratnost až po mnoha letech. Při posuzování ziskovosti letiště se musí zohlednit příjmy letiště.

51. Pokud jde tedy o financování letišť z veřejných zdrojů, měla by analýza souladu s kritériem tržně jednajícího hospodářského subjektu vycházet z toho, zda má financující subjekt před poskytnutím financování (tj. *ex ante*) dobré vyhlídky na dosažení zisku⁽⁵⁵⁾. Veškeré za tímto účelem použité prognózy objemu přepravy by měly být realistické a měly by být podrobeny přiměřené analýze citlivosti. Neexistence obchodního plánu může nasvědčovat tomu, že kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu není splněno⁽⁵⁶⁾. Pokud obchodní plán chybí, mohou členské státy předložit analýzy nebo interní dokumenty orgánů veřejné moci nebo daného letiště, z nichž jasně vyplývá, že analýza provedená před poskytnutím prostředků z veřejných zdrojů prokazuje splnění kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu.

52. Letiště mohou hrát významnou úlohu při podpoře místního rozvoje nebo dostupnosti. Ovšem pro účely kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu nemohou být regionální či strategické aspekty brány v úvahu⁽⁵⁷⁾. Tyto aspekty však mohou být za určitých podmínek zohledněny při posuzování slučitelnosti podpory s vnitřním trhem.

3.5. Finanční vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi

53. Má-li letiště k dispozici veřejné prostředky, lze podporu letecké společnosti, která letiště využívá, v zásadě vyloučit, pokud vztah mezi letištěm a touto leteckou společností splňuje kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu. Tak tomu obvykle je, pokud

- a) cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně (viz oddíl 3.5.1), nebo
- b) lze analýzou *ex ante* prokázat, že ujednání mezi letištěm a leteckou společností bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště (viz oddíl 3.5.2).

3.5.1. Srovnání s tržní cenou

54. Jedním ze způsobů, jak posoudit existenci podpory leteckým společnostem, je určit, zda cena, kterou letiště dané letecké společnosti účtuje, odpovídá tržní ceně. Na základě dostupných a relevantních tržních cen lze za tímto účelem určit příslušnou referenční hodnotu, přičemž se zohlední prvky uvedené v bodě 60.

55. K určení referenční hodnoty je nejprve nutné, aby bylo možno vybrat dostatečný počet srovnatelných letišť poskytujících srovnatelné služby za obvyklých tržních podmínek.

56. V této souvislosti Komise poznamenává, že investiční a provozní náklady velké většiny letišť v Unii jsou v současnosti financovány z veřejných zdrojů. Většina těchto letišť může na trhu zůstat jen díky podpoře z veřejných zdrojů.

⁽⁵²⁾ Rozsudek ve věcech *Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech Stahlwerke v. Komise*, T-129/95, T-2/96 a T-97/96, Recueil 1999, s. II-17, bod 120. Viz též rozsudek ve věci *Belgie v. Komise*, C-40/85, Recueil 1986, s. 2321, bod 13.

⁽⁵³⁾ Rozsudek ve věci *Stardust Marine*, bod 69. Viz též rozsudek ve věci *Itálie v. Komise*, C-303/88, Recueil 1991, s. I-1433, bod 20.

⁽⁵⁴⁾ Rozsudek ve věci *Itálie v. Komise*, C-305/89 (rozsudek ve věci *Alfa Romeo*), Recueil 1991, s. I-1603, bod 20. Rozsudek ve věci *West-deutsche Landesbank Girozentrale v. Komise*, T-228/99, Recueil 2003, s. II-435, body 250 až 270.

⁽⁵⁵⁾ Viz rozhodnutí Komise ve věci C 25/2007 – *Finsko – Letiště Tampere-Pirkkala a Ryanair* (Úř. věst. L 309, 19.11.2013, s. 27).

⁽⁵⁶⁾ Rozsudek ve věci *Komise v. EDF*, C-124/10, dosud nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí, body 84, 85 a 105.

⁽⁵⁷⁾ Rozsudek ve věcech *Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech Stahlwerke v. Komise*, T-129/95, T-2/96 a T-97/96, Recueil 1999, s. II-17, bod 120. Viz též rozsudek ve věci *Belgie v. Komise*, C-40/85, Recueil 1986, s. 2321, bod 13.

57. Orgány veřejné správy na letiště ve veřejném vlastnictví tradičně nahlízejí jako na infrastrukturu napomáhající místnímu rozvoji, a nikoli jako na podniky provozované podle tržních pravidel. Ceny účtované těmito letišti proto nebývají určovány s ohledem na tržní aspekty a zejména ani na to, zda před poskytnutím financování (*ex ante*) existují dobré vyhlídky na dosažení zisku, ale především s ohledem na sociální nebo regionální aspekty.

58. I když je vlastnictví nebo provoz některých letišť v soukromých rukou a nepřihlízí se k sociálním nebo regionálním aspektům, mohou být ceny účtované těmito letišti silně ovlivněny cenami účtovanými většinou veřejně subvencovaných letišť, neboť posledně jmenované ceny berou letecké společnosti v úvahu při jednáních se soukromě vlastněnými nebo provozovanými letišti.

59. Za těchto okolností má Komise velké pochybnosti, zda je v současnosti vůbec možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují. Tento stav se může v budoucnu změnit nebo dále vyvíjet, především jakmile se na financování letišť z veřejných zdrojů plně použijí pravidla státní podpory.

60. Komise se nicméně domnívá, že při určování referenční hodnoty by se mělo vycházet z porovnání letištních poplatků – po odečtení případných zvýhodnění poskytovaných letecké společnosti (jako jsou například marketingová podpora, slevy nebo jakákoli jiná pobídka) – mezi dostatečným počtem vhodných srovnávacích letišť, jejichž provozovatelé se chovají jako tržně jednající hospodářské subjekty. Měly by se použít především tyto ukazatele:

- a) objem provozu;
- b) druh provozu (obchodní nebo turistická destinace, nebo orientace na lety do zahraničních destinací), poměrný význam nákladní dopravy a poměrný význam příjmů pocházejících z jiných než leteckých činností letiště;
- c) druh a úroveň poskytovaných letištních služeb;
- d) blízkost letiště k velkému městu;
- e) počet obyvatel ve spádové oblasti letiště;
- f) prosperita okolní oblasti (HDP na hlavu);
- g) různé geografické oblasti, z nichž by bylo možné získat cestující.

3.5.2. Analýza ziskovosti *ex ante*

61. Komise má v současnosti za to, že nejvhodnějším kritériem pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante*.

62. V této souvislosti je Komise toho názoru, že cenová diferenciace je běžným obchodním postupem, pokud splňuje všechny příslušné soutěžní a odvětvové právní předpisy⁽⁵⁸⁾. Ke splnění kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu by však tyto politiky diferencovaných cen měly být obchodně odůvodněné⁽⁵⁹⁾.

63. Komise má za to, že u ujednání uzavřených mezi leteckými společnostmi a letištěm lze mít za to, že splňují kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, pokud z hlediska *ex ante* inkrementálně přispívají k ziskovosti letiště. Letiště by v době uzavírání ujednání s leteckou společností (například ve formě individuální smlouvy nebo obecného systému letištních poplatků) mělo prokázat, že po dobu trvání daného ujednání dokáže veškeré náklady plynoucí z tohoto ujednání pokrýt s přiměřeným ziskovým rozpětím⁽⁶⁰⁾ na základě dobrých střednědobých vyhlídek⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁸⁾ Mezi příslušná ustanovení patří články 101 a 102 Smlouvy a směrnice 2009/12/ES.

⁽⁵⁹⁾ Viz rozhodnutí Komise ve věci C 12/2008 – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava a společností Ryanair (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24) a rozhodnutí Komise ve věci C 25/2007 – Finsko – Letiště Tampere-Pirkkala a Ryanair (Úř. věst. L 309, 19.11.2013, s. 27).

⁽⁶⁰⁾ Přiměřené ziskové rozpětí je „běžná“ míra návratnosti kapitálu, tj. míra návratnosti, kterou by u investice s podobným rizikem požadoval průměrný podnik. Návratnost se měří jako vnitřní míra návratnosti (IRR) z předpokládaných peněžních toků plynoucích z ujednání s leteckou společností.

⁽⁶¹⁾ To nevylučuje, aby se počítalo s tím, že budoucí zisky mohou během doby trvání daných ujednání vyrovnat počáteční ztráty.

64. K posouzení toho, zda ujednání, které letiště uzavřelo s leteckou společností, splňuje kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, by se měly spolu s letištními poplatky, po odečtení případných slev, marketingové podpory nebo systémů pobídek⁽⁶²⁾, vzít v úvahu i očekávané příjmy z jiných než leteckých činností, které pocházejí z činnosti letecké společnosti. Podobně by měly být zohledněny veškeré očekávané náklady, které letiště v souvislosti s činností letecké společnosti na letišti inkrementálně vznikly⁽⁶³⁾. Tyto inkrementální náklady by mohly zahrnovat všechny kategorie výdajů nebo investic, jako například inkrementální náklady na personál, na vybavení a na investice vyvolané přítomností letecké společnosti na letišti. Pokud například letiště potřebuje rozšířit nebo postavit nový terminál nebo další zařízení především proto, aby uspokojilo potřeby konkrétní letecké společnosti, vezmou se příslušné náklady při výpočtu inkrementálních nákladů v úvahu. Naproti tomu náklady, které by letišti vznikly i nezávisle na ujednání s leteckou společností, by pro účely kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu neměly být brány v potaz.

65. Jestliže provozovatel letiště obdrží podporu slučitelnou s vnitřním trhem, není zvýhodnění plynoucí z této podpory přeneseno na konkrétní leteckou společnost⁽⁶⁴⁾, pokud jsou splněny následující podmínky: daná infrastruktura je přístupná všem leteckým společnostem⁽⁶⁵⁾ (včetně infrastruktury, kterou budou používat spíše určité kategorie, jako například nízkonákladoví nebo charteroví dopravci) a není vyhrazena pro konkrétní leteckou společnost a letecké společnosti hradí poplatky, které pokrývají alespoň inkrementální náklady, jak jsou vymezeny v bodě 64. Komise se dále domnívá, že za takových podmínek – i pokud by letecké společnosti obdržely státní podporu – by tato podpora byla v každém případě slučitelná s vnitřním trhem, a to ze stejných důvodů, z nichž je podpora slučitelná s vnitřním trhem na úrovni letiště. Jestliže provozovatel letiště obdrží investiční podporu neslučitelnou s vnitřním trhem, není zvýhodnění plynoucí z této podpory přeneseno na konkrétní leteckou společnost, pokud jsou splněny následující podmínky: daná infrastruktura je přístupná všem leteckým společnostem a není vyhrazena pro konkrétní leteckou společnost a letecké společnosti hradí poplatky, které pokrývají alespoň inkrementální náklady, jak jsou vymezeny v bodě 64. Komise má za to, že za takových podmínek nelze vyloučit, že dojde ke zvýhodnění odvětví leteckých společností nebo dalších uživatelů, ovšem nemělo by vést ke zpětnému uplatňování nároků vůči konkrétním leteckým společnostem nebo dalším uživatelům.

66. Při posuzování ujednání mezi letištěm a leteckou společností Komise rovněž zohlední míru, do jaké lze posuzovaná ujednání považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti.

4. FINANCOVÁNÍ SLUŽEB OBECNÉHO HOSPODÁŘSKÉHO ZÁJMU Z VEŘEJNÝCH ZDROJŮ

67. V některých případech mohou orgány veřejné moci vymezit určité hospodářské činnosti vykonávané letišti nebo leteckými společnostmi jako služby obecného hospodářského zájmu ve smyslu čl. 106 odst. 2 Smlouvy a rozsudku ve věci Altmark⁽⁶⁶⁾ a mohou za plnění těchto služeb poskytovat vyrovnávací platby.

⁽⁶²⁾ Zohlední se také případná podpora z veřejných prostředků (například marketingové dohody uzavřené přímo mezi orgány veřejné moci a leteckou společností), která má kompenzovat část obvyklých nákladů, které letišti v souvislosti s ujednáním mezi letištěm a leteckou společností vzniknou. V této souvislosti nehraje roli, zda je podpora dané letecké společnosti poskytnuta přímo, nebo prostřednictvím letiště nebo jiného subjektu.

⁽⁶³⁾ Rozsudek ve věci Charleroi, bod 59.

⁽⁶⁴⁾ To, co je v tomto bodě řečeno o leteckých společnostech, se stejným způsobem vztahuje na ostatní uživatele letiště.

⁽⁶⁵⁾ Viz zejména rozsudek ve spojených věcech Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH v. Komise, T-443/08 a T-455/08, Sb. rozh. 2011, s. II-1311, bod 109.

⁽⁶⁶⁾ Viz rozsudek ve věci Altmark, body 86 až 93. Je-li poskytování služeb obecného hospodářského zájmu financováno z veřejných zdrojů, pak při splnění následujících čtyř podmínek nepředstavuje selektivní zvýhodnění ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy: a) příjemce podpory z mechanismu státního financování služeb obecného hospodářského zájmu musí být poskytováním a plněním takové služby formálně pověřen a povinnosti, které služba zahrnuje, musí být jasně vymezeny; b) parametry, na jejichž základě je vyrovnávací platba vypočtena, musí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem; c) vyrovnávací platba nemůže překročit výši nezbytnou k pokrytí všech nebo části nákladů vzniklých v souvislosti s plněním povinností služby obecného hospodářského zájmu, přičemž se zohlední příslušné příjmy, jakož i přiměřený zisk z jejich plnění, a d) pokud výběr příjemce podpory není proveden postupem zadávání veřejných zakázek, který umožňuje poskytování služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, výše přiznané vyrovnávací platby musí být stanovena na základě analýzy nákladů, které by průměrný, dobře řízený podnik vynaložil na plnění těchto povinností, přičemž se zohlední příslušné příjmy a přiměřený zisk.

68. V takových případech lze vodítko, pokud jde o podmínky, za kterých financování služeb obecného hospodářského zájmu z veřejných zdrojů představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, nalézt ve sdělení o službách obecného hospodářského zájmu⁽⁶⁷⁾ a v nařízení Komise (EU) č. 360/2012⁽⁶⁸⁾. Podpora ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby bude posuzována podle rozhodnutí Komise 2012/21/EU⁽⁶⁹⁾ a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu⁽⁷⁰⁾. Tyto čtyři dokumenty společně tvoří balíček dokumentů o službách obecného hospodářského zájmu, který se vztahuje také na vyrovnávací platby poskytované letištím a leteckým společnostem. V následujících bodech je nastíněno používání některých zásad stanovených v uvedeném balíčku z hlediska určitých odvětvových specifik.

4.1. Definice služby obecného hospodářského zájmu v odvětví letišť a letecké dopravy

69. Podle prvního kritéria rozsudku ve věci Altmark je nutné jasně definovat úkoly, které představují službu obecného hospodářského zájmu. Tento požadavek se shoduje s požadavkem stanoveným v čl. 106 odst. 2 Smlouvy⁽⁷¹⁾. Podle judikatury⁽⁷²⁾ musí být podnikům pověřeným plněním služby obecného hospodářského zájmu tento úkol svěřen aktem orgánu veřejné správy. Komise také upřesnila⁽⁷³⁾, že daná činnost musí vykazovat zvláštní rysy ve srovnání s běžnými hospodářskými činnostmi, aby mohla být považována za službu obecného hospodářského zájmu, a že cílem obecného zájmu, který orgány veřejné moci sledují, nemůže být pouhý rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, jak je stanoveno v čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy⁽⁷⁴⁾.

70. Pokud jde o služby letecké dopravy, mohou být závazky veřejné služby uloženy pouze podle nařízení (ES) č. 1008/2008⁽⁷⁵⁾. Zejména platí, že tyto závazky mohou být uloženy pouze ve vztahu ke konkrétní trase nebo skupině tras⁽⁷⁶⁾, a nikoli ve vztahu k obecně vymezené trase směřující z daného letiště, města či regionu. Závazky veřejné služby mohou být na dané trase navíc uloženy pouze k uspokojení dopravních potřeb, které nemůže vhodně naplnit stávající letecká trasa nebo jiný druh dopravy⁽⁷⁷⁾.

71. V tomto ohledu je nutné zdůraznit, že splnění hmotněprávních a procesních požadavků nařízení (ES) č. 1008/2008 nezbujuje dotyčné členské státy povinnosti posoudit soulad s čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

72. Pokud jde o letiště, Komise se domnívá, že celkový provoz letiště lze v řádně odůvodněných případech považovat za službu obecného hospodářského zájmu. S ohledem na zásady stanovené v bodě 69 má Komise za to, že takováto situace může nastat pouze tehdy, pokud by část oblasti, která by byla letištěm obsluhována, 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. V takových případech mohou orgány veřejné moci uložit letišti závazek veřejné služby s cílem zajistit, že letiště zůstane otevřené pro obchodní dopravu. Komise poznamenává, že některá letiště hrají důležitou úlohu při zajišťování propojenosti izolovaných, vzdálených nebo okrajových regionů Unie. V takové situaci mohou být zejména nejvzdálenější regiony a také ostrovy nebo další oblasti Unie. Po individuálním posouzení každého případu a v závislosti na konkrétních podmínkách každého letiště a regionu, který obsluhuje, může být vymezení závazků služby obecného hospodářského zájmu na těchto letištích odůvodněné.

⁽⁶⁷⁾ Viz poznámku pod čarou 22.

⁽⁶⁸⁾ Nařízení Komise (EU) č. 360/2012 ze dne 25. dubna 2012 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis* udílenou podnikům poskytujícím služby obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 114, 26.4.2012, s. 8).

⁽⁶⁹⁾ Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

⁽⁷⁰⁾ 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).

⁽⁷¹⁾ Rozsudek ve věci British United Provident Association Ltd (BUPA) v. Komise, T-289/03, Sb. rozh. 2008, s. II-81, body 171 a 224.

⁽⁷²⁾ Viz rozsudek ve spojených věcech EPAC — Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA v. Komise, T-204/97 a T-270/97, Recueil 2000, s. II-2267, bod 126, a ve věci Fred Olsen, SA v. Komise, T-17/02, Sb. rozh. 2005, s. II-2031, body 186, 188–189.

⁽⁷³⁾ Viz sdělení o službách obecného hospodářského zájmu, bod 45.

⁽⁷⁴⁾ Viz rozhodnutí N 381/04 – Francie – Projekt vysokorychlostní telekomunikační sítě v oblasti Pyrénées-Atlantiques (Úř. věst. C 162, 2.7.2005, s. 5).

⁽⁷⁵⁾ Články 16, 17 a 18.

⁽⁷⁶⁾ Musí být jasně určeno letiště odletu i letiště určení, viz čl. 16 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Komise má zejména za to, že by bylo těžko odůvodnitelné, aby byly závazky veřejné služby uloženy na trase na dané letiště, pokud by již existovaly podobné lety – zejména z hlediska doby letu, četnosti, úrovně a kvality služeb – na jiné letiště ve stejné spádové oblasti.

73. S ohledem na zvláštní požadavky, s nimiž jsou závazky veřejné služby v letecké dopravě spojeny⁽⁷⁸⁾, a na úplnou liberalizaci trhů letecké dopravy má Komise za to, že mezi závazky veřejné služby ukládané letištím by neměl patřit rozvoj služeb obchodní letecké dopravy.

4.2. Slučitelnost podpory ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby s vnitřním trhem

74. Pokud není jedno z kumulativních kritérií rozsudku ve věci Altmark splněno, pak vyrovnávací platba za závazek veřejné služby přináší jejímu příjemci hospodářské zvýhodnění a může představovat státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Tato státní podpora může být považována za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 Smlouvy, pokud jsou splněna veškerá kritéria slučitelnosti vypracovaná pro použití uvedeního ustanovení.

75. Státní podpora ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby je osvobozena od požadavku na oznámení podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny požadavky stanovené v rozhodnutí 2012/21/EU. Rozhodnutí 2012/21/EU se vztahuje na vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté:

- a) letištím, jejichž průměrný roční objem přepravy cestujících po dobu, po kterou jsou pověřena plněním služby obecného hospodářského zájmu, nepřevyší 200 000 osob⁽⁷⁹⁾, a
- b) leteckým společnostem v případě leteckých spojů na ostrovy, na nichž průměrný roční objem přepravy cestujících nepřevyší 300 000 osob⁽⁸⁰⁾.

76. Státní podporu, na kterou se rozhodnutí 2012/21/EU nevztahuje, je možné prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky rámce pro služby obecného hospodářského zájmu. Je však nutné poznamenat, že na posuzování podle rozhodnutí 2012/21/EU i rámce pro služby obecného hospodářského zájmu se vztahují úvahy týkající se vymezení závazků veřejné služby uložených letištím nebo leteckým společnostem, které jsou uvedeny v bodech 69 až 73 těchto pokynů.

5. SLUČITELNOST PODPORY S VNITŘNÍM TRHEM PODLE ČL. 107 ODS. 3 PÍSM. C) SMLOUVY

77. Jestliže financování letišť nebo leteckých společností z veřejných zdrojů představuje podporu, může být tato podpora považována za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokud splňuje kritéria slučitelnosti uvedená v oddíle 5.1 těchto pokynů pro letiště a v oddíle 5.2 pro letecké společnosti. Státní podpora poskytnutá leteckým společnostem, která inkrementálně snižuje ziskovost letiště (viz body 63 a 64 těchto pokynů), bude považována za neslučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy, ledaže jsou splněny podmínky slučitelnosti pro podporu na zahájení činnosti stanovené v oddíle 5.2 těchto pokynů.

78. Komise při posuzování toho, zda lze státní podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, obecně analyzuje, zda je navržena tak, aby pozitivní dopad ve prospěch cíle ve společném zájmu převážil nad jejími případnými negativními účinky na obchod a hospodářskou soutěž.

79. Sdělení o modernizaci státní podpory vyzvalo k určení a vymezení společných zásad pro posuzování slučitelnosti, které v případě veškerých opatření podpory provádí Komise. Podpora bude považována za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou kumulativně splněny následující podmínky:

- a) příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu: státní podpora musí sloužit cíli společného zájmu v souladu s čl. 107 odst. 3 Smlouvy;
- b) potřeba státního zásahu: státní podpora se musí zaměřit na situaci, kde může přinést zásadní zlepšení, které trh sám o sobě nemůže poskytnout, např. napravením selhání trhu nebo reakcí na obavy týkající se spravedlnosti nebo soudržnosti;
- c) vhodnost podpory: podpora musí být vhodným nástrojem politiky, aby sledovala cíl společného zájmu;

⁽⁷⁸⁾ Viz bod 70 a nařízení (ES) č. 1008/2008, 12. bod odůvodnění a články 16 až 18.

⁽⁷⁹⁾ Do tohoto stropu se započítávají jednosměrné lety; to znamená, že pasažér, který z letiště odlétá a zase se na něj vrací zpět, by se započítával dvakrát. Pokud je letiště součástí skupiny letišť, objem cestujících se určí na základě každého jednotlivého letiště.

⁽⁸⁰⁾ Do tohoto stropu se započítávají jednosměrné lety; to znamená, že pasažér, který letí na ostrov a zpět, by se započítával dvakrát. Platí pro jednotlivé trasy mezi letištěm na ostrově a letištěm na pevnině.

- d) existence motivačního účinku: podpora musí změnit chování daných podniků tak, aby zahájily další činnost, kterou by bez poskytnutí podpory nevykonávaly nebo by ji vykonávaly omezeným nebo jiným způsobem nebo v jiném místě;
- e) přiměřenost podpory (podpora omezená na minimum): výše podpory musí být omezena na minimum, které je nutné k přilákání dodatečných investic nebo činností do dané oblasti;
- f) zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy: negativní účinky podpory musí být dostatečně omezeny tak, aby byla celková bilance opatření pozitivní;
- g) transparentnost podpory: členské státy, Komise, hospodářské subjekty a zúčastněná veřejnost musí mít snadný přístup ke všem relevantním aktům a k příslušným informacím ohledně podpory, jež byla na základě těchto aktů poskytnuta, jak je uvedeno v oddíle 8.2.

80. Pokud jde o státní podporu v odvětví letecké dopravy, má Komise za to, že jsou tyto společné zásady naplněny, pokud státní podpora poskytnutá letištím nebo leteckým společnostem splňuje všechny podmínky uvedené pro letiště v oddíle 5.1 a pro letecké společnosti pak v oddíle 5.2. Splnění těchto podmínek následně znamená, že podpora je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

81. Pokud však neoddělitelný aspekt státní podpory a podmínky, které jsou s ní spojeny (včetně metody jejího financování, je-li tato metoda nedílnou součástí státní podpory), vedou k porušení práva Unie, nelze uvedenou podporu prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem⁽⁸¹⁾.

82. Komise navíc při posuzování slučitelnosti jakékoli státní podpory s vnitřním trhem zohlední veškerá řízení týkající se porušení článků 101 a 102 Smlouvy, která se mohou týkat příjemce podpory a která mohou být relevantní pro její posouzení podle čl. 107 odst. 3 Smlouvy⁽⁸²⁾.

5.1. Podpora letištím

5.1.1. Investiční podpora letištím

83. Investiční podpora poskytovaná letištím jako individuální podpora nebo jako podpora v rámci režimu podpory se bude považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokud jsou splněny kumulativní podmínky obsažené v bodu 79, jak je uvedeno v bodech 84 až 108.

a) Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu

84. Bude se mít za to, že investiční podpora letištím přispívá k dosažení cíle společného zájmu, pokud:

a) zvyšuje mobilitu občanů Unie a propojení regionů budováním přístupových bodů pro lety v rámci Unie nebo

b) bojuje proti přetížení letecké dopravy na hlavních letištních uzlech Unie, nebo

c) napomáhá regionálnímu rozvoji.

85. Duplikace neziskových letišť nebo vytváření další nadbytečné kapacity však nepřispívá k cíli společného zájmu. Je-li investiční projekt zaměřen přednostně na vytváření nové kapacity letiště, musí nová infrastruktura ve střednědobém horizontu uspokojit předpokládanou poptávku leteckých společností, cestujících a zasilatelů ve spádové oblasti letiště. V případě jakékoli investice, která nenabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání nebo snižuje perspektivy střednědobého používání stávající infrastruktury ve spádové oblasti, nelze mít za to, že slouží cíli společného zájmu.

⁽⁸¹⁾ Viz např. rozsudek ve věci Německo v. Komise, C-156/98, Recueil 2000, s. I-6857, bod 78, a ve věci Régie Networks v. Rhone Alpes Bourgogne, C-333/07, Sb. rozh. 2008, s. I-10807, body 94 až 116.

⁽⁸²⁾ Viz věc Matra v. Komise, C-225/91, Recueil 1993, s. I-3203, bod 42.

86. Komise tedy bude mít pochybnosti o perspektivě střednědobého používání letištní infrastruktury na letišti nacházejícím se ve spádové oblasti již existujícího letiště, pokud stávající letiště nemá zcela nebo téměř zcela vytíženou kapacitu. Perspektivy střednědobého používání musí být doloženy spolehlivými prognózami objemu osobní i nákladní přepravy obsaženými v předem vypracovaném obchodním plánu, a v jejich rámci musí být identifikován pravděpodobný účinek investice na používání stávající infrastruktury, jako je jiné letiště, nebo na jiné druhy dopravy, zejména vysokorychlostní vlaková spojení.

b) Potřeba státního zásahu

87. V zájmu posouzení, zda je státní podpora účinná při dosahování cíle společného zájmu, je nezbytné určit problém, který se má řešit. Státní podpora by se měla zaměřovat na situace, v nichž může přinést materiální zlepšení, které trh sám není schopen poskytnout.

88. Podmínky, s nimiž se menší letiště často vypořádávají při rozvoji svých služeb a přilákávání soukromých investorů do své infrastruktury, jsou často méně výhodné než podmínky, které mají velká letiště v Unii. Z těchto důvodů mohou mít menší letiště za současných tržních podmínek obtíže zajistit bez finančních prostředků z veřejných zdrojů financování svých investic.

89. Potřeba finančních prostředků z veřejných zdrojů k financování investic do infrastruktury se v důsledku vysokých fixních nákladů⁽⁸³⁾ liší podle velikosti letiště a u menších letišť bude obvyčejně vyšší. Komise se domnívá, že za současných tržních podmínek lze rozlišovat tyto kategorie letišť⁽⁸⁴⁾ a jejich finanční životaschopnost:

- a) letiště, která odbaví až 200 000 cestujících ročně, zřejmě nejsou schopna pokrýt velkou část svých kapitálových nákladů;
- b) letiště s ročním objemem přepravy 200 000 až 1 milion cestujících obvykle nejsou schopna pokrýt velkou část svých kapitálových nákladů;
- c) letiště s ročním objemem přepravy 1 až 3 miliony cestujících by v průměru měla být schopna pokrýt své kapitálové náklady ve větší míře;
- d) letiště s ročním objemem přepravy 3 až 5 milionů cestujících by v zásadě měla být schopna pokrýt do značné míry všechny své náklady (včetně provozních a kapitálových nákladů), ale za určitých okolností ve zvláštním případě může být k financování některých kapitálových nákladů nezbytná veřejná podpora;
- e) letiště s ročním objemem přepravy nad 5 milionů cestujících jsou většinou zisková a schopna pokrýt všechny své náklady, s výjimkou velmi výjimečných okolností.

c) Vhodnost státní podpory jako nástroje politiky

90. Členské státy musí prokázat, že opatření podpory je vhodným nástrojem politiky pro dosažení zamýšleného cíle nebo řešení problémů, na které se podpora zaměřuje. Podpora nebude považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud jiné nástroje politiky nebo podpory, které by méně narušily hospodářskou soutěž, umožňují dosáhnout stejného cíle.

91. Pokud jde o využití různých nástrojů politik a forem podpory, členské státy si mohou vybrat. Obecně řečeno, zvažil-li členský stát další možnosti politiky a bylo-li využito selektivního nástroje, jako je státní podpora ve formě přímé dotace, porovnáno s formami podpory, které by méně narušily hospodářskou soutěž (jako jsou úvěry, záruky nebo vratné zálohy), má se za to, že dotčená opatření představují nástroj vhodný.

92. Členské státy se vyzývají, aby pokud možno vypracovaly národní režimy, které odrážejí hlavní zásady financování z veřejných zdrojů, a uvedly nejdůležitější znaky plánovaného financování letišť z veřejných zdrojů. Rámcové režimy zajišťují jednotné používání veřejných prostředků, snižují administrativní zátěž menších orgánů poskytujících podporu a urychlují provádění jednotlivých podpor. Členské státy se dále vyzývají, aby poskytly jasné pokyny pro provádění státní podpory regionálním letišťům.

⁽⁸³⁾ 70 až 90 % nákladů letiště je fixních.

⁽⁸⁴⁾ Pro účely těchto pokynů vycházejí kategorie letišť z údajů, které má odvětví k dispozici.

d) Existence motivačního účinku

93. Práce na jednotlivé investici mohou začít až poté, co byla podána žádost orgánu poskytujícímu podporu. Jsou-li práce zahájeny již před podáním žádosti orgánu poskytujícímu podporu, nebude podpora poskytnutá ve prospěch této jednotlivé investice považována za slučitelnou s vnitřním trhem.

94. Investiční projekt na letišti může být sám o sobě ekonomicky lákavý. Proto je třeba ověřit, že investice by bez státní podpory nebyla realizována nebo by nebyla realizována ve stejném rozsahu. Pokud se toto potvrdí, Komise bude mít za to, že podpora má motivační účinek.

95. Motivační účinek se zjišťuje pomocí hypotetické srovnávací analýzy, a to porovnáním míry zamýšlené aktivity s podporou a bez podpory.

96. Pokud žádná hypotetická srovnávací varianta není známa, lze motivační účinek předpokládat, pokud existuje schodek financování kapitálových nákladů, tj. pokud na základě předem vypracovaného obchodního plánu lze prokázat, že z hlediska čisté současné hodnoty⁽⁸⁵⁾ existuje po dobu trvání investice rozdíl mezi pozitivními a negativními peněžními toky (včetně investičních nákladů do investičního majetku).

e) Přiměřenost podpory (podpora omezená na minimum)

97. Maximální povolená výše státní podpory je vyjádřena jako procentní podíl způsobilých nákladů (maximální intenzita podpory). Způsobilé náklady jsou náklady související s investicemi do letištní infrastruktury, včetně nákladů na plánování, infrastruktury pro pozemní odbavování (např. zavazadlové pásy, atd.) a vybavení letiště. Investiční náklady týkající se jiných než leteckých činností (zejména parkoviště, hotely, restaurace a kanceláře) způsobilé nejsou⁽⁸⁶⁾.

98. Investiční náklady týkající se poskytování služeb pozemního odbavování (jako jsou autobusy, vozidla, atd.) samotným letištěm způsobilé nejsou, nakořím tyto služby nejsou součástí infrastruktury pro pozemní odbavování⁽⁸⁷⁾.

99. Aby byla investiční podpora letištím přiměřená, musí se omezit na dodatečné náklady (po odečtení dodatečných příjmů), které vznikly z realizace podporovaného projektu či podporované činnosti namísto alternativního projektu či činnosti, které by příjemce realizoval v hypotetickém srovnávacím scénáři, tj. pokud by nezískal podporu. Pokud žádná hypotetická srovnávací varianta není známa, k tomu, aby byla podpora přiměřená, by výše podpory neměla překročit schodek financování investičního projektu (tzv. „schodek financování kapitálových nákladů“), který se určuje na základě předem vypracovaného obchodního plánu jako čistá současná hodnota rozdílu mezi pozitivními a negativními peněžními toky (včetně investičních nákladů) po dobu trvání investice. V případě investiční podpory by se obchodní plán měl vztahovat na období hospodářského využívání majetku.

100. Jelikož se schodek financování bude lišit podle velikosti letiště a u menších letišť je obvyčejně vyšší, v zájmu zajištění celkové přiměřenosti bude Komise používat stupnici maximálních povolených intenzit podpory. Intenzita podpory nesmí překročit maximální povolenou intenzitu investiční podpory a v každém případě by neměla přesahovat skutečný schodek financování investičního projektu.

101. Následující tabulka shrnuje maximální povolenou intenzitu podpory v závislosti na velikosti letiště, která se měří počtem cestujících za rok⁽⁸⁸⁾:

Velikost letiště podle průměrného ročního objemu přepravy cestujících	Maximální intenzita investiční podpory
>3–5 milionů	maximálně 25 %
1–3 miliony	maximálně 50 %
<1 milion	maximálně 75 %

⁽⁸⁵⁾ To nevylučuje, aby se počítalo s tím, že budoucí zisky mohou vyrovnat počáteční ztráty.

⁽⁸⁶⁾ Financování těchto činností nespádá do těchto pokynů, jelikož nemají dopravní charakter, a bude tedy posuzováno na základě příslušných odvětvových a obecných pravidel.

⁽⁸⁷⁾ Zásady uvedené v těchto pokynech se nevztahují na podporu na poskytování služeb pozemního odbavování bez ohledu na to, zda tyto služby poskytuje samo letiště, letecká společnost nebo poskytovatel služeb pozemního odbavování třetím stranám; tento druh podpory bude posuzován na základě příslušných obecných pravidel.

⁽⁸⁸⁾ Skutečný průměrný roční objem přepravy cestujících během dvou účetních období, která předcházejí účetnímu období, v němž byla podpora oznámena nebo v případě neoznamované podpory skutečně poskytnuta nebo vyplacena. V případě nově vzniklého letiště pro přepravu cestujících by se měl použít předpokládaný průměrný roční objem přepravy cestujících během dvou účetních období po začátku provozu komerční letecké přepravy cestujících. Do těchto limitů se započítávají jednosměrné lety. To znamená, že pasažér, který např. z letiště odlétá a zase se vrací zpět, by se započítával dvakrát. Výše uvedené se použije na jednotlivé trasy. Pokud je letiště součástí skupiny letišť, objem přepravy cestujících se stanoví na základě každého jednotlivého letiště.

102. Maximální intenzity podpory u investiční podpory na financování letištní infrastruktury lze zvýšit až o 20 % u letišť nacházejících se ve vzdáleném regionu bez ohledu na jejich velikost.

103. Letiště s průměrným ročním objemem přepravy do 1 milionu cestujících by na financování celkových způsobilých investičních nákladů měla přispět alespoň 25 %. Investiční projekty na některých letištích s průměrným ročním objemem přepravy do 1 milionu cestujících, jež se nacházejí v okrajových regionech Unie, však mohou vést ke schodku financování, který je vyšší než maximální přípustné intenzity podpory. S výhradou posouzení každého případu zvlášť a v závislosti na zvláštních charakteristikách každého letiště, investičního projektu a obsluhovaného regionu, může být u letišť s průměrným ročním objemem přepravy do 1 milionu cestujících za výjimečných okolností odůvodněna intenzita nad 75 %.

104. Aby se zohlednily zvláštní okolnosti týkající se přemístění stávajícího letiště a ukončení činnosti letiště na stávajícím místě, Komise bude v každém konkrétním případě bez ohledu na průměrný objem přepravy cestujících na daném letišti posuzovat zejména přiměřenost, nezbytnost a maximální intenzitu státní podpory poskytnuté na základě analýzy schodku financování nebo hypotetického srovnávacího scénáře.

105. Kromě toho za velmi výjimečných okolností, které se vyznačují jednoznačným selháním trhu, a při zohlednění rozsahu investice, nemožnosti financovat investici na kapitálových trzích, velmi vysoké úrovni pozitivních externalit a narušení hospodářské soutěže mohou letiště s průměrným ročním objemem přepravy nad 5 milionů cestujících získat podporu na financování letištní infrastruktury. V takových případech však bude Komise v každém konkrétním případě bez ohledu na průměrný objem přepravy cestujících na daném letišti vždy důkladně posuzovat zejména přiměřenost, nezbytnost a maximální intenzitu státní podpory poskytnuté na základě analýzy schodku financování nebo hypotetického srovnávacího scénáře.

f) Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod

106. Především duplikace neziskových letišť nebo vytváření další nadbytečné kapacity ve spádové oblasti již existující infrastruktury může mít narušující účinky na hospodářskou soutěž. Komise tedy v zásadě bude mít pochybnosti o slučitelnosti investice do letištní infrastruktury na letišti nacházejícím se ve spádové oblasti již existujícího letiště, pokud stávající letiště⁽⁸⁹⁾ nemá zcela nebo téměř zcela vytiženou kapacitu.

107. Dále, aby se zamezilo negativním vlivům podpory, které mohou vzniknout v případě, že se letiště vypořádávají s „měkkými“ rozpočtovými omezeními⁽⁹⁰⁾, lze investiční podporu letištím s objemem přepravy do 5 milionů cestujících poskytnout buď jako předem vyplacenou pevnou částku k pokrytí způsobilých investičních nákladů, nebo v ročních splátkách k vyrovnání schodku financování kapitálových nákladů vyplývajícího z obchodního plánu letiště.

108. Aby se dále omezilo případné narušení, musí být letiště, včetně investic, na něž se poskytuje podpora, otevřené všem potenciálním uživatelům a nesmí být určené jednomu specifickému uživateli. V případě fyzického omezení kapacity by se přidělování mělo provádět podle relevantních, objektivních, transparentních a nediskriminačních kritérií.

Požadavky na oznámení režimů podpory a individuálních podpor

109. Členské státy se vyzývají, aby oznamovaly režimy státní podpory na investiční podpory pro letiště s průměrným ročním objemem přepravy do 3 milionů cestujících.

110. Při posuzování režimu podpory se podmínky týkající se nezbytnosti podpory, motivačního účinku a přiměřenosti podpory budou považovat za splněné, pokud se členský stát zavázal poskytovat individuální podporu v rámci schváleného režimu podpory teprve poté, co ověří, že jsou splněny kumulativní podmínky v tomto oddílu.

111. Individuálně by se kvůli vyššímu riziku narušení hospodářské soutěže měly oznamovat tyto podpory:

- a) investiční podpora letištím s průměrným ročním objemem přepravy nad 3 miliony cestujících;
- b) investiční podpora s intenzitou podpory vyšší než 75 % letišti s průměrným ročním objemem přepravy do 1 milionu cestujících, s výjimkou letišť nacházejících se ve vzdálených regionech;
- c) investiční podpora poskytnutá na přemístění letiště;

⁽⁸⁹⁾ Viz oddíl 5.1.1. písm. a).

⁽⁹⁰⁾ Pokud by podpora byla stanovována na základě výpočtů *ex post* (kdy se tedy průběžně kompenzují vzniklé schodky), letiště by nemusela být dostatečně motivována, aby snižovala náklady a účtovala letištní poplatky, které jsou přiměřené k pokrytí nákladů.

- d) investiční podpora financující letiště pro smíšenou osobní a nákladní přepravu odbavující více než 200 000 tun nákladu během dvou účetních období, která předchází účetnímu období, v němž byla podpora oznámena;
- e) investiční podpora zaměřená na vytvoření nového letiště pro přepravu cestujících (včetně přeměny stávající letištní plochy na letiště pro přepravu cestujících);
- f) investiční podpora zaměřená na vybudování nebo rozvoj letiště nacházejícího se ve vzdálenosti do 100 kilometrů nebo 60 minut doby strávené na cestě autem, autobusem, vlakem nebo vysokorychlostním vlakem od již existujícího letiště.

5.1.2. Provozní podpora letišť

112. Provozní podpora poskytovaná letišťům jako individuální podpora nebo jako podpora v rámci režimu podpory na přechodné období deseti let počínaje dnem 4. dubna 2014 se bude považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokud jsou splněny kumulativní podmínky obsažené v bodě 79, jak je uvedeno v bodech 113 až 134.

- a) Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu

113. Jak je uvedeno v bodě 13, aby se letišťům poskytl čas k adaptaci na novou situaci na trhu a aby se zabránilo narušení letového provozu a propojení regionů, provozní podpora letišťům po přechodné období deseti let bude považována za podporu, která přispívá k dosažení cíle společného zájmu, pokud:

- a) zvyšuje mobilitu občanů Unie a propojení regionů budováním přístupových bodů pro lety v rámci Unie nebo
- b) bojuje proti přetížení letecké dopravy na hlavních letištních uzlech Unie, nebo
- c) napomáhá regionálnímu rozvoji.

114. Duplikace neziskových letišť však nepřispívá k cíli společného zájmu. Nachází-li se letiště v téže spádové oblasti jako jiné letiště s volnou kapacitou, musí obchodní plán vycházející ze spolehlivých prognóz objemu osobní i nákladní přepravy určit pravděpodobný dopad na provoz tohoto jiného letiště nacházejícího se v dané spádové oblasti.

115. Komise tedy bude mít pochybnosti o možnostech neziskového letiště docílit plného pokrytí provozních nákladů na konci přechodného období, nachází-li se v téže spádové oblasti jiné letiště.

- b) Potřeba státního zásahu

116. V zájmu posouzení, zda je státní podpora účinná při dosahování cíle společného zájmu, je nezbytné určit problém, který se má řešit. Státní podpora by se měla zaměřovat na situace, v nichž může přinést materiální zlepšení, které trh sám není schopen poskytnout.

117. Podmínky, s nimiž se menší letiště často vypořádávají při rozvoji svých služeb a přilákávání soukromých investorů, jsou často méně výhodné než podmínky, které mají velká letiště v Unii. Za současných tržních podmínek proto mohou mít menší letiště obtíže zajistit bez finančních prostředků z veřejných zdrojů financování svého provozu.

118. Za současných tržních podmínek se bude potřeba financování provozních nákladů z veřejných zdrojů v důsledku vysokých fixních nákladů lišit podle velikosti letiště a u menších letišť bude obvykle úměrně vyšší. Komise se domnívá, že za současných tržních podmínek lze rozlišovat tyto kategorie letišť a jejich finanční životaschopnost:

- a) letiště, která odbaví až 200 000 cestujících ročně, zřejmě nejsou schopna pokrýt velkou část svých provozních nákladů;
- b) letiště s ročním objemem přepravy 200 000 až 700 000 cestujících zřejmě nejsou schopna pokrýt podstatnou část svých provozních nákladů;
- c) letiště s ročním objemem přepravy 700 000 až 1 milion cestujících by obecně měla být schopna pokrýt své provozní náklady ve větší míře;

- d) letiště s ročním objemem přepravy 1 až 3 miliony cestujících by v průměru měla být schopna pokrýt většinu svých provozních nákladů;
- e) letiště s ročním objemem přepravy nad 3 miliony cestujících jsou obvykle zisková, pokud jde o jejich provoz, a měla by být schopna pokrýt své provozní náklady.

119. Komise se proto domnívá, že ke způsobilosti pro provozní podporu nesmí roční objem přepravy letiště přesáhnout 3 miliony cestujících⁽⁹¹⁾.

c) Vhodnost státní podpory jako nástroje politiky

120. Členské státy musí prokázat, že podpora je vhodná pro dosažení zamýšleného cíle nebo řešení problémů, na které je podpora zaměřena. Podpora nebude považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud jiné nástroje politiky nebo podpory, které by méně narušily hospodářskou soutěž, umožňují dosáhnout stejného cíle⁽⁹²⁾.

121. S cílem poskytnout náležitě pobídky k účinnému hospodaření letiště se výše podpory v zásadě stanoví předem jako pevná částka pokrývající očekávaný schodek financování provozních nákladů (určený na základě předem vypracovaného obchodního plánu) během přechodného desetiletého období. Z těchto důvodů by zpětné zvýšení částky podpory v zásadě nemělo být považováno za slučitelné s vnitřním trhem. Členské státy mohou předem stanovenou částku vyplátit ve formě dopředu zaplacené paušální částky nebo ve splátkách, například každoročně.

122. Za výjimečných okolností, pokud vývoj budoucích nákladů a příjmů doprovází obzvláště vysoký stupeň nejistoty a veřejný orgán je vystaven silné asymetrii informací, může tento orgán vypočítat maximální částku slučitelné provozní podpory podle modelu vycházejícího z původního schodku financování provozních nákladů na začátku přechodného období. Původní schodek financování provozních nákladů je průměr schodků financování provozních nákladů (to znamená výše provozních nákladů, které nejsou pokryty příjmy) v průběhu pěti let předcházejících počátku přechodného období (2009 až 2013).

123. Členské státy se vyzývají, aby pokud možno vypracovaly národní režimy podpor, které odrážejí hlavní zásady financování z veřejných zdrojů, a uvedly nejdůležitější znaky plánovaného financování letišť z veřejných zdrojů. Rámcové režimy zajišťují jednotné používání veřejných prostředků, snižují administrativní zátěž menších orgánů poskytujících podporu a urychlují provádění jednotlivých podpor. Členské státy se dále vyzývají, aby poskytly jasné pokyny pro provádění státní podpory regionálním letištím a leteckým společnostem, které je využívají.

d) Existence motivačního účinku

124. Provozní podpora má motivační účinek, pokud je pravděpodobné, že by se při neexistenci provozní podpory a s ohledem na možné poskytnutí investiční podpory a objem přepravy výrazně snížil objem hospodářské činnosti dotyčného letiště.

e) Přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum)

125. Aby byla provozní podpora letištím přiměřená, musí být omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti.

126. Obchodní plán letiště musí stanovit způsob, jak docílit úplného pokrytí provozních nákladů na konci přechodného období. Hlavní ukazatele tohoto obchodního plánu tvoří nedílnou součást posuzování slučitelnosti prováděného Komisí.

127. Způsob, jak docílit úplného pokrytí provozních nákladů, bude pro každé letiště jiný a bude záviset na počátečním schodku financování provozních nákladů letiště na začátku přechodného období.

⁽⁹¹⁾ Skutečný průměrný roční objem přepravy cestujících během dvou účetních období, která předcházejí účetnímu období, v němž byla podpora oznámena nebo v případě neoznamované podpory skutečně poskytnuta nebo vyplacena. V případě nově vzniklého letiště pro přepravu cestujících by se měl použít předpokládaný průměrný roční objem přepravy cestujících během dvou účetních období po začátku provozu komerční letecké přepravy cestujících. Do těchto limitů se započítávají jednosměrné lety. To znamená, že pasažér, který např. z letiště odlétá a zase se vrací zpět, by se započítával dvakrát. Výše uvedené se použije na jednotlivé trasy. Pokud je letiště součástí skupiny letišť, objem přepravy cestujících se stanoví na základě každého jednotlivého letiště.

⁽⁹²⁾ Viz také bod 91.

128. V každém případě bude maximální povolená výše podpory v průběhu celého přechodného období omezena na 50 % původního schodku financování po dobu deseti let⁽⁹³⁾. Pokud by například průměrný roční schodek financování daného letiště v období 2009 až 2013 činil 1 milion EUR, maximální výše provozní podpory, kterou by toto letiště mohlo dostat jako předem stanovenou pevnou částku, by byla 5 milionů EUR po dobu deseti let ($50 \% \times 1 \text{ milion} \times 10$). Další provozní podpora pro toto letiště bude považována za neslučitelnou.

129. Nejpozději do deseti let od začátku přechodného období musí všechna letiště dosáhnout úplného pokrytí svých provozních nákladů a po tomto datu již provozní podpora letišť nebude považována za slučitelnou s vnitřním trhem, s výjimkou provozní podpory poskytované v souladu s horizontálními pravidly pro státní podporu, jako jsou pravidla platná pro financování služeb obecného hospodářského zájmu.

130. Za současných tržních podmínek se mohou letiště s ročním objemem přepravy do 700 000 cestujících potýkat se zvýšenými obtížemi při dosahování plného pokrytí nákladů během desetiletého přechodného období. Z tohoto důvodu bude maximální povolená výše podpory pro letiště s kapacitou do 700 000 cestujících ročně činit 80 % původního schodku financování provozních nákladů po dobu pěti let od začátku přechodného období. Pokud by například průměrný roční schodek financování malého letiště v období 2009 až 2013 činil 1 milion EUR, maximální výše provozní podpory, kterou by toto letiště mohlo dostat jako předem stanovenou pevnou částku, by byla 4 miliony EUR po dobu pěti let ($80 \% \times 1 \text{ milion} \times 5$). Komise znovu posoudí, zda je zapotřebí pokračovat ve zvláštním zacházení s touto kategorií letišť a jaké jsou perspektivy této kategorie z hlediska úplného pokrytí provozních nákladů, zejména s ohledem na změnu tržních podmínek a vyhlídky ziskovosti.

f) Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod

131. Při posuzování slučitelnosti provozní podpory Komise zohlední narušení hospodářské soutěže a účinky na obchod. Nachází-li se 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.

132. Provozní podpora pro letiště nacházející se ve stejné spádové oblasti bude považována za slučitelnou s vnitřním trhem pouze tehdy, pokud členský stát prokáže, že všechna letiště v téže spádové oblasti budou na konci přechodného období schopna dosáhnout plného pokrytí provozních nákladů.

133. Aby se dále omezilo narušení hospodářské soutěže, musí být letiště otevřeno všem potenciálním uživatelům a nesmí být určeno jednomu specifickému uživateli. V případě fyzického omezení kapacity by se přidělování mělo provádět podle relevantních, objektivních, transparentních a nediskriminačních kritérií.

134. Aby se dále omezily negativní účinky na hospodářskou soutěž a obchod, bude Komise schvalovat provozní podporu letišť po přechodné desetileté období počínaje dnem 4. dubna 2014. Komise znovu zhodnotí situaci na letištích s ročním objemem přepravy do 700 000 cestujících po čtyřech letech od začátku přechodného období.

Požadavky na oznámení režimů podpory a individuálních podpor

135. Členské státy se důrazně vyzývají, aby oznamovaly spíše vnitrostátní režimy provozní podpory k financování letišť než individuální podpory pro každé letiště. Tím se má snížit administrativní zátěž pro orgány členských států i Komisi.

136. Individuálně by se kvůli vyššímu riziku narušení hospodářské soutěže měly oznamovat tyto podpory:

- a) provozní podpora financující letiště pro smíšenou osobní/nákladní přepravu odbavující více než 200 000 tun nákladu během dvou účetních období, která předcházejí roku, v němž byla podpora oznámena;
- b) provozní podpora letišti, pokud se další letiště nacházejí do vzdálenosti 100 kilometrů nebo 60 minut doby strávené na cestě autem, autobusem, vlakem nebo vysokorychlostním vlakem.

Podpora poskytnutá před začátkem přechodného období

⁽⁹³⁾ 50% intenzita podpory odpovídá schodku financování po dobu deseti let v případě letišť, které z původního pokrytí provozních nákladů na začátku přechodného období dosáhnou úplného pokrytí provozních nákladů po deseti letech.

137. Provozní podpora poskytnutá před začátkem přechodného období (včetně podpory vyplacené přede dnem 4. dubna 2014) může být prohlášena za slučitelnou do plné výše nepokrytých provozních nákladů, pokud jsou splněny podmínky podle oddílu 5.1.2, s výjimkou bodů 115, 119, 121, 122, 123, 126 až 130, 132, 133 a 134. Zejména při posuzování slučitelnosti provozní podpory poskytnuté přede dnem 4. dubna 2014 bude Komise zohledňovat narušení hospodářské soutěže.

5.2. Podpora leteckým společnostem na zahájení činnosti

138. Jak je uvedeno v bodě 15, státní podpora poskytovaná leteckým společnostem na zahájení provozu na nové trase s cílem zvýšit propojenost regionu se bude považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokud jsou splněny kumulativní podmínky obsažené v bodu 79, jak je uvedeno v bodech 139 až 153.

a) Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu

139. Bude se mít za to, že podpora leteckým společnostem na zahájení činnosti přispívá k dosažení cíle společného zájmu, pokud:

a) zvyšuje mobilitu občanů Unie a propojení regionů zahájením provozu na nových trasách, nebo

b) napomáhá regionálnímu rozvoji ve vzdálených regionech.

140. Pokud je spojení, které bude provozováno na nové letecké trase, již zajišťováno vysokorychlostní železnici nebo jiným letištěm ve stejné spádové oblasti za srovnatelných podmínek, zejména pokud jde o délku letů, nelze mít za to, že přispívá k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu.

b) Potřeba státního zásahu

141. Podmínky, s nimiž se menší letiště často vypořádávají při rozvoji svých služeb, jsou často méně výhodné než podmínky, které mají velká letiště v Unii. Letecké společnosti rovněž nejsou vždy ochotny riskovat zahájení provozu na nových trasách s odletem z neznámých a nevyzkoušených letišť a nemusí k tomu mít vhodné pobídky.

142. Podpora na zahájení činnosti tedy bude považována za slučitelnou pouze pro trasy spojující letiště s ročním objemem přepravy do 3 milionů cestujících⁽⁹⁴⁾ s jiným letištěm v rámci společného evropského leteckého prostoru⁽⁹⁵⁾.

143. Podpora na zahájení činnosti pro trasy spojující letiště nacházející se ve vzdáleném regionu s jiným letištěm (uvnitř nebo vně společného evropského leteckého prostoru) bude slučitelná bez ohledu na velikost dotyčných letišť.

144. Podporu na zahájení činnosti pro trasy spojující letiště s více než 3 miliony cestujících za rok⁽⁹⁶⁾ a méně než 5 miliony cestujících za rok, která se nenacházejí ve vzdálených regionech, lze považovat za slučitelnou s vnitřním trhem pouze v řádně odůvodněných výjimečných případech.

145. Podporu na zahájení činnosti pro trasy spojující letiště s více než 5 miliony cestujících za rok, která se nenacházejí ve vzdálených regionech, nelze považovat za slučitelnou s vnitřním trhem.

c) Vhodnost státní podpory jako nástroje politiky

146. Členské státy musí prokázat, že podpora je vhodná pro dosažení zamýšleného cíle nebo řešení problémů, na které je podpora zaměřena. Podpora nebude považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud jiné nástroje politiky nebo podpory, které by méně narušily hospodářskou soutěž, umožňují dosáhnout stejného cíle⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁴⁾ Skutečný průměrný roční objem přepravy cestujících během dvou účetních období, která předcházejí účetnímu období, v němž byla podpora oznámena nebo v případě neoznamované podpory skutečně poskytnuta nebo vyplacena. V případě nově vzniklého letiště pro přepravu cestujících by se měl použít předpokládaný průměrný roční objem přepravy cestujících během dvou účetních období po začátku provozu komerční letecké přepravy cestujících. Do těchto limitů se započítávají jednosměrné lety. To znamená, že pasažér, který např. z letiště odlétá a zase se vrací zpět, by se započítával dvakrát. Výše uvedené se použije na jednotlivé trasy.

⁽⁹⁵⁾ Rozhodnutí Rady a zástupců vlád členských států Evropské unie zasedajících v Radě 2006/682/ES o podpisu a prozatímním uplatňování mnohostranné dohody mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy a Albánskou republikou, Bosnou a Hercegovinou, Bulharskou republikou, Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií, Republikou Černá Hora, Chorvatskou republikou, Islandskou republikou, Prozatímní správní misí Organizace spojených národů v Kosovu, Norským královstvím, Rumunskem a Republikou Srbsko o vytvoření společného evropského leteckého prostoru (Úř. věst. L 285, 16.10.2006, s. 1).

⁽⁹⁶⁾ Viz rovněž poznámku pod čarou 94.

⁽⁹⁷⁾ Viz rovněž poznámku pod čarou 91.

147. Obchodní plán předem vypracovaný leteckou společností by měl doložit, že trasa, na niž se poskytuje podpora, má perspektivu stát se pro leteckou společnost ziskovou bez financování z veřejných zdrojů po třech letech. Pokud obchodní plán pro trasu neexistuje, letecké společnosti se musí letišti neodvolatelně zavázat, že budou provozovat trasu nejméně po dobu, po kterou dostávaly podporu na zahájení činnosti.

d) Existence motivačního účinku

148. Podpora na zahájení činnosti pro letecké společnosti má motivační účinek, pokud je pravděpodobné, že by v případě neexistence podpory objem hospodářské činnosti letecké společnosti na příslušném letišti nebyl rozšířen. Nebyl by například zahájen provoz na nové trase.

149. Zahájit provoz na nové trase lze až po předložení žádosti o podporu orgánu poskytujícímu podporu. Je-li provoz na nové trase zahájen před podáním žádosti o podporu orgánu poskytujícímu podporu, nebude podpora poskytnutá ve vztahu k této jednotlivé trase považována za slučitelnou s vnitřním trhem.

e) Přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum)

150. Podpora na zahájení činnosti může pokrývat až 50 % letištních poplatků za trasu po dobu nejvýše tří let. Způsobilými náklady jsou letištní poplatky za trasu.

f) Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod

151. Aby se zamezilo nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod, je-li spojení (např. pro dvojici měst), které bude provozováno na nové letecké trase, již zajišťováno vysokorychlostní železnicí nebo jiným letištěm ve stejné spádové oblasti za srovnatelných podmínek, zejména pokud jde o délku letů, tato letecká trasa nebude způsobilá pro podporu na zahájení činnosti.

152. 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.

153. Podporu na zahájení činnosti nelze kumulovat s jinými druhy státní podpory poskytnutými na provozování trasy.

Požadavky na oznámení režimů podpory a individuálních podpor

154. Členské státy se důrazně vyzývají, aby oznamovaly spíše vnitrostátní režimy podpory na zahájení činnosti než individuální podpory pro každé letiště. Tím se má snížit administrativní zátěž pro orgány členských států i Komisi.

155. Kvůli vyššímu riziku narušení hospodářské soutěže by se podpora na zahájení činnosti pro letiště, která se nenachází ve vzdálených regionech, s průměrným ročním objemem přepravy nad 3 miliony cestujících měla vždy oznamovat jednotlivě.

6. PODPORA SOCIÁLNÍ POVAHY PODLE ČL. 107 Odst. 2 písm. A) SMLOUVY

156. Podpora sociální povahy ve prospěch služeb letecké dopravy se bude považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 2 písm. a) Smlouvy, pokud jsou kumulativně splněny následující podmínky⁽⁹⁸⁾:

a) podpora musí být skutečně poskytnuta ve prospěch konečných spotřebitelů;

b) podpora musí mít sociální povahu, což znamená, že se musí v zásadě vztahovat pouze na některé skupiny osob cestujících na trase (například cestující se zvláštními potřebami, jako jsou děti, osoby se zdravotním postižením, osoby s nízkými příjmy, studenty, starší osoby, atd.); pokud však daná trasa zajišťuje spojení se vzdálenými regiony, jako například s nejvzdálenějšími regiony, ostrovy a řídké osídlenými oblastmi, mohla by se podpora vztahovat na všechny obyvatele této oblasti;

⁽⁹⁸⁾ Pokud jde o posuzování podpor sociální povahy u individuálních spotřebitelů, viz například rozhodnutí Komise ze dne 16. května 2006, N 169/2006 – Spojené království – Podpora sociální povahy ve službách letecké dopravy v regionu Highlands and Islands (Skotsko) (Úř. věst. C 272, 9.11.2006, s. 10), rozhodnutí Komise ze dne 11. prosince 2007, N 471/2007 – Portugalsko – Sociální příspěvky cestujícím s bydlištěm v Autonomní oblasti Madeira a studentům na služby letecké dopravy mezi portugalskou pevninou a autonomním regionem (Úř. věst. C 46, 19.2.2008, s. 2), a rozhodnutí Komise ze dne 5. ledna 2011, N 426/2010 – Francie – Podpora sociální povahy pro některé skupiny cestujících na služby letecké dopravy mezi ostrovem La Réunion a pevninskou Francií (Úř. věst. C 71, 5.3.2011, s. 5).

- c) podpora musí být poskytována bez diskriminace co do původu služeb, což znamená bez ohledu na to, která letecká společnost provozuje dané služby.

157. Členské státy se důrazně vyzývají, aby oznamovaly spíše vnitrostátní režimy podpor sociální povahy než individuální podpory.

7. KUMULACE

158. Maximální intenzity podpor platné podle těchto pokynů se použijí bez ohledu na to, zda je podpora financována v plném rozsahu ze státních zdrojů nebo zda je částečně spolufinancována Uníí.

159. Podporu povolenou podle těchto pokynů nelze kombinovat s jinou státní podporou, podporou *de minimis* nebo jinými formami financování Uníí, pokud by z dané kombinace vzešla vyšší intenzita podpory, než je ta, kterou stanoví tyto pokyny.

8. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

8.1. Podávání výročních zpráv

160. V souladu s nařízením (ES) č. 659/1999 a nařízením Komise (ES) č. 794/2004⁽⁹⁹⁾ musí členské státy podávat Komisi výroční zprávy. Výroční zprávy se zveřejňují na internetových stránkách Komise.

8.2. Transparentnost

161. Komise se domnívá, že ke zlepšení transparentnosti státní podpory v Unii je zapotřebí dalších opatření. Musí být především přijata opatření k zajištění snadného přístupu členských států, hospodářských subjektů, zúčastněné veřejnosti a Komise k plnému znění všech režimů podpor použitelných v odvětví letectví a k relevantním informacím o individuálních podporách.

162. Členské státy by měly na vnitrostátní nebo regionální úrovni zveřejnit na internetových stránkách komplexně věnovaných státní podpoře tyto informace:

- a) úplné znění každého schváleného režimu podpory nebo rozhodnutí o poskytnutí individuální podpory a ustanovení o jejich provádění;
- b) orgán poskytující podporu;
- c) totožnost jednotlivých příjemců, formu a výši podpory poskytnuté každému příjemci, datum udělení, druh podniku (malé a střední podniky / velké společnosti), region, v němž se příjemce nachází (na úrovni NUTS II), a hlavní hospodářské odvětví, v němž příjemce působí (na úrovni skupiny NACE); od tohoto požadavku lze upustit v případě poskytnutí individuální podpory nižší než 200 000 EUR.

163. Tyto informace musí být zveřejněny po přijetí rozhodnutí o poskytnutí podpory, musí se uchovávat po dobu alespoň deseti let a musí být bez omezení dostupné zúčastněné veřejnosti⁽¹⁰⁰⁾.

8.3. Sledování

164. Členské státy musí zajistit uchovávání podrobných záznamů týkajících se všech opatření, která zahrnují poskytnutí státní podpory v souladu s těmito pokyny. Tyto záznamy musí obsahovat všechny informace, které jsou nezbytné k tomu, aby se prokázalo, že byly splněny podmínky slučitelnosti, a podle potřeby zejména podmínky týkající se případných způsobilých nákladů a maximální povolené intenzity podpory. Tyto záznamy musí být uchovávány po dobu deseti let ode dne, kdy byla podpora poskytnuta, a na žádost předloženy Komisi.

165. Aby Komise mohla sledovat pokrok v postupném ukončování provozní podpory letišť a jeho dopad na hospodářskou soutěž, musí členské státy pravidelně předkládat zprávu (každoročně) o pokroku, pokud jde o snížení provozní podpory pro každé letiště, které tuto podporu využívá. V některých případech může být jmenován zmocněnec pro sledování, který zajistí dodržování všech podmínek a povinností, jež jsou základem pro schválení podpory.

⁽⁹⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁰⁾ Tyto informace by měly být pravidelně aktualizovány (např. jednou za šest měsíců) a měly by být k dispozici v otevřených formátech.

8.4. Hodnocení

166. Aby Komise dále zajistila, že narušení hospodářské soutěže a obchodu bude omezené, může požadovat, aby se na určité režimy vztahovala omezená doba trvání a aby byly podrobeny hodnocení. Hodnocení je třeba provádět zejména v případě režimů, jejichž potenciální rušivé účinky jsou obzvláště významné, tj. režimů, u nichž může hrozit významné omezení hospodářské soutěže, pokud se včas nepřezkoumá jejich provádění.

167. Vzhledem k jeho cílům a v zájmu toho, aby se zamezilo vytvoření neúměrné zátěže pro členské státy, jakož i neúměrné zátěže v případě menších opatření podpory, se výše uvedený požadavek vztahuje pouze na režimy podpory s vysokými rozpočty, jež se vyznačují novými vlastnostmi, nebo pokud se předpokládají významné změny v oblasti trhu, technologií nebo předpisů. Hodnocení, které na základě společné metodiky⁽¹⁰¹⁾ provede odborník nezávislý na orgánu poskytujícím podporu, je třeba zveřejnit.

168. Hodnocení musí být Komisi předloženo včas, aby bylo možno posoudit možné prodloužení režimu podpory, a v každém případě po uplynutí platnosti režimu. Přesný rozsah a metodika hodnocení, které má být provedeno, budou vymezeny v rozhodnutí o schválení režimu podpory. Každé následné opatření podpory s podobným cílem musí vzít v úvahu výsledek uvedeného hodnocení.

8.5. Vhodná opatření

169. Členské státy by měly případně pozměnit své stávající režimy, aby je uvedly do souladu s těmito pokyny nejpozději do dvanácti měsíců ode dne 4. dubna 2014.

170. Členské státy se vyzývají, aby Komisi do dvou měsíců ode dne 4. dubna 2014 udělily svůj výslovný bezpodmínečný souhlas s těmito pokyny. Pokud se dotyčný členský stát nevyjádří, bude mít Komise za to, že s navrhovanými opatřeními nesouhlasí.

8.6. Použití

171. Zásady obsažené v těchto pokynech se použijí ode dne 4. dubna 2014. Od tohoto dne tyto pokyny nahrazují pokyny pro leteckou dopravu z roku 1994 a pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005.

172. S ohledem na rozvoj odvětví letectví, a zejména na jeho liberalizaci, má Komise za to, že ustanovení jejího sdělení o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory⁽¹⁰²⁾ by se neměla použít na projednávané případy protiprávních provozních podpor poskytnutých letištím ještě přede dnem 4. dubna 2014. Komise bude naproti tomu uplatňovat zásady obsažené v těchto pokynech na všechny případy týkající se provozní podpory (podaná oznámení a protiprávní neoznámená podpora) letištím, přestože byla podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014 a začátkem přechodného období.

173. V případě investiční podpory letištím Komise použije zásady obsažené v těchto pokynech na všechna oznámená opatření investiční podpory, ohledně nichž má přijmout rozhodnutí, ode dne 4. dubna 2014, a to i tehdy, pokud projekty byly oznámeny před tímto dnem. V souladu se sdělením Komise o stanovení použitelných pravidel pro posouzení protiprávní státní podpory uplatní Komise na protiprávní investiční podpory letištím pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta. Zásady obsažené v těchto pokynech tedy nepoužije v případě protiprávních investičních podpor letištím poskytnutých přede dnem 4. dubna 2014.

174. V případě podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti, Komise použije zásady obsažené v těchto pokynech na všechna oznámená opatření podpory na zahájení činnosti, ohledně nichž má přijmout rozhodnutí, ode dne 4. dubna 2014, a to i tehdy, pokud opatření byla oznámena před tímto dnem. V souladu se sdělením Komise o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory uplatní Komise na protiprávní podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta. Zásady obsažené v těchto pokynech tedy nepoužije v případě protiprávních podpor leteckým společnostem na zahájení činnosti poskytnutých přede dnem 4. dubna 2014.

⁽¹⁰¹⁾ Takovou společnou metodiku může poskytnout Komise.

⁽¹⁰²⁾ Sdělení Komise o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory (Úř. věst. C 119, 22.5.2002, s. 22).

8.7. Přezkum

175. Komise může kdykoli provést vyhodnocení těchto pokynů, a učiní tak nejpozději do šesti let ode dne 4. dubna 2014. Hodnocení bude vycházet z faktických informací a výsledků širších konzultací vedených Komisí na základě údajů poskytnutých členskými státy a zúčastněnými stranami. Komise znovu posoudí situaci na letištích s ročním objemem přepravy do 700 000 cestujících, aby určila, zda je zapotřebí zachovat zvláštní pravidla pro posuzování slučitelnosti provozní podpory pro tuto kategorii letišť s ohledem na budoucí perspektivy úplného pokrytí provozních nákladů, zejména s ohledem na změnu tržních podmínek a vyhlídky ziskovosti.

176. Komise může po konzultaci členských států na základě významných důvodů politiky v oblasti hospodářské soutěže či dopravy tyto pokyny nahradit nebo doplnit.

PŘÍLOHA

Souhrn podmínek slučitelnosti

Tabulka 1

Přehled podmínek slučitelnosti podpory letišť

Podmínky slučitelnosti	Investiční podpora letišti	Provozní podpora letišti
a) Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu	— Zvyšování mobility budováním přístupových bodů pro lety v rámci EU — Boj proti přetížení dopravy na hlavních uzlech — Podpora regionálního rozvoje Duplikace letišť a nevyužitá kapacita při neexistenci dostatečné perspektivy střednědobého používání nepřispívá k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu.	
b) Potřeba státního zásahu	<3 miliony cestujících >3–5 milionů cestujících za určitých specifických okolností >5 milionů cestujících pouze za velmi výjimečných okolností	<3 miliony cestujících
c) Vhodnost opatření podpory	Opatření podpory musí být vhodným nástrojem politiky, aby sledovalo cíl společného zájmu.	
	Zvážení méně narušujících nástrojů podpory (záruky, zvýhodněné úvěry atd.)	Předem jako pevně stanovená částka pokrývající očekávaný schodek financování provozních nákladů (určený na základě předem vypracovaného obchodního plánu) během přechodného desetiletého období
d) Motivační účinek	Existuje, pokud by investice nebyla provedena nebo byla provedena v jiném rozsahu (hypotetická srovnávací analýza nebo analýza schodku financování vycházející z předem vypracovaného obchodního plánu).	Existuje, pokud by se při neexistenci podpory úroveň hospodářské činnosti letiště výrazně snížila.
e) Přiměřenost podpory (podpora omezená na minimum)		
<i>Způsobitelné náklady:</i>	Náklady související s investicemi do letištní infrastruktury a vybavení letišť, kromě nákladů na investice v případě jiných než leteckých činností	Schodek financování provozních nákladů letiště
<i>Maximální povolené intenzity podpory:</i>	>3–5 milionů maximálně 25 % 1–3 miliony maximálně 50 % <1 milion maximálně 75 %	V přechodném období: 50 % původního průměrného schodku financování provozních nákladů vypočteného jako průměr pěti let předcházejících přechodnému období (2009–2013) Po desetiletém přechodném období: nepovoluje se žádná provozní podpora (s výjimkou případů, kdy se poskytuje na základě horizontálních předpisů)

Podmínky slučitelnosti	Investiční podpora letišti	Provozní podpora letišti
Výjimky:	U letišť nacházejících se ve vzdálených regionech (bez ohledu na jejich velikost) maximální intenzity podpory u investiční podpory na financování letištní infrastruktury lze zvýšit až o 20 % U letišť s méně než jedním milionem cestujících za rok nacházejících se v okrajových regionech: intenzita smí překročit 75 % za výjimečných okolností na základě individuálního posouzení V případě přemístění: přiměřenost, nezbytnost a maximální intenzita podpory budou posouzeny bez ohledu na průměrný provoz U letišť s více než pěti miliony cestujících za rok: pouze za velmi výjimečných okolností, charakterizovaných jednoznačným selháním trhu, a se zohledněním rozsahu investice a narušení hospodářské soutěže	U letišť s méně než 700 000 cestujících za rok: 80 % původního průměrného schodku financování provozních nákladů vypočteného po dobu pěti let po začátku přechodného období
f) Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy	Otevřená všem potenciálním uživatelům, a nikoli určená jednomu specifickému uživateli Letiště s méně než 5 miliony cestujících za rok: předem poskytnutá pevná částka nebo roční splátky na vyrovnání schodku financování kapitálových nákladů vyplývajících z obchodního plánu letiště	Posouzení narušení hospodářské soutěže a vlivu na obchod Otevřená všem potenciálním uživatelům, a nikoli určená jednomu specifickému uživateli Letiště s méně než 700 000 cestujících za rok: opětovné posouzení čtyři roky po začátku přechodného období
Požadavky na oznámení režimů podpor a individuálních podpor	Režimy podpor: — u letišť s méně než 3 miliony cestujících za rok Individuální oznámení: — u letišť s více než 3 miliony cestujících za rok — investiční podpora letišť s méně než 1 milionem cestujících za rok překračující 75% intenzitu podpory — investiční podpora poskytnutá na přemístění letišť — letiště pro smíšenou osobní/nákladní přepravu odbavující více než 200 000 tun nákladu během dvou účetních období, která předcházejí roku, v němž byla podpora oznámena — vybudování nového letiště pro přepravu cestujících (včetně přeměny stávající letištní plochy) — vybudování nebo rozvoj letiště nacházejícího se ve vzdálenosti 100 kilometrů nebo 60 minut cestovní doby od stávajícího letiště	Režimy podpor: — u letišť s méně než 3 miliony cestujících za rok Individuální oznámení: — letiště pro smíšenou osobní/nákladní přepravu odbavující více než 200 000 tun nákladu během dvou účetních období, která předcházejí roku, v němž byla podpora oznámena — provozní podpora letišti nacházejícímu se ve vzdálenosti 100 kilometrů nebo 60 minut cestovní doby od jiných letišť

Tabulka 2

Přehled podmínek slučitelnosti podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti

Podmínky slučitelnosti	Podpora leteckým společnostem na zahájení činnosti
a) Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu	— Zvyšování mobility budováním přístupových bodů pro lety v rámci EU — Usnadnění regionálního rozvoje Nedochází k duplicitě stávajícího srovnatelného spojení zajišťovaného vysokorychlostní železnici nebo jiným letištěm v téže spádové oblasti za srovnatelných podmínek.
b) Potřeba státního zásahu	— Letiště s méně než 3 miliony cestujících za rok — Letiště nacházející se ve vzdálených regionech bez ohledu na jejich velikost — Letiště s >3–5 miliony cestujících za rok pouze za výjimečných okolností — Bez podpory na zahájení činnosti pro letecké spoje z letišť s více než pěti miliony cestujících za rok
c) Vhodnost opatření podpory	— Není způsobitelné k podpoře, pokud je daná trasa již zajištěna vysokorychlostní železnici nebo jiným letištěm v téže spádové oblasti za srovnatelných podmínek. — Předem vypracovaný obchodní plán prokazující ziskovost trasy nejdéle po uplynutí tří let nebo neodvolatelný závazek letecké společnosti provozovat trasu nejméně po dobu, během níž dostává podporu na zahájení činnosti
d) Motivační účinek	Existuje, pokud by se při neexistenci podpory úroveň hospodářské činnosti letecké společnosti na příslušném letišti výrazně snížila (nebyl by například zahájen provoz na nové trase). Zahájit provoz na nové trase nebo spustit nový letový řád lze až po předložení formuláře žádosti o podporu orgánu poskytujícímu podporu.
e) Přiměřenost podpory (podpora omezená na minimum)	
— Způsobitelné náklady:	Letištní poplatky za trasu
— Maximální povolené intenzity podpory:	50 % na maximální dobu tří let
f) Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy	— Veřejné orgány musí plány zveřejnit s dostatečným předstihem, aby své služby mohly nabídnout všechny letecké společnosti, které mají zájem. — Není povolena kumulace s jinými druhy státní podpory na provoz trasy.
Požadavky na oznámení režimů podpor a individuálních podpor	Režimy podpor: — letiště s méně než 3 miliony cestujících za rok a letiště nacházející se ve vzdálených regionech Individuální oznámení: — letiště s více než 3 miliony cestujících za rok, s výjimkou letišť nacházejících se ve vzdálených regionech

Tabulka 3

Sociální podpora*Podmínky slučitelnosti*

a) Účinná ve prospěch konečných spotřebitelů

b) Sociální povahy:

zahrnující pouze některé kategorie cestujících (například osoby se zvláštními potřebami, jako jsou děti, osoby se zdravotním postižením, osoby s nízkými příjmy, studenty, starší osoby, atd.)

Výjimka: pokud však trasa zajišťuje spojení se vzdálenými regiony (jako např. s nejvzdálenějšími regiony, ostrovy, řídké osídlenými oblastmi), může se podpora vztahovat na všechny obyvatele tohoto regionu.

c) Bez diskriminace, pokud jde o původ letecké společnosti provozující služby

Tabulka 4

Slučitelnost podpory ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby

Velikost letiště podle průměrného objemu přepravy (cestujících za rok)	Použitelný právní rámec	Oznamovací povinnost
Správci letišť na letištích s méně než 200 000 cestujících za rok po dobu trvání pověření plněním služeb obecného hospodářského zájmu Letecké společnosti, pokud jde o letecké spoje na ostrovy, kde je objem přepravy menší než 300 000 cestujících za rok	Ustanovení čl. 106 odst. 2 Smlouvy Rozhodnutí 2012/21/EU	Vyňato z oznamovací povinnosti
Letiště s více než 200 000 cestujících za rok po dobu trvání pověření plněním služeb obecného hospodářského zájmu	Ustanovení čl. 106 odst. 2 Smlouvy Rámec pro služby obecného hospodářského zájmu	Oznámení požadováno

INFORMACE ČLENSKÝCH STÁTŮ

**Oznámení maltské vlády ohledně směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES
o podmínkách udělování a užívání povolení k vyhledávání, průzkumu a těžbě uhlovodíků**

(2014/C 99/04)

Podle oznámení maltské vlády ohledně výše uvedené směrnice zveřejněné v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 4. května 2013 (2013/C 127/04) ministerstvo dopravy a infrastruktury oznamuje, že pro blok 3 oblasti 4 a pro oblast 5 může být nyní uděleno stálé povolení na základě licence k průzkumu nebo licence k průzkumu a těžbě.

Informace týkající se tohoto oznámení lze získat na odboru kontinentálního šelfu ministerstva dopravy a infrastruktury (Continental Shelf Department at the Ministry for Transport and Infrastructure – blok F, Antonio Maurizio Valperga Street, Floriana, FRN 1700, Malta) na e-mailové adrese dgcs.mti@gov.mt.

V

(Oznámení)

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

EVROPSKÁ KOMISE

Předběžné oznámení o spojení podniků**(Věc č. M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth)****Věc, která může být posouzena zjednodušeným postupem****(Text s významem pro EHP)**

(2014/C 99/05)

1. Evropská komise dne 27. března 2014 obdržela oznámení o navrhovaném spojení podle článku 4 nařízení Rady (ES) č. 139/2004⁽¹⁾, kterým podnik Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC („Brookfield“, Spojené státy), v konečném důsledku kontrolovaný podnikem Brookfield Asset Management Inc. (Kanada), a podnik APM Terminals North America Inc., („APMTNA“, Spojené státy), v konečném důsledku kontrolovaný podnikem A.P. Møller-Mærsk A/S (Dánsko), získávají ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení o spojování nákupem akcií společnou kontrolu nad podnikem APM Terminals Elizabeth, LLC („APMT Elizabeth“, Spojené státy).

2. Předmětem podnikání příslušných podniků je:

— podniku Brookfield: správa majetku s investicemi do nemovitostí, obnovitelných zdrojů energie, infrastruktury a soukromého kapitálu,

— podniku APMTNA: provoz kontejnerových terminálů v Severní Americe, podíly v devíti terminálech v USA,

— podniku APMT Elizabeth: provoz jednoho kontejnerového terminálu v kontejnerovém terminálu Elizabeth v přístavu New York.

3. Komise po předběžném posouzení zjistila, že by oznamovaná transakce mohla spadat do působnosti nařízení o spojování. Konečné rozhodnutí v tomto ohledu však zůstává vyhrazeno. V souladu se sdělením Komise o zjednodušeném postupu ohledně některých spojování podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004⁽²⁾ je třeba uvést, že tato věc může být posouzena podle postupu stanoveného sdělením.

4. Komise vyzývá zúčastněné třetí strany, aby jí k navrhované transakci předložily své případné připomínky.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1 („nařízení o spojování“).

⁽²⁾ Úř. věst. C 366, 14.12.2013, s. 5.

Připomínky musí být Komisi doručeny nejpozději do deseti dnů po zveřejnění tohoto oznámení. Připomínky lze Komisi zaslat faxem (fax: +32 22964301), e-mailem na adresu COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu nebo poštou s uvedením čísla jednacího M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

