



Obsah

IV Akty přijaté před 1. prosincem 2009 podle Smlouvy o ES, Smlouvy o EU a Smlouvy o Euratomu

2011/97/ES:

- ★ **Rozhodnutí Komise ze dne 14. září 2005 o státní podpoře C 11/04 (ex NN 4/03) – Olympic Airways – Restrukturalizace a privatizace (oznámeno pod číslem K(2005) 2706) ⁽¹⁾** 1

2011/98/ES:

- ★ **Rozhodnutí Komise ze dne 28. října 2009 o státní podpoře C 16/08 (ex NN 105/05 a NN 35/07) prováděné Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska – Dotace společností CalMac a NorthLink za služby námořní dopravy ve Skotsku (oznámeno pod číslem K(2009) 8117) ⁽¹⁾** 33

Cena: 4 EUR

(¹) Text s významem pro EHP

CS

Akty, jejichž název není vtištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu. Názvy všech ostatních aktů jsou vtištěny tučně a předchází jim hvězdička.

IV

(Akty přijaté před 1. prosincem 2009 podle Smlouvy o ES, Smlouvy o EU a Smlouvy o Euratomu)

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 14. září 2005

o státní podpoře C 11/04 (ex NN 4/03) – Olympic Airways – Restrukturalizace a privatizace

(oznámeno pod číslem K(2005) 2706)

(Pouze řecké znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2011/97/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

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

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními⁽¹⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) V dopise ze dne 3. března 2003 (TREN A/26534, 25. července 2003) řecké orgány zdůraznily své odhodlání zprivatizovat státní leteckou společnost Olympic Airways a kroky, které již byly za tímto účelem podniknuty.
- (2) Vzhledem k neexistenci formálního oznámení vydala Komise dne 8. září 2003 příkaz k poskytnutí informací, který byl řeckým orgánům oznámen dne 9. září 2003 (K(2003) 3266). Komise v něm řecké orgány vyzvala k poskytnutí veškerých informací potřebných k tomu, aby mohla ověřit slučitelnost opatření k restrukturalizaci a privatizaci společnosti Olympic Airways s článkem 87 Smlouvy.
- (3) Dopisem z téhož dne (TREN D/15287) Komise řecké orgány vyzvala, aby jí oznámily zákon o privatizaci společnosti Olympic Airways, jenž byl přijat dne 9. září 2003. Řecké orgány v dopise ze dne 17. září 2003 (TREN A/30881) uvedly, že tyto informace hodlají poskytnout v příhodné době.
- (4) Dne 25. září 2003 obdržela Komise oficiální stížnost společnosti Aegean Airlines (TREN A/30589) týkající se privatizace společnosti Olympic Airways; společnost Aegean Airlines je konkurentem společnosti Olympic Airways.
- (5) Zákon o privatizaci a odpověď na příkaz k poskytnutí informací byly Komisi zaslány dopisem ze dne 29. září 2003 (TREN A/30866). Stále však chyběly některé údaje. Komise o tom řecké orgány vyrozuměla dopisem ze dne 31. října 2003 (TREN D/17821), jehož kopie byla následně dne 4. prosince 2003 zaslána faxem rovněž Stálému zastoupení Řecka při EU.
- (6) Dne 12. prosince 2003, tedy v době, kdy Komise dosud posuzovala slučitelnost opatření k restrukturalizaci a privatizaci společnosti Olympic Airways s článkem 87 Smlouvy, vznikla nová společnost s názvem Olympic Airlines. Řízení, jež bylo zahájeno dne 8. září 2003 vydáním příkazu Komise k poskytnutí informací, bylo proto zaznamenáno v registru státních podpor pod číslem NN 4/03.
- (7) Dne 15. prosince 2003 (TREN D/22742) zopakovala Komise svou žádost o poskytnutí informací k privatizaci. Řecké orgány požadované informace předložily v dopisech ze dne 18. a 19. prosince 2003 (TREN A/38288, resp. TREN A/38258).
- (8) Dne 15. ledna 2004 byla řeckým orgánům zaslána žádost o další informace (TREN D/160), na niž řecké orgány odpověděly dvěma dopisy ze dne 16. ledna 2004 (TREN A/11076, resp. A/11077).

(¹) Úř. věst. C 192, 2.7.2004, s. 2.

- (9) Dne 16. ledna 2004 zaslala Komise řeckým orgánům dopis, jenž se týkal aténské mezinárodního letiště (dále také „AIA“) ve městě Spata a jeho vztahu ke společností Olympic Airways/Airlines. Řecké orgány odpověděly dopisem ze dne 23. února 2004. Další žádost o informace k této záležitosti byla Řecku zaslána dne 15. června 2004 a odpovědi na tento dopis byly doručeny dne 4. srpna 2004.
- (10) Rozhodnutím ze dne 16. března 2004, jež bylo Řecku oznámeno dopisem z téhož dne (SG(2002) D/228848), zahájila Komise řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy. Věc byla zaevidována pod číslem C 11/04.
- (11) Rozhodnutí Komise zahájit formální vyšetřovací řízení bylo zveřejněno rovněž v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽²⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k této záležitosti podaly připomínky. Řecká republika předložila Komisi své připomínky dopisem ze dne 11. června 2004.
- (12) Ve lhůtě stanovené ve zveřejněném oznámení o zahájení řízení obdržela Komise připomínky dalších dvou zúčastněných stran. Tyto připomínky byly posléze předány řeckým orgánům k vyjádření, jež bylo Komisi doručeno dne 3. listopadu 2004.
- (13) Dne 11. října 2004 zaslala Komise řeckým orgánům dopis, v němž jim formálně oznámila svůj úmysl vydat příkaz k pozastavení podpory, pokud do deseti dnů od doručení dopisu neobdrží informace, jež budou uspokojivým způsobem prokazovat, že Řecko příjemcům již podporu nevyplácí. Komise řecké orgány vyzvala, aby se k této záležitosti vyjádřily. Řecké orgány na tuto výzvu odpověděly dopisem ze dne 28. října 2004. Vyjádřily v něm názor, že by vydání příkazu v této fázi vážně ohrozilo stávající intenzivní úsilí Řecka o nalezení východiska a bylo by nepřiměřené a neodůvodněné.
- (14) Poté, co byly podány připomínky, zástupci řeckých orgánů pravidelně informovali útvary Komise o vývoji v této záležitosti (na schůzkách dne 17. prosince 2004, 19. prosince 2004, 3. února 2005, 7. února 2005 a 28. dubna 2005 a dopisy ze dne 22. února 2005 a 19. dubna 2005) a o probíhající restrukturalizaci a privatizaci společností Olympic Airlines a Olympic Airways Services.
- (15) Řecké orgány informovaly útvary Komise i o těchto dokumentech:

— zákon č. 3259/2004, který společností Olympic Airways poskytuje dočasnou ochranu před výkonem rozhodnutí z podnětu věřitelů (e-mail ze dne 22. prosince 2004),

— zákon č. 3282/2004, na jehož základě stát převzal vůči finančním institucím závazky společnosti Olympic Airways, jež vyplývaly ze smluv o financování a leasingu letadel A340-300 společností Olympic Airlines (e-mail ze dne 22. prosince 2004 a 4. dubna 2005).

Pokud jsou tato dodatečná vysvětlení relevantní z hlediska předmětu tohoto rozhodnutí a objasňují otázky, které Komise vznesla při zahájení řízení, budou v tomto rozhodnutí vzata v úvahu.

2. SKUTKOVÝ STAV

2.1 DOSAVADNÍ ROZHODNUTÍ KOMISE OHLEDNĚ SPOLEČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS A JEJÍCH DCEŘINÝCH SPOLEČNOSTÍ

Rozhodnutí z roku 1994

- (16) Dne 7. října 1994 přijala Komise rozhodnutí 94/696/ES ⁽³⁾ (dále jen „rozhodnutí z roku 1994“), v němž byla podpora, kterou Řecko poskytlo či poskytne společnosti Olympic Airways, prohlášena za slučitelnou se společným trhem, pokud Řecko splní řadu závazků uvedených v tomto rozhodnutí.

Rozhodnutí z roku 1998

- (17) Vzhledem ke skutečnosti, že několik podmínek uložených v rozhodnutí z roku 1994 nebylo dodrženo, rozhodla Komise dne 30. dubna 1996 o opětovném zahájení řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o nové a neoznámené podpoře, o níž se dozvěděla ⁽⁴⁾.
- (18) Dne 14. srpna 1998 přijala Komise rozhodnutí 1999/332/ES ⁽⁵⁾ (dále jen „rozhodnutí z roku 1998“), podle něž je určitá podpora, kterou Řecko poskytlo nebo poskytne společnosti Olympic Airways, slučitelná se společným trhem v souvislosti s plánem restrukturalizace na období 1998–2002. Tato podpora byla rovněž schválena s výhradou splnění řady podmínek.

⁽³⁾ Úř. věst. L 273, 25.10.1994, s. 22.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 176, 19.6.1996, s. 5.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 128, 21.5.1999, s. 1.

⁽²⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

Rozhodnutí z roku 2000

- (19) V červenci 2000 oznámilo Řecko Komisi svůj úmysl využít zbývající schválenou podporu k poskytnutí řady úvěrových záruk za nákup nových letadel a potřebné investice do přemístění společnosti Olympic Airways na aténské mezinárodní letiště ve městě Spata, s tím, že smlouvy o poskytnutí těchto záruk měly být uzavřeny do konce roku 2000. Dopisem ze dne 10. listopadu 2000 (SG(2000) D/108307) Komise řeckým orgánům oznámila své rozhodnutí pozměnit část rozhodnutí z roku 1998, pokud jde o opatření podpory týkající se úvěrových záruk.

Rozhodnutí z roku 2002

- (20) Dne 6. března 2002 Komise rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy. V tomto rozhodnutí vyjádřila obavu, že mohlo dojít ke zneužití podpory schválené v jejich rozhodnutích z roku 1994 a 1998, že nebyl proveden plán restrukturalizace společnosti a že mohla být poskytnuta nová protiprávní státní podpora.
- (21) Dne 9. srpna 2002 zaslala Komise řeckým orgánům další příkaz k poskytnutí informací, o něž je již dříve žádala; požadovala zejména předložení účetních závěrek a číselných údajů o úhradě provozních nákladů ze strany státu; odpovědi, jež Řecko následně poskytlo, byly nedostatečné.
- (22) Dne 11. prosince 2002 přijala Komise konečné záporné rozhodnutí ve věci podpory, kterou Řecko poskytlo společnosti Olympic Airways (rozhodnutí 2003/372/ES⁽⁶⁾), dále jen „rozhodnutí z roku 2002“). Komise dospěla k závěru, že podpora, kterou stát této společnosti dříve poskytl a kterou schválila Komise, není slučitelná se Smlouvou, neboť nebyly splněny příslušné podmínky, a zejména nebyl řádným způsobem proveden plán restrukturalizace. Komise dále konstatovala, že společnost Olympic Airways obdržela novou podporu, která byla protiprávní a neslučitelná se společným trhem, jelikož řecký stát toleroval neplacení nebo odklady termínu úhrady části příspěvků na sociální zabezpečení, daně z přidané hodnoty u paliva a náhradních dílů, nájemného hrazeného letištím, letištních poplatků a daně uložené cestujícím, kteří odlétají z řeckých letišť, zvané „spatosimo“.
- (23) Podle tohoto rozhodnutí mělo Řecko přijmout veškerá opatření k tomu, aby příjemce navrátil státní podporu ve výši 14 miliard GRD (41 milionů EUR) podle článku 1

rozhodnutí a novou podporu podle článku 2 rozhodnutí; k navrácení podpory mělo dojít neprodleně a v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy, pokud tyto připouštějí okamžitý a účinný výkon rozhodnutí. Podpora měla být navržena spolu s úrokem naběhlým ode dne, k němuž měl příjemce podporu k dispozici, do dne jejího navrácení.

- (24) Řecku bylo rovněž uloženo, aby Komisi do dvou měsíců ode dne oznámení rozhodnutí informovalo o opatřeních, která přijalo k dosažení souladu s rozhodnutím. Toto rozhodnutí bylo řeckým orgánům oznámeno dopisem ze dne 13. prosince 2002 (SG(02) D/233148) a dne 28. května 2003 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.
- (25) Dne 11. února 2003 řecká vláda v návaznosti na rozhodnutí z roku 2002 Komisi sdělila, že obdržela z nezávislého zdroje informace, podle nichž se společnosti Olympic Airways nedostalo zvýhodněného zacházení, a vláda proto nesplní požadavky rozhodnutí na navrácení částky, kterou Komise považovala za neslučitelnou.

Opatření přijatá v návaznosti na rozhodnutí z roku 2002

- (26) Dne 24. února 2003 podala společnost Olympic Airways u Soudu prvního stupně žalobu, jíž rozhodnutí Komise napadla (věc T-68/03). Řecko nepožádalo o to, připojit se k řízení jako strana žalující, ani proti rozhodnutí Komise nepodalo u Soudního dvora zvláštní žalobu.
- (27) Dne 6. března 2003 Komise řeckou vládu informovala, že je tato povinna splnit rozhodnutí z roku 2002. Řecká vláda ve své odpovědi ze dne 26. června 2003 uvedla, že přezkoumává právní účinky rozhodnutí z roku 2002 a postup Komise při jeho přijímání. Rovněž Komisi ujistila o svém úmyslu navrácení podpory zajistit. To však neučinila, ani Komisi nepředložila příslušný harmonogram. Komise tak byla nucena podat u Soudního dvora žalobu pro nesplnění povinnosti plynoucí z rozhodnutí; učinila tak dne 3. října 2003 (věc C-415/03).
- (28) Soudní dvůr vydal ve věci C-415/03 dne 12. května 2005 rozhodnutí, jímž dal za pravdu Komisi⁽⁷⁾. Soud (druhý senát) prohlásil, že Řecko tím, že nepřijalo v předepsané lhůtě všechna opatření nezbytná k vrácení podpor, které byly shledány protiprávními a neslučitelnými se společným trhem, s vyloučením těch, které se týkají příspěvků národnímu orgánu sociálního zabezpečení, nesplnilo své povinnosti.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 132, 28.5.2003, s. 1.

⁽⁷⁾ Rozhodnutí dosud nebylo zveřejněno ve Sbírce rozhodnutí.

- (29) Dne 23. května 2005 zaslala Komise řeckým orgánům dopis s dotazem na opatření, jež Řecko přijme k zajištění souladu s rozhodnutím Soudního dvora.
- (30) Řecké orgány odpověděly dopisem ze dne 2. června 2005, v němž zopakovaly, že jsou ochotny s Komisí v této záležitosti plně spolupracovat. Část odpovědi, jež se týká záležitostí uvedených v oznámení o zahájení řízení, je shrnuta níže.
- (31) K navrácení podpory, která byla v rozhodnutí Komise z roku 2002 shledána neslučitelnou, dosud nedošlo. Nepřijme-li členský stát opatření, jež vyplývají z rozsudku, může Komise podle článku 228 Smlouvy o ES předložit věc Soudnímu dvoru.
- (32) Toto rozhodnutí se však týká pouze rozhodnutí a opatření, která řecké orgány přijaly ve prospěch společnosti Olympic Airways a jejích nástupců po přijetí rozhodnutí z roku 2002.

3. ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

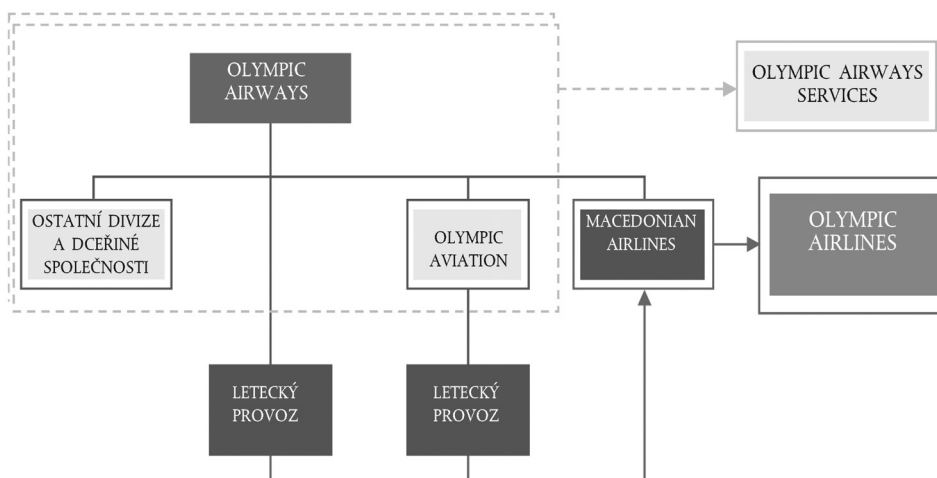
Rozhodnutí Komise o zahájení řízení podle čl. 88 odst. 2 se zakládalo na řadě skutečností.

3.1 POKRAČUJÍCÍ NEPLACENÍ DANÍ A PŘÍSPĚVKŮ NA SOCIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ ZE STRANY SPOLEČNOSTI

- (33) Společnost Olympic Airways vykazuje od roku 2002 ztrátu a zápornou ziskovost. Její hlavní činnost rok od roku snižuje celkovou hodnotu společnosti, namísto aby generovala příjem. Je tedy těžké, ne-li nemožné se domnívat, že ve své činnosti nepokračuje jen díky tomu, že nehradí závazky vůči státu. Rozhodnutí z roku 2002 konstatovalo, že uvedené neplnění závazků představuje protiprávní státní podporu.
- (34) Komise tedy zaujala stanovisko, že stát je fakticky (ne-li právně) hlavním věřitelem společnosti Olympic Airways a že bez pokračujících státních zásahů by společnost svou činnost již dávno ukončila.

3.2 STRUKTURÁLNÍ REORGANIZACE SPOLEČNOSTI

- (35) Při zahájení řízení byla Komisi známa existence zákona č. 3185/2003, který stanovil vyčlenění leteckých divizí společností ve skupině Olympic Airways, jmenovitě Olympic Aviation a Macedonian Airlines (dále jen „Macedonian“), a jejich následné sloučení do jediné společnosti, již byla bývalá společnost Macedonian, nyní přejmenovaná na Olympic Airlines. Ostatní divize měly zůstat ve společnosti Olympic Airways, nyní přejmenované na Olympic Air Services. Podle zákona č. 3185/2003 bylo možno stejný postup použít u divize pozemního odbavení a divize údržby a techniky, k tomu však dosud nedošlo.



- (36) V oznámení o zahájení řízení vyjádřila Komise názor, že Řecko nezprivatizovalo celou skupinu Olympic Airways, ale rozhodlo se skupinu rozdělit na samostatné subjekty s cílem zvýšit jejich přitažlivost pro potenciální investory a oddělit je od závazků společnosti Olympic Airways.

- (37) Po restrukturalizaci skupiny Olympic Airways došlo podle všeho k tomu, že od prosince 2003 byly všechny letecké činnosti soustředěny v nové společnosti Olympic Airlines, a všechny ostatní činnosti, v zásadě pozemní odbavení a údržba a technika, zůstaly ve staré společnosti, jež nyní operuje pod názvem Olympic Air Services. Posledně uvedená společnost si ponechala rovněž větší nové podíly v dalších řeckých společnostech působících v leteckých službách, jako jsou stravovací služby, informační technologie a dodávky paliva.
- (38) Zákon o privatizaci stanoví, že převod majetku, závazků a dalších nároků na tuto novou společnost je osvobozen od daní, poplatků a dalších odvodů vůči státu, právníkům osobám založeným podle veřejného práva a dalším veřejným subjektům. Tento převod je dále osvobozen od jakýchkoli poplatků, závazků a pohledávek třetích osob, ať již fyzických či právnických, vyjma závazků výslovně uvedených v rozvaze sestavené ke dni přeměny. Ustanovení § 27 zákona č. 3185/2003 mimoto stanoví, že se na novou společnost nepoužijí ustanovení §§ 479 a 939 občanského zákoníku⁽⁸⁾ a § 537 a násl. obchodního zákoníku, pokud jde o závazky, jež společnosti Olympic Airways vznikly před vyčleněním letecké divize. Na základě tohoto opatření tak budou věřitelé moci uplatňovat pouze pohledávky, jímž odpovídají závazky převedené na Olympic Airlines, nebudou však moci vůči této nové společnosti uplatňovat pohledávky, jímž odpovídají závazky ponechané ve společnosti Olympic Airways. Řecké orgány následně (15. října 2004) schválily zákon č. 3259/2004, který společnosti Olympic Airways přiznává dočasnou ochranu před výkonem rozhodnutí z podnětu věřitelů.
- (39) V souvislosti s uplatňováním zákona č. 3185/2003 si řecký stát najal poradce ze společnosti Deloitte & Touche, aby ocenili hodnotu leteckých divizí skupiny Olympic Airways. Poradci byli pověřeni rovněž zpracováním plánu restrukturalizace a zprávy o stavu společností Olympic Airways a Olympic Aviation za účelem stanovení počtu a kategorií zaměstnanců, kteří měli být převedeni na společnost Olympic Airlines. Společnost Deloitte & Touche uvedla, že neprováděla audit a že pracovala výhradně s informacemi, které jí poskytlo vedení společností Olympic Airways a Olympic Aviation. Společnost Deloitte & Touche do ocenění nezahrnula letadla ve vlastnictví společností Olympic Airways a Olympic Aviation, jejichž tržní hodnotu ocenil jiný externí poradce, společnost Airclaims Ltd., na 120 milionů EUR.
- (40) Závazky veřejné služby byly ze společnosti Olympic Aviation převedeny na společnost Olympic Airlines bez vyhlášení veřejné soutěže. Zdá se rovněž, že společnost Olympic Aviation zajistila své závazky vůči letišti AIA ve výši 10 milionů EUR výnosy z těchto závazků veřejné služby a že související úvěr nadále vykazovala, přestože předmětné závazky veřejné služby měla plnit společnost Olympic Airlines.
- (41) Nařízení prezidenta republiky č. 178/2002, kterým se do řeckého práva provádí směrnice Rady 98/50/ES⁽⁹⁾, stanoví, že v případě převodu činnosti jednoho podniku na druhý – bez ohledu na metodu tohoto převodu – jsou na tento nový podnik převedeni zaměstnanci, kteří v dané oblasti činnosti pracují, a to při zachování jejich stávajících podmínek a práv. Záměrem řeckých orgánů však bylo postavení zaměstnanců změnit. Pro tento případ stanovilo nařízení prezidenta republiky č. 178/2002 vyjednávací řízení.
- (42) V době vyčlenění se na veškeré zaměstnance společnosti Olympic Airways vztahovalo téměř 300 zvláštních zákonů, kolektivních smluv a jiných předpisů. Řecké orgány proto považovaly za důležité změnit legislativní rámec a sjednat nové kolektivní smlouvy; důležitou roli hrála skutečnost, že skupina v červnu 2003 zaměstnávala 6 171 osob (do společnosti Olympic Airlines přešlo přibližně 1 850 zaměstnanců) a osobní náklady představovaly 38 % celkového příjmu, zatímco průměr v daném odvětví činí přibližně 22–26 %. § 27 zákona č. 3185/2003 proto předpokládal řadu změn. Na společnost Olympic Airlines se neměl vztahovat zákon č. 2190/1994, který upravuje správní postup při nábore pracovníků společností ve veřejném sektoru. Zaměstnancům, kteří měli podle platných kolektivních smluv nárok na odchod do důchodu v průběhu roku 2003 nebo 2004, však zůstaly jejich nároky zachovány.
- (43) Na rozdíl od společnosti Olympic Airways, která financovala svou činnost výhradně dluhem, měla společnost Olympic Airlines využívat vlastní finanční prostředky. Společnost Olympic Airlines zahájila činnost s malými či nulovými závazky, což bylo v nemalé míře dáno výběrem položek, jež byly na tento nový subjekt převedeny. Při zahájení činnosti nebyla nová společnost zatížena finančními závazky, jež by zdědila po své mateřské společnosti; ta však v této fázi dlužila celých 207 milionů EUR.

⁽⁸⁾ Oba články se týkají práv věřitelů na ochranu v souvislosti s převodem aktiv.

⁽⁹⁾ Úř. věst. L 201, 17.7.1998, s. 88.

- (44) Platná ustanovení řeckého zákona o úpadku (zákon č. 2190/1920) stanoví, že pokud dojde k oddělení určité divize, odvětví nebo útvaru a jejich převzetí činnou společností, zůstávají podíly na této činné společnosti ve vlastnictví původní společnosti. V daném případě to znamená, že podíly na společnosti Olympic Airlines měly zůstat ve vlastnictví společnosti Olympic Airways. Ustanovení § 27 zákona č. 3185/2003 však stanoví, že v rámci privatizace přejdou všechny podíly plynoucí z vyčlenění jednotlivých divizí společnosti Olympic Airways na řecký stát. Dále měly být případné peněžní prostředky plynoucí z následného odprodeje těchto divizí použity ke splacení závazků společnosti Olympic Airways. Řecko uvedlo, že na základě tohoto postupu nelze zpochybnit hodnotu, za niž je finanční majetek na stát převeden, neboť je tato hodnota výsledkem ocenění provedeného auditory. Stát se rovněž domnívá, že při prodeji majetku takto dosáhne vyšší ceny nežli v případě, že by na něj vlastnictví podílů převedeno nebylo.

3.3 „ZÁLOHA“ VE VÝŠI 130 312 450 EUR VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS

- (45) Na základě ministerské vyhlášky č. 2/71992/A0024 ze dne 22. prosince 2003, přijaté v souladu s § 27 zákona č. 3185/2003, zřídil řecký stát u *Bank of Greece* zvláštní účet s názvem „Řecký stát – privatizační účet skupiny Olympic Airways“. Na tento účet měly být ukládány výnosy z prodeje společností ve skupině Olympic Airways v rámci privatizace (přičemž první je společnost Olympic Airlines), jejichž podíly byly převedeny na řecký stát. K úhradě nezbytných výdajů do doby privatizace společností ve skupině však vložil stát na tento účet částku popsanou jako „záloha“ (*prokatavoli*) nebo „platba předem“ (*proplromi*). Tato záloha je rovna nominální hodnotě základního kapitálu společnosti Olympic Airlines (130 312 450 EUR).
- (46) Závazky společnosti Olympic Airways, jež neměly být převedeny na novou společnost Olympic Airlines, zejména výdaje spojené s odchodem některých zaměstnanců do předčasného důchodu, měly být financovány jednak z tohoto zvláštního účtu, jednak z příjmů z poskytování služeb společnosti Olympic Airlines a jiným třetím stranám.

3.4 SPATOSIMO A PLATBY VE PROSPĚCH AIA

- (47) Dopisem ze dne 19. ledna 2004 poskytl stěžovatel (společnost Aegean Airlines) Komisi kopii dopisu řeckého Úřadu pro správu civilního letectví (dok. DII/A/28751/11626 ze dne 22. července 2003), který byl určen řeckému generálnímu auditorovi a byl zaslán i společnosti Athens International Airport Company.

Z tohoto dopisu vyplynulo, že společnost Olympic Airways dlužila na „dani na modernizaci a rozvoj letišť“ nazývanou rovněž „*spatosimo*“, kterou vybírají letečtí dopravci a odvádějí ji státu, 26 001 473,33 EUR.

- (48) Z dopisu rovněž vyplývalo, že řecký Úřad pro správu civilního letectví požadoval uhrazení dlužné částky ve výši 26 milionů EUR. Bylo tak možno usuzovat, že společnost Olympic Airways, jež byla hlavním uživatelem řeckých letišť, neplatila daň „*spatosimo*“, čímž stát přinutila hledat způsob, jak společnosti AIA, jež byla nově založena a na dani „*spatosimo*“ závisela, poskytnout podporu. Ačkoliv byla společnost Olympic Airways povinna splatit dlužné částky v budoucnu, pojala Komise podezření, že tato společnost mezitím využívala shovívavosti státu, který ji nejenže nepenalizoval za pozdní platby, nýbrž zavedl mechanismy, na jejichž základě musí ostatní řecká letiště přispívat na ztráty způsobené pozdní úhradou či neplacením částek, které společnost Olympic Airways na dani „*spatosimo*“ dluží.

4. PŘIPOMÍNKY OBDRŽENÉ V PRŮBĚHU ŘÍZENÍ

4.1 PRVNÍ PŘIPOMÍNKY ŘECKÝCH ORGÁNŮ

- (49) Dne 11. června 2004 předložilo Řecko svou odpověď na zahájení řízení. Úvodem vysvětlilo, že podle jeho názoru je pro společnost Olympic Airways nejvhodnějším řešením privatizace jednotlivých podniků a činností skupiny. K privatizaci by mělo dojít co nejrychleji s tím, že budou zcela dodrženy platné předpisy a požadavky řeckého práva i práva ES; Komise bude o vývoji plně informována. Řecko objasnilo, že privatizace je pro orgány ekonomicky nejvýhodnějším řešením, jelikož přinese více peněz, než by bylo možno očekávat v případě likvidace společnosti. Řecké orgány připustily, že možnost privatizace bude mít rovněž sociální a jiné neekonomické výhody, avšak zdůraznily, že jediným kritériem pro rozhodování o nejvhodnější strategii byla ekonomická analýza.
- (50) Řecko poukázalo na dosavadní pokrok při privatizaci, jež byla Komisi předem oznámena. Potvrdilo, že letecké činnosti společností Olympic Airways a Olympic Aviation byly spolu s částí nehmotného majetku (např. volnými letištními časy, právy z dvoustranných dohod, značkou, logem a goodwillem společnosti Olympic Airways) vyčleněny na stávající společnost Macedonian přejmenovanou na Olympic Airlines. Vlastnictví podílů na společnosti Olympic Airlines (po navýšení kapitálu o nepeněžitý vklad v podobě leteckých divizí) bylo převedeno přímo na řecký stát, čímž byla společnost Olympic Airlines ze skupiny Olympic Airways vyčleněna. Nová společnost zahájila činnost dne 12. prosince 2003 poté, co získala všechna potřebná povolení.

- (51) Řecko dále objasnilo, že strategický model společnosti Olympic Airlines měl zajistit životaschopnost leteckého dopravce, který provozuje pravidelnou dopravu, funguje s průměrnými mzdovými náklady a je schopen využít ve svůj prospěch řady faktorů, včetně silné značky společnosti Olympic Airways, postavení Řecka jako jedné z patnácti celosvětově nejoblíbenějších turistických destinací a konání Olympijských her v Aténách v roce 2004. Ve společnosti Olympic Airlines bylo jmenováno nové vedení a její podnikatelský plán byl přepracován.
- (52) Po zahájení činnosti Olympic Airlines přestala být společnost Olympic Airways licencovaným leteckým dopravcem EU a byla přejmenována na Olympic Airways Services. Letecký provoz ukončila i společnost Olympic Aviation, vyjma omezených obecných leteckých a vrtulníkových služeb, jež měly být podle očekávání převedeny na novou společnost.
- (53) Co se týká neleteckých činností, které jsou nyní soustředěny ve společnosti Olympic Airways Services (pozemní odbavení, údržba a technika a letecký výcvik), Řecko uvedlo, že hodlá privatizovat rovněž je. Tato možnost byla stanovena v zákoně č. 3185/2003 a podle záměru měly být odprodány i účasti v jiných společnostech, například Olympic Catering a Galileo Hellas. Olympic Airways měla podíly i ve třech společnostech dodávajících palivo, jež působily na aténském mezinárodním letišti, a to Athens Airport Pipeline Co, Olympic Fuel a Olympic IntoPlane Co, a předpokládalo se, že tyto účasti budou rovněž včas a řádně odprodány. Prodej posledně uvedených společností měl být poměrně snadný, jelikož tyto společnosti měly „čisté rozvahy“ a jejich soukromí podílníci měli předkupní právo.
- (54) Řecké orgány předložily vysvětlení k několika záležitostem v souvislosti s restrukturalizací, které byly nadneseny při zahájení řízení.
- (55) K dohodám mezi společnostmi Olympic Airways a Olympic Airlines Řecko uvedlo, že všechny služby jsou poskytovány za tržní ceny a jsou v souladu s obecně platnou obchodní politikou společnosti Olympic Airways. Řecké orgány přislíbily předložit tyto dohody Komisi.
- (56) Ohledně leasingu letadel Řecko zdůraznilo, že na společnost Olympic Airlines byla převedena pouze letadla, jež byla zcela ve vlastnictví společnosti Olympic Airways.
- Letadla, která si společnost Olympic Airways najímala v rámci leasingu, byla společností Olympic Airlines dále pronajata za tržní ceny, neboť by společnost Olympic Airways v případě předčasného ukončení leasingových smluv byla musela leasingovým pronajímatelům hradit vzniklé ztráty. Smlouvy o operativním leasingu měly být uzavřeny přímo se společností Olympic Airlines, takže by společnost Olympic Airways přestala být stranou leasingového vztahu.
- (57) Leasingové smlouvy o pronájmu čtyř letadel Airbus A340-300, jež byly částečně kryty státními zárukami (až do výše 45 % objemu financování), neměly být předmětem převodu na novou společnost. Tato letadla měla provozovat Olympic Airlines v rámci podnájmu a hradit za něj společnost Olympic Airways tržní úplatu. Podle tvrzení řeckých orgánů neposkytuje stát tímto postupem společnosti Olympic Airlines žádnou výhodu.
- (58) Ke státním zárukám za tato letadla Řecko uvedlo, že ačkoliv podle rozhodnutí z roku 2002 nebyla podpora na restrukturalizaci poskytnutá v různých formách (včetně státních záruk) společností Olympic Airways slučitelná se společným trhem, Komise z důvodu legitimního očekávání nařídila navrácení pouze poslední tranše (41 milionů EUR) poskytnuté podpory na restrukturalizaci (a dále navrácení neschválené nové podpory). Řecko vyjádřilo názor, že jelikož rozhodnutí z roku 2002 nestanoví výslovně navrácení (nebo zrušení) státních záruk, lze tyto záruky zachovat.
- (59) K převodu závazků veřejné služby řecké orgány uvedly, že k němu došlo v souladu s právními předpisy, jelikož provozování těchto tras je nedílnou součástí leteckých činností společnosti Olympic Aviation a tyto trasy budou nadále obsluhovány se stejnými letadly a stejnými zaměstnanci jako zbytek sítě.
- (60) Ohledně údajné nové podpory ve prospěch společnosti Olympic Airways vyjádřily řecké orgány pochybnost o tom, co se rozumí „daňovými závazky“. Komise podle jejich tvrzení neprokázala, že řecké orgány „pomohly“ společnosti Olympic Airways tím, že tolerovaly neplacení určitých závazků (nejen daňových). Řecké orgány dále uvedly, že s ohledem na toto tvrzení měla nést důkazní břemeno Komise, avšak důkaz neposkytla. Řecké orgány zopakovaly, že se na společnost Olympic Airways vztahují obecně použitelné řecké právní předpisy a postupy, které v tomto ohledu platí pro všechny řecké společnosti.

- (61) Pokud jde o údajné neplacení daně „*spatosimo*“, řecká vláda uvedla, že je vztah mezi leteckými dopravci, kteří daň „*spatosimo*“ vybírají, a řeckým Úřadem pro správu civilního letectví, jemuž dopravci tuto daň odvádějí, nutno odlišit od vztahu mezi tímto úřadem a letišti v Řecku (včetně AIA), která jsou z daně „*spatosimo*“ financována v objemu určeném podle počtu cestujících. Co se týká mechanismu výběru, letečtí dopravci vybírají tuto daň od svých cestujících a teprve poté ji odvádějí státu. Daň „*spatosimo*“, která byla vybrána, nikoli však odvedena státu, představuje tudíž dluh vůči státu, na nějž se vztahuje obecná ustanovení „kodexu pro vymáhání dluhů vůči státu“ (KEDE). Tak tomu bylo i v případě částky ve výši 26 001 473,33 EUR, kterou společnost Olympic Airways nezaplatila včas, avšak uhradila ji následně ve splátkách se všemi splatnými úroky z prodlení a penále.
- (62) Mechanismus výběru byl oddělen od mechanismu, kterým řecký stát (prostřednictvím Úřadu pro správu civilního letectví) letišťům příslušné částky vyplácel. Ačkoliv tyto dva mechanismy měly působit souběžně (kdy jeden měl financovat druhý), nezávisela povinnost řeckého státu platit letišťům na jeho schopnosti splatné částky od leteckých dopravců vybrat. Docházelo tak k situacím, kdy byl stát povinen vyplácet dosud nevybrané částky. Ačkoliv byl tento stav z pohledu státu neuspokojivý, nepředstavoval poskytování státní podpory, jelikož letečtí dopravci nebyli platební povinnosti (včetně úroků z prodlení a penále) zproštěni. V konkrétním případě, jenž byl uveden v oznámení o zahájení řízení, musel řecký stát v důsledku omezení peněžního toku změnit procentní podíl částek, jež byly z daně „*spatosimo*“ přidělovány jednotlivým letišťům, a poskytnout vyšší podíl AIA (což vedlo ke krátkodobému snížení částek splatných ostatním letišťům). Podle řeckých orgánů byl tento krok nezbytný, jelikož finanční situaci AIA sledovala Evropská investiční banka a komerční věřitelé, avšak byl irelevantní s ohledem na otázku, zda společnost Olympic Airways hradila splatné závazky.
- (63) Podle tvrzení řeckého státu uvedla Komise neplacení daně „*spatosimo*“ jako jediný důkaz toho, že společnost Olympic Airways nehradila své závazky vůči státu.
- (64) Ke zvláštnímu účtu stanovenému zákonem č. 3185/2003 řecké orgány uvedly, že záloha ve prospěch společnosti Olympic Airways ve výši 130 312 450 EUR představovala opatření dočasné povahy a byla něčím, co by učinil každý obezřetný investor v tržním hospodářství. V okamžiku prodeje společnosti Olympic Airlines měly být předem vyplacené částky vráceny na zvláštní účet. Řecko dále vysvětlilo, že podíly na společnosti Olympic Airlines již nepatří skupině Olympic Airways, nýbrž státu. Nicméně vzhledem k tomu, že společnost Olympic Airways přišla o hodnotu své letecké divize, bylo poskytnutí určité zálohy v její prospěch ve výši, která nepřesahuje hodnotu „ztraceného“ majetku, přiměřeným a odpovídajícím opatřením za účelem restrukturalizace a privatizace.
- (65) Pro případ, že by zálohu ve výši 130 312 450 EUR nebylo možno splatit z výnosů z prodeje společnosti Olympic Airlines, měl být schodek vyrovnán z prodeje neleteckých činností. Podle zákona č. 3185/2003 měly být příslušné výnosy vloženy na zvláštní účet. Pokud by finanční závazky společnosti Olympic Airways překročily nominální hodnotu základního kapitálu společností určených k prodeji, měl se použít řecký zákon o úpadku a věřitelé měli mít možnost uplatnit své pohledávky.
- (66) Pokud by výnosy z prodeje přesáhly nominální hodnotu základního kapitálu prodaných společností, měl si tento kladný rozdíl ponechat stát a společnost Olympic Airways jej neměla moci používat. Uvedená společnost měla mít přístup k účtu pouze za účelem plnění svých závazků z vyplácení odstupného a důchodů, jakož i úhrady finančních závazků svých a společnosti Olympic Aviation v průběhu transformace a likvidace.
- (67) Zákon č. 3185/2003 představoval podle řeckých orgánů pokus maximalizovat hodnotu pro vlastníky (*shareholder value*) v zájmu maximalizace návratnosti investic a vrácené státní podpory. V případě úpadku by nebyla ochrana věřitelů lepší.
- (68) Pokud by se Komise domnívala, že „záloha“ nebyla v souladu s tím, co by učinil soukromý investor v tržním hospodářství za účelem zpětného získání co nejvyšších částek a zajištění maximální návratnosti investic, řecké orgány Komisi alternativně žádaly, aby zálohu posoudila podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích jako podporu na záchranu, která je slučitelná se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c). Řecké orgány by v takovém případě uvedly, že podmínky pro udělení podpory na záchranu byly splněny od prosince 2003, což by bylo doloženo podnikatelským plánem a dalšími dokumenty.
- (69) V otázce možné podpory pro budoucí kupce společnosti skupiny Olympic řecké orgány Komisi opětovně ujistily o svém záměru prodat společnost Olympic Airlines a ostatní divize a podniky za tržní cenu a o tom, že se tento prodej uskuteční v souladu s platným řeckým právem a právem Společenství.

(70) Řecké orgány vyjádřily nesouhlas se závěrem, že řecký stát chtěl společnost Olympic Airlines chránit před výkonem rozhodnutí z prosince 2002 tím, že věřitelům společnosti Olympic Airways zakázal, aby Olympic Airlines žalovali. Řecké orgány tvrdily, že toto nebylo záměrem, nýbrž že zamýšlely maximalizovat návratnost investic. Podle jejich vysvětlení měl zvláštní účet zajistit, aby společnosti Olympic Airways a jejím věřitelům byly k dispozici částky do výše nominální hodnoty podílů na společnosti Olympic Airlines, což zajišťovalo náležitou ochranu věřitelů. Řecko zdůraznilo, že bylo oprávněno rozhodnout o nejvhodnějším způsobu restrukturalizace a privatizace a že zavedení ochranných opatření s cílem zajistit, aby měli věřitelé společnosti Olympic Airways přinejmenším stejnou úroveň ochrany, jaké by požívali jinak, bylo legitimním úkonem Řecka. Tuto ochranu věřitelů nelze zaměňovat s povinností zajistit navrácení podpory podle rozhodnutí z prosince 2002.

(71) Řecko rovněž nesouhlasilo se závěrem Komise, že založení společnosti Olympic Airlines nebylo řešením situace, jelikož nebyla zaručena její životaschopnost; dle svého vyjádření bylo Řecko přesvědčeno o tom, že společnost Olympic Airlines bude úspěšná.

(72) K navrhovanému dlouhému období pro provedení celkové restrukturalizace a privatizace Řecko uvedlo, že vzalo na vědomí obavy Komise a že se pokusí tento proces pokud možno urychlit. Řecko přislíbilo předložit Komisi nový harmonogram plánu restrukturalizace a privatizace a následné likvidace společnosti Olympic Airways.

(73) Ohledně ostatních zákonů, které společnosti Olympic Airways udělují zvláštní výjimky nebo výsady, Řecko zopakovalo, že ustanovení zákona č. 96/1975, která této společnosti udělovala zvláštní výsady (v oblasti placení poplatků z transakcí, osvobození od hrazení kolkovného a provozních poplatků a v oblasti státních záruk), byla zrušena a že společnost je nyní poplatníkem všech obecně platných daní a poplatků a funguje v podmínkách tržního hospodářství.

4.2 PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN

(74) Po zveřejnění dopisu řeckým orgánům v *Úředním věstníku Evropské unie* byly ve stanovené lhůtě doručeny připomínky dvou dalších zúčastněných stran.

4.2.1 AEGEAN AIRLINES

(75) První připomínky předložil řecký letecký dopravce Aegean Airlines (dále jen „Aegean“). Uvedená společnost předložila toto vyjádření.

Výhodné platební podmínky mezi společností Olympic Airways a AIA

(76) Společnost Aegean tvrdila, že během prvního roku své činnosti na letišti AIA uhradila společnost Olympic Airways ze svých závazků vůči letišti méně než 30 %. AIA a společnost Olympic Airways (největší individuální zákazník AIA – 35 %) údajně uzavřely dohody a Olympic Airways zřídila ve prospěch AIA ke třem svým letadlům dvě přednostní zástavy, jejichž účelem bylo zajistit úhradu částky ve výši přes 29 milionů EUR s připočtením úroků a výloh. Řádově 70–80 milionů EUR činily dle odhadu společnosti Aegean závazky společnosti Olympic Airways vůči AIA po lhůtě splatnosti. Letiště AIA, které z 55 % ovládá stát, podle tvrzení společnosti Aegean připustilo, aby společností Olympic Airways a Olympic Airlines vznikly vůči němu značné závazky, přičemž ostatní letecké společnosti takovouto možnost neměly. Společnost Aegean odhadla, že pokud by měla k dispozici stejné prostředky, získala by provozní kapitál ve výši 40–50 milionů EUR.

Finanční výsledky společností ve skupině Olympic

(77) Podle údajů společnosti Aegean zaznamenala společnost Olympic Aviation ztráty ve výši 32,2 milionu EUR, což při příjmech ve výši 83 milionů EUR odpovídá 39 % příjmů; tyto ztráty vznikly navzdory skutečnosti, že Olympic Aviation obdržela od řeckého státu vyrovnávací platbu ve výši 8,2 milionu EUR za „předčasné přemístění“ z letiště Ellinikon na AIA. Závazky uvedené společností vůči Olympic Airways vzrostly z 68 milionů EUR v roce 2000 na 127 milionů EUR na konci roku 2002. Olympic Airways v roce 2001 a 2002 nezahrnula účetní závěrky společnosti Olympic Aviation do konsolidace; důvodem byla podle názoru společnosti Aegean snaha opticky vylepšit účetnictví mateřské společnosti.

(78) Společnost Aegean uvedla i několik ukazatelů ziskovosti společnosti Olympic Airways v roce 2003. Podle veřejně dostupných informací se objem dopravy společnosti Olympic Airways snížil v roce 2003 o 8 %, přičemž její faktor vytíženosti klesl o 5 %. Pokles byl nejvýraznější u její evropské sítě, a to ve výši 14,4 %, a počet cestujících, kteří cestují ze služebních důvodů, klesl o 26 %. Podle názoru společnosti Aegean vedl tento pokles počtu cestujících spolu se stále obtížnějšími podmínkami na trhu (růst cen paliva, větší konkurence nízkonákladových dopravců) k tomu, že se finanční situace skupiny Olympic Airways v roce 2003 zhoršila.

Možné subvencování společnosti Olympic Airlines nehraním závazků vůči společnosti Olympic Airways Services

(79) Společnost Aegean vyslovila podezření, že nová společnost neplatí či neplatí v plné výši ceny za služby, které nakupuje od společnosti Olympic Airways Services.

- (80) Podle společnosti Aegean byla záloha ve výši 130 312 450 EUR vložena na zvláštní účet vyčerpána po osmi měsících.
- (81) Na ochranu společností Olympic Airways Services a Olympic Aviation před výkonem rozhodnutí byl přijat nový zákon (zákon č. 3259/2004). Podle něj nesměl být až do 28. února 2005 v Řecku ani mimo ně zahájen výkon rozhodnutí ani řízení o předběžných opatřeních s ohledem na (movitý a nemovitý) majetek společností Olympic Airways Services a Olympic Aviation. Důvodem přijetí tohoto zákona byl podle všeho fakt, že určití věřitelé zabavili letadlo Airbus 300-600 a hrozili, že je prodají, aby uspokojili své pohledávky.
- (82) Společnost Aegean si stěžovala, že řecký stát společnosti Olympic Airlines automaticky udělil trasy, jež jsou předmětem závazků veřejné služby uložených společnosti Olympic Aviation, aniž by vyhlásil veřejnou soutěž. Nová společnost navíc převzala všechna přepravní práva společnosti Olympic Airways pro státy mimo EHP, aniž by byla případně znovu posouzena kritéria pro jejich přidělení, ačkoliv ostatní letecké společnosti, včetně společnosti Aegean, projevíly o tato práva zájem.
- (83) Společnost Aegean vyjádřila názor, že převod majetku na společnost Olympic Airlines, k němuž došlo bez převodu odpovídajících závazků, nemusí být slučitelný se Smlouvou ani s řeckou ústavou.
- (84) Podle jednoho článku v tisku nahromadila společnost Macedonian před přeměnou na Olympic Airlines daňové závazky ve výši 3,5 miliardy GRD. Podle tvrzení společnosti Aegean Řecko tuto částku od společnosti Olympic Airlines nevybíhá.

4.2.2 RYANAIR

- (85) Připomínky předložil rovněž irský nízkonákladový letecký dopravce Ryanair. Jeho četné obecné připomínky se týkaly uplatňování pravidel ES v oblasti státních podpor v ostatních členských státech kromě Řecka a v případě jiných leteckých společností než Olympic. K danému případu společnost Ryanair na úvod poznamenala, že nemohla podat připomínky k dopisu řecké vládě, jelikož nebyl k dispozici jeho překlad do angličtiny.
- (86) Společnost Ryanair dále uvedla, že v původním šetření vedeném proti společnosti Olympic Airways bylo zjištěno, že uvedená společnost obdržela státní podporu ve výši přes 1 miliardu EUR, avšak státu měla vrátit pouze

200 milionů EUR. Ostatní letecké společnosti byly nuceny dotovat neúspěšného vnitrostátního dopravce prostřednictvím vyšších letištních poplatků, jelikož společnosti Olympic Airways byly povoleny „prázdniny“ při jejich úhradě. Pokračující protiprávní podpora, jež je poskytována neúspěšné vnitrostátní letecké společnosti, podle názoru společnosti Ryanair vážně narušuje možnost vstupu nových a efektivnějších hospodářských subjektů na trh. Společnost Ryanair uvedla, že založení nové oddlužené letecké společnosti bylo nepřijatelné, a nadnesla otázku, zda byly při podání žádosti o osvědčení provozovatele letecké dopravy pro novou společnost dodrženy stávající postupy s ohledem na článek 4 nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům⁽¹⁰⁾. Závěrem společnost Ryanair uvedla, že by Řecku nemělo být dovoleno, aby opět obcházel pravidla a nadále podporovalo svou neúspěšnou vnitrostátní leteckou společnost.

4.3 ODPOVĚĎ ŘECKA NA PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN

- (87) Podle názoru Řecka jsou informace obsažené v připomínkách třetích stran nepřesné a nijak nepřispívají k danému šetření. Řecké orgány zopakovaly, že dne 6. října 2004 byl ukončen předchozí proces privatizace letecké společnosti a že pro privatizaci společnosti Olympic Airlines a ostatních podniků a divizí byla jmenována nová skupina poradců. Tato skupina již zahájila svou činnost, fáze podávání návrhů pokročila a byl zpracován orientační harmonogram privatizace.
- (88) S ohledem na konkrétní připomínky třetích stran předložilo Řecko tyto odpovědi.

4.3.1 PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI AEGEAN AIRLINES

- (89) Ke zvýhodnění, jehož se společnosti Olympic Airways mělo dostávat na mezinárodním aténském letišti, řecké orgány uvedly, že tato otázka byla již dříve projednávána u Soudního dvora (věc *Komise v. Řecko*, C-415/03) a v dalších šetřeních ve věci státní podpory (NN 27/1996, *Výstavba a využití aténského mezinárodního letiště*). Ačkoliv je aténské mezinárodní letiště z 55 % ve státním vlastnictví, je provozováno jako soukromý podnik, který je při své běžné podnikatelské činnosti nezávislý na kontrole ze strany státu. Jako takové je AIA výhradně odpovědné za výběr letištních poplatků i za dohody o vyrovnání v případě prodlení v jejich úhradě. Z devíti ředitelů AIA jmenuje čtyři stát, čtyři ředitele jmenují developéři a jeden ředitel je nezávislý. Řecko zopakovalo, že záležitosti související s pozdní platbou daně „spatissimo“ již objasnilo.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.

- (90) K možnému subvencování společnosti Olympic Airlines, k němuž by docházelo nesplácením závazků vůči společnosti Olympic Airways Services, řecké orgány uvedly, že všechny služby, které společnost Olympic Airways Services společnosti Olympic Airlines poskytuje, jsou poskytovány za tržních podmínek. Řecké orgány předložily některé písemné doklady o platbách, které společnost Olympic Airlines ve prospěch společnosti Olympic Airways provedla.
- (91) Řecko předložilo doklady na podporu svého obecnějšího tvrzení, že společnost Olympic Airlines nemá nedoplatky vůči žádnému státnímu subjektu. Jmenovitě předložilo důkazy o platbách, jež uvedená společnost doposud poukázala finančním úřadům v souvislosti s daní ze mzdy (FMY), DPH, letištními poplatky (včetně poplatků vybíraných na letišti AIA a jiných letištích), daní „spatissimo“ a příspěvků na sociální zabezpečení (IKA).
- (92) Pokud jde o zvláštní účet, Řecko uvedlo, že částky na tomto účtu byly čerpány v souladu s ustanoveními zákona č. 3185/2003. Záloha vložená na účet byla popsána jako přechodné opatření, které by za daných okolností přijal každý obezřetný investor v tržním hospodářství. Z této zálohy byly hrazeny především platy ve společnostech Olympic Airways a Olympic Aviation, náklady na leasing letadel a výplatu předčasných důchodů zaměstnancům obou uvedených společností.
- (93) Podle vyjádření řeckých orgánů neobdržela společnost Olympic Airlines ze zvláštního účtu přímo ani nepřímo žádné finanční prostředky. Řecké orgány důrazně popřely i tvrzení, že by na společnost Olympic Airlines nebyly při založení převedeny žádné závazky.
- (94) Částka ve výši 130 312 450 EUR byla poskytnuta ve splátkách v období od 24. prosince 2003 do 13. května 2004 (méně než šest měsíců). Byla vyplacena tak, aby v případě, že by Komise rozhodla, že představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy, byly splněny všechny podmínky pro to, aby jí bylo možno považovat za podporu na záchranu. Na podporu tvrzení, že by se u uvedené zálohy mohlo o podporu na záchranu jednat, uvedlo Řecko následující argumenty:
- společnost Olympic Airways byla podnikem v nesnázích ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci,
 - u zálohy vyplacené společnosti Olympic Airways se jednalo o podporu likvidity,
 - tuto zálohu na podporu likvidity měla společnost Olympic Airways podle očekávání splatit do dvanácti měsíců poté, co jí bude vyplacena poslední splátka; k tomu došlo v květnu 2004 a záloha měla být splacena po privatizaci společnosti Olympic Airlines v květnu 2005,
 - udělení podpory na záchranu zamezilo závažným a rozsáhlým sociálním problémům v celém Řecku,
 - společnost Olympic Airways přestala být leteckým dopravcem a poskytuje pouze neletecké služby, čímž jsou negativní účinky na ostatní členské státy omezeny,
 - poskytnutá záloha byla nezbytná k zachování činnosti společnosti po omezenou dobu, na niž byla poskytnuta, a je co do výše přiměřená a srovnatelná s jinými podporami na záchranu, které Komise schválila v případě podniků podobné velikosti či podniků působících ve stejné oblasti.
- (95) K novému zákonu (zákon č. 3259/2004), jenž společností Olympic Airways Services a Olympic Aviation chrání před výkonem rozhodnutí, Řecko uvedlo, že podle jeho názoru bylo jeho přijetí nezbytné k zajištění procesu privatizace. Toto dočasné opatření nezbavilo věřitele jejich práv, nýbrž na určitou dobu pozastavilo řízení o výkonu rozhodnutí. Tato dočasná ochrana před věřiteli neměla účinky proti řeckému státu ani jiným veřejným subjektům a vztahovala se pouze na společnost Olympic Airways a Olympic Aviation. Toto dočasné opatření nepředstavuje státní podporu, jelikož jej nedoprovázel převod státních prostředků. (Podle zákona č. 3185/2003 mohli věřitelé po vyčlenění zahájit vůči společnosti Olympic Airlines řízení, jejichž předmětem by byly pouze závazky převedené na uvedenou společnost.)
- Závazky veřejné služby a přidělení práv na základě dvoustranných dohod**
- (96) Podle názoru Řecka se převod závazků veřejné služby a přepravních práv podle dvoustranných dohod na společnost Olympic Airlines uskutečnil na základě nástupnických práv v souladu s řeckým právem obchodních společností. Předmětné trasy provozovaly společnosti Olympic Airways a Olympic Aviation a letecké divize těchto společností přešly na společnost Olympic Airlines.
- (97) Pokud jde o tvrzení, že společnost Macedonian dluží na daních 3,5 miliardy GRD, Řecko vysvětlilo, že nedoplatek na daních za období 1993–1997 byl předmětem soudního sporu před řeckými soudy. Dotyčná částka (včetně poplatků a penále) činí 9 106 481,75 EUR a věc je dosud projednávána. Až do výsledku soudního řízení vede společnost ve svém účetnictví s ohledem na tento závazek příslušnou rezervu.

4.3.2 PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI RYANAIR

- (98) Připomínky společnosti Ryanair Řecko zcela odmítlo a uvedlo, že tato společnost nepůsobí na řeckém trhu, ani nesoutěží se společností Olympic Airlines a řízení využívá k tomu, aby předložila argumenty k jednáním, jež sama právě vede s Komisí.

4.4 PŘIPOMÍNKY ŘECKA PO OBDRŽENÍ VÝZVY DOPISEM OHLEDNĚ PŘÍKAZU K POZASTAVENÍ PODPORY

- (99) Dne 11. října 2004 zaslala Komise Řecku výzvu dopisem, v níž mu formálně oznámila svůj záměr vydat příkaz k pozastavení podpory, na jehož základě bude Řecko povinno pozastavit vyplácení protiprávní podpory, dokud nebude přijato rozhodnutí o její slučitelnosti. Komise ve svém dopise Řecko informovala, že tento příkaz vydá, pokud do deseti dnů od doručení dopisu neobdrží informace, jež budou uspokojivým způsobem prokazovat, že Řecko příjemcům již podporu nevyplácí. Řecko bylo vyzváno, aby se k této záležitosti vyjádřilo.
- (100) Řecké orgány na tuto výzvu odpověděly dne 28. října 2004. Vyjádřily názor, že by přijetí příkazu v této fázi bylo nepřiměřené a neodůvodněné a vážně by ohrozilo stávající intenzivní úsilí Řecka o to, nalézt východisko z problémů daných společností. S ohledem na podstatné záležitosti uvedené ve výzvě Komise řecké orgány uvedly, že pokud jde o platby daně „spatosimo“, společnost Olympic Airways tuto daň již nevybírá, neboť již není leteckým dopravcem. Ke „zvláštnímu účtu“ a vyplacení 130 312 450 EUR ve prospěch společnosti Olympic Airlines uvedly, že stejně by jednal obezřetný investor, případně že se jedná o podporu na záchranu. Řecké orgány podle svého vyjádření nepovažují výše uvedený příkaz v této fázi vyšetřovacího řízení za nutný, neboť od zahájení řízení nedošlo k významné změně okolností, ani nejsou dány důkazy o značné a nenapravitelné újmě, která by přijetí takového příkazu odůvodňovala.

4.5 PŘIPOMÍNKY ŘECKA PO VYNESENÍ ROZSUDKU VE VĚCI KOMISE V. ŘECKO, C-415/03

- (101) Jak bylo uvedeno výše, po vynesení rozsudku Soudního dvora ve věci *Komise v. Řecko*, C-415/03 se Komise dne 23. května 2005 obrátila na řecké orgány se žádostí o informace k opatřením, jež Řecko přijme k zajištění souladu s tímto rozsudkem.
- (102) Řecké orgány odpověděly dopisem ze dne 2. června 2005. Ačkoliv bylo jeho předmětem v první řadě navrácení podpory na základě rozhodnutí z roku 2002, bude

ta jeho část, jež se týká restrukturalizace a navrhované privatizace, které jsou předmětem tohoto vyšetřovacího řízení, zohledněna v tomto rozhodnutí.

- (103) Řecké orgány úvodem nadnesly určité otázky v souvislosti s navrácením podpory společností Olympic Airways. Uvedly, že ačkoliv podle bodu 33 rozsudku Soudního dvora „dotčený převod se týkal všech aktiv společnosti Olympic Airways [...] na novou společnost Olympic Airlines“, toto nebylo správné tvrzení, neboť ve společnosti Olympic Airways zůstala řada důležitých aktiv a tato společnost bude i nadále působit na několika trzích.
- (104) Společnosti ve skupině skupiny Olympic Airways procházejí privatizací, k níž byly útvary Komise již sděleny podrobnosti. Záměrem řeckých orgánů je zajistit navrácení podpory v plné výši s tím, že jakmile bude majetek společnosti Olympic Airlines prodán, půjde výnos z prodeje přímo řeckému státu. Pokud by tyto výnosy k navrácení podpory nepostačovaly, budou použity výnosy z prodeje společností ve skupině Olympic Airways vložené jménem řeckého státu na zvláštní účet. Jakmile budou vyčerpány všechny tyto možnosti, zamýšlejí řecké orgány společnost Olympic Airways zlikvidovat.
- (105) Pro případ, že by výnosy z prodeje společnosti Olympic Airlines nepostačovaly k navrácení podpory, Řecko se zavázalo, že žádné obecné ani zvláštní ustanovení řeckých právních předpisů nebude chránit „nástupnické společnosti“ (k nimž měla výslovně patřit i společnost Olympic Airlines) před povinností vrátit podporu, kterou rozhodnutí Komise z prosince 2002 ukládá. Konkrétně pokud jde o zvláštní ustanovení zákona č. 3185/2003, které společnosti Olympic Airlines poskytuje ochranu před věřiteli s ohledem na závazky, jež vznikly společností Olympic Airways před restrukturalizací, pokračuje dopis tím, že „závazky společnosti Olympic Airways nemůže po společnosti Olympic Airlines vymáhat ani řecký stát“ a že nadřazená povaha práva Společenství znamená, že s ohledem na navrácení podpory nelze toto ustanovení použít k zmaření účinku rozhodnutí Komise a pravidel Společenství v oblasti státních podpor.
- (106) Účelem daného ustanovení bylo podle vyjádření řeckých orgánů chránit společnost Olympic Airlines během restrukturalizace, a nikoli před případnou povinností vrátit podporu podle rozhodnutí z roku 2002. Řecko vyjádřilo názor, že bude-li nástupnická společnost prodána za přiměřenou tržní cenu podle pokynů Komise k privatizaci, nebude moci nést společnost Olympic Airlines v budoucnu odpovědnost za navrácení podpory, nedojde-li k němu v plné výši na úrovni skupiny Olympic Airways.

5. VÝSLEDKY ODBORNÉ STUDIE, KTEROU SI VYŽÁDALA KOMISE

- (107) K tomu, aby mohla Komise posoudit otázky nadnesené při zahájení řízení a informace, jež předložily řecké orgány a třetí strany, bylo nezbytné ověřit jednak aktuální hospodářskou a finanční situaci společností Olympic Airways (Olympic Airways Services) a Olympic Airlines, jednak pokrok, jehož bylo při restrukturalizaci a privatizaci dosaženo.
- (108) Za tímto účelem Komise pověřila nezávislé znalce ze společnosti Moore Stephens, aby zpracovali studii o restrukturalizaci, činnostech a dosavadní privatizaci jednotlivých společností skupiny Olympic Airways a aby zjistili, k čemu od restrukturalizace došlo.
- (109) Společnost Moore Stephens (dále jen „znalci“) zpracovávala studii v Aténách ve dnech 9.–26. května 2005. Znalcům byly při tom nápomocny řecké orgány a jejich poradci. Pomohla i skutečnost, že řecké orgány a jejich privatizační poradci připravili datovou místnost, v níž mohli zájemci o koupi v privatizaci provádět vlastní rešerše.
- ### 5.1 ZÁVĚRY ZNALCŮ TÝKAJÍCÍ SE RESTRUKTURALIZACE
- (110) Znalci přezkoumali proces restrukturalizace a způsob ocenění majetku a závazků, jež byly převedeny na společnost Olympic Airlines, resp. ponechány ve společnosti Olympic Airways. Podle jejich vyjádření nejsou některé záznamy v souladu s řeckými účetními standardy či mezinárodními všeobecně uznávanými účetními zásadami (GAAP). Znalci zjistili, že byl před restrukturalizací vykázán v rozvaze společnosti Olympic Airways goodwill v hodnotě 30 milionů EUR. Tato hodnota v sobě zahrnovala ocenění značky a loga skupiny Olympic, ochranné známky Olympic Airlines, volných letištních časů a dvoustranných dohod, které provedlo vedení.
- (111) Další možný důvod k pochybnostem souvisel s oceněním letadel. Letadla a letecké motory ve vlastnictví společností Olympic Airways a Olympic Aviation byly ke dni vyčlenění znovu oceněny aktuální tržní hodnotou. Toto přeocnění provedl ke dni 1. října 2003 mezinárodní poradce leteckých společností, společnost Airclaims Ltd., a jeho výsledkem bylo navýšení hodnoty tohoto majetku oproti stávající zůstatkové hodnotě o zhruba 43,2 milionu EUR.
- (112) Znalci poukázali na skutečnost, že zahajovací rozvaha společnosti Olympic Airlines neobsahovala žádné rezervy na pochybné pohledávky z obchodního styku. Ačkoliv bylo vedení společnosti Olympic Airlines přesvědčeno, že všechny převedené zůstatky budou inkasovány, bylo podle názoru znalců nerealistické předpokládat nedobytné pohledávky v nulové výši. Další částka ve výši 825 020 EUR označená jako „pochybné pohledávky“ byla zahrnuta do rozvahy společnosti Macedonian sestavené ke dni přeměny. Podle názoru znalců bylo neprozřetelné zahrnout tuto částku do rozvahy jako majetek.
- (113) V zahajovací rozvaze společnosti Olympic Airlines bylo vykázáno aktivum převedené ze společnosti Olympic Airways, jehož hodnotu ve výši 7,9 milionu EUR odhadlo vedení a u něž se původně jednalo o závazek vůči společnosti Macedonian. Související závazek nebyl na společnost Olympic Airlines převeden, jelikož podle zákona č. 3185/2003 mohly být závazky ponechány ve společnosti Olympic Airways.
- (114) V zahajovací rozvaze bylo dále v položce „různí dlužníci“ vykázáno 24,4 milionu EUR. Tato položka souvisela s částkou, kterou měla společnost Olympic Airways zaplatit z očekávaných čistých výnosů z prodeje dvou letadel A300-600 ve svém vlastnictví, jež zůstala vykázána v její rozvaze a byla pronajata společnosti Olympic Airlines. Vykázání této částky odporovalo řeckým účetním standardům i GAAP, neboť tato částka souvisela s prodejem cizího dlouhodobého majetku, který se dosud neuskutečnil. Jelikož společnost Olympic Airlines podle všeho nesla náklady a měla užítky plynoucí z těchto letadel, mohla být letadla na společnost Olympic Airlines převedena spolu s ostatními vlastními letadly za účetní hodnotu ve výši 19,2 milionu EUR.
- (115) Znalci potvrdili, že v rozvaze společnosti Olympic Airlines nebyla vykázána většina závazků souvisejících s leteckým provozem, které nesly společnosti Olympic Airways a Olympic Aviation. Podle řeckého práva obchodních společností měl být v souvislosti s činnostmi, jež byly vyčleňovány v rámci restrukturalizace společnosti, převeden veškerý majetek a závazky. Přestože tento proces nevyhnutelně zahrnuje určitou míru subjektivity, právní předpisy neumožňují, aby vedení vybíralo, který majetek a závazky budou předmětem převodu. Zákon č. 3185/2003 však obsahuje ustanovení, která vedení skupiny Olympic Airways umožnila nedbat na standardní požadavky právních předpisů a z vyčleněného subjektu selektivně vyloučit závazky. Při uplatnění zákona č. 3185/2003 vedení společnosti rozhodlo vyloučit z vyčleněného subjektu všechny závazky starší jednoho měsíce.

- (116) Znalci provedli srovnání převedených závazků se závazky ponechanými ve společnosti. Za tímto účelem porovnali výňatky ze zahajovací rozvahy společnosti Olympic Airlines ke dni 11. prosince 2003 s výňatky z rozvah společností Olympic Airways a Olympic Aviation ke dni 31. prosince 2003 (dvě posledně jmenované společnosti nesestavovaly rozvahy ke dni 11. prosince 2003).

VÝŇATKY Z ROZVAH	Olympic Airlines 11. prosince 2003	Olympic Airways 31. prosince 2003	Olympic Aviation 31. prosince 2003	
Rezerva na ukončení činnosti				
Rezerva na důchodové dávky	33 922 469	82 035 663	10 534 535	Pozn. 1
Ostatní	7 616	89 230 530	709 865	Pozn. 1
	33 930 085	171 266 193	11 244 400	
Dlouhodobé závazky				
Bankovní úvěry	—	148 036 005	—	Pozn. 2/ Pozn. 1
Ostatní dlouhodobé závazky	—	1 018 427	—	Pozn. 1
	—	149 054 432	—	
Krátkodobé závazky				
Dodavatelé	31 019 022	89 067 738	148 671 366	Pozn. 1
Krátkodobé bankovní závazky	—	14 504 809	—	Pozn. 3/ Pozn. 1
Zálohy zákazníků	824 482	—	392 413	Pozn. 1
Splatné daně a poplatky (včetně letištních poplatků)	4 045 699	373 549 262	719 901	Pozn. 1
Splatné příspěvky na sociální zabezpečení	2 495 142	147 554 360	—	Pozn. 1
Dlouhodobé závazky se splatností do 1 roku	—	22 986 786	—	Pozn. 2/ Pozn. 1
Splatné dividendy	514 739	—	—	
Závazky vůči přidruženým podnikům	—	4 745 844	—	Pozn. 1
Ostatní věřitelé	7 009 156	65 838 943	617 392	Pozn. 1
Předplacené letenky	32 288 005	—	—	
	78 196 245	718 247 742	150 401 072	
Výdaje příštích období a výnosy příštích období				
Výdaje příštích období	—	49 642 845	751 674	Pozn. 1
Různé výdaje příštích období a výnosy příštích období	—	57 328 943	17 664 167	Pozn. 1
	—	106 971 788	18 415 841	
ZÁVAZKY CELKEM	112 126 330	1 145 540 155	180 061 313	

Pozn. 1 Závazky ponechané ve společnosti v souladu se zákonem č. 3185/2003.

Pozn. 2 Úvěr ABN Amro.

Pozn. 3 Úvěr Emporiki Bank splacený z výnosů ve výši 130 milionů EUR v únoru 2004.

- (117) Znalci prokázali, že předmětem převodu na společnost Olympic Airlines nebyly žádné dlouhodobé závazky a méně než 10 % závazků krátkodobých. Celkové závazky převedené na společnost Olympic Airlines (145 milionů EUR) tvořily jen 9,9 % celkových závazků všech tří společností (1 471 milionů EUR). V případě krátkodobých závazků převedených na společnost Olympic Airlines (10 % celkových krátkodobých závazků) se jedná o závazky, které nebyly starší než jeden měsíc.
- (118) Ze závazků, jež zůstaly ve skupině Olympic Airways, připadala největší část na závazky vůči státu ve výši 521 milionů EUR, jež plynuly z daní a příspěvků na sociální zabezpečení. Znalci uvedli, že podle údajů vedení společnosti Olympic Airlines mělo ponechání většiny závazků ve skupině Olympic Airways umožnit, aby mohla letecká společnost, ve své nové podobě jako Olympic Airlines, pokračovat v činnosti a přistoupit k privatizaci. Vyvodili proto závěr, že pokud by vedení skupiny Olympic Airways bylo převedlo na společnost Olympic Airlines veškeré závazky leteckých divizí, čelila by nová společnost stejným problémům s likviditou, jaké měla skupina Olympic Airways, což by téměř jistě vedlo k úpadku a ukončení činnosti. Jinak řečeno, restrukturalizace by neměla žádný smysl, pokud by byly spolu s majetkem vyčleněny i veškeré závazky leteckých divizí skupiny Olympic Airways.
- (119) Pokud jde o společnost Macedonian, byla z rozvahy vyloučena daňová rezerva ve výši 9,1 milionu EUR, jež byla vytvořena v souvislosti se zjištěními daňové kontroly za období 1992–1997. Znalci zjistili, že na období 1998–2003 společnost Macedonian daňovou rezervu nevytvořila. Daňová kontrola za toto období dosud neproběhla. Vedení rezervu nevytvořilo, jelikož se domnívalo, že za toto období nevznikne společnosti u daně ze zisku žádná daňová povinnost. V letech 2001, 2002 a 2003 však byla společnost Macedonian zisková.
- (120) Podle závěru znalců byl majetek převedený na společnost Olympic Airlines nadhodnocen. Na základě vlastního ocenění tohoto majetku dospěli k závěru, že ocenění, jež provedlo vedení skupiny Olympic Airways (130 312 459 EUR) a jež nebylo potvrzeno nezávislým auditorem, bylo výrazně nadhodnoceno, podle jejich názoru o více než 90 milionů EUR. S cílem zohlednit výše uvedená zjištění v rozsahu, v jakém je bylo možno kvantifikovat, znalci údaje v rozvaze společnosti Olympic Airlines přepočítali. K tomu použili účetních technik uznávaných podle řeckých účetních standardů a GAAP. Podle tohoto přecenění činila hodnota čistého majetku převedeného na společnost Olympic Airlines 38 milionů EUR, a nikoli 130 milionů EUR. Znalci v této souvislosti uvedli, že i když se při oceňování připustí určitá míra subjektivity, lze rozdíl mezi těmito dvěma hodnotami stěží vysvětlit, a dospěli k závěru, že byla společnost Olympic Airlines nadhodnocena⁽¹¹⁾.

Položka	Zahajovací rozvaha (EUR)	Úprava (EUR)	Upravená rozvaha (EUR)	Vysvětlivka
1. Goodwill	30 000 000	(30 000 000)	—	Vyloučení interně vytvořeného goodwillu
2. Vlastní letadla	124 599 144	(43 200 000)	81 399 144	Vykázání letadel v zůstatkové hodnotě
3. Pohledávky z obchodního styku	51 336 137	Odhad vedení	Odhad vedení	Vyloučení pochybných pohledávek z obchodního styku
4. Pohledávka za Olympic Airways	7 904 245	(2 904 245)	5 000 000	Přepočtení závazku společnosti Olympic Airways na skutečnou hodnotu
5. Pohledávky (Macedonian)	825 020	(825 020)	—	Vyloučení pochybných pohledávek (Macedonian)
6a. Různí dlužníci	24 674 196	(24 674 196)	—	Vyloučení závazku souvisejícího s budoucím prodejem letadel
6b. Vlastní letadla	—	19 175 961	19 175 961	Vykázání letadel určených k prodeji v účetní hodnotě
7. Závazky se splatností > 1 měsíc	—	Odhad vedení	Odhad vedení	Vykázání závazků se splatností > 1 měsíc
8. Daňová rezerva 1992–1997	—	(9 106 482)	(9 106 482)	Vykázání daňové rezervy (Macedonian) za období 1992–1997
9. Daňová rezerva 1998–2003	—	Odhad vedení	Odhad vedení	Vykázání daňové rezervy (Macedonian) za období 1998–2003
Celkem		(91 533 982)		

⁽¹¹⁾ Znalci poznamenávají, že neprováděli audit zahajovací rozvahy a že jejich úpravy nezahrnují nutně všechny úpravy nezbytné v případě, že by byl audit rozvahy prováděn.

- (121) Znalci uvedli, že zahajovací rozvaha společnosti Olympic Airlines a jednotlivé rozvahy sestavené ke dni přeměny sestavila účetní společnost Deloitte and Touche na základě informací, které jí poskytlo vedení společnosti. Tyto rozvahy však nebyly předmětem auditu ani jiného nezávislého posouzení. Podle řeckého práva obchodních společností měli nezávislí auditoři vydat výrok, zda údaje v rozvahách sestavených u příležitosti přeměny náležitě odrážely podkladové účetní záznamy. Zákon č. 3185/2003 však společnosti Olympic Airlines umožnil od tohoto úkonu upustit a vyžadoval pouze, aby rozvahy sestavili auditoři, aniž by k nim museli vydávat výrok.
- (122) Znalci nemohli posoudit, zda rozvahy opravdu sestavila společnost Deloitte and Touche, nebo je připravilo vedení. Příslušná zpráva společnosti Deloitte and Touche je zprávou popisnou, která vysvětluje strukturu rozvah a v níž se zdůrazňuje, že „společnost neprovedla audit ani jiné nezávislé posouzení“ a že za rozvahy sestavené ke dni přeměny „odpovídá plně, absolutně a výhradně“ vedení.
- (123) Znalci proto dospěli k závěru, že kromě otázek po náležitém účetním zpracování, jež jsou nadneseny v předchozím zjištění, je dána i celkově nedostatečná jistota ohledně údajů v zahajovací rozvaze, neboť nebyly předmětem auditu ani jiné nezávislé kontroly. Na podporu tohoto závěru se znalci odvolali i na zprávu auditora k účetní závěrce společnosti Olympic Airlines za účetní období končící dnem 31. prosince 2003 (tedy sestavené dva a půl týdne po zahajovací rozvaze). Auditor v tomto výroku vyslovil výhradu vůči počátečním zůstatkům. Uvedl, že u goodwillu, dlouhodobého majetku v okamžiku ocenění a u pohledávek a závazků převedených z jednotlivých společností na společnost Olympic Airlines není s to potvrdit jejich hodnotu, a proto k nim nevydává výrok.
- (124) Podle zákona č. 3185/2003 měl řecký stát vyplatit zálohu v hotovosti, z níž měly být v průběhu přeměny a likvidace hrazeny finanční závazky společností Olympic Airways a Olympic Aviation; výše zálohy přitom vycházela z nominální hodnoty podílů na společnosti Olympic Airlines. Znalci vyvodili závěr, že zájmem skupiny Olympic Airways [...] (*) bylo maximalizovat počáteční základní kapitál společnosti Olympic Airlines, a to navýšením hodnoty převáděného majetku na maximum a snížením hodnoty převedených závazků na minimum. Hodnota čistého převáděného majetku (a tudíž nominální hodnota základního kapitálu společnosti Olympic Airlines) činila 130 milionů EUR. V souladu se zákonem č. 3185/2003 vyplatila řecká vláda tuto částku společnosti Olympic Airways.
- (125) Znalci dospěli k závěru, že pokud by byly použity uznávané účetní postupy, mohla by řecká vláda poskytnout společnosti Olympic Airways podle zákona č. 3185/2003 pouze mnohem nižší příspěvek. Vzhledem ke stavu peněžních prostředků společností Olympic Airways a Olympic Airlines v době restrukturalizace by situace, kdy by jim vláda poskytla nižší objem prostředků v hotovosti, měla závažné důsledky pro schopnost obou společností pokračovat v činnosti.
- (126) Znalci dále vyvodili závěr, že konečným výsledkem vyčlenění, privatizace a prodeje majetku měla být situace, kdy by skupina Olympic Airways nevykonávala žádnou obchodní činnost, měla jen minimální majetek a vykazovala závazky v řádu stovek milionů EUR. Na společnosti Olympic Airways a Olympic Aviation se měly pravděpodobně uplatnit řecké předpisy o úpadku a tyto společnosti měly být zlikvidovány. Náklady měli nést věřitelé, v zásadě řecký stát.

5.2 ZÁVĚR ZNALCŮ OHLEDNĚ SPOLEČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES) PO RESTRUKTURALIZACI

- (127) Znalci ověřili situaci společnosti Olympic Airways (Olympic Airways Services) v období od vydání rozhodnutí ze dne 11. prosince 2002. Společnost působila nadále se ztrátou, jež ztenčila její kapitál i rezervy a vážně omezila její úvěruschopnost.

5.2.1 SITUACE SPOLEČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES), POKUD JDE O DANĚ A PŘÍSPĚVKY NA SOCIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ

- (128) Podle zjištění znalců vykazovala společnost Olympic Airways v rozvaze rozsáhlé závazky plynoucí z daní a příspěvků na sociální zabezpečení. Jejich objem se každým rokem zvyšoval, neboť odvody finančním úřadům neodpovídaly výši povinnosti za daný rok. Daňové závazky souvisely především s daní ze mzdy za několik předchozích let a zahrnovaly dále letištní daň, DPH a daň ze zisku. Pokud jde o daně a příspěvky na sociální zabezpečení, byly z této kategorie závazků při vyčlenění leteckých činností na společnost Olympic Airlines převedeny na tento nově zřízený subjekt závazky ne starší jednoho měsíce. Závazky z příspěvků na sociální zabezpečení souvisely především s odvody do hlavního penzijního fondu společnosti. V letech 2003 a 2004 tyto závazky narostly o celkem 137 milionů EUR. Společnost v tomto období uhradila celkem 7,7 milionu EUR, a to na základě dohody o úhradě závazků za období před rokem 2003.

(*) Podléhá profesnímu tajemství.

	(mil. EUR)		
	2002 (*)	2003 (*)	2004 (**)
Daně	219	374	431
Příspěvky na sociální zabezpečení	54	148	196
Celkem	273	522	627

(*) Údaje z auditovaných účetních závěrek (s výhradou).

(**) Návrh, neauditované údaje převzaté z účetních záznamů společnosti Olympic Airways.

Poznámka: údaje za rok 2005 nejsou k dispozici, jelikož účetní záznamy společnosti Olympic Airways nebyly po dni 31. prosinci 2004 aktualizovány.

(129) Znalci poznamenali, že podle zprávy o auditu ve společnosti Olympic Airways za rok 2003 odporují účetní knihy a záznamy společnosti do značné míry daňovým předpisům. Podle zprávy dospěly daňové kontroly za roky 1998 a 1999 k závěru, že účetní knihy a záznamy nejsou vyhovující, a vzhledem ke skutečnosti, že finanční úřady neprovedly ve společnosti kontrolu za roky 2000 až 2003 včetně, nejsou její daňové závazky za roky 1998 až 2003 včetně známy s konečnou platností.

(130) Znalci vyvodili závěr, že společnost Olympic Airways již řadu let neplnila své závazky na daních a příspěvcích na sociální zabezpečení v plné výši. Koncem roku 2002 dosahovaly její celkové závazky již značné výše 273 milionů EUR a významně rostly i v období následujícím. Ke konci roku 2004 činily odhadem 627 milionů EUR, tedy přes 75 % společného ročního obratu společnosti Olympic Airlines a skupiny Olympic Airways za rok 2003. Znalci dodali, že díky nehrzení daňových závazků v plné výši vykazovala společnost Olympic Airways lepší peněžní toky, což platí pro období před restrukturalizací i po ní.

5.2.2 ČÁSTKA VE VÝŠI 130 312 459 EUR PŘEVEDENÁ NA SPOLEČNOST OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES)

(131) Řecká vláda převedla skupině Olympic Airways v období od 24. prosince 2003 do 13. května 2004 v sedmi tranších hotovost v celkové výši 130 312 459 EUR. Znalci tyto převody přezkoumali, aby zjistili, jak byly tyto částky vyplaceny a k čemu byly následně použity.

(132) Tyto peněžní prostředky byly vyplaceny podle ustanovení zákona č. 3185/2003 a vycházely z nominální hodnoty základního kapitálu nově založené společnosti Olympic Airlines. Tato částka byla podle zákona určena „k úhradě odstupného a dalších výdajů na důchody zaměstnanců ve všech formách a dále k úhradě finančních závazků společností Olympic Airways a Olympic Aviation během procesu přeměny a likvidace“.

(133) Podle zjištění znalců došlo k převodům v době, kdy byl na bankovním účtu společnosti Olympic Airways nedostatek prostředků. Bylo zřejmé, že částky převedené vládou byly využívány v období několika týdnů, vždy v době, kdy příjmy v hotovosti z jiných zdrojů nedosahovaly výše výplat v hotovosti. V okamžiku, kdy byly finanční prostředky na bankovním účtu téměř vyčerpány, proběhl další převod a celý postup se opakoval.

Datum převodu	EUR
24. prosince 2003	32 960 288
14. ledna 2004	10 091 143
30. ledna 2004	35 356 335
13. února 2004	10 000 000
8. dubna 2004	8 000 000
22. dubna 2004	12 000 000
13. května 2004	21 904 693
Celkem	130 312 459

(134) Na základě tohoto platebního harmonogramu a informací, jež poskytlo vedení společnosti Olympic Airways, [...] znalci zjistili, že vedení společnosti podle všeho vykládalo pojem výdajů na důchody a dalších výdajů na restrukturalizaci v nejširším možném smyslu, tak aby zahrnoval všechny druhy výdajů, jež společnosti v době mezi vyčleněním společnosti Olympic Airlines a ukončením privatizace vznikaly. Nebylo snadné ověřit analýzu účelu, na něž společnost Olympic Airways finanční prostředky použila, jelikož finanční prostředky ze zvláštního účtu nebyly odlišeny od ostatních prostředků připisovaných na hlavní bankovní účet společnosti; vedení společnosti Olympic Airways však znalcům sdělilo, že finanční prostředky byly vynaloženy následovně:

Kategorie výdajů	EUR
Leasing letadel	51 012 257
Výplaty důchodů	29 953 077
Mzdy	34 407 994
Splacení úvěru – Emporiki Bank	14 939 131
Celkem	130 312 459

5.2.3 SPLACENÍ ČÁSTI ÚVĚRU, KTERÝ SPOLEČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS POSKYTLA ABN AMRO BANK, ŘECKÝM STÁTEM

- (135) Dne 9. února 2001 uzavřela společnost Olympic Airways s ABN Amro Bank úvěrovou smlouvu na částku ve výši 182 198 160 EUR, z níž mělo být financováno přemístění společnosti Olympic Airways na nové aténské mezinárodní letiště.
- (136) Úvěr měl být splácen v období od 9. srpna 2003 do 9. února 2011 v šestnácti pololetních splátkách ve výši 11 387 385 EUR s připočtením úroků. Za tento úvěr byla poskytnuta státní záruka, která ABN Amro opravňovala vyžadovat splnění platebních závazků společnosti Olympic Airways přímo po státu.
- (137) Podle podmínek vyčlenění leteckých činností na společnost Olympic Airlines ke dni 11. prosince 2003 zůstal úvěr vykazován v účetnictví společnosti Olympic Airways jako její závazek. Ke dni 31. prosince 2003 uhradila společnost Olympic Airways podle plánu jednu úvěrovou splátku a úvěrový závazek vykázala v rozvaze ve výši 170 810 775 EUR.
- (138) Při přezkumu účetních záznamů společnosti Olympic Airways znalci zjistili, že společnost ABN Amro uplatnila u druhé, třetí a čtvrté splátky úvěru státní záruku. Řecký stát tak jménem společnosti Olympic Airways uhradil tyto splátky:

Datum platby	Uhrazená částka (v EUR)
10. května 2004	12 390 090 (*)
8. října 2004	12 288 017 (*)
9. března 2005	12 267 250 (*)
Celkem	36 945 357

(*) Jistina a úroky.

- (139) Znalci rovněž zjistili, že vláda požádala řecké finanční úřady, aby od společnosti Olympic Airways tyto peníze vymohly zpět. Finanční úřady zaslaly uvedené společnosti výzvu k úhradě dlužné částky. Tato částka byla v účetních knihách společnosti Olympic Airways zachycena jako závazek vůči finančním úřadům, dosud však nebyla splacena.

5.2.4 FINANČNÍ LEASING LETADEL (A340)

- (140) Při přezkumu účetnictví společnosti Olympic Airways znalci zjistili, že dne 24. září 2004 uhradil řecký stát jako ručitel leasingové splátky v celkové výši 11 774 684 EUR, a to na základě dvou smluv o finančním leasingu dvou letadel A340 uzavřených se společností Credit Lyonnais. Tyto platby souvisely s pololetní splátkou, jež měla být dle leasingových smluv uhrazena 29. července 2004.
- (141) Podle zjištění znalců vyzvala vláda řecké finanční úřady, aby od společnosti Olympic Airways vymohly navrácení peněžních prostředků. Finanční úřady zaslaly společnosti Olympic Airways oznámení o dluhu a vyzvaly k jeho úhradě. Částka byla v účetních knihách společnosti Olympic Airways zachycena jako závazek vůči finančním úřadům, nebyla však dosud splacena.

5.2.5 PŘÍMÉ POSKYTNUTÍ HOTOVOSTI SPOLEČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS STÁTEM

- (142) Znalci dále zjistili, že dne 9. srpna 2004 vyplatil řecký stát společnosti Olympic Airways 8,2 milionu EUR v hotovosti. Jednalo se o zálohu na peněžní prostředky, které společnost Olympic Airways předtím vložila na vázaný účet jako záruku za splátky finančního leasingu u společnosti Credit Lyonnais na dvě letadla A340. Společnost Credit Lyonnais souhlasila s uvolněním prostředků z vázaného účtu po dokončení převodu smluv o leasingovém nájmu letadel ze společnosti Olympic Airways na stát (novaci), k čemuž mělo dojít v prosinci 2004. K převodu smluv na stát vskutku došlo v prosinci 2004.
- (143) Když v prosinci 2004 společnost Olympic Airways získala zpět prostředky z vázaného účtu, nevrátila zálohu poskytnutou státem. Dne 23. března 2005 stát zaslal společnosti Olympic Airways dopis, ve kterém se domáhal uhrazení příslušné částky s příslušnými úroky. Znalci potvrdili, že ke dni závěrečné zprávy pro Komisi, tj. k 14. červnu 2005, společnost Olympic Airways dotyčnou částku státu nevrátila.

5.2.6 OSTATNÍ VÝDAJE

- (144) Při přezkumu účetních knih společnosti Olympic Airways znalci zjistili, že ke dni 31. prosince 2004 měla tato společnost zůstatkový dluh vůči řecké státní Národní telekomunikační organizaci (OTE) ve výši 8 milionů EUR. Z hlavní účetní knihy společnosti Olympic Airways vyplývalo, že tato společnost nezaplátila v letech 2003 a 2004 organizaci OTE za služby v některých místech. Pokud jde o tento zůstatkový dluh, částka 4,5 milionu EUR se týkala období před rokem 2003.

5.3 ZÁVĚRY ZNALCŮ OHLEDNĚ SPOLEČNOSTI OLYMPIC AIRLINES PO RESTRUKTURALIZACI

5.3.1 VÝSLEDKY SPOLEČNOSTI OLYMPIC AIRLINES V ROCE 2004

(145) Znalci zjistili, že rok 2004 byl pro společnost Olympic Airlines obtížný a společnost v něm utrpěla provozní ztrátu ve výši 94,5 milionu EUR při obratu 616,7 milionu EUR a čistou roční ztrátu před zdaněním ve výši 87,1 milionu EUR. Dokonce i na úrovni hrubého provozního výsledku (obrat po odečtení přímých nákladů na služby) dosáhla společnost zisku pouze 4 miliony EUR. Výsledovka za rok 2003 zahrnuje v mimořádných položkách rezervu ve výši 13 milionů EUR, přičemž z této rezervy byla v roce 2004 opět připočtena k příjmům částka ve výši 12,6 milionu EUR. Bylo proto vhodnější považovat, že ztráta za rok 2004 nečinila 87,1 milionu EUR, ale 99,7 milionu EUR.

(146) Znalci podotkli, že se čistý majetek společnosti ve výši 24,3 milionu EUR na konci roku 2004 snížil na 18,6 % základního kapitálu ve výši 130,4 milionu EUR. Kdyby byl odepisován goodwill ve výši 18 milionů EUR, snížil by se čistý majetek na 4,8 % základního kapitálu. Podle zákona č. 2190, který se vztahoval na obchodní společnost, je nutno v případě, že čisté jmění společnosti kleslo pod 50 % základního kapitálu, svolat valnou hromadu k přijetí opatření na zlepšení rozvahy společnosti, a tudíž ochrany věřitelů. K tomu však v daném případě nedošlo. Podle téhož zákona bylo ministerstvo obchodu oprávněno v případě, když čisté jmění společnosti kleslo pod 10 % základního kapitálu, odejmout této společnosti živnostenské oprávnění. Znalci však uvedli, že toto opatření představovalo poslední možnost a že v praxi k němu dochází ojediněle

(147) Hlavní důvody, které vedení společnosti Olympic Airlines uvedlo v souvislosti s tímto výsledkem, byly tyto:

— negativní reakce trhu cestovního ruchu na restrukturalizaci skupiny Olympic Airways, která měla za následek nižší počet rezervovaných letenek v době dovolených mezi Vánoce 2003 a Novým rokem 2004;

— stávky palubních průvodčích v období od prosince 2003 do února 2004, které měly za následek zrušení letů, nižší počet rezervovaných letenek a vyšší náklady během tohoto období;

— dodatečné náklady související s restrukturalizací, včetně nutnosti zaměstnat podstatně více pilotů, než se plánovalo, a vyšší náklady na leasing a více pronájmů letadel s posádkou.

(148) Jelikož společnost Olympic Airlines neměla peněžní rezervy na financování těchto ztrát, dospěli znalci k závěru, že jedinou možností bylo půjčit si peněžní prostředky nebo sjednat s dodavateli velkorysejší úvěrové

podmínky. Znalci analyzovali peněžní toky společnosti v průběhu roku 2004 a prokázali, že společnost skutečně sledovala výše zmíněnou strategii, neboť se její závazky během roku zvýšily o [...] milionů EUR. K nejvýznamnějším přírůstkům u závazků vůči dodavatelům patří částka ve výši [...] milionů EUR dlužná AIA, tj. nárůst z [...] milionů EUR v roce 2003. V dubnu 2005 uzavřela společnost Olympic Airlines s AIA dohodu o vyrovnání týkající se platby ve výši [...] milionů EUR z neuhrazené dlužné částky k tomuto dni ve výši [...] milionů EUR. Dohoda upravovala pevně stanovené měsíční splátky v období od 30. dubna 2005 do 30. listopadu 2005. Další důležitou součástí závazků společnosti Olympic Airlines ke dni 31. prosince 2004 byl závazek ve výši [...] milionů EUR vůči společnosti Olympic Aviation; tato částka vzrostla z [...] milionů EUR ke dni 31. prosince 2003

(149) Pokud jde o činnosti společnosti Olympic Airlines v roce 2005, znalci poznamenali, že pro období po dni 31. prosince 2004 nebyly k dispozici účetní závěrky, avšak na základě ostatních finančních záznamů a rozhovorů s vedením společnosti dospěli k závěru, že společnost Olympic Airlines utrpěla v prvním čtvrtletí roku 2005 další ztráty. Stejně jako v předchozích letech to vedlo k omezení peněžního toku a vedení muselo hledat řešení pro krátkodobé financování. Další kladný peněžní tok byl vytvořen odkladem platby poplatků aténskému mezinárodnímu letišti, přičemž tento odklad byl zajištěn zástavami na letadla v celkové výši 36 milionů EUR.

(150) Znalci dospěli k závěru, že podnikání společnosti Olympic Airlines bylo velmi cyklické, jak dokládá záporný peněžní tok v měsících od října do března, který byl vyrovnán kladným peněžním tokem v měsících od dubna do září. Tento cyklus se opakoval každý rok. Čistý příliv v letních měsících nevyrovnával plně čistý odliv v zimních měsících, takže celkově byla dána trvalá potřeba dodatečných prostředků. Nebylo zřejmé, kdy společnost dosáhne meziročně kladného peněžního toku, vedení však věřilo, že by k tomu s novými vlastníky mohlo dojít nejdříve v roce 2006 či nejspíše v roce 2007.

5.3.2 DANĚ (DANĚ ZE MZDY ODVÁDĚNÁ ZAMĚSTNAVATELEM, DANĚ Z PŘÍJMU PRÁVNICKÝCH OSOB, PŘÍSPĚVKY NA SOCIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ A DPH)

(151) Znalci přezkoumali účty, účetní knihy a záznamy společnosti Olympic Airlines s ohledem na daň ze mzdy, příspěvky na sociální zabezpečení a DPH za období od prosince 2003 do května 2005. Shledali, že v rámci operace vyčlenění leteckého provozu do společnosti Olympic Airlines byly na společnost Olympic Airlines převedeny pouze jednoměsíční závazky plynoucí z daní a příspěvků na sociální zabezpečení za zaměstnance společnosti Olympic Airways převedené do nové společnosti.

- (152) Celková částka, kterou společnost Olympic Airlines řeckému státu dluží na daních a příspěvcích na sociální zabezpečení, vzrostla od prosince 2003 do prosince 2004 o 20,2 milionu EUR. Tento závazek byl součástí 94,4 milionu EUR, které společnost Olympic Airlines dlužila.
- (153) Příspěvky na sociální zabezpečení zaměstnanců a zaměstnavatele (IKA) byly řádně zaúčtovávány a odváděny státu až do října 2004. Mezi říjnem 2004 a únorem 2005 nedošlo k žádným platbám. V březnu

2005 společnost uzavřela s finančními úřady dohodu o vyrovnání za účelem zaplacení neuhrazené dlužné částky ve výši [...] milionů EUR v 18 měsíčních splátkách počínaje od března 2005, což ve skutečnosti přeměnilo dluh na 18měsíční úvěrovou facilitu. Od března 2005 společnost dostávala této dohodě i svým běžným měsíčním závazkům.

- (154) Znalci zjistili, že společnost Olympic Airlines v daném období náležitě účtovala a odváděla DPH.

5.3.3 LETADLA

Typ letadla	Počet	[...]	Počet sedadel	Vlastnictví
Airbus A340-313	4	[...]	295	Leasing
Airbus A300-65	3	[...]	269	Leasing
Boeing 737-400	14	[...]	150	7 vlastnictví / 7 leasing
Boeing 737-300	2	[...]	136	Leasing
Boeing 717-200	3	[...]	100	Leasing
ATR-72-320	7	[...]	68	Vlastnictví
ATR-42-320	6	[...]	50	4 vlastnictví / 2 leasing
DHC-8	4	[...]	37	Leasing
Celkem	43			

- (155) Znalci uvedli, že společnost Olympic Airlines zahájila svou činnost s leteckým parkem tvořeným 43 letadly, z toho 18 ve vlastnictví a 25 v nájmu v rámci leasingu. Od té doby se počet letadel ve vlastnictví společnosti Olympic Airlines nezměnil a počet najatých letadel se snížil o tři. V únoru 2005 byla dvě letadla A300-600 ve vlastnictví společnosti Olympic Airways, jež si společnost Olympic Airlines najímala v rámci leasingu, prodána a leasingový nájem jednoho letadla Boeing 737-3000 nebyl po vypršení doby nájmu v březnu 2005 obnoven.

5.3.3.1 Operativní leasing

- (156) Společnost Olympic Airlines si v rámci leasingového podnájmu najímala letadla od společností Olympic Airways, Olympic Aviation (Olympic Airways Services) a ve čtyřech případech finančního leasingu přímo od řeckého státu (viz bod 5.3.3.2). Současně bylo v rámci operativního leasingu najímáno 18 letadel, a to buď přímo od leasingových pronajímatelů, nebo v rámci podnájmu od společností Olympic Airways nebo Olympic Aviation (Olympic Airways Services). Jelikož vypršela doba nájmu u leasingových smluv mezi leasingovými pronajímateli a společnostmi Olympic Airways a Olympic Aviation (Olympic Airways Services), uzavřela společnost Olympic Airlines nové hlavní leasingové smlouvy přímo s leasingovými pronajímateli.

- (157) Znalci zjistili, že platby za leasingový podnájem letadel od společností Olympic Airways nebo Olympic Aviation (Olympic Airways Services) byly nižší než platby v rámci hlavního leasingového vztahu. Když se vedení společnosti Olympic Airlines dotázali, proč tomu tak je a čím to lze odůvodnit, bylo jim řečeno, že smlouvy o leasingovém podnájmu odrážely tržní ceny. Podle vedení společnosti Olympic Airlines to bylo prospěšné i pro společnost Olympic Airways (Olympic Airways Services), jelikož měla pro svá letadla leasingového nájemce. Společnost Olympic Airlines zdůrazňovala, že mohla pořídit leasing letadel z jiného zdroje, pokud by jí společnost Olympic Airways nenabídla tržní ceny. Společnost Olympic Airlines měla z toho prospěch, protože byla schopná pronajmout letadla za cenu, kterou považovala za aktuální tržní, a nikoli za historickou vyšší cenu, která byla součástí původních smluv.

- (158) Znalci provedli srovnání plateb podle hlavních leasingových smluv a smluv o leasingovém podnájmu a zjistili, že pro rok končící dnem 31. prosince 2004 činily celkové platby za leasingový podnájem od společnosti Olympic Airways poskytnuté společnosti Olympic Airlines 29,7 milionu EUR v porovnání s celkovými náklady na hlavní leasing ve výši 67,3 milionu EUR, které společnost Olympic Airways uhradila v témže období za stejná letadla. Náklady na leasing, které v konečném důsledku nesla společnost Olympic Airways, činily 37,6 milionu EUR (55 % celkových nákladů na leasing).

5.3.3.2 **Finanční leasing**

- (159) Znalci uvedli, že po počátečním vyčlenění byla čtyři letadla Airbus A340-300, za jejichž leasing se zaručilo Řecko, původně pronajata v rámci podnájmu společností Olympic Airways společností Olympic Airlines. Avšak vzhledem k pocítované nejistotě ohledně budoucnosti společností Olympic Airways a Olympic Airlines v době vyčlenění stanovily dotčené finanční instituce (pronajímatelé) méně výhodné podmínky týkající se plateb a zajištění leasingu. V zájmu zmírnění těchto podmínek se řecký stát jak za společnost Olympic Airways, tak i sebe samého jakožto ručitel rozhodl nastoupit na místo společnosti Olympic Airways a smlouvy o hlavním leasingu všech čtyř letadel byly proto převedeny (novací smluv) ze společnosti Olympic Airways na stát, a sice dvě v prosinci 2004 a dvě v dubnu 2005. Znalci uvedli, že aby to bylo možno provést v souladu se zákonem, bylo nezbytné, aby řecký parlament schválil nový právní předpis (§ 53 zákona č. 3283/2004).

Letadlo	Reg. č.	Platba za hlavní leasing Olympic Airways / stát — pronajímatel	Platba za leasingový podnájem Olympic Airways / Olympic Airlines	Platba za leasingový podnájem stát / Olympic Airlines (po novaci)
Airbus A340-300 MSN 280	SX-DFC	789 648 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Počátek leasingové smlouvy		8.10.1999	27.5.2004	27.4.2004
Airbus A340-300 MSN 292	SX-DFD	770 599 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Počátek leasingové smlouvy		8.10.1999	27.5.2004	25.4.2004
Airbus A340-300 MSN 235	SX-DFA	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Počátek leasingové smlouvy		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004
Airbus A340-300 MSN 239	SX-DFB	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Počátek leasingové smlouvy		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004

Pozn. č. 1: Platby za hlavní leasing se uskutečňují pololetně zpětně.

Pozn. č. 2: Platby za leasingový podnájem se uskutečňují měsíčně předem.

Pozn. č. 3: Všechny platby uvedené v tabulce jsou měsíčními platbami.

Měsíční platby za hlavní leasing vycházejí z ročních plateb za rok 2004 vydělených 12.

Pozn. č. 4: Všechny částky jsou uvedeny bez započtení úroků.

- (160) Znalci u těchto čtyř letadel dále porovnali výši plateb za hlavní leasing a za leasingový podnájem. Zjistili, že platby za hlavní leasing hrazené státem činily přibližně 750 000 EUR za měsíc, zatímco platby za leasingový podnájem se pohybovaly v rozmezí přibližně od 400 000 EUR do 500 000 EUR měsíčně. Řecký stát tak přišel každý měsíc u každého z těchto čtyř letadel o částku v rozmezí od 250 000 EUR do 350 000 EUR.
- (161) Znalci rovněž uvedli, že u dvou letadel A340, jež si společnost Olympic Airlines najímala v rámci podnájmu od vlády, uvedená společnost v období od prosince 2004 do konce března 2005 vládě vůbec nezaplatila. Na konci března 2005 činily závazky společnosti Olympic Airlines vůči vládě z těchto dvou podnájemních vztahů 5,1 milionu EUR. Společnost Olympic Airlines zaplatila tuto částku v dubnu 2005 společně s náklady na leasing za tento měsíc.

5.3.4 SPATOSIMO

- (162) Znalci uvedli, že mezi zahájením činnosti společnosti Olympic Airlines v prosinci 2003 a 31. prosincem 2004 vybrala společnost Olympic Airlines od svých zákazníků letištní daň ve výši [...]milionů EUR a částka odvedená finančním úřadům činila [...]milionů EUR. V březnu 2004 a od června do září 2004 byly platby pro finanční úřady prováděny včas (do 20. dne měsíce následujícího po vybrání této daně). V případě ostatních měsíců mezi prosincem 2003 a březnem 2005 byly platby hrazeny s jedním až pěti měsíčním zpožděním. Zůstatkový dluh ke dni 31. prosince 2004 činil [...] milionů EUR, což představovalo částky vybrané za přibližně 3 měsíce. Ke dni 31. března 2005 činil dluh na vybrané letištní dani [...] milionů EUR, což představovalo vybranou částku přibližně za dva a půl měsíce.

5.3.5 POPLATKY HRAZENÉ SPOLEČNOSTÍ OLYMPIC AIRLINES SPOLEČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS SERVICES ZA POZEMNÍ ODBAVENÍ A TECHNICKOU PODPORU

(163) Jelikož společnost Olympic Airlines zahrnuje pouze letecké divize společností Olympic Airways a Olympic Aviation, není s to vykonávat sama pomocné funkce, které jsou nezbytné pro fungování letecké společnosti (údržba drah, doplňování paliva, pozemní odbavení atd.), a musí za tyto činnosti platit. Komise pověřila znalce, aby ověřili tvrzení řeckých orgánů, že v tomto ohledu společnost Olympic Airlines platila za tyto služby tržní ceny a že smlouvy byly uzavřeny za tržních podmínek.

(164) Znalci uvedli, že společnosti Olympic Airlines a Olympic Airways Services (včetně Olympic Aviation a Olympic Catering) spolu uzavřely sedm smluv týkajících se celé škály služeb, včetně pozemního odbavení, technické údržby, manipulace s nákladem a poštovními zásilkami, řízení skladu, účetní podpory a poradenství, vzdělávání lidských zdrojů a obecných služeb v oblasti plánování letů, informačních technologií a telekomunikačních a stravovacích služeb. Znalci zjistili, že v roce 2004 společnosti v rámci skupiny Olympic Airways poskytly společnosti Olympic Airlines služby v hodnotě přibližně [...] milionů EUR. Hlavní smlouvy o poskytování služeb mezi společnostmi Olympic Airlines a skupinou Olympic Airways se týkaly pozemního odbavení a údržby. Společnost Olympic Airlines využívala skupinu Olympic Airways v případě [...] % služeb v oblasti pozemního odbavení a u veškeré údržby. Smluvní odměny za rok 2004 na základě naplánovaných letů činily u pozemního odbavení [...] milionů EUR a u údržby [...] milionů EUR.

(165) Znalci Komise přezkoumali ceny, které skupina Olympic Airways účtovala společnosti Olympic Airlines a ostatním leteckým společnostem. U služeb v oblasti pozemního odbavení byla zjištěna nižší cena, vedení společnosti Olympic Airlines však tuto skutečnost připisovalo obchodním důvodům, protože společnost Olympic Airlines byla největším zákazníkem a dostávala objemové slevy. Co se týká stravovacích služeb, zdá se, že společnost Olympic Airlines platila za nakoupené služby tržní ceny, zatímco za služby technické údržby účtovala společnost Olympic Airways společnosti Olympic Airlines ceny na jiném základě než ostatním zákazníkům, takže nebylo možno provést smysluplné srovnání. Vedení společnosti Olympic Airlines uvedlo, že podle jejich názoru byly ceny za veškeré služby, které společnost Olympic Airways dodávala, sjednány podle tržních podmínek a představují spravedlivou tržní hodnotu.

5.3.6 POPLATKY PRO AIA

(166) AIA je společnost, kterou z 55 % vlastní stát a která je odpovědná za výstavbu, provoz a rozvoj aténské mezinárodního letiště. Navzdory tomuto většinovému podílu

státu je uvedena společnost na základě smlouvy o rozvoji letiště řízena jako společnost soukromá a nepodléhá zákonům o subjektech ovládaných řeckým státem.

(167) Společnost AIA byla, resp. je největším věřitelem společností Olympic Airways / Olympic Airlines, přičemž její pohledávky dosahují přibližně 60 milionů EUR ročně. Jelikož náklady účtované ze strany AIA tvoří tak významnou složku nákladové základny společnosti Olympic Airlines, bylo nezbytné, aby znalci přezkoumali vztah mezi společností Olympic Airlines a AIA s cílem určit, zda letecká společnost získala výhodné podmínky, jež by mohly představovat nepřímou státní podporu. Znalci zjistili, že závazky společnosti Olympic Airlines a její platby ve prospěch AIA v období od zahájení činnosti do dne 19. května 2005 činily:

[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]

(168) Znalci uvedli, že AIA leteckým společnostem účtovala poplatky za celou škálu služeb, které letiště poskytuje, včetně poplatků za přistání a parkování letadel, bezpečnostní infrastrukturu a infrastrukturu pro pozemní odbavení. Poplatky jsou vybírány podle běžných sazeb, které jsou podrobně uvedeny v Pokynech k podmínkám pro zákazníky týkajících se poplatků za užívání a plánování provozu, které AIA vydalo v červnu 2003. Běžná lhůta splatnosti činila 20 kalendářních dnů. Úroky z prodlení byly ve vyšší sazbě EURIBOR zvýšené o 3 %.

(169) Znalci zjistili, že koncem roku 2004 uzavřela společnost Olympic Airlines s AIA dohodu o finančním vyrovnání, po které byla společnost Olympic Airlines oprávněna hradit faktury vystavené AIA ve lhůtě splatnosti 45 dnů namísto 20 dnů podle běžných platebních podmínek AIA. Tyto prodloužené lhůty splatnosti platily ode dne 1. července 2004 do 28. února 2005. Za jejich poskytnutí bylo požadováno, aby společnost Olympic Airlines poskytla zajištění v podobě zřízení zástavního práva ke dvěma letadlům [...] do maximální výše [...] milionů EUR ve prospěch AIA. Závazky ke dni 31. prosince 2004 představovaly poplatky za přibližně 4 měsíce a v květnu 2005 poplatky za přibližně 5 měsíců, což zjevně překračovalo 45denní lhůtu splatnosti podle dohody o finančním vyrovnání.

(170) Dne 22. dubna 2005 uzavřela společnost Olympic Airlines s AIA dohodu o vyrovnání týkající se platby ve výši [...] milionů EUR z neuhrazené dlužné částky k tomuto dni ve výši [...] milionů EUR. V rámci dohody bylo poskytnuto další zajištění ve výši [...] milionů EUR. Dohoda stanovila proměnlivé měsíční splátky v období od 30. dubna 2005 do 30. listopadu 2005. Z částky ve výši [...] milionů EUR by mělo [...] milionů EUR plynout z příjmu dosaženého plněním závazků veřejné služby. Zajištění ve výši [...] milionů EUR bylo poskytnuto zřízením přednostních zástavních práv ke dvěma letadlům [...] a čtyřem motorům.

(171) Na základě výše uvedených informací zastávali znalci názor, že možnost nahromadění závazků z obchodního styku ve výši [...] milionů EUR během zimní sezóny a poté jejich převedení na 8měsíční krátkodobý úvěr, jenž má být splacen během letní sezóny, společnosti Olympic Airlines fakticky poskytuje sezónní financování provozního kapitálu. Toto financování spolu s pokračujícím tolerováním pozdních plateb naznačovalo, že se společnosti Olympic Airlines dostává ze strany AIA zacházení, jež není ostatním leteckým společnostem dostupné.

6. POSOUZENÍ PODPORY

6.1 PRÁVNÍ ZÁKLAD PRO POSOUZENÍ

(172) Ustanovení čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES stanoví, „Podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem“.

(173) Pojem státní podpora zahrnuje jakoukoli výhodu poskytnutou přímo či nepřímo, která je financována ze státních prostředků a kterou poskytne samotný stát nebo jakýkoli zprostředkující subjekt jednající na základě pravomoci, jež mu byly svěřeny.

(174) Toto rozhodnutí se týká pouze podpory poskytnuté po vydání rozhodnutí z roku 2002. Nezabývá se případným prvkem státní podpory v jakékoliv budoucí transakci či transakcích týkajících se podílu nebo majetku dotčených společností.

(175) Článek 228 Smlouvy o ES stanoví, že „Shledá-li Soudní dvůr, že členský stát nesplnil povinnost, která pro něj vyplývá z této smlouvy, je tento stát povinen přijmout

opatření, která vyplývají z rozsudku Soudního dvora.“ V posuzovaném případě bylo v rozhodnutí z roku 2002 shledáno, že podpora je protiprávní a neslučitelná se společným trhem. V rozsudku ze dne 12. května 2005 ve věci C-415/03 *Komise v. Řecko* Soudní dvůr uznal, že členský stát nepřijal nezbytná opatření.

(176) V čl. 228 odst. 2 Smlouvy se stanoví, že „Má-li Komise za to, že dotyčný členský stát takováto opatření nepřijal, vydá poté, co poskytla státu (prostřednictvím výzvy dopisem) příležitost se vyjádřit, odůvodněné stanovisko upřesňující body, v nichž dotyčný členský stát nevyhověl rozsudku Soudního dvora“.

6.2 EXISTENCE PODPORY

(177) Komise provedla podrobnou a důkladnou analýzu připomínek, jež obdržela při zahájení řízení, jakož i vyjádření Řecka a odborné studie o restrukturalizaci společnosti Olympic Airways a chování společností Olympic Airways a Olympic Airlines od doby restrukturalizace. Komise se rozhodla posoudit, zda došlo k poskytnutí státní podpory podle těchto čtyř hlavních hledisek: i) samotná restrukturalizace, ii) skutečnost, zda společnost Olympic Airlines obdržela od roku 2003 nějakou jinou státní podporu, iii) příspěvek ve výši 130 milionů EUR pro společnost Olympic Airways a iv) skutečnost, zda společnost Olympic Airways obdržela nějakou jinou státní podporu.

i) Jaká byla povaha restrukturalizace skupiny Olympic Airways, k níž došlo v prosinci 2003?

(178) Zdá se, že při přípravě a provádění zákona č. 3185/2003 bylo záměrem řeckých orgánů umožnit leteckým divizím skupiny Olympic Airways, nyní včleněným do společnosti Olympic Airlines, aby pokračovaly v činnosti a přistoupily k privatizaci. Komise proto musí přezkoumat vztah mezi společnostmi Olympic Airways a Olympic Airlines. Společnost Olympic Airlines byla vytvořena z leteckých divizí v rámci společnosti Olympic Airways a pokračuje v hlavní letecké činnosti společnosti Olympic Airways; původně převzala všechna letadla společnosti Olympic Airways a v současnosti provozuje 40 letadel v porovnání s 43 letadly, jež dříve provozovala společnost Olympic Airways, se stejnými posádkami a na stejných trasách. Společnost Olympic Airlines získala formou „nástupnictví“ síť tras, smlouvy týkající se závazků veřejné služby a přepravní práva na dvoustranných trasách do zemí mimo EU, které dříve provozovala společnost Olympic Airways. Jak bylo uvedeno dříve, společnost Olympic Airlines byla založena podle ustanovení zákona č. 3185/2003, který se výslovně vztahuje na společnost Olympic Airways / Olympic Airlines a stanoví odchylku od běžně použitelných ustanovení řeckého práva obchodních společností.

- (179) Společnost Olympic Airways byla silně zadlužená a již dříve obdržela podle rozhodnutí Komise protiprávní a neslučitelnou státní podporu; vyčlenění zbavilo společnost Olympic Airways leteckých divizí, jež generovaly příjmy, zatímco současně bylo převedeno jen velmi málo odpovídajících závazků. V předchozích společnostech byly ponechány veškeré dlouhodobé závazky a ze závazků týkajících se daní, příspěvků na sociální zabezpečení a ostatních poplatků, které měla skupina Olympic Airways uhradit řeckému státu, byly na společnost Olympic Airlines převedeny pouze závazky za jeden měsíc. Kromě daňových závazků, jež měla společnost Olympic Airways přímo vůči řeckému státu, měla tato společnost ke dni vyčlenění závazky i vůči AIA ve výši přibližně 93 milionů EUR. Podle podmínek vyčlenění nebyla žádná část těchto závazků převedena na společnost Olympic Airlines, nýbrž tyto závazky zůstaly u společnosti Olympic Airways.
- (180) Komise rovněž vyvozuje závěr, že jelikož proces privatizace stanovený v zákoně č. 3185/2003 pokračuje, zůstane již silně zadlužená skupina Olympic Airways bez jakékoli obchodní činnosti, s minimálním majetkem a dluhy dosahujícími stovky milionů EUR. Bude tudíž ještě méně pravděpodobné, že vrátí neslučitelnou státní podporu, což vyžaduje rozhodnutí z roku 2002. Záměrem řeckých orgánů proto je, aby se na společnosti Olympic Airways a Olympic Aviation uplatnil úpadkový zákon a tyto společnosti byly zlikvidovány. Náklady by nesli věřitelé, v zásadě řecký stát. Komise podotýká, že jelikož je Řecko výlučným vlastníkem společností Olympic Airways a Olympic Airlines, je založení společnosti Olympic Airlines svojí povahou ani ne tak restrukturalizací, jako spíše umělou reorganizací uvnitř jedné skupiny. Tento názor podpořil rovněž přezkum ustanovení zákona č. 3185/2003, podle něhož společnost Olympic Airlines získala „ochranu“ před běžně použitelnými ustanoveními řeckého občanského a obchodního zákoníku s ohledem na dluhy společnosti Olympic Airways, které vznikly před „vyčlenění“ letecké divize. Z toho vyplývá, že by při neexistenci tohoto zvláštního zákona v případě uplatnění běžných ustanovení vnitrostátního práva byl rovněž založen mezi oběma společnostmi vztah „nástupnictví“.
- (181) Komise dále poznamenává, že považování společnosti Olympic Airlines za nástupce společnosti Olympic Airways výslovně potvrdilo Řecko ve svém dopise Komisi ze dne 2. června 2005, v němž za účelem navrácení podpory odkazuje na společnost to Olympic Airlines jako na „nástupnickou společnost“ společnosti Olympic Airways.
- (182) Soudní dvůr se ve svém rozsudku ve věci C-415/03 *Komise v. Řecko* rovněž zabýval převodem majetku na společnost Olympic Airlines, který je základním aspektem restrukturalizace. Soud dospěl k závěru, že [operace] převodu „aktiv společnosti Olympic Airways, bez jakýchkoli dluhů, na novou společnost Olympic Airlines... byla strukturována tak, aby bylo na základě vnitrostátního práva znemožněno vymáhání dluhů staré společnosti Olympic Airways po nové společnosti Olympic Airlines“⁽¹²⁾. Soudní dvůr dodal, že „operace vytvořila překážku pro účinné provedení rozhodnutí 2003/372/ES (rozhodnutí z roku 2002) a pro vymáhání pomoci, kterou řecký stát podporoval obchodní činnost této společnosti. V důsledku toho byl cíl uvedeného rozhodnutí, které směřuje k znovunastolení nenarušené hospodářské soutěže v odvětví civilního letectví, podstatným způsobem ohrožen“. Soudní dvůr proto dospěl k závěru, že základním cílem restrukturalizace bylo uměle oddělit letecké divize společnosti Olympic Airways od předchozího vývoje.
- (183) Je proto zřejmé, že restrukturalizace společnosti Olympic Airways v roce 2003, při níž byla založena společnost Olympic Airlines a která vedla k vytvoření samostatného právního subjektu, byla nicméně provedena tak, aby se zamezilo navrácení podpory na základě rozhodnutí z roku 2002, a že společnost Olympic Airlines je nástupnickou společností společnosti Olympic Airways přinejmenším pro účely navrácení státní podpory poskytnuté před vyčleněním.
- ii) Obdržela společnost Olympic Airlines od svého založení státní podporu?
- (184) Znalci dovodili, že společnost Olympic Airlines byla od svého založení finančně ztrátová. Pokud jde o body uvedené v oznámení o zahájení řízení, znalci zjistili, že ohledně platby daně „spatosimo“ provedla společnost Olympic Airlines od svého založení všechny požadované platby; pokud jde o otázku služeb v oblasti pozemního odbavení a údržby, které společnosti Olympic Airlines poskytuje společnost Olympic Airways, Komise nemá dostatek informací, aby si mohla utvořit názor, zda tyto služby obsahují prvky státní podpory. S ohledem na závazky společnosti Olympic Airlines týkající se daní a příspěvků na sociální zabezpečení znalci zjistili, že vyjma některých opožděných plateb (které byly penalizovány) společnost Olympic Airlines plnila své povinnosti.
- (185) Pokud jde o daň „spatosimo“ a závazky společnosti týkající se daní a příspěvků na sociální zabezpečení, vyvozuje proto Komise závěr, že společnost Olympic Airlines od svého založení neobdržela státní podporu. V průběhu přezkumu účetních knih společnosti však znalci zjistili, že ve dvou ohledech měla společnost Olympic Airlines prospěch z výhodných podmínek poskytnutých dodavateli.

⁽¹²⁾ Bod 33 rozsudku.

- (186) Společnost Olympic Airlines si v rámci leasingového podnájmu dále najímá letadla od společností Olympic Airways, Olympic Aviation a ve čtyřech případech finančního leasingu přímo od řeckého státu. Jak ve všech případech znalci prokázali, jsou platby v případě podnájmu nižší než platby u hlavního leasingu sjednaného s hlavními leasingovými pronajímateli. V případě těchto čtyř finančních leasingů řecký stát tak přišel každý měsíc u každého z těchto čtyř letadel o částku v rozmezí od 250 000 EUR do 350 000 EUR. V případě letadel, která společnost Olympic Airways dále pronajímá společnosti Olympic Airlines v rámci leasingového podnájmu, znamená rozdíl mezi tím, co platila společnost Olympic Airlines, a tím, co hradila společnost Olympic Airways ve výsledku, že v roce 2004 společnost Olympic Airways tratila 37,6 milionu EUR (tj. 55 % nákladů na leasing).
- (187) Při ověřování vztahu mezi společností Olympic Airlines a AIA dospěli znalci jmenovaní Komisí k závěru, že možnost nahromadění závazků z obchodního styku ve výši [...] milionů EUR během zimní sezóny a poté jejich převedení na 8měsíční krátkodobý úvěr, jenž má být splacen během letní sezóny, společností Olympic Airlines fakticky poskytuje sezónní financování provozního kapitálu. Toto financování spolu s pokračujícím tolerováním pozdních plateb naznačovalo, že se společnosti Olympic Airlines dostává ze strany AIA zacházení, jež není ostatním leteckým společnostem dostupné.
- (188) Co se týče tohoto zvýhodněného zacházení, Komise může za prvé vyvodit závěr, že rozhodnutí řeckých orgánů dále pronajmout společnosti Olympic Airlines letadla v rámci leasingového podnájmu se ztrátou u každého letadla v rozmezí od 250 000 EUR do 350 000 EUR měsíčně, je jednoznačně převodem státních prostředků ze státu na společnost Olympic Airlines. Toto opatření snižuje náklady, jež by jinak musela nést společnost Olympic Airlines. Opatření je specifické, jelikož je zaměřeno výhradně na společnost Olympic Airlines, a narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž, jelikož společnost Olympic Airlines působí na zcela liberalizovaném trhu letecké dopravy.
- (189) Podle ustálené judikatury se nerozlišuje mezi případy, kdy je podpora poskytnuta přímo státem, a případy, kdy je poskytnuta veřejnými nebo soukromými subjekty, které byly zřízeny nebo pověřeny státem za účelem spravování podpor⁽¹³⁾. Aby však bylo možno výhody považovat za podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy, musí být za prvé poskytnuty přímo nebo nepřímo ze státních prostředků⁽¹⁴⁾ a za druhé je lze přičíst státu⁽¹⁵⁾.
- (190) S ohledem na opatření, která přijala společnost Olympic Airways a AIA, musí proto Komise rozhodnout, zda lze tato opatření přičíst státu. Jak již bylo uvedeno v 192. bodě odůvodnění, přičitatelnost určitého opatření, které přijala veřejná společnost, státu lze odvodit ze souboru ukazatelů vyplývajících z okolností daného případu a kontextu, v jakém byla dotyčné opatření přijato.
- (191) Pokud jde o rozhodnutí společnosti Olympic Airways pronajímat svá letadla společnosti Olympic Airlines v rámci leasingového podnájmu za platby významně nižší než v případě hlavního leasingového vztahu, a tím nést ztrátu ve výši 37,6 milionu EUR, Komise podotýká, že stát drží 100 % podílů na společnosti Olympic Airways i Olympic Airlines. Stát jmenoval vedení a správní rady u obou společností. Za této situace je nutno vyvodit závěr, že společnosti Olympic Airways i Olympic Airlines byly (a stále jsou) ovládaný státem. Řecko bylo schopno vykonávat přímo i nepřímo rozhodující vliv v obou podnicích jako největší věřitel společnosti Olympic Airways. Jako takové nebylo rozhodnutí společnosti Olympic Airways o dalším pronájmu letadel v rámci podnájmu společnosti Olympic Airlines úkonem nezávislého podniku.
- (192) Bez ohledu na tvrzení Řecka, že nijak neovlivňovalo obchodní jednání společnosti AIA, Komise podotýká, že stát vlastní 55 % základního kapitálu této společnosti a jmenuje čtyři z celkem devíti ředitelů. Soudní dvůr uvedl další kritéria, která lze použít k určení, zda je opatření podpory, které přijme veřejná společnost, přičitatelné státu⁽¹⁶⁾. K těmto kritériím patří „začlenění podniku do struktur veřejné správy, povaha jeho činností a výkon těchto činností na trhu za běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými hospodářskými subjekty, právní postavení podniku (v tom smyslu, zda se na něj vztahuje veřejné právo nebo běžné právo obchodních společností), míra dohledu ze strany orgánů veřejné správy nad řízením podniku nebo jiný ukazatel prokazující v daném případě účast orgánů veřejné správy na přijetí opatření či nepravděpodobnost jejich neúčasti rovněž s přihlédnutím k rozsahu opatření, jeho obsahu nebo uloženým podmínkám“. Ačkoliv je AIA ve většinovém vlastnictví státu, je však provozováno jako soukromý podnik, který není při běžné podnikatelské činnosti závislý na řeckém státu (stát jmenuje pouze čtyři z celkem devíti ředitelů), a vzhledem ke skutečnosti, že všechny částky, které společnosti by Olympic Airways / Olympic Airlines dluží AIA, jsou spláceny i s úroky a byly zajištěny zástavami letadel, nemůže Komise s konečnou platností učinit závěr, že lze jednání AIA přičíst státu.

⁽¹³⁾ Věc 78/76 *Steinike & Weinlig v. Německo*, Sb. rozh. 1977, s. 595, bod 21.

⁽¹⁴⁾ Spojené věci C-72/91 a C-73/91 *Sloman Neptun v. Bodo Ziesemer*, Sb. rozh. 1993, s. 1887, bod 19.

⁽¹⁵⁾ Spojené věci 67/85, 68/85 a 70/85 *Van der Kooy a další v. Komise*, Sb. rozh. 1988, s. 219, bod 35.

⁽¹⁶⁾ Věc C-482/99 *Komise v. Francie („Stardust Marine“)*, Sb. rozh. 2002, s. I-4397, bod 56.

(193) V souladu s tím a z výše uvedených důvodů Komise konstatuje, že leasingové vztahy mezi společnostmi Olympic Airways a Olympic Airlines narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž, jelikož představují specifická opatření, která zvýhodňují jeden podnik tím, že jej zprošťují závazků, které by jinak musel hradit. Komise rovněž podotýká, že předmětná opatření ovlivňují obchod mezi členskými státy a narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž na tomto trhu, jelikož se týkají leteckého dopravce Společenství, jak je uvedeno v 193. bodě odůvodnění. Komise proto dospěla k závěru, že leasingová ujednání, na jejichž základě si společnost Olympic Airlines najímá letadla od společnosti Olympic Airways nebo od státu, představují poskytnutí státní podpory společnosti Olympic Airlines ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy.

iii) Jaký byl status „zálohy“ v hotovosti ze zvláštního účtu stanoveného v zákoně č. 3185/2003? Jak byla hotovost vyplácena a na co byla vynaložena? Kdo měl z vyplacení hotovosti prospěch?

(194) Komise může za prvé vyvodit závěr, že dotyčná částka představuje převod státních prostředků (peněžní prostředky pocházejí přímo ze státního rozpočtu a jsou poskytnuté výslovně podle ustanovení § 27 zákona č. 3185/2003) a že se jedná se o individuální opatření, jelikož je zaměřeno výhradně na společnost Olympic Airways.

(195) Řecké orgány tvrdí, že poskytnutí částky ve výši 130 312 459 EUR společnosti Olympic Airways představovalo jednání obezřetného investora. Podle platné judikatury Společenství je nutno porovnat chování státu coby veřejného investora s chováním hypotetického soukromého investora, který by se řídil vyhlídkami ziskovosti v dlouhodobém horizontu⁽¹⁷⁾. Navýšení kapitálu, které je nutné, aby se zajistilo přežití společnosti potýkající se s dočasnými problémy, která však po přijetí náležitých restrukturalizačních opatření může být opět zisková, není nutně podporou, pokud by soukromý investor dospěl ke stejnému závěru. Soudní dvůr rovněž uvedl, že se nejedná o podporu, pokud k navýšení kapitálu dojde za podmínek, jež by byly přijatelné pro soukromého investora za běžných tržních podmínek⁽¹⁸⁾.

(196) Společnost Olympic Airways byla již v době, kdy jí byla jako záloha poskytnuta částka ve výši 130 312 459 EUR, ve velmi složité finanční situaci. Komise shledala

v rozhodnutí z roku 2002, že uvedená společnost obdržela protiprávní a neslučitelnou státní podporu a nařídila, aby tato podpora byla vrácena zpět s úroky. Společnost Olympic Airways přišla rovněž o své letecké divize a byla zatížena většinou závazků, jež by byly za běžných okolností spojeny s těmito divizemi. Na konci roku 2003 dlužila společnost Olympic Airways řeckému státu celkem 522 milionů EUR v podobě neuhrazených závazků na daních a příspěvcích na sociální zabezpečení. Vzhledem k finanční situaci společnosti Olympic Airways musí Komise vyvodit závěr, že by tato společnost nebyla zjevně s to získat ve stejné situaci srovnatelnou zálohu v hotovosti od soukromého investora. To platí o to více, když „investor“ v daném případě rovněž největší věřitel společnosti Olympic Airways má jen malou reálnou vyhlídku na vymožení částek, které mu společnost Olympic Airways již dluží. Takovýto věřitel by nepřipustil situaci, kdy by dluhy nadále rostly, zatímco majetek, jež by bylo možno použít k uhrazení těchto dluhů, mizel⁽¹⁹⁾. Naopak, soukromý věřitel by učinil veškeré právní kroky, aby docílil uhrazení nedoplatků nebo uplatnění svých záruk. Komise proto nemůže souhlasit s tvrzením Řecka, že poskytnutí předmětné zálohy ve prospěch společnosti Olympic Airways představovalo jednání obezřetného investora.

(197) Komise musí poté posoudit, zda lze částku ve výši 130 312 459 EUR považovat za formu kompenzace ze strany státu společnosti Olympic Airways za majetek, jež byl ze společnosti Olympic Airways vyňat a který stát svěřil společnosti Olympic Airlines, jak Řecko původně tvrdilo. Za účelem posouzení odůvodněnosti tohoto tvrzení musí Komise přezkoumat hodnotu majetku vyňatého ze společnosti Olympic Airways a převedeného na společnost Olympic Airlines. Podle ocenění, které provedlo vedení společnosti Olympic Airways, činil majetek převedený na společnost Olympic Airlines 130 312 459 EUR. Pokud by tomu tak bylo, nedošlo by při převodu této částky na společnost Olympic Airways k poskytnutí státní podpory, jelikož by společnosti Olympic Airways nebyla poskytnuta žádná výhoda.

(198) Komise považuje za důležité, že vlastní auditoři společnosti Olympic (společnost Deloitte & Touche) v roční účetní závěrce ke dni 31. prosince 2003 vyslovili výhradu vůči ocenění majetku ponechaného ve společnosti a majetku převedeného ze společnosti Olympic Airways a Olympic Airlines. Auditoři uvedli, že u goodwillu, dlouhodobého majetku v okamžiku ocenění a pohledávek a závazků převedených z jednotlivých společností na společnost Olympic Airlines nejsou s to potvrdit jejich hodnotu, a proto k nim nevydávají výrok.

⁽¹⁷⁾ Věc C-305/89 *Itálie v. Komise („Alfa Romeo“)*, Sb. rozh. 1991, s. I-1603, bod 20.

⁽¹⁸⁾ Viz spojené věci C 296/82 a C-318/82, *Leeuwarder Papierwarenfabriek*, Sb. rozh. 1985, s. 3727.

⁽¹⁹⁾ Stanovisko generálního advokáta Mischa, věc C-480/98, *Magefesa*, Sb. rozh. 2000, s. I-8717, body 32 až 43.

- (199) Ve studii, která byla realizovaná pro Komisi, znalci přesvědčivě prokázali, že majetek převedený na společnost Olympic Airlines byl nadhodnocen. Proto na pokyn Komise provedli znalci své vlastní ocenění převedeného majetku pomocí účetních technik a standardů uznávaných v Řecku i na mezinárodní úrovni. Dospěli k závěru, že hodnota čistého majetku převedeného na společnost Olympic Airlines nebyla v řádu 130 milionů EUR, nýbrž měla být oceněna na přibližně 38 milionů EUR. Komise pečlivě ověřila údaje a metodiku použitou znalci a souhlasí s jejich analýzou. Komise tedy vyvozuje závěr, že hodnota převedeného majetku byla nadhodnocena přibližně o 91,5 milionu EUR.
- (200) Ačkoliv by k zcela přesnému posouzení dotyčných částek bylo nutno provést úplný audit veškerého majetku a závazků, může Komise odhadnout, že se jedná o nadhodnocení v řádu 91,5 milionu EUR.
- (201) Po přijetí tohoto rozhodnutí Komise podotýká, že nadhodnocení je specifické, jelikož poskytuje peněžní prostředky přímo společnosti Olympic Airways a uděluje této společnosti výhodu, jelikož tato částka má být použita k uhrazení „plateb odstupného a zbývajících výdajů na důchody zaměstnanců v jakékoli formě a rovněž na hrazení finančních závazků společností Olympic Airways a Olympic Aviation v průběhu procesu transformace a likvidace“⁽²⁰⁾, a to jakýmkoli způsobem tak, aby společnost „splnila své finanční závazky“. Komise mimochodem podotýká, že toto ustanovení bylo vykládáno široce a že dotyčná částka byla použita k uhrazení běžných provozních nákladů společnosti Olympic Airways: více než 51 milionů EUR ze zálohy bylo použito na úhradu za leasing letadel.
- (202) Komise dospěla rovněž k závěru, že toto opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy, jelikož se týká společnosti, která soutěží s ostatními společnostmi ve Společenství, zejména od vstupu v platnost směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství, která otevřela pozemní odbavování na letištích s roční prahovou hodnotou 2 miliony cestujících nebo 50 tun nákladu hospodářské soutěži⁽²¹⁾. Komise proto musí vyvodit závěr, že částka, o kterou byl majetek převedený na společnost Olympic Airlines nadhodnocen a která byla vyplacena společnosti Olympic Airways, představuje státní podporu pro společnost Olympic Airways ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy.
- iv) Obdržela společnost Olympic Airways (Olympic Airways Services) od prosince 2002 státní podporu?
- (203) Znalci prokázali, že ode dne vydání posledního rozhodnutí Komise týkajícího se společnosti Olympic Airways (12. prosince 2002) a od oddělení od Olympic Airlines obdržela společnost Olympic Airways od státu zálohové platby v hotovosti a její závazky na daních a příspěvcích na sociální zabezpečení vůči státu vzrostly.
- (204) Je zjevné, že ve splátkách úvěru od společnosti ABN Amro ve výši 36 945 357 EUR, platbách v souvislosti s finančním leasingem letadel A340 ve výši 11 774 684 EUR a v přímém financování ve formě hotovosti ve výši 8,2 milionu EUR poskytnutém společnosti Olympic Airways byl zahrnut přímý převod státních prostředků na společnost Olympic Airways. Z důvodů objasněných v 7. bodě odůvodnění představují tato opatření novou protiprávní podporu, pokud nejsou pouhou realizací záruk, jež byly dříve vydány řeckým státem. Jak již bylo vysvětleno při přezkumu „zálohy“ vyplacené společností Olympic Airways, i když stát eviduje tyto pohledávky za společností Olympic Airways u finančních úřadů a i když jsou tyto částky v účetních knihách společnosti Olympic Airways zaznamenány jako daňové závazky, má stát pouze malou či žádnou reálnou vyhlídku, že tyto částky budou s jistotou vráceny, a nelze tudíž říci, že při uskutečnění těchto plateb jednal racionálně nebo komerčně.
- (205) Složitá a zhoršující se situace společnosti Olympic Airways (Olympic Airways Services) s ohledem na daně a příspěvky na sociální zabezpečení byla popsána výše. Závazky plynoucí z daní a příspěvků na sociální zabezpečení byly na konci roku 2002 již vysoké a dosahovaly 273 milionů EUR. Tyto závazky od té doby nadále značně rostly. Ke konci roku 2004 činily závazky odhadem 627 milionů EUR, což znamená, že v období, jehož se týká toto rozhodnutí, vzrostly závazky společnosti Olympic Airways vůči státu o 354 milionů EUR.
- (206) Pokud jde o zvyšující se daňové závazky společnosti Olympic Airways, je to samotný stát, který prostřednictvím daňové správy toleruje neustálý odklad plateb a neplacení různých daní a poplatků, jež má společnost Olympic Airways hradit. Pokud jde o příspěvky na sociální zabezpečení, orgán pověřený jejich výběrem (IKA) je veřejným subjektem zřízeným podle řeckého práva⁽²²⁾, který pod dohledem státu odpovídá za správu systému sociálního zabezpečení a za výběr povinných příspěvků na sociální zabezpečení. Má právo, nikoli však povinnost uzavírat dohody o vyrovnání dluhů ze zpožděných plateb⁽²³⁾. Neustále se zvyšující daňové závazky společnosti Olympic Airways vůči státu lze proto jednoznačně přičíst státu.

⁽²⁰⁾ § 27 odst. 5 písm. b) zákona č. 3185/2003.

⁽²¹⁾ Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36.

⁽²²⁾ Zákon č. 1846/1951, § 11.

⁽²³⁾ Zákon č. 2676/1999.

(207) Komise musí nyní ověřit, zda tato tolerance znamená převod státních prostředků. Vzhledem ke skutečnosti, že státní podpora zahrnuje nejen pozitivní výhody, nýbrž rovněž opatření, která snižují běžné výdaje, pak nečinnost státu při vymáhání dlužných částek představuje jednoznačně takovýto převod.

(208) Poté, co Komise zjistila, že došlo k převodu prostředků, který lze přičíst státu, musí určit, zda tato podpora narušuje hospodářskou soutěž. Komise zastává stanovisko, že poskytnutí přímé podpory i nečinnost státu při výběru neuhrazených dlužných částek poskytuje společnosti Olympic Airways značnou hospodářskou výhodu v porovnání s jejími konkurenty. Stát nejedná vůči společnosti Olympic Airways racionálně a komerčně. Jak je vysvětleno v 209. bodě odůvodnění, dochází tím k narušení hospodářské soutěže v liberalizovaném odvětví vnitřního trhu. Komise proto musí vyvodit závěr, že shovívavost státu vůči nehrazeným a rostoucím závazkům společnosti Olympic Airways z daní a příspěvků na sociální zabezpečení a platby, které stát uskutečnil namísto společnosti Olympic Airways, představují státní podporu ve prospěch společnosti Olympic Airways ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy.

6.3 SLUČITELNOST PODPORY

i) Slučitelnost podpory poskytnuté společnosti Olympic Airlines

(209) Poté, co Komise dospěla k závěru, že společnost Olympic Airlines od svého vzniku obdržela státní podporu, musí Komise přezkoumat opatření ve prospěch společnosti Olympic Airlines na základě čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy, které stanoví výjimky z obecného pravidla uvedeného v čl. 87 odst. 1 o neslučitelnosti podpory.

(210) Výjimky uvedené v čl. 87 odst. 2 Smlouvy se nemohou v daném případě uplatnit: opatření podpory nemá sociální povahu a není poskytnuto individuálním spotřebitelům, není určeno k náhradě škod způsobených přírodními pohromami nebo jinými mimořádnými událostmi, ani není poskytnuto hospodářství určitých oblastí Spolkové republiky Německo postižených jeho rozdělením.

(211) Další výjimky z obecného zákazu státních podpor jsou stanoveny v čl. 87 odst. 3. Výjimky uvedené v čl. 87 odst. 3 písm. b) a d) se v tomto případě neuplatní: opatření nepomáhá uskutečnění některého významného projektu společného evropského zájmu, nenapravuje vážnou poruchu v hospodářství některého členského

státu, ani není určeno na pomoc kultuře a zachování kulturního dědictví.

(212) Ustanovení čl. 87 odst. 3 písm. a) a c) Smlouvy obsahují výjimky pro podpory, které mají napomáhat hospodářskému rozvoji oblastí s mimořádně nízkou životní úrovní nebo s vysokou nezaměstnaností. Řecko je oblastí, která v celém svém rozsahu spadá do oblasti působnosti čl. 87 odst. 3 písm. a).

(213) Pokud jde o cíle regionální podpory s ohledem na letecké služby, Komise se domnívá, že dosažení těchto cílů je obecně snáze zajišťováno uložením závazků veřejné služby. Závazky veřejné služby ukládá řecký stát společností, které zajišťují služby mezi řeckou pevninou a ostrovy, jakož i mezi ostrovy a v některých případech (tzv. málo vytížené trasy) jsou státem zadány letecké společnosti, která za jejich poskytování dostává vyrovnávací platbu. Komise se obecně domnívá, že vyrovnávací platba za závazky veřejné služby je nezbytnou cílenou podporou a za předpokladu, že poskytovatel je vybrán na základě průhledného a nediskriminačního řízení a nedostává nadměrnou vyrovnávací platbu, tato státní podpora obvykle nepředstavuje neslučitelnou státní podporu. Tak tomu bylo v případě smluv uzavřených se společností Olympic Aviation. Podle podmínek restrukturalizace tyto trasy v současnosti provozuje společnost Olympic Airlines jakožto „nástupnická“ společnost. Vzhledem k omezeným informacím, které má Komise k dispozici, nemůže s ohledem na způsob, jakým byly smlouvy týkající se veřejných služeb převedeny ze společnosti Olympic Aviation na společnost Olympic Airlines, vyloučit, že nebyly dodrženy postupy stanovené v nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství⁽²⁴⁾. Každopádně Řecko nemůže s ohledem na částky poskytnuté společnosti Olympic Airlines od jejího založení využít výjimku stanovenou v čl. 87 odst. 3 písm. a).

(214) Ustanovení čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy stanoví výjimku pro podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem, a Komise nyní musí posoudit, zda lze v daném případě použít toto ustanovení. Při tomto přezkumu musí Komise vzít v úvahu platné pokyny týkající se státní podpory v odvětví letectví⁽²⁵⁾ a pokyny o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8.

⁽²⁵⁾ „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).

⁽²⁶⁾ Úř. věst. C 288, 9.10.1999, s. 2.

- (215) Pokud jde o podporu poskytnutou společností Olympic Airlines prostřednictvím snížených nákladů na leasing letadel, Komise opět odkazuje na pokyny týkající se státní podpory v odvětví letectví. V bodě 14 těchto pokynů je uvedeno, že „přímá podpora k uhrazení provozních ztrát není obvykle slučitelná se společným trhem a nemůže využít výjimku z obecného zákazu státních podpor“. Pokyny dále upřesňují, že přímé subvence na provozování leteckých tras lze uznat pouze v případě závazků veřejné služby a v případě podpory sociální povahy poskytované individuálním spotřebitelům.
- (216) V daném případě nemůže podpora poskytnutá společností Olympic Airlines buď přímo řeckým státem prostřednictvím leasingového pronájmu, nebo nepřímo prostřednictvím společnosti Olympic Airways spadat do žádné z kategorií přijatelných subvencí na provozování leteckých tras. Podle ustálené judikatury nelze novou podporu považovat za slučitelnou se společným trhem, pokud nebyla vrácena podpora, jež byla již dříve shledána jako protiprávní, jelikož by společné účinky veškerých podpor významným rozsahem narušily hospodářskou soutěž na společném trhu⁽²⁷⁾. Jelikož je z výše uvedených důvodů společnost Olympic Airlines nástupcem letecké divize společnosti Olympic Airways, a tudíž nástupcem za účelem navrácení podpory, nemůže být nová podpora poskytnutá společnosti Olympic Airlines slučitelná, dokud není navrácena dřívější podpora. Poskytnutí podpory mimoto představuje porušení předchozích závazků Řecka, že společnosti Olympic Airways ani nástupnickým společností neudělí žádnou další podporu (čl. 1 písm. e) rozhodnutí z roku 1994).
- (217) Ačkoliv řecké orgány netvrdí, že částky, které společnost Olympic Airlines obdržela od svého založení, vznikly v důsledku restrukturalizace, a ačkoliv Komise dospěla k závěru, že společnost Olympic Airlines je nástupnickou společností společnosti Olympic Airways přinejmenším pro účely navrácení státní podpory poskytnuté před vyčleněním, pro úplnost Komise posoudí podporu udělenou společnosti Olympic Airlines také na základě pokynů o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999. Bod 7 těchto pokynů stanoví, že nově vzniklý podnik není způsobilý pro podporu na záchranu nebo restrukturalizaci, i když je jeho finanční situace nejistá: zmíněné pokyny se proto nemohou na předmětnou podporu vztahovat.
- (218) Podpora poskytnutá společnosti Olympic Airlines od jejího založení tudíž nesplňuje podmínky pro výjimku stanovenou v čl. 87 odst. 3 písm. c). Komise konstatuje, že Řecko poskytlo společnosti Olympic Airlines protiprávně neoznámenou novou podporu prostřednictvím nižších cen v rámci leasingových podnájemních vztahů sjednaných se společností Olympic Airlines.
- ii) a) Slučitelnost podpory poskytnuté společnosti Olympic Airways
- (219) Poté, co Komise dospěla k závěru, že částka, o kterou byl majetek společnosti Olympic Airlines nadhodnocen a kterou poté řecký stát vyplatil společnosti Olympic Airways, představuje státní podporu ve prospěch společnosti Olympic Airways, musí Komise toto opatření posoudit na základě čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy, které stanoví výjimky z obecného pravidla neslučitelnosti státních podpor uvedeného v čl. 87 odst. 1.
- (220) Výjimky uvedené v čl. 87 odst. 2 Smlouvy se nemohou v daném případě uplatnit: opatření podpory nemá sociální povahu a není poskytnuto individuálním spotřebitelům, není určeno k náhradě škod způsobených přírodními pohromami nebo jinými mimořádnými událostmi, ani není poskytnuto hospodářství určitých oblastí Spolkové republiky Německo postižených jeho rozdělením.
- (221) Další výjimky z obecného zákazu státních podpor jsou stanoveny v čl. 87 odst. 3. Výjimky uvedené v čl. 87 odst. 3 písm. b) a d) se v tomto případě neuplatní: opatření nepomáhá uskutečnění některého významného projektu společného evropského zájmu, nenapravuje vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu, ani není určeno na pomoc kultuře a zachování kulturního dědictví.
- (222) Ustanovení čl. 87 odst. 3 písm. a) a c) Smlouvy obsahují výjimky pro podpory, které mají napomáhat hospodářskému rozvoji oblastí s mimořádně nízkou životní úrovní nebo s vysokou nezaměstnaností. Ačkoliv Řecko je oblastí, která v celém svém rozsahu spadá do oblasti působnosti čl. 87 odst. 3 písm. a), nelze z důvodů uvedených v 211. bodě odůvodnění toto ustanovení použít.
- (223) Pokud jde o výjimku stanovenou v čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy pro podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem, řecké orgány Komisi požádaly, aby v případě, že dospěje k závěru, že záloha nepředstavuje jednání investora v tržním hospodářství, a proto je nutno ji považovat za státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy, posoudila, zda lze toto opatření považovat za podporu na záchranu.

(27) Věc C-355/95 *Textilwerke Deggendorf v. Komise*, Sb. rozh. 1995, s. II-2265.

b) Možná podpora na záchranu

- (224) Vzhledem ke skutečnosti, že dotyčná částka byla vyplacena v období od prosince 2003 do května 2004, použitelným právním rámcem Společenství pro rozhodnutí o slučitelnosti jsou v tomto ohledu pokyny Společenství o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999. Podle bodu 104 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004⁽²⁸⁾ se pokyny z roku 1999 použijí na podpory poskytnuté přede dnem 10. října 2004.

c) Použití pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 1999

- (225) Bod 4 pokynů z roku 1999 uvádí, že neexistuje definice Společenství, co je to „podnik v nesnázích“, ... a dodává, že „Komise považuje za podnik v nesnázích takový podnik, který není schopen prostřednictvím zdrojů svých či prostředků získaných od svých vlastníků/akcionářů nebo věřitelů zastavit ztráty, které ho bez vnějšího zásahu orgánů veřejné moci během krátkého či střednědobého období téměř jistě přivedou k úpadku“.
- (226) V pokynech je dále objasněno, že „pro účely těchto pokynů se podnikem v nesnázích bez ohledu na jeho velikost rozumí zejména: a) společnost s ručením omezeným, pokud zmizela více než polovina upsaného kapitálu a více než čtvrtina tohoto kapitálu se ztratila během předchozích 12 měsíců“.
- (227) V bodě 6 je rovněž uvedeno, že „obvyklými znaky podniku v nesnázích jsou zvyšující se ztráty, snižující se obrat, rostoucí množství zásob, nadbytečná kapacita, snižující se peněžní tok, rostoucí dluh, rostoucí úrokové platby a klesající nebo nulová čistá hodnota aktiv“.
- (228) Komise podotýká, že společnost Olympic Airways je chronicky zadluženou společností, která již přišla o značnou část svého základního kapitálu. Částka, kterou společnost Olympic Airways dluží řeckému státu na daních a příspěvcích na sociální zabezpečení, vzrostla z 273 milionů EUR na konci roku 2002 na 522 milionů EUR na konci roku 2003, kdy byla společnosti vyplacena „záloha“. Jak bylo vysvětleno, společnost není schopna zajistit jakýkoli zdroj komerčního financování a reálná možnost, že bude s to splatit své dluhy vůči státu, je malá. Komise proto může vyvodit závěr, že společnost Olympic Airways je společností v nesnázích ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 1999.

d) Podmínky pro povolení podpory na záchranu

- (229) Pokyny Společenství o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999 kumulativně stanoví pět podmínek, za nichž lze udělit podporu na záchranu. Komise musí ověřit, zda byly v daném případě splněny všechny tyto podmínky.
- (230) Za prvé, podpora na záchranu musí „obsahovat podporu likvidity ve formě záruk za půjčky nebo půjček. V obou případech musí být půjčka poskytnuta s úrokovou sazbou přinejmenším srovnatelnou s úrokovými sazbami půjček pro zdravé podniky, zejména s referenčními úrokovými sazbami přijatými Komisí; každou půjčku je třeba splatit a platnost každé záruky musí skončit v období nepřesahujícím šest měsíců od poukázání první splátky danému podniku“.
- (231) V daném případě má podpora na záchranu podobu poskytnutí hotovosti (popsané jako „záloha“) ve výši 130 312 450 EUR, kterou Řecko poskytlo společností Olympic Airways a Olympic Aviation zdánlivě s cílem oběma společnostem napomoci při jejich restrukturalizaci po vyčlenění leteckých činností obou společností a založení společnosti Olympic Airlines. V tomto případě nemají být společností Olympic Airways a Olympic Aviation účtovány žádné úroky z půjčky a předmětná částka ve výši 130 312 450 EUR bude státu splacena přímo z výnosů z prodeje při privatizaci společnosti Olympic Airlines, což je společnost, která podle tvrzení Řecka nepatří do vlastnictví skupiny Olympic Airways. Pokud prodej společnosti Olympic Airlines nepřinese finanční prostředky dostačující ke splacení této „zálohy“, pak bude za účelem uhrazení rozdílu prodán jiný majetek společnosti Olympic Airways. V této situaci nelze vyvodit závěr, že je splněna první podmínka pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 1999.
- (232) Za druhé, podpora musí „být spojena s půjčkami, které mají být splaceny v období ne delším než dvanáct měsíců po vyplacení poslední splátky podniku“. Jak bylo uvedeno výše, v daném případě nelze předmětnou částku náležitě popsat jako půjčku pro společnost Olympic Airways a Olympic Aviation, jelikož její splacení je podmíněno prodejem jiné společnosti. Částka ve výši 130 312 450 EUR byla vyplacena v splátkách podle potřeb společností Olympic Airways a Olympic Aviation v období od 24. prosince 2003 do 13. května 2004. K dnešnímu dni, o více než rok později, nedošlo k splacení této částky, takže druhá podmínka není splněna. Jelikož předmětné opatření nesplňuje první dvě podmínky, bylo by další zkoumání zbývajících tří podmínek nadbytečné.

(28) Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

- (233) Komise podotýká, že příspěvek poskytnutý společností Olympic Airways v roce 2003 je rovněž v rozporu s předchozími závazky Řecka, že společnosti Olympic Airways neudělí žádnou další podporu (čl. 1 písm. e) rozhodnutí z roku 1994). Komise je toho názoru, že předmětné opatření nespĺňuje podmínky stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, aby mohlo být považováno za podporu na záchranu.
- (234) Komise musí vzít v úvahu rovněž ostatní opatření, o kterých rozhodla, že v daném případě představují státní podporu, zejména příspěvky v celkové výši téměř 57 milionů EUR, které řecký stát poskytl společnosti Olympic Airways, a jeho shovívavost vůči společnosti Olympic Airways a jejím závazkům z daní a příspěvků na sociální zabezpečení, které vzrostly z 273 milionů EUR na konci roku 2002, kdy se uskutečnila restrukturalizace, na 627 milionů EUR na konci roku 2004. S ohledem na skutečnost, že se na společnost Olympic Airways nemohou vztahovat výjimky stanovené v čl. 87 odst. 2 a 3 písm. a), b) a d) Smlouvy (viz body 219 až 221), musí Komise posoudit, je-li v daném případě použitelná výjimka podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy.
- (235) Jak bylo vysvětleno výše, jakákoli nová podpora poskytnutá společnosti Olympic Airways představuje porušení předchozích závazků neposkytovat žádnou další podporu (čl. 1 písm. e) rozhodnutí z roku 1994). Co je důležitější, při posuzování nové protiprávní podpory je nutno mít na paměti, že společnost Olympic Airways již obdržela podporu v minulosti, takže stávající situace prokazuje jednoznačné porušení zásady „jediného poskytnutí podpory“ stanovené v pokynech týkajících se státní podpory v odvětví letecké dopravy i pokynech Společenství o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích. Komise rovněž podotýká, že podle judikatury Soudního dvora nemůže být nová podpora slučitelná se společným trhem, pokud nebyla navržena podpora, která byla dříve shledána jako protiprávní⁽²⁹⁾. Podpora poskytnutá v předmětné věci nespĺňuje podmínky pro výjimku stanovenou v čl. 87 odst. 3 písm. c).
- (236) Komise tady shledává, že nadhodnocením majetku převedeného na společnost Olympic Airlines poskytlo Řecko společnosti Olympic Airways protiprávní a neslučitelnou státní podporu ve výši tohoto nadhodnocení. Komise rovněž konstatuje, že příspěvky v celkové výši téměř 57 milionů EUR poskytnuté společnosti Olympic Airways a tolerování pozdních plateb a neplacení dlužných daní a příspěvků na sociální zabezpečení řeckým státem představuje protiprávní a neslučitelnou podporu.

⁽²⁹⁾ Věc C-355/95, *Deggendorf*, viz výše.

7. LEGITIMNÍ OČEKÁVÁNÍ A STÁTNÍ ZÁRUKY

- (237) Pokud jde o čtyři finanční leasingy na letadla A340/300 a úvěr poskytnutý společností ABN Amro, Řecko uhradilo několik splátek, přičemž státní záruky za tyto úvěry poskytnuté státem společností Olympic Airways pochází z doby před vydáním rozhodnutí z roku 2002. Řecko tvrdí, že jelikož se v rozhodnutí z roku 2002 nepožaduje výslovně pozastavení nebo zrušení záruk, které řecký stát poskytl společnosti Olympic Airways po roce 1998, implicitně to znamená, že Komise schválila zachování těchto záruk a platby uskutečněné na jejich základě. Komise toto tvrzení nemůže uznat z následujících důvodů.
- (238) Komise zastává názor, že hmotněprávní ustanovení rozhodnutí z roku 2002 jsou dostatečně jasná a jednoznačná: „Článek 1. Restrukturalizační pomoc poskytnutá Řeckem Olympic Airways ve formě...b) nových záruk za úvěr do výše 378 milionů USD týkající se úvěrů, které mají být uzavřeny před 31. březnem 2001 na nákup nových letadel a na investice nezbytné k přestěhování Olympic Airways na nové letiště Spata;... se považuje za neslučitelnou se společným trhem ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy“.
- Pokud jde o povinnost zajistit navrácení podpory, rozhodnutí z roku 2002 rozlišuje mezi obdobím 1994–1998 a obdobím 1998–2002. Pokud jde o období 1994–1998, Komise podle čl. 14 odst. 1 nařízení (ES) č. 659/1999⁽³⁰⁾ rozhodla, že není nutné vracet podporu udělenou přede dnem 14. srpna 1998. Předmětné záruky však stát poskytl dlouho po tomto dni (v říjnu 1999 s ohledem na čtyři letadla a v únoru 2001 v souvislosti s úvěrem poskytnutým společností ABN Amro).
- (239) Komise každopádně připomíná, že aby opatření představovalo pouhé uplatnění nároku v rámci předem poskytnuté státní záruky spíše než udělení nové podpory, musí plně odpovídat podmínkám původní záruky (například totožnost příjemce, lhůty, předmětná částka, nutnost předchozího vyhlášení úpadku atd.). Pokud členský stát uskuteční platbu v souvislosti se zaručeným úvěrem za jiných podmínek, než jak bylo dohodnuto původně v době udělení, Komise bude považovat tuto platbu za novou podporu, kterou je nutno oznámit podle čl. 88 odst. 3⁽³¹⁾.
- (240) Pro upřesnění je třeba uvést, že platby, které řecký stát nedávno provedl ohledně výše uvedených úvěrů, zřejmě nebyly v souladu s podmínkami stanovenými v původních zárukách, jak je řecké orgány popsaly v předmětné době. Například:

⁽³⁰⁾ „Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva Společenství“.

⁽³¹⁾ Viz sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk (Úř. věst. C 71, 11.3.2000, s. 14).

- Pokud jde o úvěr u společnosti ABN Amro, vláda zaplatila splátky (přibližně 36 milionů EUR) přímo namísto podniku, aniž by tento byl v prodlení s úhradou dlužné částky a aniž by vyhlásil úpadek nebo byl v platební neschopnosti. Skutečnost, že vláda následně společnost požádala, aby dotyčnou částku splatila, prokazuje, že dotyčná platba nebyla pouhým uplatněním nároku v rámci předem poskytnuté záruky.
 - Stejně úvahy platí pro úvěry v souvislosti s finančním leasingem letadel ve výši přibližně 11 milionů EUR a přímé financování v hotovosti ve výši přibližně 8 milionů EUR.
 - V případě čtyř letadel byly úvěrové smlouvy formálně pozměněny (novací) za účelem nahrazení podniku státem v pozici dlužníka úvěrů. Tyto velmi významné změny předcházely předmětným platbám.
 - Pokud jde o zálohovou platbu ve výši 8 milionů EUR před změnou dvou leasingových smluv, jednalo se jednoznačně o opatření, které v původní záruce nebylo plánované.
- (241) Jelikož došlo ke změnám a jelikož tyto změny nebyly oznámeny Komisi ani Komisí schváleny, tyto platby představují jednoznačně novou protiprávní podporu. Komise je však připravena během provádění tohoto rozhodnutí přezkoumat případná další podání, která mohou řecké orgány předložit v souvislosti s úhradou splátek úvěru u ABN Amro v přibližné výši 36 milionů EUR nebo se splátkami v přibližné výši 11 milionů EUR, jež byly uhrazeny na základě leasingové smlouvy v souvislosti s pořízením čtyř letadel, jakož i v souvislosti se slučitelností či neslučitelností těchto plateb či jejich části s podmínkami původních záruk,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Skutečnost, že společnost Olympic Airways a Řecko akceptovaly od společnosti Olympic Airlines platby za leasingový podnájem letadel, jež byly nižší než částky placené v rámci hlavního leasingového vztahu a jež způsobily společnosti Olympic Airways v roce 2004 ztrátu v řádu 37 milionů EUR a státu do května 2005 ztrátu v řádu 2,75 milionu EUR, představuje protiprávní státní podporu poskytnutou společností Olympic Airlines, která není slučitelná se Smlouvou.
2. Řecko poskytlo společnosti Olympic Airways protiprávní a neslučitelnou státní podporu ve výši nadhodnocení majetku společnosti Olympic Airlines v době založení společnosti Olympic Airlines; tuto částku Komise předběžně odhaduje na přibližně 91,5 milionu EUR.

3. Poskytnutí řeckým státem společnosti Olympic Airways částek v celkové výši přibližně 8 milionů EUR a další platby v období od května 2004 do března 2005 provedené řeckým státem místo společnosti Olympic Airways v souvislosti s bankovními úvěry a finančním leasingem, pokud tyto platby nepředstavují pouhé uplatnění nároků vyplývajících ze záruk podle čl. 1 písm. b) rozhodnutí 2003/372/ES a souvisejících podmínek, představuje protiprávní státní podporu poskytnutou společností Olympic Airways, která není slučitelná se Smlouvou.

4. Pokračující shovívavost řeckého státu vůči společnosti Olympic Airways s ohledem na částky ve výši přibližně 354 milionů EUR, které tato společnost dlužila státu na daních a příspěvcích na sociální zabezpečení v období od prosince 2002 do prosince 2004, představuje protiprávní státní podporu poskytnutou společností Olympic Airways, která není slučitelná se Smlouvou.

Článek 2

1. Řecko zajistí, aby příjemci navrátili podporu uvedenou v článku 1.
2. Navrácení se provede bezodkladně a v souladu s postupy vnitrostátního práva za předpokladu, že umožňují okamžitý a účinný výkon rozhodnutí. Podpora, která má být navrácena, zahrnuje úroky ode dne, kdy byla dána k dispozici příjemci, do dne jejího účinného navrácení. Úroky se vypočítají na základě referenční sazby používané pro výpočet grantového ekvivalentu regionální podpory.

Článek 3

Řecko neprodleně pozastaví jakékoliv další vyplácení podpory společnostem Olympic Airways a Olympic Airlines.

Článek 4

Do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí informuje Řecko Komisi o opatřeních přijatých k dosažení souladu s články 2 a 3.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno Řecké republice.

V Bruselu dne 14. září 2005.

Za Komisi
Jacques BARROT
místopředseda

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 28. října 2009

o státní podpoře C 16/08 (ex NN 105/05 a NN 35/07) prováděné Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irsku – Dotace společností CalMac a NorthLink za služby námořní dopravy ve Skotsku

(oznámeno pod číslem K(2009) 8117)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2011/98/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

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

poté co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedeným ustanovením (uvedenými ustanoveními) ⁽¹⁾ a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Dopisem ze dne 19. prosince 2003 Spojené království informovalo Komisi o krocích, které hodlá učinit skotská vláda, aby byly služby skotské trajektové přepravy uvedeny „do souladu s [jejím] chápáním evropských pravidel, pokud jde o státní podporu pro námořní dopravu“.
- (2) Dopisy ze dne 19. dubna 2004 a 30. června 2004 Spojené království informovalo Komisi o záměru skotské vlády vypsát dvě veřejné soutěže na smlouvy o poskytování dopravních služeb na severní a západní ostrovy.
- (3) Komise od té doby od zúčastněných stran obdržela několik oficiálních stížností a neoficiálních připomínek týkajících se údajné neslučitelné státní podpory poskytnuté podnikům, které provozují tyto dopravní služby ⁽²⁾.
- (4) Po těchto stížnostech zaslala Komise Spojenému království několik žádostí o další informace podle článku 5 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 (nyní článek 88) Smlouvy o ES ⁽³⁾ (dále jen „procesní nařízení“), k nimž byly poskytnuty odpovědi.
- (5) Dne 16. dubna 2008 Komise rozhodla o zahájení formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se opatření

státní podpory vztahujících se na společnosti NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited a CalMac Ferries Limited ⁽⁴⁾.

- (6) V odpovědi na rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení zaslalo Spojené království dne 16. července 2008 své připomínky. Dopisy ze dne 22. prosince 2008 a 2. února 2009 předložilo Spojené království další informace.
- (7) Po uveřejnění rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení Komise obdržela připomínky od několika zúčastněných stran. Spojené království bylo vyzváno, aby se k těmto připomínkám vyjádřilo.
- (8) Ve dnech 11., 12. a 13. prosince 2008 se Komise setkala se zástupci některých zúčastněných stran: NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited, CalMac Ferries Limited, Pentland Ferries, Western Ferries (Clyde) Limited, Regionální rady na Orknejských, Rady v Argyll a Bute, Rady v Inverclyde, skotských ministrů a skotské vlády a profesní nátlakové skupiny.
- (9) Na základě dalších informací obdržených v průběhu formálního vyšetřovacího řízení dospěla Komise k závěru, že část režimu podpory představuje existující podporu. Proto souběžně s formálním vyšetřovacím řízením rozhodla o zahájení postupu spolupráce podle článku 17 procesního nařízení.
- (10) Dne 17. března 2009 se Komise setkala se zástupci Spojeného království. Komise podle článku 17 procesního nařízení na tomto setkání informovala členský stát, že část režimu podpory považuje za existující podporu a vyjádřila předběžný názor, že některé aspekty režimu podpory již nejsou slučitelné se společným trhem. Orgány členského státu dostaly možnost předložit své připomínky k tomuto předběžnému názoru jak na tomto setkání, tak i později písemnou formou.
- (11) Dne 23. března 2009 Komise požádala Spojené království o další informace. Tyto informace byly předloženy 15. května 2009 a 3. července 2009.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 126, 23.5.2008, s. 16.

⁽²⁾ Vedly k řízení ve dvou věcech pod spisovými značkami NN 105/05 a NN 35/07.

⁽³⁾ Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

⁽⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

2. POPIS

- (12) Tato věc se týká poskytování služeb pravidelné trajektové dopravy mezi skotskou pevninou a ostrovy při západním a severním pobřeží Skotska. Tyto služby se v současné době poskytují většinou na základě smluv o poskytování veřejné služby ⁽⁵⁾ a provozovatelům se platí vyrovnávací platba za jejich plnění.
- (13) Protože jsou právní rámce upravující veřejnou službu poskytovanou na západních a severních ostrovech odlišné a příjemci podpory jsou samostatné právní subjekty, trasy na západní a severní ostrovy se v další části tohoto rozhodnutí posuzují zvlášť.

2.1. ZÁPADNÍ OSTROVY

2.1.1. NÁMOŘNÍ TRASY

- (14) Stávající trajektové trasy v oblasti západních skotských ostrovů jsou uvedeny na mapě 1.

Mapa 1

Námořní trasy v západním Skotsku



⁽⁵⁾ S výjimkou trasy Gourock–Dunoon.

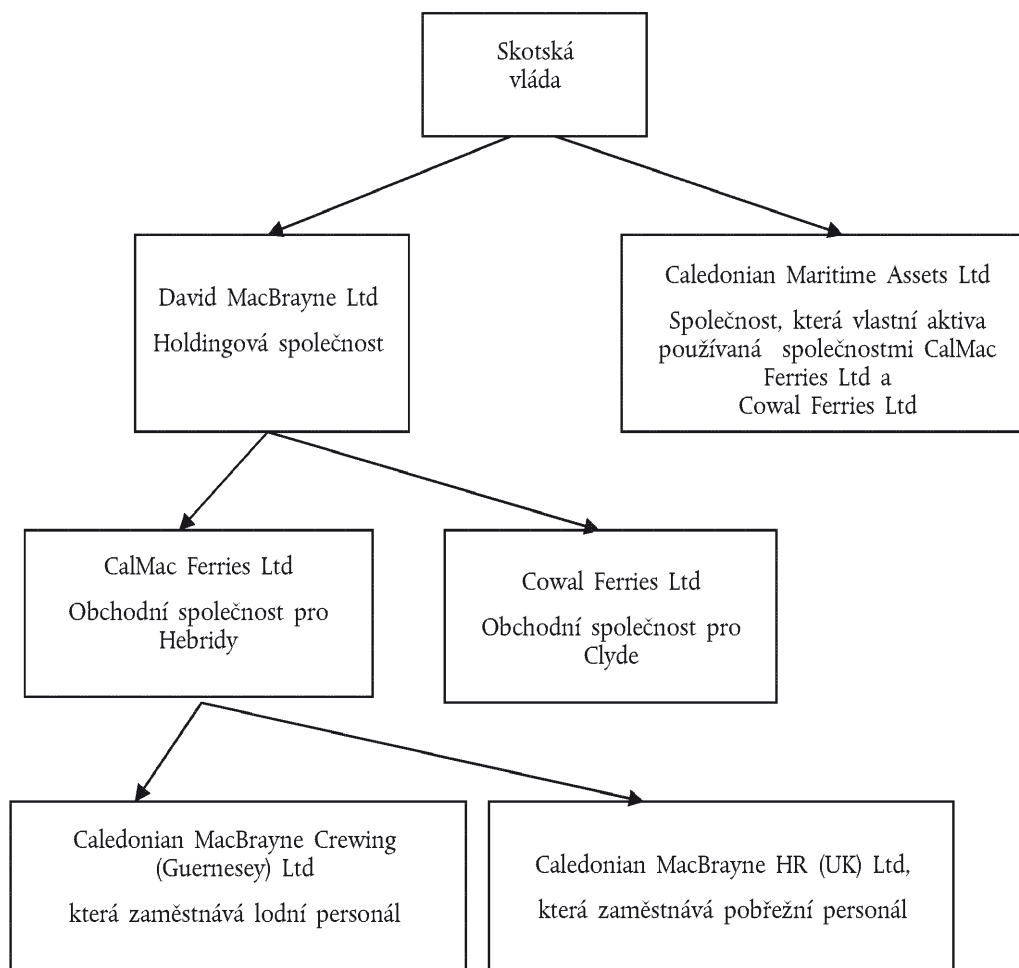
2.1.2. PROVOZOVATELÉ

2.1.2.1. *CalMac Ferries Ltd.*

- (15) Služby osobní, poštovní a nákladní lodní dopravy na západních ostrovech ⁽⁶⁾ ovládaly v 50. letech 20. století dvě veřejné společnosti: Caledonian Steam Packet Company Ltd. a David MacBrayne Ltd.
- (16) V roce 1973 se společnost Caledonian Steam Packet Company Ltd. spojila s částí společnosti David MacBrayne Ltd. a byla vytvořena společnost Caledonian MacBrayne Ltd. Nová společnost dostala za úkol zajišťovat většinu služeb pravidelné lodní dopravy v ústí řeky Clyde a v oblasti západní vysočiny a ostrovů.
- (17) Do roku 2006 byla společnost Caledonian MacBrayne Ltd. stoprocentně vlastněna státem, přičemž podléhala ministru pro Skotsko, a po převodu pravomocí v roce 1999 skotskou vládou.
- (18) V říjnu 2006 byla společnost Caledonian MacBrayne Ltd. restrukturalizována a vlastnictví plavidel a pobřežních aktiv bylo vyčleněno z provozních činností trajektové dopravy. Nová struktura je znázorněna v grafu 1.

Graf 1

Současná struktura vlastnictví



- (19) Činnosti služeb trajektové přepravy byly převedeny na dvě nové společnosti, CalMac Ferries Ltd a Cowal Ferries Ltd, které byly vytvořeny jako dvě dceřiné společnosti v plném vlastnictví společnosti David MacBrayne Ltd. Tato společnost dříve nevyvíjela žádnou činnost a byla v plném vlastnictví skotské vlády.

⁽⁶⁾ Vnitřní a vnější Hebridy a ostrovy v ústí řeky Clyde.

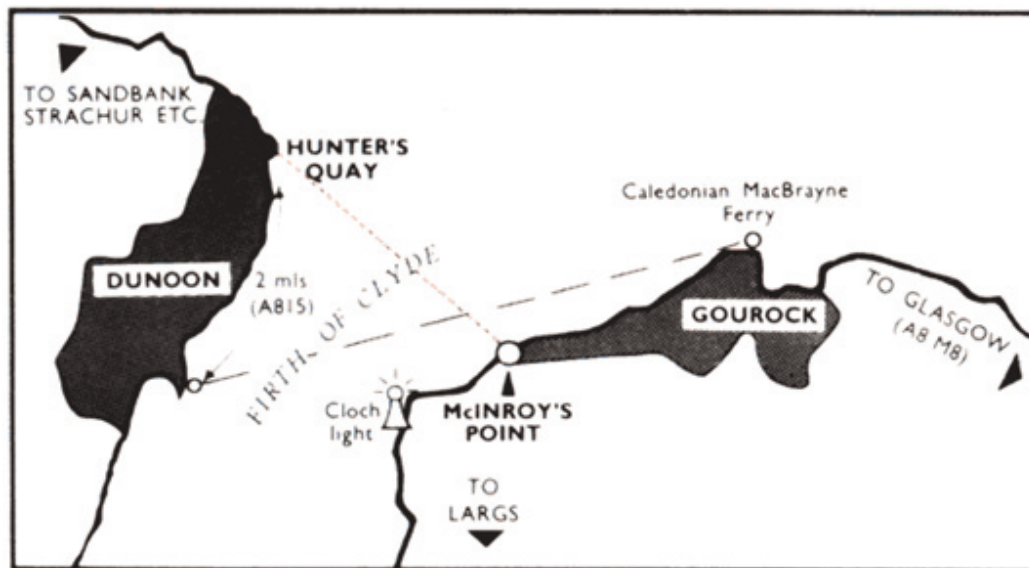
- (20) Společnost CalMac Ferries Ltd. převzala přepravu na Hebridy spolu se dvěma stoprocentně vlastněnými dceřinými společnostmi, Caledonian MacBrayne Crewing (Guernsey) Ltd. a Caledonian MacBrayne HR (UK) Ltd., které zaměstnávají loďní personál, resp. pobřežní personál.
- (21) Společnost Cowal Ferries Ltd. převzala trajektovou přepravu v ústí řeky Clyde.
- (22) Zároveň si společnost Caledonian Maritime Assets Ltd. (dále jen „CMAL“) ponechala vlastnictví plavidel a přístavišť, které se používají pro činnost trajektové přepravy v ústí řeky Clyde a na Hebridy.
- (23) Na základě nových dohod společnost CMAL pronajímá společnostem CalMac Ferries Ltd. a Cowal Ferries Ltd. plavidla a přístaviště. Vlastní a provozuje také přístavní zařízení v téměř polovině z 50 destinací, do nichž společnosti CalMac Ferries Ltd. a Cowal Ferries Ltd. uskutečňují přepravu. CMAL je v plném a přímém vlastnictví skotské vlády.
- (24) Společnost CalMac Ferries Ltd. si v současné době od společnosti CMAL najímá flotilu 29 plavidel pro zajišťování přepravy cestujících, vozidel a nákladní loďní dopravy na ostrovy při západním pobřeží Skotska a v ústí řeky Clyde. Dvě další plavidla jsou pronajata samostatně.
- (25) Cowal Ferries Ltd si rovněž najímá tři plavidla od CMAL.
- (26) Vzhledem k tomu, že různé výše uvedené společnosti patří do stejné skupiny, a z důvodu zjednodušení, se v další části tohoto rozhodnutí bude pojem „CalMac“ používat bez rozdílu ve vztahu ke společností, které vlastní David MacBrayne Ltd., a v době před restrukturalizací ve vztahu ke společností Caledonian MacBrayne Ltd., Caledonian Steam Packet Company Ltd. a David MacBrayne Ltd.
- (27) V současné době je v síti, na níž CalMac uskutečňuje přepravu, 26 tras. Pokud jde o samotnou společnost CalMac Ferries Ltd., přepravila v hospodářském roce, který skončil dnem 31. března 2006, na těchto trasách 5,3 milionu cestujících, 1,1 milionu automobilů, 94 000 užitkových vozidel a 14 000 autobusů.

2.1.2.2. *Western Ferries Ltd.*

- (28) CalMac nemá na trasách, na nichž uskutečňuje přepravu, prakticky žádnou konkurenci. Její jediný konkurent, Western Ferries Ltd., uskutečňuje přepravu pouze v ústí řeky Clyde mezi Gourockem, který se nachází v horní oblasti ústí řeky Clyde, a Dunoonem, který se nachází na skotském poloostrově Cowal, jak je to znázorněno na mapě 2.

Mapa 2

Námořní trasy v ústí řeky Clyde



- (29) Společnost Western Ferries zahájila přepravu na trase Gourock–Dunoon v roce 1973. V současné době má čtyři plavidla pro vozidla / cestující, která uskutečňují přepravu několikrát denně a podílejí se přibližně na 88 % přepravy automobilů, 86 % nákladní dopravy a 68 % osobní dopravy (7).

(7) Údaje předložené společností Western Ferries Ltd.

2.1.3. ZÁVAZKY VEŘEJNÉ SLUŽBY

- (30) Obecným právním rámcem, který umožňuje finanční podporu pro poskytování služeb trajektové přepravy ve Skotsku, je zákon o lodní dopravě v oblasti Highlands and Islands z roku 1960⁽⁸⁾ ve znění paragrafu 70 zákona o dopravě (Skotsko) z roku 2001⁽⁹⁾ a paragrafu 45 zákona o dopravě (Skotsko) z roku 2005⁽¹⁰⁾. Tento právní rámec byl doplněn o „závazky“ ministra pro Skotsko dohodnuté s CalMac⁽¹¹⁾.
- (31) Právní rámec je velmi obecný. Stanoví pouze, že skotské orgány mohou poskytovat zálohy ve formě grantů nebo půjček osobám k účelům týkajícím se dopravy. Podrobně nestanoví podmínky pro poskytování těchto záloh. Závezek z roku 1995 zajišťuje granty a půjčky pro CalMac pro provozování služeb námořní dopravy za účelem udržení nebo zlepšení hospodářských nebo sociálních podmínek na vysočině a na ostrovech. Finanční granty jsou určeny na pokrytí provozních deficitů, zatímco kapitálové granty a půjčky jsou určeny na investiční účely, jako například získávání plavidel a práce v přístavištích a v přístavech.
- (32) O všech podrobnostech veřejné služby, například o trasách, které jsou způsobilé pro podporu, pravidelnosti, četnosti, kapacitě, tarifních sazbách a výši dotace, rozhodovaly skotské orgány a oznamovaly je společnosti CalMac v každoročních dopisech.
- (33) Restrukturalizací společnosti CalMac skončil v říjnu 2006 poslední závazek z roku 1995. Od té doby nebyl podepsán žádný další závazek až do září 2007, kdy vstoupila v platnost současná smlouva o poskytování veřejné služby.
- (34) Od září 2007 společnost CalMac zajišťovala služby trajektové přepravy na základě smlouvy o poskytování veřejné služby z roku 2007 po získání zakázky ve veřejné soutěži⁽¹²⁾ (jediným dalším uchazečem byla společnost V-Ships, která později z nabídkového řízení

odstoupila). Smlouva o poskytování veřejné služby z roku 2007 se vztahuje na všechny trasy, na kterých do té doby uskutečňovala přepravu společnost CalMac, kromě trasy Gourock–Dunoon, a podrobně stanoví závazky veřejné služby, které se mají plnit. Služby zahrnují přepravu osob, automobilů a nákladu. Pravidla používaná k uskutečňování přepravy jsou pronajata od CMAL, společnosti založené v říjnu 2006, jejíž jedinou činností je vlastnictví a pronajímání plavidel.

- (35) V letech 2005–2006 byla vypsaná veřejná soutěž na trasu Gourock–Dunoon, v jejímž rámci se hledali provozovatelé pro zajišťování neomezené a nedotované přepravy. V počáteční fázi projevil zájem tři společnosti (Western Ferries, CalMac a V-Ships), ale nakonec žádná společnost nepodala nabídku.
- (36) Než smlouva o poskytování veřejné služby z roku 2007 vstoupila v platnost, vyrovnávací platba za přepravu na trase Gourock–Dunoon se neodlišovala od vyrovnávací platby vyplácené za ostatní trasy a existovala pouze jedna celková platba bez rozdělení na jednotlivé trasy. Od vstupu smlouvy o poskytování veřejné služby z roku 2007 v platnost je dotace pro trasu Gourock–Dunoon placena společností CalMac zvlášť.
- (37) Závazky veřejné služby pro tuto trasu a příslušná vyrovnávací platba jsou určeny pouze pro přepravu cestujících, užitková vozidla jsou vyloučena. Společnost CalMac však může poskytovat dopravní služby pro užitková vozidla za čistě obchodních podmínek.
- (38) Protože byla trasa Gourock–Dunoon vyloučena ze smlouvy o poskytování veřejné služby z roku 2007, právním základem pro vyrovnávací platbu týkající se této trasy je i nadále zákon o lodní dopravě v oblasti Highlands and Islands z roku 1960 ve znění paragrafu 70 zákona o dopravě (Skotsko) z roku 2001 a paragrafu 45 zákona o dopravě (Skotsko) z roku 2005.
- (39) Společnost CalMac uskutečňovala po celá léta přepravu na trasách na západní ostrovy bez velkých změn. K určitým změnám však došlo na základě rozhodnutí skotských orgánů, například uzavření jedné trasy po otevření mostu, nové přepravy na stávajících trasách a zvýšená četnost přepravy. Kapacity byly obecně zvýšeny výměnou starých plavidel za nová, která celkově nabízejí větší kapacitu než nahrazovaná plavidla⁽¹³⁾. Tarify byly obecně zvýšeny v závislosti na inflaci⁽¹⁴⁾.
- (40) Společnost CalMac dosud od skotských orgánů obdržela tyto platby za závazky veřejné služby:

⁽⁸⁾ Znění tohoto zákona je k dispozici na internetové adrese: http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/ukpga_19600031_en_1.

⁽⁹⁾ Znění tohoto zákona je k dispozici na internetové adrese: http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp_20010002_en_1.

⁽¹⁰⁾ Znění tohoto zákona je k dispozici na internetové adrese: <http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2005/20050012.htm>.

⁽¹¹⁾ Tyto „závazky“ byly závazky ministra pro Skotsko týkající se financování trajektové přepravy se souhlasem ministerstva financí a po dohodě s CalMac. V letech 1961, 1973, 1975 a 1995 bylo podepsáno několik závazků a každý z nich odráží dřívější strukturu společnosti s odpovědností za přepravu, které později vytvořily základ pro smlouvu o trajektové přepravě v ústí řeky Clyde a na Hebridy z roku 2007. Znění závazku z roku 1995 je k dispozici na internetové adrese: <http://www.calmac.co.uk/policies/undertakingbysecretaryofstate.pdf>.

⁽¹²⁾ Znění výzvy k podávání nabídek je veřejně dostupné na internetové adrese: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/161181/0043718.pdf>.

⁽¹³⁾ Od roku 1995 se flotila rozšířila o jedenáct plavidel.

⁽¹⁴⁾ Od roku 1995 se sazby zvyšovaly v rozsahu od 2 % do 5 % za rok.

Tabulka 1

Věřejné finanční prostředky poskytnuté společnosti CalMac od roku 1995

(v milionech GBP)

	Deficitní granty	Kapitálové granty/půjčky ⁽¹⁾	Celkem
1995/1996	8,3	8,5	16,8
1996/1997	11,7	2,3	14,0
1997/1998	10,5	9,9	20,4
1998/1999	14,4	11,9	26,4
1999/2000	15,0	9,7	24,7
2000/2001	19,0	6,5	25,5
2001/2002	20,4	1,8	22,2
2002/2003	18,9	7,7	26,6
2003/2004	25,9	2,8	28,7
2004/2005	25,1	8,8	33,9
2005/2006	31,4	6,2	37,6
2006/2007	34,2	9,9	44,1
2007/2008	40,5	4,9	45,3

⁽¹⁾ Půjčky jsou bez splátek půjček. Do roku 2002 byla nová plavidla financována prostřednictvím kombinace grantů (75 %) a půjček (25 %). Od roku 2002 jsou všechna plavidla financována výlučně prostřednictvím půjček.

- (41) Pokud jde o trasu Gourock–Dunoon, Spojené království předložilo finanční údaje, které uvádějí čistý obrat činností veřejné služby (většinou osobní doprava) a obchodních činností (většinou přeprava vozidel) prováděných společnostmi CalMac od finančního roku 2002/2003:

Tabulka 2

Výkaz zisků a ztrát činností veřejné služby a obchodních činností CalMac na trase Gourock–Dunoon od roku 2002/2003

(v milionech GBP)

	Činnosti veřejné služby			Obchodní činnosti			Celkem
	Příjmy	Výdaje	Zisk / ztráta	Příjmy	Výdaje	Zisk / ztráta	Zisk / ztráta
2002/2003	0,7	- 3,1	- 2,4	1,0	- 0,5	0,5	- 1,9
2003/2004	0,7	- 3,4	- 2,7	0,8	- 0,5	0,3	- 2,4
2004/2005	0,8	- 3,4	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,2
2005/2006	0,9	- 3,8	- 2,9	0,9	- 0,5	0,4	- 2,5
2006/2007	0,9	- 3,7	- 2,8	1,0	- 0,5	0,4	- 2,4
2007/2008	0,9	- 3,7	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,3

- (42) Částky uvedené v tabulce 2 vyplývají z analytického účetnictví na základě statutárních účtů. Obchodní příjmy jsou většinou příjmy z přepravy vozidel a příjmy z příslušné přepravy cestujících ⁽¹⁵⁾. Příjmy z veřejné služby jsou převážně od pěších cestujících. Na straně výdajů jsou společné náklady, například osobní náklady, náklady na plavidla a na terminály týkající se smíšených plavidel pro přepravu cestujících a vozidel, rozděleny podle průměrného využití kapacity plavidel pro přepravu vozidel a pro přepravu pěších cestujících.

⁽¹⁵⁾ Předpokládá se, že každým automobilem cestují průměrně dvě osoby. Počet cestujících, kteří se přepravují automobily, jako podíl na všech cestujících, se vztahuje na celkový příjem z osobní dopravy, aby se vypočítal příjem z osobní dopravy za obchodní činnosti na rozdíl od činností veřejné služby.

- (43) Dohodnuté postupy týkající se metodiky, účetních podrobností a obsahu účetní závěrky byly provedeny auditorem společnosti (KPMG LLP). Nebyly zjištěny žádné podstatné rozdíly mezi částkami vykázanými výše v tabulce 2 a základním účetnictvím a záznamy CalMac.

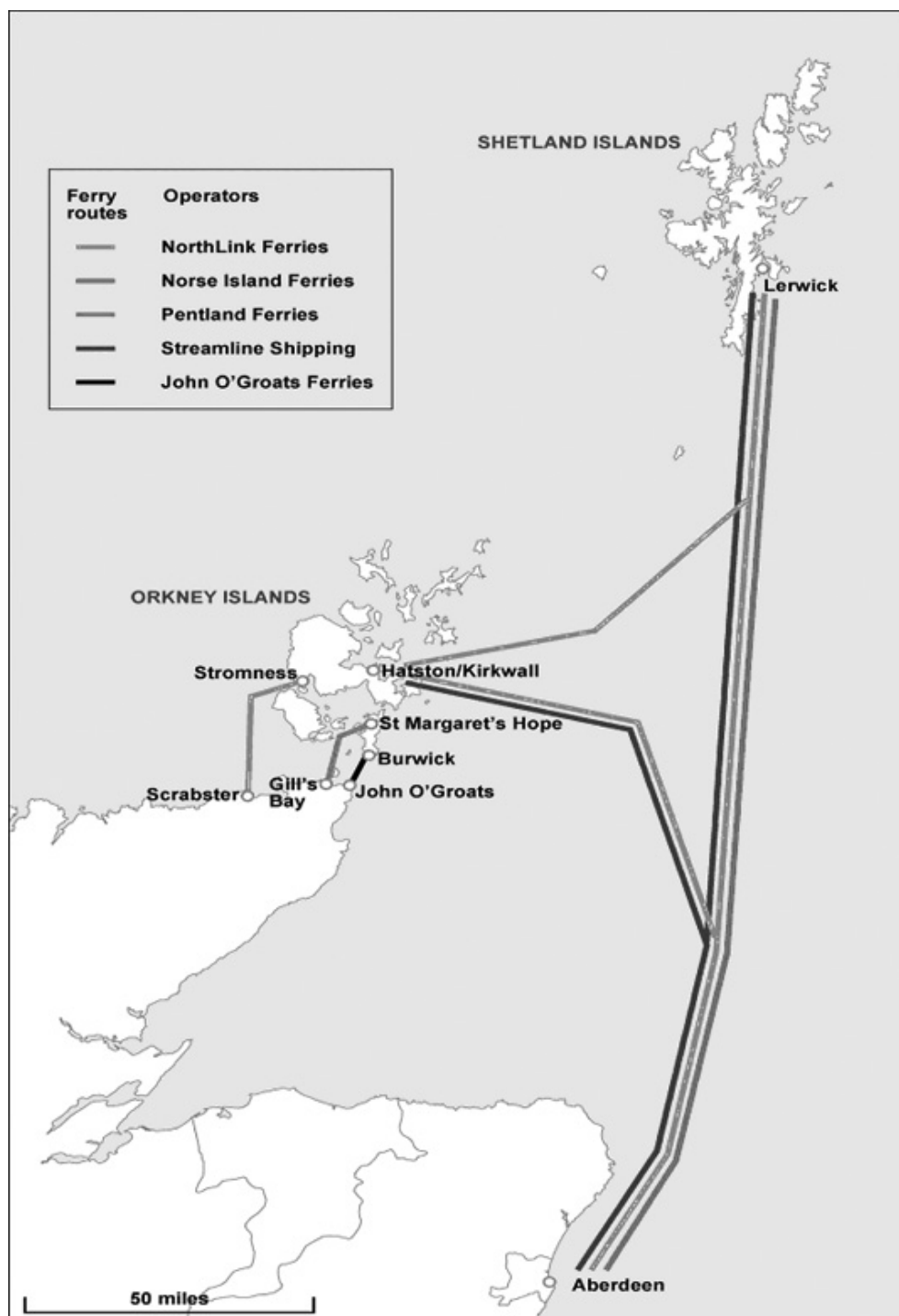
2.2. SEVERNÍ OSTROVY

2.2.1. NÁMOŘNÍ TRASY

- (44) Stávající trajektové trasy na severní skotské ostrovy (souostroví Orkneje a Shetlandy) jsou uvedeny na mapě 3.

Mapa 3

Námořní trasy v severním Skotsku



2.2.2. PROVOZOVATELÉ

2.2.2.1. **NorthLink**

- (45) Společnost NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd. (dále jen „NorthLink 1“) byla založena v roce 2000 jako společný podnik banky Royal Bank of Scotland, jedné z předních bank Spojeného království, a společnosti CalMac, které v ní mají stejný 50 % podíl.
- (46) Od roku 2002 do roku 2006 uskutečňovala společnost NorthLink 1 přepravu na dvou trasách na základě smlouvy o poskytování veřejné služby: na jedné třístranné trase mezi Aberdeenem (skotská pevnina), Kirkwalleem (Orkneje) a Lerwickem (Shetlandy) a jedné kratší trase mezi Scrabsterem (skotská pevnina) a Stromnessem (Orkneje) přes Pentland Firth.
- (47) Na těchto dvou trasách se osobní námořní dopravou přepraví ročně celkem asi 300 000 cestujících.
- (48) V roce 2006 byla založena nová společnost – NorthLink Ferries Ltd. (dále jen „NorthLink 2“) jako stoprocentně vlastněná dceřiná společnost CalMac (která je sama v plném vlastnictví skotské vlády). Společnost NorthLink 2 převzala v roce 2006 přepravu na dvou trasách na severní ostrovy a většinu aktiv a zaměstnanců NorthLink 1. Pracuje na základě smlouvy o poskytování veřejné služby podepsané 6. července 2006 a platné do roku 2012.
- (49) NorthLink 2 v současné době provozuje dvě kombinovaná plavidla pro přepravu cestujících, automobilů a nákladu a dvě plavidla pro přepravu nákladu a hospodářských zvířat.
- (50) NorthLink 1 ještě stále existuje, ale je v podstatě nečinná, nevyvíjí žádnou pravidelnou aktivitu a má jen málo aktiv.

2.2.2.2. **P&O Ferries**

- (51) Od roku 1997 do roku 2002 uskutečňovala společnost P&O Ferries přepravu na dvou trasách, které později provozovaly společnosti NorthLink 1 a 2 na základě smlouvy o poskytování veřejné služby. P&O Ferries už na těchto trasách přepravu neuskutečňuje.

2.2.2.3. **Pentland Ferries**

- (52) Od roku 2001 společnost Pentland Ferries uskutečňovala každodenní přepravu na trase mezi zálivem Gills Bay na skotské pevnině a St. Margaret's Hope na Orknejských ostrovech. Pentland Ferries provozuje dvě plavidla pro přepravu cestujících, vozidel a nákladu a v současné době uskutečňuje kolem 80 % veškeré přepravy hospodářských zvířat a nebezpečného nákladu mezi skotskou pevninou a Orknejskými ostrovy.

2.2.2.4. **Streamline Shipping**

- (53) Od roku 1984 uskutečňuje společnost Streamline Shipping dvakrát týdně kontejnerovou nákladní dopravu mezi Aberdeenem a Lerwickem a používá k tomu pronajatá nákladní plavidla typu lift-on / lift-off přizpůsobená pro vertikální nakládání a vykládání kontejnerů nebo vlastní kontejnerovou loď. V roce 1987 zahájila také kontejnerovou nákladní dopravu z Aberdeenu do Kirkwallu na Orkneje za použití pronajatých nákladních plavidel typu load on / load off (dále jen „lo-lo“).
- (54) V polovině roku 2008 skotská vláda uzavřela se Streamline Shipping smlouvu o nákladní dopravě týkající se přepravy nákladu na severní ostrovy.

2.2.2.5. **John O'Groats Ferries**

- (55) Společnost John O'Groats Ferries uskutečňuje od roku 1971 trajektovou přepravu turistů z John O'Groats na skotské pevnině do Burwicku na Orknejských ostrovech. John O'Groats Ferries uskutečňuje přepravu pouze od května do konce září.

2.2.2.6. **Norse Islands Ferries**

- (56) Společnost Norse Islands Ferries provozovala od září 2002 do června 2003 jednu nákladní loď a někdy dvě nákladní plavidla pouze pro přepravu nákladu mezi skotskou pevninou a souostrovím Shetlandy. Norse Islands Ferries už na této trase přepravu neuskutečňuje.

2.2.3. ZÁVAZKY VEŘEJNÉ SLUŽBY

- (57) Předmětem závazků veřejné služby byly dvě trasy na severní ostrovy: třístranná trasa mezi Aberdeenem (skotská pevnina), Kirkwalleem (Orkneje) a Lerwickem (Shetlandy) a jedna kratší trasa mezi Scrabsterem (skotská pevnina) a Stromnessem (Orkneje).
- (58) Tyto trasy byly předmětem tří veřejných soutěží, jejichž výsledkem byly tři smlouvy o poskytování veřejné služby uzavřené mezi skotskými orgány a třemi provozovateli: P&O Ferries od roku 1997 do roku 2002, NorthLink 1 od roku 2002 do roku 2006 a NorthLink 2 od roku 2006 do roku 2012. V prvních dvou veřejných soutěžích se závazky veřejné služby vztahovaly jenom na osobní dopravu (nákladní doprava nebyla dotována, ale nebyla ani zakázána). Smlouva platná od roku 2006 do roku 2012 však obsahuje závazek veřejné služby také pro nákladní dopravu s pevně stanoveným omezením.

2.2.3.1. **Smlouva s P&O Ferries o poskytování veřejné služby z roku 1997**

- (59) Skotské orgány vypsaly v červnu 1995 veřejnou soutěž na trasy Aberdeen–Kirkwall–Lerwick a Scrabster–Stromness. Rozhodly, že společnosti CalMac účast ve veřejné soutěži neumožní.

- (60) Skotska vláda si na základě veřejné soutěže vybrala P&O Ferries. Podle smlouvy o poskytování veřejné služby měl být společnosti P&O Ferries placen roční grant podléhající „dohodám o vrácení přidělených finančních prostředků“ zaměřeným na omezení případných výhod, pokud by zisky společnosti překročily prognózy. Za období od roku 1997 do roku 2002 společnost P&O Ferries obdržela od skotských orgánů 55 milionů GBP⁽¹⁶⁾ za plnění smlouvy.
- (61) Podle smlouvy o poskytování veřejné služby byla dotace omezena na přepravu cestujících, doprovodných automobilů a souvisejících vozidel, například obytných automobilů a motocyklů.
- 2.2.3.2. Smlouva s NorthLink 1 o poskytování veřejné služby z roku 2000**
- (62) V roce 1998 vypsala skotská vláda novou veřejnou soutěž na smlouvu o poskytování veřejné služby na trasách Aberdeen–Kirkwall–Lerwick a Scrabster–Stromness na období 2002–2007.
- (63) Ačkoli ve specifikacích služby, na kterou byla vypána veřejná soutěž, bylo uvedeno, že od provozovatelů se bude vyžadovat poskytnutí kapacity pro přepravu nákladu, očekávalo se, že tento prvek služby bude provádněn za obchodních podmínek, to znamená bez dotace. Ponechalo se na uchazečích, aby stanovili přesné objemy nákladní přepravy, které by měly být k dispozici, i když kapacita měla být dostačující přinejmenším pro přepravu objemů, kterou v té době uskutečňovala společnost P&O Ferries, včetně přiměřených zvýšení odhadovaného růstu poptávky.
- (64) Veřejná soutěž specifikovala konfiguraci trasy a potřebný minimální počet plaveb, ale požadovala od uchazečů, aby navrhli podrobné jízdní řády. Vyžadovala, aby úspěšný uchazeč dohodl se skotskou vládou cenový plán a aby uveřejnil maximální tarify. Očekávalo se, že počáteční tarify nebudou stanoveny na úrovni, která značně převyšuje stávající sazby.
- (65) V listopadu 1998 vyjádřilo třináct provozovatelů lodní dopravy zájem ve veřejné soutěži. Šest provozovatelů bylo zařazeno do užšího výběru a tři nakonec v červnu 1999 podali nabídku: SERCO Denholm, P&O Ferries a NorthLink 1.
- (66) Skotská vláda vyřadila nabídku od SERCO Denholm, protože byla nejdražší a také z toho důvodu, že požadavek uchazeče, aby mu po skončení platnosti smlouvy bylo umožněno prodat jeho plavidla nebo převést probíhající nájmy na skotskou vládu, považovala za nepřijatelný.
- (67) V září 2000 vybrala skotská vláda jako přednostního uchazeče NorthLink 1. Nabídka NorthLink 1 na základní dotaci ve výši 45,7 milionu GBP pro pětiletou smlouvu byla o 14 milionů GBP levnější než nabídka P&O. Odhadované náklady NorthLink 1 byly vyšší než u P&O Ferries, ale společnost NorthLink 1 předpokládala vytvoření zisku z přepravy cestujících vyššího o 8 milionů GBP a zisku z nákladní dopravy vyššího o 13 milionů GBP, protože její předpoklady růstu přepravy byly vyšší. Společnost NorthLink 1 byla rovněž připravena akceptovat menší zisk ze smlouvy než P&O Ferries.
- (68) Smlouva mezi NorthLink 1 a skotskou vládou byla podepsána v prosinci 2000. Po přidělení smlouvy si společnost NorthLink 1 objednala tři nové trajekty pro přepravu cestujících/vozidel a získala i použité nákladní plavidlo.
- (69) Nejdříve se předpokládalo, že nový provozovatel bude mít čas objednat si a postavit nová plavidla, aby byl připraven zahájit přepravu v dubnu 2002. Společnost NorthLink 1 však byla schopna zahájit provoz až 1. října 2002. Skotská vláda kvůli tomuto zpoždění prodloužila smlouvu s P&O Ferries o poskytování veřejné služby o šest měsíců.
- (70) Odhady nákladů a příjmů společnosti NorthLink 1, které podporovaly její nabídku, se ukázaly jako příliš optimistické. P&O Ferries byl jediný provozovatel, který nabízel přepravu cestujících, automobilů a nákladu typu roll on/roll off (dále jen „ro-ro“) mezi skotskou pevninou a severními ostrovy od roku 1997 do roku 2002. Společnost NorthLink 1 ve svých odhadech také předpokládala, že bude mít monopol na přepravu typu ro-ro.
- (71) Tento předpoklad se však nesplnil. Na jaře roku 2001 začal nový provozovatel, společnost Pentland Ferries, zajišťovat přepravu ze skotské pevniny na Orkneje a postupně převzal značný podíl na trhu přepravy cestujících, automobilů a nákladu na Orkneje.
- (72) V červenci 2002 oznámilo konsorcium tří silničních dopravců⁽¹⁷⁾, že se stane součástí nové trajektové společnosti, Norse Island Ferries, a to v reakci na nákladní tarify vyhlášené společností NorthLink 1 v roce 2001, které považovalo za příliš vysoké ve srovnání s tarify nabízenými dříve společností P&O Ferries. Začátkem září 2002 začala společnost Norse Island Ferries nabízet každodenní nákladní dopravu typu ro-ro mezi Shetlandy a skotskou pevninou a v počátečních měsících její činnosti se ukázalo, že uskutečňuje velký podíl nákladní dopravy na trhu.

⁽¹⁶⁾ Zdroj: Zpráva společnosti Audit Scotland z prosince 2005 týkající se smlouvy s NorthLink o trajektové přepravě. Zpráva je k dispozici na internetové adrese: http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr_051222_northlink_ferry.pdf.

⁽¹⁷⁾ Tito tři automobiloví dopravci zajišťovali kolem 80 % přepravy nákladu dopravovaného mezi Shetlandskými ostrovy a skotskou pevninou s využitím trajektové přepravy společnosti P&O Ferries.

- (73) Poté, co společnost Pentland Ferries v roce 2001 oznámila novou službu přepravy nákladu, společnost NorthLink 1 požádala skotskou vládu o projednání vlivu této nové konkurence na její finanční situaci. Společnost NorthLink 1 dala skotské vládě k dispozici svůj obchodní model, aby jí umožnila posoudit vliv konkurence na životaschopnost společnosti. Společnost NorthLink 1 na základě tohoto modelu původně předpokládala celkový obrat po dobu platnosti smlouvy ve výši 14,9 milionu GBP. Změněné okolnosti obrátily tato čísla na předpokládanou ztrátu ve výši 16,4 milionu GBP. To vyvolalo vážné obavy o solventnost dodavatele a jeho schopnost plnit smlouvu. Podle Spojeného království v tom hlavní roli sehrála konkurence Norse Island Ferries, která způsobila negativní obrat v účetnictví společnosti ve výši více než 25,5 milionu GBP z 31,3 milionu GBP.
- (74) Konkurence Norse Islands Ferries na trhu nákladní přepravy na Shetlandách skončila začátkem června 2003, kdy se tato společnost rozhodla zastavit podnikání. To společnosti NorthLink 1 poskytlo možnost vrátit se na životaschopnou základnu. Skotská vláda se proto rozhodla pokračovat ve financování společnosti NorthLink 1 v souladu s podmínkami smlouvy o poskytování veřejné služby, jelikož byla přesvědčena, že ukončení činnosti Norse Islands Ferries může být dostačující k tomu, aby smlouva mohla být plněna po celou dobu její platnosti.
- (75) Avšak v létě 2003, několik měsíců po zahájení provozu, informovala společnost NorthLink 1 skotskou vládu, že ve zbývající době platnosti smlouvy o poskytování veřejné služby, tj. do konce září 2007, už nemůže reálně plnit své smluvní závazky.
- (76) Skotská vláda s pomocí nezávislých revizorů účtů přezkoumala finanční situaci společnosti a dospěla k závěru, že společnost NorthLink 1 se přiblížila k platební neschopnosti.
- (77) Podle skotské vlády v případě, že by společnosti NorthLink 1 nebyly vyplaceny další dotace, hrozilo nebezpečí, že životně důležitá služba bude přerušena, pokud by proti společnosti bylo zahájeno insolventní řízení (což mohla učinit celá řada věřitelů). Dlouhodobá budoucnost závazků veřejné služby by závisela na ochotě správce konkurzní podstaty jmenovaného pro řízení společnosti. Správce konkurzní podstaty by nebyl vázán žádnými smluvními závazky společnosti a nemusel by tedy poskytovat dotované služby.
- (78) Dne 8. dubna 2004 skotská vláda po jednání s útvary Komise oznámila svůj záměr vypsát novou veřejnou

soutěž na přepravu a v *Úředním věstníku Evropské unie* uveřejnila oznámení týkající se veřejného nabídkového řízení. Současně s tímto novým nabídkovým řízením, které bude podrobněji popsáno níže, skotská vláda přijala celou řadu opatření, aby v mezidobí zajistila plynulost životně důležité služby.

2.2.3.3. **Zápis o změně týkající se NorthLink 1 z roku 2004**

- (79) Dne 29. září 2004 skotská vláda uzavřela s NorthLink 1 revidované dohody o financování na základě zápisu o změně (dále jenom „zápis o změně“) smlouvy o poskytování veřejné služby. Tento zápis o změně stanovil systém deficitního financování, který zajistil, aby společnost NorthLink 1 mohla nadále uskutečňovat přepravu až do předání smlouvy a na úrovni stanovené v jejich specifikacích. Zápis o změně také stanovil, aby určitá aktiva pronajatá nebo vlastněná společností NorthLink 1 mohla být při příležitosti následující veřejné soutěže dle uvážení a za odhadnutou tržní hodnotu k dispozici pro uchazeče, kteří je budou chtít používat při poskytování služeb v rámci budoucí smlouvy. S ohledem na nutnost zachování rozpočtové kontroly během této doby zavedl zápis o změně opatření, kterými se kontrolovalo, zda NorthLink 1 může překročit podmínky dohodnutého rozpočtu bez schválení skotské vlády.
- (80) Zápis o změně kromě toho stanovil omezené „stimulační platby“ ve výši kolem 1,5 až 2 milionů GBP ročně za předpokladu, že řada náročných cílů týkajících se výkonu, nákladů a příjmů bude plněna nebo překročena. První část stimulační platby by byla zaplacená, pokud míra přesnosti a spolehlivosti, jakož i jiné cíle v poskytování služeb budou plněny v celém rozsahu. Tato část byla určena k nahrazení a zlepšení systému pokut za plnění zapracovaných do původní dohody. Druhá část by byla zaplacená po dosažení výnosů z úspor nákladů / příjmů ve srovnání s referenčním rozpočtem, který by schválili nezávislí revizoři účtů skotské vlády.
- (81) V srpnu 2005 generální auditor pro Skotsko požádal společnost Audit Scotland, aby posoudila novou smlouvu o poskytování veřejné služby přidělenou společnosti NorthLink 1. Audit Scotland je statutární orgán ustavený v dubnu 2000 podle zákona o veřejných financích a účetní povinnosti (Skotsko) z roku 2000⁽¹⁸⁾ za účelem poskytování služeb generálnímu auditorovi. Jeho úkolem je zajistit, aby skotská vláda odpovídala za náležité, účinné a efektivní využívání veřejných financí.

⁽¹⁸⁾ Znění tohoto zákona je k dispozici na internetové adrese: http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp_20000001_en_1.

- (82) Podle zprávy, kterou uveřejnila společnost Audit Scotland ⁽¹⁹⁾ v prosinci 2005, obdržela společnost NorthLink 1 od skotské vlády za první tři roky platnosti smlouvy o poskytování veřejné služby, která se vztahuje na období od října 2002 do konce září 2005, 71 milionů GBP ve srovnání s vyrovnávací platbou stanovenou podle smlouvy a omezenou na 50,3 milionu GBP. Zpráva uvádí toto rozdělení obdržených 71 milionů GBP:
- (a) 33,6 milionu GBP základní vyrovnávací platby podle původní smlouvy;
- (b) 16,7 milionu GBP ostatních plateb povolených podle podmínek původní smlouvy;
- (c) 18,2 milionu GBP doplňujících finančních prostředků na zachování poskytování služeb; a
- (d) 2,5 milionu GBP zaplacené v jedné splátce za některé náklady využívané společností NorthLink 1.
- (83) Na základě informací předložených orgány Spojeného království skotská vláda udělila společnosti NorthLink od září 2005 do předání smlouvy jejímu nástupci dne 6. července 2006 další grant ve výši 21,6 milionu GBP.
- (84) Spojené království předložilo finanční údaje uvádějící čistý obrát v činnostech veřejné služby (většinou osobní doprava) a v obchodních službách (převážně nákladní doprava), které společnost NorthLink 1 vykonávala od finančního období 2002/2003 do finančního období 2005/2006:

Tabulka 3

Výkaz zisku a ztrát činností veřejné služby a obchodních činností NorthLink 1 od finančního období 2002/2003 do finančního období 2005/2006

(v milionech GBP)

	Činnosti veřejné služby			Obchodní činnosti			Celkem
	Příjmy	Výdaje	Zisk / ztráta	Příjmy	Výdaje	Zisk / ztráta	Zisk / ztráta
2002/2003	26,7	- 28,3	- 1,7	7,7	- 7,3	0,5	- 1,2
2003/2004	38,0	- 35,5	2,5	10,5	- 10,0	0,5	3,0
2004/2005	33,8	- 34,6	- 0,8	10,3	- 10,1	0,1	- 0,7
2005/2006 ⁽¹⁾	31,1	- 30,2	0,9	7,4	- 7,2	0,2	1,1

⁽¹⁾ Za devítiměsíční období do 6. července 2006.

- (85) Částky uvedené v tabulce 3 vyplývají z analytického účetnictví na základě statutárních účtů. Obchodní příjmy odpovídají výnosům z přepravy nákladu a hospodářských zvířat ⁽²⁰⁾. Příjmy z veřejné služby zahrnují finanční prostředky vlády a příjmy z prodeje jízdenek. Na straně výdajů jsou společné náklady, například přístavní poplatky, terminálové poplatky a administrativní výdaje, rozděleny podle poměrného podílu činností veřejné služby a obchodních činností na těchto nákladech.
- (86) Dohodnuté postupy týkající se metodiky, účetních podrobností a obsahu účetní závěrky byly provedeny auditorem společnosti (KPMG LLP). Nebyly zjištěny
- (87) žádné podstatné rozdíly mezi částkami uvedenými výše v tabulce 3 a základním účetnictvím a záznamy NorthLink 1.
- 2.2.3.4. Smlouva s NorthLink 2 o poskytování veřejné služby z roku 2006**
- (87) V březnu 2004 Spojené království informovalo Komisi o záměru skotské vlády co nejdříve vypsát novou veřejnou soutěž na smlouvu o poskytování veřejné služby.
- (88) Dne 8. dubna 2004 skotská vláda veřejně oznámila svůj záměr vypsát novou veřejnou soutěž na poskytování veřejné služby a v *Úředním věstníku Evropské unie* uveřejnila oznámení o nabídkovém řízení na poskytování veřejné služby. Dne 27. května 2004 uveřejnila návrh specifikace služeb pro veřejnou soutěž jako součást konzultací.

⁽¹⁹⁾ Viz poznámka pod čarou 16.⁽²⁰⁾ Přeprava hospodářských zvířat a nákladní doprava nespádala do rozsahu smlouvy o poskytování veřejné služby.

- (89) Na rozdíl od veřejné soutěže v roce 2000 nová veřejná soutěž⁽²¹⁾ zavedla závazek veřejné služby týkající se nákladní přepravy. Úspěšný uchazeč by musel poskytovat komplexní nákladní dopravu typu ro-ro zahrnující přepravu hospodářských zvířat a nebezpečného nákladu a doplňkovou nákladní lodní dopravu z Kirkwallu do Aberdeenu požadovanou během týdne. Tarifní úrovně z roku 2005 byly základem pro rok 2006 a umožnily valorizaci s použitím indexu spotřebitelských cen. Tarifní úrovně běžného nákladu musely být na trasách Aberdeen / Kirkwall / Lerwick sníženy v každém směru, a to asi o 19 % na trase z Kirkwallu do Aberdeenu a o 25 % na trase na shetlandské ostrovy.
- (90) Společnost NorthLink 1 vlastnila aktiva, která byla důležitá pro plnění smlouvy, například technické vybavení informačních technologií, náhradní díly a vybavení pro plavidla, přístavní zařízení, kancelářské vybavení, různé zásoby a přívěsy pro přepravu hospodářských zvířat. Měla také platné smlouvy na pronájem nákladní lodi, remorkérů a systém prodeje jízdének. Tato aktiva a smluvní dohody byly dány k dispozici všem uchazečům na základě odhadnuté tržní hodnoty.
- (91) Dne 19. července 2005 skotská vláda vyzvala tři společnosti zařazené do užšího výběru, aby podaly své nabídky. Následně byly dne 30. listopadu 2005 předloženy dvě nabídky a třetí společnost v říjnu 2005 odstoupila z veřejné soutěže. Dne 9. března 2006 skotská vláda oznámila výběr přednostního uchazeče – společnosti CalMac.
- (92) Byla ustavena nová společnost, NorthLink 2, jako stoprocentně vlastněná dceřiná společnost společnosti CalMac (která je sama v plném vlastnictví skotských orgánů), aby plnila smlouvu o poskytování veřejné služby přidělenou společnosti CalMac, která byla podepsána dne 6. července 2006. Smlouva o poskytování veřejné služby se vztahovala na období od roku 2006 do roku 2012. Společnost NorthLink 2 převzala přepravu na dvou trasách na

severní ostrovy a většinu aktiv a zaměstnanců NorthLink 1.

- (93) Podle Spojeného království všechna aktiva NorthLink 1, která chtěla společnost NorthLink 2, si společnost NorthLink 2 odkoupila za tržní nebo za odhadnuté tržní ceny.
- (94) Společnost NorthLink 2 od skotských orgánů v rámci smlouvy o poskytování veřejné služby z roku 2006 obdržela tyto platby:

Tabulka 4

Veřejné finanční prostředky poskytnuté společnosti NorthLink 2 od roku 2006

(v milionech GBP)

	Deficitní granty	Kapitálové granty	Celkem
2006/2007 ⁽¹⁾	21,8	1,3	23,1
2007/2008 ⁽²⁾	28,0	2,0	30,0

(1) Údaje se vztahují na období od 6. července 2006 (den, kdy smlouva o poskytování veřejné služby vstoupila v platnost) do 31. března 2007.

(2) Údaje se vztahují na období od 1. dubna 2007 do 31. března 2008.

- (95) Společnost NorthLink 2 nevykonávala žádné činnosti nad rámec smlouvy o poskytování veřejné služby z roku 2006 (která zahrnuje přepravu hospodářských zvířat a nákladu). Proto jsou všechny její činnosti považovány za závazky veřejné služby. Spojené království předložilo finanční informace uvádějící čistý obrat z činností vykonávaných společností NorthLink 2 od smluvního roku 2006/2007. Pro informaci poskytlo hypotetické rozdělení těchto hospodářských výsledků mezi nákladní a osobní dopravu (a přepravu doprovodných vozidel):

Tabulka 5

Výkaz zisku a ztrát činností veřejné služby NorthLink 2 za finanční rok 2006/2007 a 2007/2008⁽²²⁾

(v milionech GBP)

	Přeprava osob a doprovodných automobilů			Přeprava nákladu			Celkem
	Příjmy	Výdaje	Zisk / ztráta	Příjmy	Výdaje	Zisk / ztráta	
2006/2007	38,3	- 37,5	0,8	12,1	- 11,8	0,3	1,1
2007/2008	39,7	- 38,6	1,0	10,9	- 10,6	0,3	1,3

- (96) Částky uvedené v tabulce 5 vyplývají z analytického účetnictví na základě statutárních účtů.
- (97) Dohodnuté postupy týkající se metodiky, účetních podrobností a obsahu účetní závěrky byly provedeny auditorem společnosti (KPMG LLP). Nebyly zjištěny žádné podstatné rozdíly mezi částkami uvedenými výše v tabulce 5 a základním účetnictvím a záznamy NorthLink 2.

(21) Shrnutí výzvy k podávání nabídek z roku 2006 je k dispozici na internetové stránce skotské vlády na adrese: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/55971/0015831.pdf>

(22) Údaje jsou za smluvní rok, který končí dnem 30. června. Statutární účetní roky končí dnem 31. března.

2.2.4. DOPRAVNÍ TARIFY

- (98) Tabulka 6 uvádí tarify, které od 1. ledna 2000 účtoval za nákladní dopravu provozovatel smlouvy o poskytování veřejné služby (nákladní přepravy typu ro-ro) a společnost Streamline Shipping (nákladní přepravy typu lo-lo).

Tabulka 6

Srovnání tarifů nákladní dopravy za délkový metr mezi provozovatelem smlouvy o poskytování veřejné služby a společností Streamline Shipping⁽²³⁾

(v GBP)

Rok	Provozovatel smlouvy o poskytování veřejné služby		Streamline Shipping ⁽¹⁾	
	Shetlandy	Orkneje	Shetlandy	Orkneje
2000 (sazby P&O Ferries)	43,70 GBP	37,90 GBP	37,05 GBP	31,62 GBP
2002 (orientační sazby NorthLink 1)	44,00 GBP	36,00 GBP		
2002/2003 (sazby NorthLink 1)	36,00 GBP	25,50 GBP	33,69 GBP	29,40 GBP
2004 (sazby NorthLink 1)	38,50 GBP	27,50 GBP	34,87 GBP	28,86 GBP
2005 (sazby NorthLink 1)	39,45 GBP	28,20 GBP	33,24 GBP	30,29 GBP
2006 (sazby NorthLink 1)	40,60 GBP	29,00 GBP	40,43 GBP	32,07 GBP
Červenec 2006 (sazby NorthLink 2)	30,60 GBP	23,50 GBP	40,43 GBP	32,07 GBP

(¹) Protože sazby za přepravu typu lo-lo se obvykle neudávají za délkový metr, společnost Streamline Shipping své sazby za délkový metr vypočítala, aby se mohlo udělat srovnání.

- (99) Společnost Streamline Shipping na základě uveřejněných údajů tvrdí, že NorthLink 1 a NorthLink 2 stlačily ceny za nákladní dopravu na úroveň, která není pro Streamline Shipping udržitelná, a že to bylo možné pouze díky dotacím, které obdržel provozovatel veřejné služby na osobní dopravu.
- (100) Spojené království poukazuje na to, že srovnání uvedené v tabulce 6 je potenciálně zavádějící, protože nestanoví sazby za délkový metr⁽²⁴⁾. Tvrdí, že přepravy typu lo-lo a ro-ro představují rozdílné segmenty trhu nákladní dopravy na severní ostrovy, i když používání obou druhů přepravy se může do určité míry překrývat. Přeprava lo-lo je obvykle méně citlivá na čas, když se uskutečňuje pouze dvakrát týdně a přepravované zboží má zpravidla nižší hodnotu. Spojené království tedy tvrdí, že jakékoli srovnání těchto dvou druhů dopravy je vyumělkované a je obtížné vyvodit z něj závěry.
- (101) Společnost NorthLink 1 oznámila v prosinci 2001 – před plněním smlouvy o poskytování veřejné služby – že bude účtovat 44 GBP za délkový metr za přívěsy na Shetlandy a 36 GBP za délkový metr za přívěsy na Orkneje. Tyto sazby byly zdůvodněny skutečností, že společnost NorthLink 1 musela účtovat sazbu, která byla obchodně udržitelná a také přijatelná pro trh. Bylo rovněž uvedeno, že tyto sazby budou po dobu pěti let pevné. Společnost NorthLink 1 uvedla, že nebude moci „udržet situaci, kdy my [NorthLink 1] budeme přívěsy přepravovat bezplatně anebo za velmi nízké částky“. Společnost NorthLink 1 současně zdůraznila, že její podnikání v nákladní dopravě není dotováno.
- (102) Podle Streamline Shipping společnost NorthLink 1 reagovala na konkurenci Streamline Shipping a Norse Island Ferries tak, že v roce 2002, na samém začátku platnosti smlouvy, zavedla značné snížení poplatků (na 36 GBP za délkový metr za přívěsy na Shetlandy a 25,50 GBP za délkový metr za přívěsy na Orkneje), které společnost NorthLink 1 dříve uváděla jako obchodně udržitelné. Streamline Shipping a Norse Island Ferries mají podezření, že NorthLink 1 svou nákladní přepravu zajišťovala pod cenou.
- (103) Společnost NorthLink 1 zavedla v prosinci 2003 zvláštní snížené sazby:
- (a) zvláštní sazbu za prázdné přívěsy;
 - (b) zvláštní paušální sazbu 200 GBP za přepravu zboží, které není citlivé na čas, mezi Aberdeenem a Kirkwallem (tzv. „nedělní speciál“); a
 - (c) systém rabatů z obchodních tarifů, který poskytuje slevy až do 10 % stanovené podle množství způsobitých délkových metrů přepravených za měsíc.

⁽²³⁾ Zdroj: Streamline Shipping.

⁽²⁴⁾ Přeprava typu lo-lo zpravidla zahrnuje třídění jednotlivých druhů nákladu do skupin a jejich spojení, včetně volně loženého nákladu nebo palet, které se často překládají na kontejnery a nakládají na nákladní loď.

- (104) Od té doby, kdy společnost NorthLink 2 začala v červenci 2006 plnit třetí smlouvu o poskytování veřejné služby, se obchodní tlak vyvíjený na Streamline Shipping údajně ještě dále zvýšil. Podle Streamline Shipping, když tehdejší ministr dopravy přiděloval společnosti NorthLink 2 novou smlouvu o poskytování veřejné služby, oznámil, že nákladní tarify z Aberdeenu na Shetlandy budou sníženy o 25 % a na Orkneje o 19 %. Podle Streamline Shipping to bylo možné pouze zásluhou zvýšené roční dotace pro NorthLink 2.
- (105) Podle Streamline Shipping byly v červenci 2006 běžné sazby, které účtovala společnost NorthLink 2, 30,60 GBP za délkový metr na Shetlandy a 23,50 GBP za délkový metr na Orkneje. Tyto sazby by měly být srovnány se sazbami 40,43 GBP za délkový metr na Shetlandy a 32,07 GBP za délkový metr na Orkneje, které účtovala společnost Streamline Shipping. Kromě toho slevy na prázdné přívěsy a na „nedělní speciál“ údajně zůstaly s tím, že sazby nabízené společností NorthLink 2 byly sníženy až o 73 %.
- (106) Společnost Streamline Shipping tvrdí, že i když se v minulosti snažila konkurovat snížením sazeb, rozsah snížení, který zákazníkům poskytla společnost NorthLink 2, tuto strategii dále neumožňoval. Společnost Streamline Shipping odhaduje, že pokud by měla pokrýt své náklady, musela by účtovat sazby ve výši 36,67 GBP za délkový metr. Taková sazba je vyšší než sazby, které v současné době nabízí společnost NorthLink 2.
- (107) Pentland Ferries tvrdí, že NorthLink 2 uplatňuje systém slev pro obyvatele Orknejí nazvaný „přátelé a rodina“, který má velmi nepříznivý dopad na konkurenční služby poskytované společností Pentland Ferries, a to zejména od zahájení provozu nového katamaránu Pentalina společností Pentland Ferries v březnu 2009. Tvrdí zejména, že v letech 2008/2009 společnost NorthLink rozšířila tuto slevu na velmi široký okruh „přátel a rodin“ a tím ve skutečnosti obecně snížila ceny cestovného a poškodila konkurenční služby poskytované společností Pentland Ferries.
- (108) Systém slev pro ostrovy spočívá v určení až 6 domácností s rodinami a přáteli ostrovanů, kteří žijí mimo Orkneje a Shetlandy a mohou dostat 30 % slevu, když cestují s NorthLink (25).
- (109) Orgány Spojeného království vysvětlily, že tento systém slev, který je k dispozici pouze v sezoně s nízkým a středním objemem přepravy, využilo v roce 2008 jen 4 952 cestujících. Protože společnost NorthLink 2 v roce 2008 přepravila 295 913 cestujících, systém slev se podílel pouze na 1,6 % přepravy NorthLink 2. Celkový příjem z tohoto systému (za všechny cestující a vozidla, které přicházejí v úvahu) v roce 2008 dosáhl kolem 95 000 GBP, což ve srovnání s celkovými příjmy NorthLink 2 za cestovné v roce 2008 ve výši kolem 20 milionů GBP znamená méně než 0,5 % celkových příjmů. Orgány Spojeného království tvrdí, že není pravděpodobné, že by tento systém s tak malým rozsahem slev měl nějaký podstatný vliv na obchodní zájmy Pentland Ferries.
- (110) Uveřejněné tarify osobní dopravy NorthLink 2 (Scrabster–Stromness) a Pentland Ferries (Gill's Bay–St Margaret's Hope) jsou v současné době tyto (26):

Tabulka 7

Srovnání uveřejněných tarifů osobní dopravy mezi provozovatelem smlouvy o poskytování veřejné služby a Pentland Ferries

(v GBP)

	NorthLink 2			Pentland Ferries	
	Nízká (1)	Střední (2)	Hlavní (3)	Do 31.3. 2009	1.4. 2009–31.10. 2009
CESTUJÍCÍ					
Dospělý (jedna cesta)	13,80	15,00	16,10	10,00	13,00
Dítě (5–15 let) (jedna cesta)	6,90	7,50	8,10	5,00	6,00
Malé dítě (0–4 roky) (4)	BEZPLATNĚ				
VOZIDLA					
Automobil a obytný automobil (< 6 m)	43,60	44,80	48,20	25,00	30,00
Motocykl	13,20	15,00	16,70	10,00	11,00

(1) Nízká sezona: leden, únor, březen, listopad, prosinec (kromě 19. prosince až 8. ledna).

(2) Střední sezona: duben, květen, červen, září, říjen, 19. prosince–8. ledna.

(3) Hlavní sezona: červenec, srpen.

(4) Pentland Ferries nevybírá cestovné za dopravu dětí do 5 let věku.

(25) Zdroj: internetová stránka NorthLink (www.northlinkferries.co.uk).(26) Zdroj: příslušné internetové stránky (www.northlinkferries.co.uk a www.pentlandferries.co.uk).

(111) Jedna zúčastněná strana rovněž uvedla, že NorthLink 2 poskytuje na Orknejích ubytovací a stravovací služby (když loď v noci stojí) jako obchodní činnost pod cenou, což má nepříznivý dopad na poskytovatele ubytovacích a stravovacích služeb v hotelech.

2.3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

2.3.1. ZÁPADNÍ OSTROVY

2.3.1.1. Existence státní podpory

(112) Pokud jde o platby státní podpory pro CalMac do podpisu smlouvy z roku 2007, Komise v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vyjádřila pochybnosti, zda tyto platby splňují kritéria stanovená ve věci Altmark⁽²⁷⁾, a zda tedy přesahují rámec pojmu státní podpory v souladu s čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

(113) Komise měla zejména pochybnosti o tom, zda: závazky veřejné služby uložené společnosti CalMac byly jasně vymezeny; parametry, pro výpočet vyrovnávací platby byly určeny objektivním a transparentním způsobem před uložením závazků veřejné služby; nedošlo k nadměrné náhradě nákladů vzniklých společnosti CalMac v souvislosti s plněním závazků veřejné služby; výše potřebné vyrovnávací platby byla stanovena na základě analýzy nákladů, které by typickému a řádně spravovanému podniku vznikly při plnění těchto závazků, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk.

(114) Komise dospěla k předběžnému závěru, že příslušné platby pro CalMac do podpisu smlouvy z roku 2007 mohly zahrnovat výhodu a tvořit tedy státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

(115) Co se týče smlouvy s CalMac o poskytování veřejné služby z roku 2007, Komise neměla dostatek informací, aby mohla vyvodit předběžné závěry o existenci státní podpory a požádala orgány Spojeného království o předložení potřebných informací.

(116) Komise konstatovala, že některé zúčastněné strany zastávaly stanovisko, že spojení všech tras do jednoho balíku, s výjimkou trasy mezi Gourockem a Dunooneem, nepří-

puště a značně omezilo hospodářskou soutěž v průběhu nabídkového řízení, protože pouze společnost CalMac byla údajně schopna předložit nabídku pokrývající celý balík. Komise rovněž vznesla otázku, zda podmínka veřejné soutěže, že úspěšný uchazeč si musí najmout plavidla společnosti CMAL, mohla tvořit výhodu pro CalMac.

(117) Kdyby tomu tak bylo, Komise by měla za to, že smlouva nebyla přidělena prostřednictvím skutečně otevřeného a nediskriminačního postupu při zadávání veřejných zakázek. Mohlo to vést k situaci, kdy skotské orgány zaplatily vyšší vyrovnávací platbu za příslušné požadavky veřejné služby, než by jinak zaplatily, a tudíž vést k existenci státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

2.3.1.2. Slučitelnost se společným trhem

(118) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise zastávala stanovisko, že čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES se zdá být vhodným právním základem pro posouzení slučitelnosti opatření se společným trhem⁽²⁸⁾.

(119) Komise vyjádřila pochybnosti týkající se plnění podmínek jejího rozhodnutí o uplatňování čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za veřejnou službu udělované některým podnikům pověřeným poskytováním služby obecného hospodářského zájmu (dále jen „rozhodnutí o SOHZ“).⁽²⁹⁾

(120) Aby dotované služby byly slučitelné podle čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES, musejí odpovídat skutečným a legitimním službám obecného hospodářského zájmu (dále jen „SOHZ“), musejí být náležitě svěřeny příjemci podpory a vyrovnávací platba nesmí mít nepřiměřené dopady na hospodářskou soutěž a obchod.

(121) Komise v rozhodnutí o zahájení řízení zaujala předběžné stanovisko, že služby svěřené společnosti CalMac byly legitimní SOHZ, ale pro nedostatek důkazů nebyla schopna posoudit, zda akt pověření byl náležitý a zda podpora poskytnutá společnosti CalMac byla úměrná jejím cílům, a tedy posoudit, zda případná státní podpora byla slučitelná se společným trhem.

⁽²⁸⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

⁽²⁹⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67).

⁽²⁷⁾ Rozsudek Soudního dvora Evropských společenství ze dne 24. července 2003 ve věci C-280/00 *Altmark Trans & Regierungspräsidium Magdeburg*; Úř. věst. C 226, 20.9.2003, s. 1, Sb. rozh. 2003 s. I-7747.

2.3.2. SEVERNÍ OSTROVY

2.3.2.1. *Existence státní podpory*

- (122) Komise zaujala předběžné stanovisko, že není pravděpodobné, že by financování NorthLink 1 na základě zápisu o změně splňovalo čtvrté kritérium stanovené ve věci Altmark a vyžadující, aby se výše vyrovnávací platby určila na základě analýzy nákladů, které by typickému a řádně spravovanému podniku vznikly při plnění závazků veřejné služby. Dané platby tudíž pravděpodobně tvořily státní podporu podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.
- (123) Pokud jde o NorthLink 2, Komise se snažila objasnit převod aktiv ze společnosti NorthLink 1 a otázku, zda smlouva z roku 2006 splňuje čtyři podmínky stanovené ve věci Altmark. Existence státní podpory proto nebyla vyloučena.

2.3.2.2. *Slučitelnost se společným trhem*

- (124) Komise v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení nemohla zjistit podklad slučitelnosti případné státní podpory pro NorthLink 2 na základě potenciálního převodu aktiv z NorthLink 1 pod tržní cenou.
- (125) Pokud jde o možnou státní podporu poskytnutou společností NorthLink 1 na základě smlouvy z roku 2000 a zápisu o změně a společnosti NorthLink 2 podle smlouvy z roku 2006, služby, které poskytovaly tyto společnosti, by se mohly považovat za legitimní SOHZ a akt pověření by se mohl považovat za odpovídající. Naopak, pro nedostatek důkazů je pochybné, zda případná státní podpora poskytnutá společností NorthLink 1 a 2 byla úměrná jejich vyhlášenému cíli.

3. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (126) V časovém rámci stanoveném v čl. 6 odst. 1 procesního nařízení Komise obdržela připomínky od několika zúčastněných stran. V souladu s čl. 6 odst. 2 procesního nařízení orgány Spojeného království dostaly možnost odpovědět na připomínky obdržené od zúčastněných stran v tomto časovém rámci. Stanoviska předložily tyto zúčastněné strany: Evropská federace pracovníků v dopravě, pan James Knight ze společnosti TSL contractors Limited, společnost Western Ferries, pan John Rose, společnost Streamline Shipping, prof. dr. Alfred J. Baird z Napierské univerzity, společnost Pedersen Consulting, pan James Knight a pan Andy Knight (jménem společnosti Isle of Mull Ferry Company Limited), společnost McGill's Bus Service Limited a dvě další strany, které požádaly, aby jejich totožnost a obsah jejich vyjádření byly zachovány v tajnosti.
- (127) Připomínky společnosti Streamline Shipping jsou podobné těm, které předložila ve své stížnosti z července 2004. Zastává stanovisko, že finanční krize NorthLink 1 byla přímým důsledkem strategie tohoto podniku zaměřené na poškození konkurence nejdříve

ze strany Norse Island Ferries a pak ze strany Streamline Shipping citelným snížením sazeb za nákladní dopravu na bezprecedentní úroveň. Právě tato strategie vedla vládu k vkládání finančních prostředků nad rámec toho, co bylo nutné pro plnění závazků veřejné služby. Cituje zprávu generálního auditora z prosince 2005, která uvádí, že „úroveň sazeb za nákladní dopravu a následná konkurence Norse Island Ferries byla jedním z klíčových faktorů, které přispěly k finančním problémům NorthLink 1“ a „i když nájem zvláštního (nákladního) plavidla měl za účel zajistit, aby odpovídající kapacita vyhověla poptávce, vytvořil situaci, kdy kapacita pro nákladní dopravu byla ve skutečnosti větší než poptávka. Dodatečné náklady na provoz dalšího plavidla překročily vytvořený mimořádný příjem a zvýšily problémy s peněžním tokem“.

- (128) Pokud jde o společnost NorthLink 2, Streamline Shipping tvrdí, že její plavidla se dostatečně nevyužívají. Uvádí, že oznámené snížení tržních sazeb NorthLink 2 o 25 % na Shetlandy a o 19 % na Orkneje ve srovnání se sazbami, které účtuje společnost NorthLink 1, společnost Streamline Shipping velmi poškodilo.
- (129) Společnost Western Ferries zopakovala své znepokojení týkající se dotací placených společností CalMac za přepravu na trase Gourock–Dunoon. Western Ferries je toho názoru, že tato trasa je po obchodní stránce životaschopná, jak prokázala její vlastní zisková činnost. Zastává rovněž stanovisko, že podmínky stanovené ve věci Altmark nejsou splněny, protože úroveň dotace je vyšší než ta, která by byla potřebná pro přepravu pouze cestujících za použití pouze osobní lodi (odhadnutý přebytek 1,3 milionu GBP). Tvrdila rovněž, že podpora se používá k dotování přepravy vozidel, například tím, že ceny za přepravu vozidel se drží nezměněné nehlédě na vyšší ceny pohonných hmot (společnost CalMac zvýšila v roce 2009 ceny pouze o 3,8 %, tj. 1 % pod inflací). Kromě toho, na rozdíl od sítí NorthLink a CalMac, tato trasa nebyla předmětem veřejné soutěže, a proto není v souladu s požadavky EU. Western Ferries se dále domnívá, že poslední veřejná soutěž na síť CalMac byla příliš nařizující a že spojení všech tras do jednoho balíku není přípustné. Za takových podmínek byla pouze společnost CalMac schopna podat nabídku.
- (130) Pokud jde o finanční transparentnost CalMac, společnost Western Ferries tvrdí, že náklady vykázané na trasu Gourock–Dunoon (4,2 milionu GBP za finanční rok do března 2008) podhodnocují skutečné úplné náklady na přepravu, protože v nich nejsou zahrnuty penzijní závazky týkající se příslušných posádek, vnitropodnikové výdaje na společně využívané funkce v sídle podniku nejsou transparentní a každodenní náklady na nájem dopravních lodí jsou uváděny podstatně nižší, než ve skutečnosti jsou. Není žádný důkaz, že skotská vláda aktivně sledovala případné vzájemné subvencování přepravy vozidel.

- (131) Western Ferries má za to, že na rozdíl od situace NorthLink už existuje dostatečná tržní nabídka pro přepravu cestujících, automobilů a nákladu. V budoucnosti proto není důvod dotovat vozidla, jelikož existuje přeprava Western Ferries.
- (132) Evropská federace pracovníků v dopravě vyjádřila zklamání, že musejí být znovu přezkoumány životně důležité služby, které zajišťuje CalMac a NorthLink. Zdůraznila potřebu stabilní veřejné služby, která je legitimně vymezena v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992, o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (dále jen „nařízení o námořní kabotáži“) ⁽³⁰⁾.
- (133) Jedna zúčastněná strana vyjádřila obavy týkající se závislosti na státním poskytovateli, jehož monopolní postavení je posíleno přidělováním státní podpory. Tato strana zastává stanovisko, že postup při zadávání veřejné zakázky na trasy provozované společností CalMac byl úzce vymezen a nelze ho považovat za otevřenou veřejnou soutěž. Zúčastněná strana vyzývá, aby byly rozděleny trasy, které jsou předmětem veřejné soutěže.
- (134) Pan James Knight je toho názoru, že CalMac nezajišťuje odpovídající rentabilitu a že služby, které v současné době poskytuje CalMac, by měli převzít efektivní soukromí poskytovatelé. Předkládá možné alternativní plány na snížení dotací potřebných k provozování tras a zvýšení pobídek pro inovaci a efektivnosti nákladů.
- (135) Další zúčastněná strana zastává stanovisko, že omezení četnosti přepravy, které orgány Spojeného království uplatňují vůči CalMac na trase Gourock–Dunoon, je ve skutečnosti státní podporou pro Western Ferries, závažně narušuje hospodářskou soutěž a upevňuje dominantní postavení Western Ferries. Na druhé straně je toho názoru, že státní podpora je společnosti CalMac udělována výměnou za legitimní úlohu poskytování veřejné služby.
- (136) Pan John Rose zastává stanovisko, že veřejná soutěž na smlouvy pro NorthLink 1 a NorthLink 2 nebyla v souladu s pravidly EU. Tvrdí také, že přepravu na trase Gourock–Dunoon nelze považovat za životně důležitou, protože už existuje silniční alternativa a soukromá trajektová společnost již zajišťuje lepší služby bez dotací.
- (137) Profesor Alfred Baird předložil studie, v nichž je uvedeno, že efektivnost přepravy NorthLink by bylo možné zvýšit zlepšením složení flotily lodí, že zvyšující se úloha státu na skotských trzích s trajektovou přepravou je v neprospěch politiky a trendů EU a že obecně není ani potřebné, ani žádoucí, aby stát zajišťoval služby námořní dopravy.
- (138) Společnost McGill's Bus Service je toho názoru, že dotovaná přeprava pěších cestujících mezi Gourockem a Dunoonem není potřebná, protože tato společnost už poskytuje stejné služby za obchodních podmínek.
- (139) Pedersen Consulting tvrdí, že provedení nabídkového řízení pro západní ostrovy bylo natolik složité a nákladné, aby se dalo dodržet, že pouze společnost CalMac byla schopna ho zvládnout. Pokud jde o trasu Gourock–Dunoon, Pedersen Consulting zastává stanovisko, že nemá smysl udržovat dotovanou přepravu vozidel, protože Western Ferries už se ziskem uskutečňuje téměř 90 % veškeré přepravy vozidel. Přímé spojení pro cestující na konečnou železniční stanici v Gourocku by však jako činnost veřejné dopravy mohlo mít význam. Pokud jde o NorthLink, tvrdí, že provedení nabídkového řízení bylo naprosto neadekvátní a vedlo k neefektivní přepravě, když Pentland Ferries už zajišťuje nedotovanou a ziskovou přepravu. Trasa Stromness–Scrabster by se prakticky bez problémů nemusela používat, čímž by se ušetřily peníze daňových poplatníků.

4. PŘIPOMÍNKY SPOJENÉHO KRÁLOVSTVÍ K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ A K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (140) Komise v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vyjádřila pochybnosti, zda by pro CalMac mohla tvořit výhodu podmínka, že uchazeč úspěšný ve veřejné soutěži, jejíž výsledkem byla smlouva uzavřená mezi orgány Spojeného království a CalMac o poskytování veřejné služby z roku 2007, si musí pronajmout plavidla společnosti CMAL.
- (141) Orgány Spojeného království jsou přesvědčeny, že toto ustanovení neposkytlo společnosti CalMac nebo CMAL žádnou výhodu. Naopak jsou toho názoru, že pohotová dostupnost plně vyhovujících lodí schopných plnit požadavky na trase na začátku platnosti smlouvy byla výhodou pro ostatní uchazeče, snížila překážky pro potenciální uchazeče, kteří se objevili, a vytvořila stejné podmínky v nabídkovém řízení.
- (142) Orgány Spojeného království se odvolávaly na sdělení Komise o výkladu nařízení o námořní kabotáži ⁽³¹⁾ (oddíl 5.3.2.1), v němž se uvádí, že „pokud orgány členských států samy vlastní plavidla, nebo je mají jinak k dispozici, mohou je dát k dispozici všem potenciálním provozovatelům přepravy za stejných nediskriminačních podmínek“. Orgány Spojeného království se domnívají, že je téměř nemožné, aby jednotlivý provozovatel měl v době, kdy začala platit smlouva, novou flotilu lodí vyhovujících pro přepravu na všech trasách a pro udržování spojení s komunitami na odlehlých ostrovech.

⁽³⁰⁾ Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7.

⁽³¹⁾ Sdělení o výkladu nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech, KOM(2003) 595 v konečném znění. (neuveřejněno v Úředním věstníku).

- (143) Komise v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení také vyjádřila pochybnosti, zda spojení všech tras na západní ostrovy ve veřejné soutěži v roce 2006 do jednoho balíku, s výjimkou trasy Gourock–Dunoon, nepřipustně a podstatně neomezilo hospodářskou soutěž během zadávacího řízení, jak namítaly některé zúčastněné strany.
- (144) Orgány Spojeného království se domnívají, že nabídkové řízení na tyto trasy v jednom balíku bylo opodstatněno z mnoha důvodů: maximalizovalo rentabilitu pro skotskou vládu; usnadnilo nasazení záložních plavidel, když na síti chyběly lodě; zamezilo vyzobat třešničky na dortu ze ziskovějších tras; usnadnilo řízení, zvýšilo bezpečnost a údržbu loďstva; a zabránilo dodatečným administrativním překážkám a nákladům na provádění četných nabídkových řízení.
- (145) Podle sdělení Komise o výkladu nařízení o námořní kobotáži (oddíl 5.5.3) „členské státy chtějí často spojovat trasy veřejné dopravy na různé ostrovy a z nich do jednoho balíku, aby vytvořily úspory z rozsahu služeb a přilákaly provozovatele. Balíky jako takové nejsou v rozporu s právními předpisy Společenství, pokud spojování tras do balíku nevede k diskriminaci. O nejvhodnější velikosti balíku by se mělo rozhodnout s přihlédnutím k nejlepší součinnosti, která by měla být dosažena v plnění základních dopravních potřeb“.
- (146) Komise v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vznesla rovněž otázku, zda převod některých aktiv⁽³²⁾ ve výši 1,55 milionu GBP z NorthLink 1 na NorthLink 2 nebyl proveden pod tržní cenou, čímž se případně vytvořila státní podpora pro NorthLink 2.
- (147) Orgány Spojeného království tvrdily, že možnost odkoupení aktiv od NorthLink 1 se předpokládala už v dokumentu nabídkového řízení, a proto k nim měli všichni uchazeči stejný přístup za týchž podmínek. Během provádění nabídkového řízení byly dvěma vybraným uchazečům předány informace o cenách aktiv k prodeji. Avšak nebyla žádná povinnost aktiva odkoupit, protože uchazeči mohli dát přednost vlastním řešením.
- (148) Všichni uchazeči měli možnost kontrolovat plavidla, zařízení a jiná aktiva. Hodnota důležitějších aktiv (plavidla, remorkéry a obchodní značka NorthLink ve výši 1,3 milionu GBP) byla stanovena nezávislým oceněním. Ostatní aktiva ve výši 0,25 milionu GBP byla ohodnocena na základě tržních odhadů.
- (149) Pokud jde o případné uplatnění rozhodnutí SOHZ⁽³³⁾, orgány Spojeného království byly toho názoru, že rozhodnutí SOHZ se podle všeho vztahuje na většinu tras v ústí řeky Clyde, na Hebridy a na síti NorthLink. Pouze čtyři trasy, na nichž uskutečňuje přepravu CalMac a NorthLink, nespĺňují prahová kritéria, a ty by měly být posouzeny přímo podle čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES.
- (150) Orgány Spojeného království měly za to, že smlouvy s CalMac a NorthLink o poskytování veřejné služby jsou vhodnými akty o pověření, protože podrobně specifikují povahu a dobu trvání závazků veřejné služby, příslušné závazky a území, povahu všech výlučných nebo zvláštních prav udělených podnikům, parametry výpočtu, kontroly a přezkoumání vyrovnávací platby a opatření k zamezení jakékoli nadměrné náhrady a její vrácení.
- (151) Společnosti CalMac a NorthLink jsou kromě toho povinny vést oddělené účetnictví pro činnosti SOHZ a činnosti, které nejsou SOHZ, a pouze náklady týkající se činností SOHZ mohou být předmětem vyrovnávací platby (všechny variabilní náklady vzniklé při zajišťování SOHZ, poměrný podíl pevných nákladů společných pro činnosti SOHZ a činnosti, které nejsou SOHZ, a přiměřený zisk), a musejí mít zavedeny vhodné postupy podávání zpráv a monitorování.
- (152) Co se týče trasy Gourock–Dunoon, orgány Spojeného království uznávají, že může být sporné, zda služby poskytované společností CalMac jsou legitimními SOHZ, protože jeden provozovatel ze soukromého sektoru uskutečňuje přepravu na sousední trase bez dotace. Jsou však toho názoru, že přepravu Western Ferries považuje hodně místních lidí za doplňkovou a užitečnou, ale ne za účinnou náhradu za přepravu CalMac mezi městskými centry.
- (153) Orgány Spojeného království informovaly Komisi, že po neúspěšném nabídkovém řízení provedeném v roce 2006 pro trasu Gourock–Dunoon hodlají vypsat novou, otevřenou, transparentní a nediskriminační veřejnou soutěž na smlouvu o poskytování veřejné služby na této trase s těmito charakteristikami:
- a) smlouva o poskytování veřejné služby se bude vztahovat na trajektovou přepravu mezi městskými centry a bude platit 6 let;
- b) veřejná soutěž umožní poskytnout dotace na provozování této trasy (na rozdíl od předcházející veřejné soutěže);

⁽³²⁾ Plavidlo, remorkéry, strojní náhradní díly plavidel, přístavní zařízení, technické vybavení informačních technologií, obchodní značka NorthLink atd.

⁽³³⁾ Viz poznámka pod čarou 29.

- c) budou odstraněna současná omezení v jízdních řádech;
- d) dotace se bude vztahovat pouze na osobní dopravu;
- e) úspěšný uchazeč bude mít možnost poskytovat neomezené služby dopravy užitkových vozidel s výhradou vhodných účetních opatření a auditního monitorování, aby se zamezilo vzájemnému dotování přepravy užitkových vozidel z osobní dopravy;
- f) úspěšný uchazeč bude moci přijít s vlastními řešeními plavidel, která nahradí stará plavidla provozovaná na dané trase v současné době.
- (154) Orgány Spojeného království hodlají získat náhradní plavidla prostřednictvím společnosti CMAL, která je pak pronajme provozovateli, jemuž bude přidělena smlouva o poskytování veřejné služby. Orgány Spojeného království zastávají stanovisko, že tato SOHZ je opodstatněna z několika důvodů spočívajících mimo jiné v četnosti a příhodnosti přepravy, celkové době cesty, spojení s ostatními druhy dopravy a ve spolehlivosti přepravy.

5. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

5.1. EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY

5.1.1. KRITÉRIA PODLE ČL. 87 ODS. 1 SMLOUVY O ES

- (155) Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.
- (156) Kritéria stanovená v čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES jsou kumulativní. Proto za účelem stanovení, zda výše popsané platby pro CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2 tvoří státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, musí se určit, zda finanční podpora:
- zahrnuje ztrátu státních zdrojů přičitatelnou státu;
 - poskytuje selektivní výhodu pro určité podniky nebo pro výrobu určitého zboží;
 - narušuje nebo hrozí narušením hospodářské soutěže;
a
 - ovlivňuje obchod mezi členskými státy.
- (157) Různé platby popsané výše byly poskytnuty prostřednictvím státních zdrojů a jsou přičitatelné dotyčnému státu. První kritérium podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES je tedy splněno.
- (158) Příslušné platby ve formě deficitních grantů a kapitálových grantů/půjček byly poskytnuty pouze některým specifickým podnikům. Jsou proto selektivní.
- (159) Pravidelné financování společností CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2 snižuje provozní náklady, které by tyto podniky musely běžně pokrýt a poskytuje jim hospodářskou výhodu ve srovnání s jinými podniky, které financují své činnosti pouze na základě obchodních příjmů. Aby se však určilo, že se jedná o výhodu, která je způsobilá tvořit státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, musí Komise posoudit, zda podmínky stanovené ve věci „Altmark“ jsou splněny⁽³⁴⁾.
- (160) Trh pro trasy námořní kobotáže byl od vstupu nařízení o námořní kobotáži v platnost, tj. od 1. ledna 1993, plně liberalizován. Pokud byla kterémukoli z těchto podniků poskytnuta výhoda s přihlédnutím ke kritériím ve věci Altmark, tato výhoda by byla schopna narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy. Třetí a čtvrté kritérium čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES jako takové bylo také splněno.
- (161) Komise rovněž potvrzuje své předběžné posouzení, že platby poskytnuté pro CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2 se neslučují s jednáním soukromého investora za běžných tržních podmínek. Tyto platby proto nelze považovat za výjimku ze státní podpory na základě zásady investora v podmínkách tržního hospodářství.
- (162) Prodej aktiv, k němuž došlo během převodu smluv z NorthLink 1 na NorthLink 2, neobsahoval prvky státní podpory. Veškerá aktiva vlastněná společností NorthLink 1, která souvisela s uskutečňováním trajektové přepravy, byla v průběhu veřejné soutěže v letech 2004–2005 k dispozici všem uchazečům (viz bod 88 odůvodnění uvedený výše). Prodej všech aktiv za celkovou částku kolem 1,5 milionu GBP se uskutečnil na základě skutečných tržních cen nebo odhadnutých tržních cen v závislosti na aktivech. Protože tato aktiva byla k dispozici všem uchazečům za stejné ceny a jelikož tyto ceny odpovídaly tržní ceně zboží, prodej aktiv nebyl spojen s použitím státních zdrojů a žádnému podniku neposkytl selektivní hospodářskou výhodu. Existence prvků státní podpory v prodeji aktiv je tedy vyloučena.

⁽³⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 27.

(163) Komise měla v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení pochybnosti o tom, zda sazby účtované za některé půjčky poskytnuté společnosti CalMac jsou slučitelné se zásadou investora v podmínkách tržního hospodářství a zda tedy nezahrnují státní podporu.

(164) Bylo by bývalo důležité stanovit, zda společnost CalMac obdržela nadměrnou náhradu za plnění závazků veřejné služby s přihlédnutím ke všem zdrojům veřejného financování. Protože však je v případě CalMac režim podpory existující podporou a jelikož jeho slučitelnost musí být posouzena jenom pro budoucnost (viz oddíl 5.2 níže), Komise nemusí dále posuzovat charakter státní podpory těchto půjček, poněvadž se vztahují pouze na minulost.

5.1.2. KRITÉRIA ALTMARK

(165) Jak bylo uvedeno výše v bodu 112 odůvodnění, aby se určilo, že se jedná o výhodu, která je způsobilá tvořit státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, musí Komise posoudit, zda jsou podmínky stanovené ve věci Altmark splněny.

(166) Podle judikatury ve věci Altmark vyrovnávací platba za závazky veřejné služby nebo za smlouvy o poskytování veřejné služby nezvýhodňuje příjemce podpory – a tudíž nespádá do rozsahu zákazu stanoveného v čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES – pokud jsou společně splněny všechny tyto čtyři podmínky:

— od přijímajícího podniku se skutečně vyžaduje, aby plnil závazky veřejné služby a aby tyto závazky byly jasně vymezeny (dále jen „Altmark 1“);

— parametry pro výpočet vyrovnávací platby musejí být stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem (dále jen „Altmark 2“);

— vyrovnávací platba nepřevyšuje částku nezbytnou pro pokrytí veškerých nákladů vzniklých při plnění závazků veřejné služby nebo jejich částí, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk z plnění uvedených závazků (dále jen „Altmark 3“); a

— není-li podnik, který má provádět závazky veřejné služby, vybrán ve veřejném nabídkovém řízení, výše potřebné vyrovnávací platby se určí na základě

analýzy nákladů, které by typickému, řádně spravovanému a náležitě vybavenému podniku vznikly při plnění těchto závazků, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk z plnění těchto závazků (dále jen „Altmark 4“).

5.1.2.1. CalMac

(167) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, v případě CalMac jsou dvě různé fáze: první fáze před smlouvou z roku 2007, kdy závazky veřejné služby byly svěřeny společnosti CalMac přímo ve formě „závazků“ bez předcházející veřejné soutěže a kdy všechny podmínky poskytování veřejné služby byly specifikovány v každoročních dopisech, které skotské orgány zasílaly společnosti CalMac; a druhá fáze po uzavření smlouvy z roku 2007, která byla přidělena po veřejném nabídkovém řízení a podrobně specifikovala závazky veřejné služby. Musí se rozlišovat situace v případě trasy Gourock–Dunoon, protože tato trasa byla vyloučena ze smlouvy z roku 2007 a podmínky závazků veřejné služby jsou i nadále specifikovány v každoročních dopisech, které skotské orgány zasílají společnosti CalMac.

a. Před smlouvou z roku 2007

(168) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, je téměř bezpochyby, že vyrovnávací platba za závazky veřejné služby uložené společnosti CalMac před smlouvou z roku 2007 nesplňovala všechna kritéria Altmark. V právním aktu nebyly závazky veřejné služby jasně vymezeny. Kromě toho specifikace závazků veřejné služby, například přístavy, které se mají obsluhovat, pravidelnost, plynulost a četnost nebyly ve formálním aktu jasně stanoveny. Parametry pro určení vyrovnávací platby nebyly předem (ex ante) stanoveny transparentním způsobem a výše vyrovnávací platby nebyla vypočtena na základě analýzy nákladů typického podniku. Předběžné posouzení rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení se proto potvrzuje.

(169) Jelikož vyrovnávací platba za přepravu na trase Gourock–Dunoon se stále provádí za těchto podmínek, výše uvedené posouzení se vztahuje rovněž na tuto trasu.

b. Po uzavření smlouvy z roku 2007

Altmark 1 – jasně vymezené závazky veřejné služby

(170) V této konkrétní oblasti existuje nařízení stanovující, které prvky by měly být součástí odpovídající definice závazků veřejné služby. Plnění kritéria Altmark 1 by se proto mělo posuzovat s ohledem na článek 4 nařízení o námořní kabotáži stanovující specifikace, které by měly být součástí definice závazků veřejné služby, a to: obsluhované přístavy, pravidelnost, plynulost, četnost, výkonost při poskytování služeb, uplatňované přepravní sazby a obsluhu lodi posádkou.

(171) Smlouva z roku 2007 jasně splňuje tyto podmínky, protože podrobně vymezuje všechny tyto parametry. Dokument veřejné soutěže neobsahuje přesné počty členů lodních posádek, ale požadavky, například co se týče kvality služby a nařízení o ochraně zaměstnanosti, ponechávají malý prostor pro velké rozpory v obsazení plavidel posádkami.

(172) Smlouva o poskytování veřejné služby má také přiměřenou dobu platnosti – šest let – v souladu s pokyny Společenství pro státní podporu v námořní dopravě (dále jenom „námořní pokyny“) ⁽³⁵⁾.

Altmark 2 – ex ante, objektivní a transparentní stanovení parametrů pro vyrovnávací platbu

(173) V souvislosti s posouzením Altmark druhá podmínka vyžaduje, aby byly parametry pro vyrovnávací platbu stanoveny jasným a objektivním způsobem předem s přihlédnutím ke všem proměnným veličinám (např. cenám paliva, investicím do nových plavidel atd.).

(174) Na jedné straně, než se začaly plnit závazky veřejné služby, byly parametry pro vyrovnávací platbu poměrně jasné. Odpovídaly nákladům předpokládaným uchazeči, které musely být podrobně odhadnuty, s připočtením dohodnuté výše ziskového rozpětí a odečtením očekávaného příjmu z provozování trajektové přepravy. Existuje ustanovení o vrácení přidělených finančních prostředků, které uvádí, že pokud je ziskové rozpětí překročeno, dotace se úměrně sníží. Tento výpočet byl proveden před začátkem platnosti šestileté smlouvy za každý rok její platnosti (dále jen „základní scénář“). Smlouva o poskytování veřejné služby předpokládá celou řadu výjimečných událostí, které mohou dát podnět k revizi výše vyrovnávací platby (např. nepředvídané přístavní práce, nová pravidla, zvýšení mezd atd.).

(175) Na druhé straně bude základní scénář na konci každého roku platnosti smlouvy přezkoumán s přihlédnutím k aktuálním zkušenostem z minulého roku. Základní scénář se může za výjimečných okolností revidovat také během daného roku. Vyrovnávací platba může být v průběhu smluvního období několikrát zvýšena nebo snížena. Revizi základního scénáře navrhuje provozovatel (CalMac) a musí ji odsouhlasit skotská vláda. V případě rozporu je rovněž možné postoupit záležitost znalci. I když smlouva o poskytování veřejné služby obsahuje určité náznaky, jak bude vyrovnávací platba v případě určitých nepředvídaných okolností upravena, nejsou přesné parametry těchto úprav předem známy. Výše vyrovnávací platby bude upravena spíše prostřednictvím dvoustranného rozhodčího řízení mezi skotskými orgány a CalMac s případným přizváním znalce. Kritéria používaná v tomto rozhodčím řízení nejsou pro všechny

možné případy předem objektivně stanoveny. Toto rozhodčí řízení vede k nedostatečné průhlednosti v určení parametrů pro vyrovnávací platbu. Vyvolává také riziko změny vyrovnávací platby prováděné každý rok, která není závislá na transparentních, předem stanovených a objektivních kritériích.

(176) Komise proto nemůže nade vší pochybnost určit, zda je podmínka Altmark 2 splněna.

Altmark 3 – žádná nadměrná náhrada (včetně přiměřeného zisku)

(177) Jak je uvedeno v předcházejícím oddíle, parametry pro vyrovnávací platbu jsou obecně jasně stanoveny s výjimkou kritérií používaných v rozhodčím řízení, které se za určitých okolností předpokládá. I když některé parametry vyrovnávací platby nejsou předem přesně vymezeny, Komise je toho názoru, že zavedený postup pro přezkoumání výše vyrovnávací platby je za takových okolností vhodný, aby se zajistilo, že nedojde k nadměrné náhradě. Je tomu tak proto, že případná další vyrovnávací platba bude vycházet ze skutečně vzniklých nákladů. Podmínka Altmark 3 je tedy splněna (viz také oddíl 5.3.3.3 níže).

Altmark 4 – nabídkové řízení – a pokud není žádné nabídkové řízení, náklady vypočtené podle typického podniky

(178) V daném případě byly závazky veřejné služby uloženy po veřejném nabídkovém řízení.

(179) Především je nutné posoudit, zda veřejná soutěž byla správně navržena, korektní, otevřená a transparentní. Jinak by mohly být náklady státu vyšší než minimální náklady potřebné pro plnění závazků veřejné služby.

(180) Hlavní problémy, na které v této souvislosti poukázaly zúčastněné strany, bylo spojení všech tras ve veřejné soutěži do jednoho balíku, s výjimkou trasy Gourock–Dunoon, a požadavek, aby úspěšný uchazeč používal pravidla společnosti CMAL.

(181) Pokud jde o spojení tras do jednoho balíku, tvrdilo se, že toto spojení účinně vyřadilo soupeře, jelikož společnost CalMac, která už zajišťovala veškerou přepravu, byla jediným uchazečem schopným předložit nabídku na celý balík tras.

(182) Byl však i druhý uchazeč (společnost V-Ships), který předložil nabídku na celý balík. Společnost V-Ships nakonec odstoupila z veřejné soutěže se zdůvodněním, že podmínka povinného využívání pravidel společnosti CMAL brání inovaci a pružnosti služeb, které mají být poskytovány.

⁽³⁵⁾ Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3.

- (183) Geografická oblast pokrytá 26 trasami je téměř homogenní: všechny trasy jsou poměrně krátké (maximálně kolem 100 kilometrů) a používané přístavy jsou soustředěny na relativně malém místě (v okruhu přibližně 250 kilometrů na pevnině).
- (184) Orgány Spojeného království předložily důvěryhodné argumenty zdůvodňující spojení 26 tras do jednoho balíku.
- (185) Tvrdily, že spojení tras do jednoho balíku zajišťuje maximální flexibilitu lodí za účelem uskutečňování co nejlepší přepravy na síti. Například v případě poruchy plavidla je okamžité poskytnutí záložního plavidla důležité pro zajištění spolehlivosti životně důležité přepravy. Záložní plavidla jsou potřebná rovněž v případě nepříznivých povětrnostních podmínek, když na plavidlech musí být provedeny údržbářské a opravárenské práce a vznikne neočekávaná potřeba zvýšené kapacity. V současné době může CalMac nasadit záložní plavidla často tak, že organizuje celou řadu za sebou jdoucích plaveb lodí mezi trasami. Bylo by obtížné zajistit plynulost přepravy a optimalizaci kapacit, pokud by na síti uskutečňovalo přepravu více provozovatelů.
- (186) Kromě toho balík všech tras zvyšuje integraci sítě, protože usnadňuje spojení aspektů plavidel, které se týkají bezpečnosti, kvality a životního prostředí, a přístavních činností a zajišťuje, aby se normy uplatňovaly rovnoměrně na celé síti. Regionální kancelář námořní a pobřežní agentury Spojeného království pro Skotsko a Irsko vysvětlila, že rozdělení sítě nemusí být nejefektivnější způsob zajištění plynulé, bezpečné a spolehlivé přepravy.
- (187) Kromě toho spojení tras do jednoho balíku vede k úsporám z rozsahu služeb zejména v prodeji jízdenek a marketingu a podporuje integrovanou dopravu, protože zákazníkům umožňuje přístup k rezervaci míst na celé řadě tras jednou transakcí. Vztahuje se to i na podporu turistiky.
- (188) Je možné namítnout, že za účelem minimalizace nákladů by se měla veřejná soutěž vypsát na každou trasu zvlášť. Komise však uznává, že administrativní náklady a zátěž jednotlivých nabídkových řízení (26 jednotlivých veřejných soutěží) by mohly být příliš vysoké.
- (189) Střední cesta, že by do jednoho balíku byly spojeny pouze některé trasy, by mohla být také zvážena, ale bylo by spekulativní předpovídat, zda by výsledkem takové veřejné soutěže z hlediska celkových nákladů státního rozpočtu byly vyšší nebo nižší náklady než skutečné náklady vyplývající z veřejné soutěže na celý balík tras.
- (190) Podle sdělení Komise o výkladu nařízení o námořní kobotáži (oddíl 5.5.3) „členské státy chtějí často spojovat trasy veřejné dopravy na různé ostrovy a z nich do jednoho balíku, aby vytvořily úspory z rozsahu služeb a přilákaly provozovatele. Balíky jako takové nejsou v rozporu s právními předpisy Společenství, pokud spojování tras do balíku nevede k diskriminaci. O nejhodnější velikosti balíku by se mělo rozhodnout s přihlédnutím k nejlepší součinnosti, která by měla být dosažena v plnění základních dopravních potřeb“.
- (191) S ohledem na právní rámec, který výslovně umožňuje spojování tras do jednoho balíku, a na důvodné argumenty, které předložily orgány Spojeného království, nelze učinit závěr, že spojování tras do jednoho balíku je zbytečně nespravedlivou podmínkou veřejné soutěže a nutně zvyšuje náklady státu na plnění závazků veřejné služby.
- (192) Požadavek, aby úspěšný uchazeč používal aktiva společnosti CMAL, je zdůvodněnou podmínkou veřejné soutěže s ohledem na to, že skotské orgány měly zřejmý zájem plavidla, která už byla k dispozici, spíše využívat, než je nechávat nevyužitá, nebo než je zlikvidovat jiným způsobem. Sdělení o výkladu nařízení o námořní kobotáži (oddíl 5.3.2.1.) předpokládá, že „pokud orgány členských států samy vlastní plavidla, nebo je mají jinak k dispozici, mohou je dát k dispozici všem potenciálním provozovatelům přepravy za stejných nediskriminačních podmínek“. Navíc je to nestranná podmínka pro uchazeče, pokud by každý uchazeč zaplatil za používání stejných plavidel tutéž cenu. I když je tento požadavek oprávněný, může vést ke zvýšeným nákladům na službu. Samozřejmě nelze vyloučit, že pokud by uchazeči měli možnost předložit alternativní řešení týkající se plavidel, mohlo by to vést k nižším celkovým čistým nákladům na závazky veřejné služby.
- (193) Kromě toho s ohledem na specifiku plavidel potřebných pro přepravu na trasách na skotské západní ostrovy by mohlo být pro jednotlivého provozovatele obtížné, aby v době, kdy začala platit smlouva, měl novou flotilu lodí vyhovujících pro přepravu na všech trasách a k udržování spojení s komunitami na odlehlých ostrovech.
- (194) Společnost CalMac měla ve veřejné soutěži konkurenční výhodu, jelikož na těchto trasách už uskutečňovala přepravu, ale bylo by chybou z toho vyvozovat, že kvůli této výhodě bylo nabídkové řízení příliš šité na míru a účinně vyřadilo ostatní uchazeče⁽³⁶⁾.
- (195) Proto se vyvozuje závěr, že veřejná soutěž byla provedena náležitým způsobem a že byla otevřená, nediskriminační a transparentní.

⁽³⁶⁾ Ve skutečnosti byl ve veřejné soutěži i jiný uchazeč.

(196) Jak bylo uvedeno výše, parametry výpočtu vyrovnávací platby mají být přezkoumány nejméně každý rok. Tato revize je v některých případech výsledkem rozhodčího řízení mezi provozovatelem a skotskými orgány. Proto existuje riziko, že stát bude muset provozovateli poskytnout více (nebo méně) finančních prostředků, než je vyrovnávací platba předpokládaná v jeho nabídce.

(197) Pokud by se v oznámení o nabídkovém řízení od uchazečů vyžadovalo, aby se zavázali ke stanovené pevné vyrovnávací platbě na dobu šesti let platnosti smlouvy s tím, že převezmou veškerá rizika, stát by na sebe nevzal žádné riziko a teoreticky by minimalizoval náklady. Nelze však vyloučit, že pokud by uchazeči museli převzít veškerá rizika činnosti, nenašly by se žádné podniky, které by byly ochotny podat nabídku, nebo by uchazeči podali nabídku s mnohem vyšší cenou na pokrytí dalšího rizika.

(198) Nelze nade vší pochybnost učinit závěr, že podmínka Altmark 4 je splněna.

Závěr

(199) Vzhledem k tomu, že nelze nade vší pochybnost učinit závěr, že kritéria Altmark 2 a 4 jsou splněna, smlouva s CalMac o poskytování veřejné služby se považuje za smlouvu obsahující prvky státní podpory.

5.1.2.2. NorthLink

a. NorthLink 1 (2002–2006)

Altmark 1 – jasně vymezené závazky veřejné služby

(200) Jak je uvedeno výše v bodě 170 odůvodnění, v této konkrétní oblasti existuje nařízení specifikující, které prvky by měly být součástí odpovídající definice závazků veřejné služby. Splnění kritéria Altmark 1 by se proto mělo posuzovat s ohledem na článek 4 nařízení o námořní kabotáži.

(201) Je zřejmé, že oznámení o nabídkovém řízení splňovalo toto kritérium, protože podrobně vymezovalo všechny parametry uvedené v nařízení o námořní kabotáži, tj. obsluhované přístavy, pravidelnost, plynulost, četnost, výkonnost při poskytování služeb, uplatňované přepravní sazby a obsluhu lodí posádkou. Potvrdila to zpráva Skotského auditu z prosince 2005.

(202) Smlouva o poskytování veřejné služby měla také platnost méně než šest let doporučených námořními pokyny.

Altmark 2 – ex ante, objektivní a transparentní stanovení parametrů pro vyrovnávací platbu

(203) Na jedné straně, než se začaly plnit závazky veřejné služby, byly parametry pro vyrovnávací platbu poměrně

jasné. Odpovídaly nákladům předpokládaným uchazeči, které musely být podrobně odhadnuty, s připočtením dohodnuté výše ziskového rozpětí a odečtením očekávaného příjmu z provozování trajektové přepravy. Existovalo ustanovení o vrácení přidělených finančních prostředků, které uvádí, že pokud je ziskové rozpětí překročeno, mimořádné zisky budou rozděleny se skotskou vládou. Většinu hospodářských / finančních rizik měl nést úspěšný uchazeč (riziko nákladů překračujících odhady, riziko snížení poptávky, riziko inflace atd.).

(204) Na druhé straně některá rizika zůstala na skotské vládě nebo byla rozdělena mezi zúčastněné strany, zejména riziko změn politiky (EU nebo vnitrostátní) a legislativní rizika (například změny v právní úpravě daně z příjmu právnických osob). Smlouva také vyžadovala, aby skotská vláda vyplatila společnosti NorthLink 1 další granty, pokud výnos z kapitálu bude nižší než určitá hodnota, nebo pokud na její příjem budou mít dopad jiné faktory, na které ona nemá vliv (např. zvýšení cen pohonných hmot o více než 10 %). Po finančních obtížích společnosti NorthLink 1 v roce 2003 jí byly vyplaceny mimořádné platby a v roce 2004 byl podepsán zápis o změně, který předpokládal měsíční platby pro NorthLink 1 a možnost dalších plateb v závislosti na finančních výsledcích NorthLink 1.

(205) Možnosti mimořádného financování nad rámec částky vyrovnávací platby předpokládané v původní smlouvě nebyly určeny předem (ex ante) a na základě objektivních a transparentních parametrů, jak ukázala pozdější potřeba poskytnout další finanční prostředky překračující rámec smlouvy o poskytování veřejné služby. V každém případě možnosti dalšího financování na základě zápisu o změně a dodatečné platby pro společnost NorthLink 1 po jejich finančních potížích nebyly založeny na objektivních a transparentních parametrech.

(206) Proto nelze nade vší pochybnost určit, že podmínka Altmark 2 je splněna.

Altmark 3 – žádná nadměrná náhrada (včetně přiměřeného zisku)

(207) Jak je uvedeno v předcházejícím oddíle, parametry pro vyrovnávací platbu byly obecně jasně stanoveny s výjimkou kritérií používaných v rozhodčím řízení, které se předpokládá za určitých okolností. I když některé parametry vyrovnávací platby nebyly předem přesně vymezeny, zavedený postup pro přezkoumání částky vyrovnávací platby byl za těchto okolností vhodný, aby se zajistilo, že nedojde k nadměrné náhradě. Smlouva s NorthLink 1 o poskytování veřejné služby tedy respektovala podmínku Altmark 3.

Altmark 4 – veřejné nabídkové řízení – a pokud není žádné veřejné nabídkové řízení, náklady vypočítané podle typického podniku

- (208) Podobně jako v případě CalMac analyzovaném výše (bod 178 odůvodnění) byly závazky veřejné služby společnosti NorthLink 1 svěřeny po provedení nabídkového řízení.
- (209) Musí se proto posoudit, zda veřejná soutěž byla správně navržena, korektní, otevřená a transparentní. Jinak by mohly být náklady státu vyšší než minimální náklady potřebné pro plnění závazků veřejné služby.
- (210) Postup pro zadávání veřejných zakázek se vztahoval na dvě trasy (26 tras v případě CalMac analyzované výše – viz body 183–191 odůvodnění). Problém spojení tras do jednoho balíku je proto v případě NorthLink 1 a NorthLink 2 méně důležitý než v případě CalMac. Ze stejných důvodů uvedených výše ve vztahu ku CalMac se Komise nedomnívá, že spojením dvou tras do jednoho balíku je zpochybněn otevřený, nediskriminační a transparentní charakter veřejné soutěže.
- (211) Dotace přidělené společnosti NorthLink 1 na základě zápisu o změně, které překročily rámec částky vyrovnávací platby předpokládané v původní smlouvě, však nebyly výsledkem veřejné soutěže a nebyly stanoveny na základě analýzy nákladů typického podniku. Tím, že zápis o změně zavedl nový systém financování deficitu během plnění smlouvy, ve skutečnosti změnil charakter a rozsah původního nabídkového řízení a ovlivnil tak jeho průhlednost, pokud jde o způsob, jakým bylo předloženo potenciálním uchazečům.
- (212) Nelze tedy nade vší pochybnost učinit závěr, že kritérium Altmark 4 je splněno.

Závěr

- (213) Vzhledem k tomu, že nelze nade vší pochybnost učinit závěr, že kritéria Altmark 2 a 4 jsou splněna, smlouva s NorthLink 1 o poskytování veřejné služby se považuje za smlouvu obsahující prvky státní podpory.

b. NorthLink 2 (2006–2012)

Altmark 1 – jasně vymezené závazky veřejné služby

- (214) Jak bylo uvedeno výše, v této konkrétní oblasti existuje nařízení stanovující, které prvky by měly být součástí odpovídající definice závazků veřejné služby. Splnění kritéria Altmark 1 by se proto mělo posuzovat s ohledem na článek 4 nařízení o námořní kobotáži.
- (215) Je zřejmé, že oznámení o nabídkovém řízení splňovalo toto kritérium, protože podrobně vymezovalo všechny parametry uvedené v nařízení o námořní kobotáži, tj.

obsluhované přístavy, pravidelnost, plynulost, četnost, výkonnost při poskytování služeb, uplatňované přepravní sazby a obsluhu lodí posádkou.

- (216) Smlouva o poskytování veřejné služby má také přiměřenou dobu platnosti – šest let – v souladu s námořními pokyny.

Altmark 2 – ex ante, objektivní a transparentní stanovení parametrů pro vyrovnávací platbu

- (217) Na jedné straně, než se začaly plnit závazky veřejné služby, byly parametry pro vyrovnávací platbu poměrně jasné. Odpovídaly nákladům předpokládaným uchazeči, které musely být podrobně odhadnuty, s připočtením dohodnuté výše ziskového rozpětí a odečtením očekávaného příjmu z provozování trajektové přepravy. Existuje ustanovení o vrácení přidělených finančních prostředků, které uvádí, že pokud je dohodnuté ziskové rozpětí překročeno, mimořádné zisky budou rozděleny se skotskou vládou. V této druhé smlouvě s NorthLink 2 nese více rizik skotská vláda, anebo jsou tato rizika rozdělena mezi zúčastněné strany (klimatické riziko, riziko inflace, riziko snížení poptávky, změna dopravní politiky atd.).
- (218) Na druhé straně podobně jako v případě smlouvy s CalMac o poskytování veřejné služby z roku 2007 mají být částky dotace každý rok přezkoumány na základě skutečného plnění v předcházejícím roce. Provozovatel předloží předběžný návrh revidovaného základního scénáře, který pak musejí schválit skotské orgány. V případě rozporu je přizván znalec, aby spor rozhodl. I když smlouva o poskytování veřejné služby obsahuje určité náznaky, jak bude vyrovnávací platba upravena v případě některých nepředvídaných okolností, přesné parametry těchto úprav nejsou předem známy. Částka vyrovnávací platby bude spíše upravena prostřednictvím dvoustranného rozhodčího řízení mezi skotskými orgány a NorthLink 2 s případným přizváním znalce. Komise konstatuje, že kritéria používaná v tomto rozhodčím řízení nejsou pro všechny možné případy předem objektivně stanovena. Toto rozhodčí řízení vede k nedostatečné průhlednosti v určení parametrů pro vyrovnávací platbu. Vyvolává také riziko změny vyrovnávací platby prováděné každý rok, která není závislá na transparentních, předem stanovených a objektivních kritériích. Proto nelze nade vší pochybnost určit, že podmínka Altmark 2 je splněna.

Altmark 3 – žádná nadměrná náhrada (včetně přiměřeného zisku)

- (219) Jak je uvedeno v předcházejícím oddíle, parametry pro vyrovnávací platbu jsou obecně jasně stanoveny s výjimkou kritérií používaných v rozhodčím řízení, které se za určitých okolností předpokládá. I když některé parametry vyrovnávací platby nejsou předem přesně vymezeny, zavedený postup pro přezkoumání částky vyrovnávací platby je za takových okolností vhodný, aby se zajistilo, že nedojde k nadměrné náhradě.

Je tomu tak proto, že případná další vyrovnávací platba bude vycházet ze skutečně vzniklých nákladů. Podmínka Altmark 3 je tedy splněna (viz také oddíl 5.3.4.3 níže).

Altmark 4 – veřejné nabídkové řízení – a pokud není žádné veřejné nabídkové řízení, náklady vypočítané podle typického podniku

- (220) V daném případě byly závazky veřejné služby uloženy po provedení veřejného nabídkového řízení.
- (221) Především je nutné posoudit, zda veřejná soutěž byla správně navržena, korektní, otevřená a transparentní. Jinak by mohly být náklady státu vyšší než minimální náklady potřebné pro plnění závazků veřejné služby.
- (222) Tak jako v případě NorthLink 1 je spojením dvou tras do jednoho balíku zpochybněn otevřený, nediskriminační a transparentní charakter veřejné soutěže.
- (223) Podobně jako v případě CalMac je požadavek, aby úspěšný uchazeč využíval plavidla společnosti NorthLink 1, odůvodněnou podmínkou veřejné soutěže vzhledem k tomu, že skotská vláda měla jasný zájem raději plavidla, která už byla k dispozici, využívat, než je nechat nevyužitá, anebo než tato aktiva zlikvidovat jiným způsobem. Navíc je to nestranná podmínka pro uchazeče, pokud by každý uchazeč zaplatil za používání stejných plavidel tutéž cenu. I když je tento požadavek oprávněný, může vést ke zvýšeným nákladům v dopravě. Samozřejmě nelze vyloučit, že pokud uchazeči měli možnost předložit alternativní řešení týkající se plavidel, mohlo by to vést k nižším celkovým čistým nákladům na závazky veřejné služby.
- (224) Z těchto důvodů a v souladu s výše uvedeným posouzením týkajícím se CalMac⁽³⁷⁾ Komise nemůže nade vší pochybnost učinit závěr, že kritérium Altmark 4 je splněno.

Závěr

- (225) Vzhledem k tomu, že nelze nade vší pochybnost učinit závěr, že kritéria Altmark 2 a 4 jsou splněna, smlouva s NorthLink 2 o poskytování veřejné služby se považuje za smlouvu obsahující prvky státní podpory.

5.2. CHARAKTER PODPORY

5.2.1. OBECNÉ POZNÁMKY

- (226) Poté, co Komise stanovila, že platby poskytnuté společností CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2 tvoří státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, musí posoudit, zda tato státní podpora je existující, nebo zda tvoří novou podporu. V tomto ohledu je třeba pozna-

menat, že když Komise zahájila formální vyšetřovací řízení, nezabývala se otázkou, zda by podpora měla být považována za novou nebo existující.

- (227) Jak bylo zmíněno dříve⁽³⁸⁾, v průběhu formálního vyšetřovacího řízení se však ukázalo, že část podpory by mohla být považována za existující podporu vzhledem k datu, kdy právní ustanovení umožňující podporu vstoupila v platnost. Komise proto rozhodla, že souběžně s formálním vyšetřovacím řízením zahájí postup spolupráce stanovený v článku 17 procesního nařízení.
- (228) V případě existující státní podpory musí Komise ověřit její slučitelnost pouze v současné době a doporučit případné změny pro budoucnost. Naopak v případě nové podpory musí Komise ověřit její slučitelnost se společným trhem také v minulosti.
- (229) Podle čl. 1 písm. b) bodu i) procesního nařízení v platném znění, existující podporou jsou, „aniž jsou dotčeny články 144 a 172 aktu o přistoupení Rakouska, Finska a Švédska, příloha IV bod 3 a dodatek k uvedené příloze aktu o přistoupení České republiky, Estonska, Kypru, Lotyšska, Litvy, Maďarska, Malty, Polska, Slovinska a Slovenska a příloha V bod 2 a bod 3 písm. b) a dodatek k uvedené příloze aktu o přistoupení Bulharska a Rumunska, všechny podpory existující v jednotlivých členských státech před vstupem Smlouvy v platnost, to znamená režimy podpor a jednotlivé podpory, které byly zavedeny před vstupem Smlouvy v platnost a zůstávají použitelné i po něm“.
- (230) Podle čl. 4 odst. 1 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⁽³⁹⁾ (dále jen „prováděcí nařízení“) „se změnou stávající podpory rozumí jakákoli změna kromě úprav čistě formálního či administrativního charakteru, která nemůže ovlivnit hodnocení slučitelnosti opatření se společným trhem“.

- (231) V souladu se stanovenou judikaturou⁽⁴⁰⁾ by ne každá změna existující podpory měla být považována za změnu existující podpory na novou podporu. V tomto případě měl soud prvního stupně za to, že „pouze v případě, že se změna týká vlastní podstaty původního režimu podpory, se tento přeměňuje na nový režim podpory. Pokud lze nový prvek jednoznačně oddělit od původního režimu, nejedná se o podstatnou změnu existujícího režimu“.

⁽³⁸⁾ Viz bod 9 výše.

⁽³⁹⁾ Úř. věst L 140, 30.4.2004, s. 1.

⁽⁴⁰⁾ Rozsudek soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 2002 ve spojených věcech T-195/01 a T-207/01 – *Gibraltar v. Komise*; Sb. rozh. 2002, s. II-2309.

⁽³⁷⁾ Viz výše body 178–198 odůvodnění.

- (232) Soud prvního stupně také vysvětlil, že (...) to, zda lze podporu klasifikovat jako novou podporu nebo jako změnu existující podpory musí být určeno odkazem na ustanovení, jimiž byla podpora stanovena⁽⁴¹⁾. Pokud se příslušná právní ustanovení nezměnila, co se týče charakteru výhody nebo činností příjemců podpory, nejde o novou podporu.
- (233) Proto by se odkazem na právní rámec a vývoj režimu podpory mělo posoudit, zda od přistoupení Spojeného království k EU v roce 1973 došlo k podstatným změnám, které by znamenaly novou podporu. Judikatura se vztahuje na změny charakteru výhody, sledovaného cíle, příjemce podpory nebo zdroje financování.
- (234) Mělo by se rovněž posoudit, zda následné změny jsou oddělitelné od původního opatření, nebo zda se neoddělitelné změny dotýkají skutečné podstaty původního právního rámce, tj. charakteru výhody nebo zdroje financování, účelu nebo právního základu podpory, příjemců podpory nebo rozsahu činností příjemců podpory tak, že se jako celek změnila na novou podporu.
- 5.2.2. CALMAC
- (235) Společnost CalMac poskytovala služby trajektové přepravy na západních skotských ostrovech dlouho před přistoupením Spojeného království k Evropskému společenství v roce 1973.
- (236) Počátečním právním základem pro dotace byl par. 2 odst. 1 zákona o lodní dopravě v oblasti Highlands and Islands z roku 1960, který umožnil skotským ministerstvům⁽⁴²⁾ poskytovat granty/půjčky osobám poskytujícím veřejné služby v námořní dopravě. Paragraf 2 odst. 3 a par. 2 odst. 4 zákona stanovil, že „závazek“ (který v praxi nabyl formy sekundárních právních předpisů) se musí použít, když takový grant/půjčka překročí 10 000 GBP, a že každý takový závazek musí schválit skotský parlament⁽⁴³⁾.
- (237) Paragraf 45 odst. 1 zákona o dopravě (Skotsko) z roku 2005, který vstoupil v platnost dnem 10. října 2005, zrušil tato ustanovení zákona z roku 1960, ale par. 45 odst. 2 stanovil, že každý závazek, který nabyl účinnosti před 10. říjnem 2005, bude platit dál. To znamenalo, že závazek ze 7. dubna 1995, který závazky veřejné služby svěřuje společnosti CalMac, byl nadále platný i po nabytí účinnosti zákona z roku 2005.
- (238) Od 1. října 2006, kdy došlo k restrukturalizaci skupiny CalMac a byla vytvořena nová právnická osoba za účelem uskutečňování přepravy na trase Gourock–Dunoon, vychází vyrovnávací platba za závazky veřejné služby na této trase z par. 70 odst. 1 zákona o dopravě (Skotsko) z roku 2001 ve znění zákona o dopravě (Skotsko) z roku 2005.
- (239) Do 1. října 1997, kdy vstoupila v platnost smlouva o trajektové přepravě v ústí řeky Clyde a na Hebridy, byly závazky veřejné služby specifikovány v každoročních dopisech skotských ministerstev společnosti CalMac (pravidelnost, četnost, kapacita, tarifní sazby a výše dotací).
- (240) Od 1. října 2007 jsou specifikace závazků veřejné služby součástí smlouvy o poskytování veřejné služby, která byla uzavřena na základě veřejné soutěže, s výjimkou trasy Gourock–Dunoon.
- (241) Pokud jde o trasu Gourock–Dunoon, od 1. října 2007 byly požadavky na dotace administrativně určovány na základě schválení ročních finančních plánů společnosti skotskými ministerstvy a monitorování požadavků souvisejících se skutečným deficitem v průběhu roku skotskou vládou.
- (242) S ohledem na uvedené je Komise toho názoru, že účel režimu podpory se od jeho začátku určitě nezměnil. Je to poskytování služeb trajektové přepravy mezi skotskými ostrovy.
- (243) Vývoj právního základu režimu podpory věcně nezměnil charakter výhody, která byla společnosti CalMac poskytována od roku 1973. Společnost CalMac neustále dostávala deficitní granty, kapitálové granty a půjčky (na infrastrukturu přístavišť a přístavů a plavidla). Zdroj tohoto financování se rovněž nezměnil, protože finanční prostředky i nadále pocházejí ze státního rozpočtu.
- (244) Částka každoroční vyrovnávací platby se pravidelně zvyšuje. Toto zvyšování by se však nemělo považovat za novou podporu. Jak uvedl Soudní dvůr⁽⁴⁴⁾ „(...) vznik nové podpory nebo změnu podpory existující nelze nikdy během období fungování podniku posuzovat podle rozsahu podpory nebo dokonce podle jejího finančního objemu, pokud je podpora stanovena na základě dřívějších zákonných ustanovení, která zůstávají beze změn“.

⁽⁴¹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 9. srpna 1994 ve věci C-44/93 - *Namur-Les Assurances du Crédit SA*; Sb. rozh. 1994, s. I-03829.

⁽⁴²⁾ Před převedením pravomocí v roce 1999 jím byla Scottish Office, která je ministerstvem vlády Spojeného království.

⁽⁴³⁾ Před převedením pravomocí to byl Parlament Spojeného království.

⁽⁴⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 41.

- (245) Komise zastává stanovisko, že zvýšení částek podpory je důsledkem zvýšených finančních potřeb poskytovatele veřejné služby při plnění jeho úkolu poskytování této služby, zatímco závazky veřejné služby, finanční dohody a změny zákonných ustanovení pro vyrovnávací platbu nebyly předmětem věcných změn.
- (246) Příjemce opatření je od začátku platnosti režimu podpory tentýž. I když společnost CalMac prošla v roce 2006 procesem restrukturalizace, vždy byla jediným příjemcem podpory a vždy byla stoprocentně vlastněnou veřejnou společností. V roce 2006 byla její plavidla a pobřežní aktiva oddělena od činností trajektové přepravy. To nelze považovat za změnu příjemců podpory, protože dvě samostatné právnické osoby jsou i nadále pouze účastníky režimu vyrovnávací platby. Právní oddělení je změna technického charakteru, která nevede k podstatné změně příjemce podpory.
- (247) Podobně se přidělení přepravy na Hebridy a v ústí řeky Clyde dvěma samostatným právnickým osobám (CalMac Ferries Ltd a Cowal Ferries Ltd, dvě dceřiné společnosti v plném vlastnictví společnosti David MacBrayne Ltd) musí považovat za změnu technického charakteru, která nevede k podstatné změně příjemce podpory.
- (248) Došlo k určitým úpravám celkové přepravy a tras, na nichž společnost CalMac uskutečňuje přepravu. Některé nové služby byly doplněny, zatímco jiné byly zrušeny. Například jedna z úprav vyplynula z otevření nového mostu, kvůli kterému se existující přeprava stala nadbytečnou. Komise je toho názoru, že jde o technické změny určené k přizpůsobení nabídky veřejné služby potřebám obyvatelstva. Tyto úpravy nezměnily celkový účel podpory. Závazky veřejné služby jsou definovány jako celek a omezené technické úpravy provozovaných tras nezměnily věcně podstatu podpory.
- (249) Z výše uvedených důvodů Komise během svého šetření dospěla k závěru, že režim podpory týkající se CalMac tvoří existující podporu⁽⁴⁵⁾ a souběžně s formálním vyšetřovacím řízením zahájila postup spolupráce podle článku 17 procesního nařízení. O svém závěru informovala členský stát a vyjádřila předběžné stanovisko, že některé aspekty podpory již nejsou slučitelné se společným trhem. Orgány členského státu dostaly možnost předložit své připomínky k tomuto předběžnému stanovisku.
- (250) Protože režim státní podpory ve prospěch CalMac je existující podporou, její slučitelnost musí být patřičně posouzena výlučně ve vztahu k současné situaci⁽⁴⁶⁾ a Komise nemusí posuzovat slučitelnost podpory, která byla společností CalMac poskytnuta v minulosti.

5.2.3. NORTHLINK

- (251) Je zřejmé, že platby pro NorthLink 1 podle smlouvy o poskytování veřejné služby za uskutečňování přepravy po trasách na severní ostrovy v období 2002–2006 a podle zápisu o změně tvoří novou podporu, jelikož společnost NorthLink 1 do roku 2002 na těchto trasách nevykonávala žádné činnosti veřejné služby.
- (252) Podobně platby pro NorthLink 2 tvoří novou podporu nezávisle na tom, zda by se společnosti NorthLink 1 a NorthLink 2 měly považovat za samostatné příjemce podpory, nebo zda by se společnost NorthLink 2 měla považovat jen za pokračovatele NorthLink 1.
- (253) Proto se veškerá podpora vyplacená od roku 2002 NorthLink 1 a NorthLink 2 musí považovat za novou podporu.
- (254) Z tohoto důvodu se slučitelnost režimu podpory se společným trhem musí posoudit za období od roku 2002.

5.3. SLUČITELNOST

5.3.1. POUŽITELNOST ČL. 86 Odst. 2 SMLOUVY O ES

- (255) Článek 86 odst. 2 Smlouvy o ES je právní základ posouzení podpory poskytnuté společností CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2.
- (256) Podle čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES je nutné posoudit, zda
- služby trajektové přepravy ve Skotsku tvoří SOHZ a zda je orgány Spojeného království jako takové jasně vymezily (definice)⁽⁴⁷⁾;
 - členský stát výslovně pověřil společností CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2 poskytováním této služby a zda tyto společnosti podléhají dohledu nad plněním jejich úloh (pověření a dohled);

⁽⁴⁵⁾ Pro podobnou argumentaci viz rozhodnutí Komise ze dne 28. ledna 2009 ve věci E 4/2007 – Francie – Différenciation des „redevances par passager“ sur certains aéroports français, zejména oddíl 4 tohoto rozhodnutí.

⁽⁴⁶⁾ Rozumí se tím situace ode dne vstupu smlouvy s CalMac o poskytování veřejné služby z roku 2007 v platnost, s výjimkou trasy Gourrock–Dunoon, v jejímž případě příslušná situace sahá k začátku poskytování služeb.

⁽⁴⁷⁾ Kromě toho musí být smlouva o poskytování veřejné služby uzavřena na nediskriminačním základě v souladu s nařízením o námořní kobotáži.

— financování je úměrně čistým nákladům na poskytování veřejné služby s přihlédnutím k jiným přímým nebo nepřímým příjmům vyplývajícím z veřejné služby a nevede ke zbytečnému narušení hospodářské soutěže, anebo zda neovlivňuje obchod (proporcionality).

5.3.2. POUŽITELNOST RÁMCE PRO SOHZ⁽⁴⁸⁾/ROZHODNUTÍ O SOHZ⁽⁴⁹⁾

(257) Rozhodnutí o SOHZ od svého vstupu v platnost za určitých podmínek zprošťuje požadavku oznamování státní vyrovnávací platby za plnění SOHZ. Rámec pro SOHZ od svého vstupu v platnost stanoví podmínky pro slučitelnost opatření, která podléhají požadavku oznamování.

(258) Rámec pro SOHZ v bodě 3 výslovně vylučuje odvětví dopravy, a proto není v daném případě použitelný. Zásady výkladu, které jsou v něm zformulovány, však mohou být užitečné v posouzení slučitelnosti analyzovaných opatření s ohledem na obecný kontext používání čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES⁽⁵⁰⁾.

(259) Rozhodnutí o SOHZ nevylučuje námořní a leteckou dopravu. V rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení byla vznesena otázka případného uplatňování rozhodnutí o SOHZ a Komise vyjádřila předběžné stanovisko, že v daném případě se nezdá být uplatnitelné.

(260) V článku 2 rozhodnutí o SOHZ jsou dvě výjimky z požadavku na oznamování, které by mohly být v daném případě důležité:

„a) vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby poskytnutou podnikům, jejichž průměrný roční obrat před zdaněním za všechny činnosti nepřesáhl v průběhu dvou finančních let předcházejících roku, kdy byl daný podnik pověřen poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu, částku 100 milionů EUR, pokud roční vyrovnávací platba za dotčenou službu nepřesahuje 30 milionů EUR“;

„c) vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby poskytování leteckých nebo lodních spojů na ostrovy, na nichž v průběhu dvou rozpočtových let bezprostředně předcházejících roku, v němž bylo vydáno pověření službou obecného hospodářského zájmu, nepřevyšil roční počet cestujících 300 000 osob“.

⁽⁴⁸⁾ Rámec Společenství pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby; Úř. věst. C 297, 29.11.2005, s. 4.

⁽⁴⁹⁾ Viz bod 119.

⁽⁵⁰⁾ V této souvislosti se pravidla státní podpory v odvětví letecké dopravy už výslovně odvolávají na zásady rámce pro SOHZ (viz bod 67 a poznámku pod čarou 2 sdělení Komise ze dne 9. prosince 2005 „Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť“; Úř. věst. 2005, C 312, 9.12.2005, s. 1).

(261) V rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení byla vznesena otázka, který subjekt by měl přicházet v úvahu pro uplatňování podmínky uvedené výše pod písmenem a) (společnosti CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2 každá zvlášť nebo dohromady).

(262) Komise konstatuje, že jak CalMac, tak i NorthLink 2 dostávají v současné době více než 30 milionů EUR každý rok jako vyrovnávací platbu za přepravu na příslušných námořních trasách⁽⁵¹⁾. Podmínka ad a) proto není splněna.

(263) Pokud jde o NorthLink 2, nejnovější dostupné údaje vykazují v letech 2004/2005 přepravu 301 000 cestujících na dvou provozovaných trasách. Údaje za CalMac jsou mnohem vyšší. Proto ani podmínka ad c) není splněna.

(264) Komise na závěr potvrzuje své předběžné posouzení, že rozhodnutí o SOHZ není v daném případě použitelné.

5.3.3. EXISTUJÍCÍ PODPORA POSKYTNUTÁ SPOLEČNOSTI CALMAC

5.3.3.1. *Definice*

a. **Hebridy a Clyde (s výjimkou trasy Gourock–Dunoon)**

(265) Jak bylo zmíněno dříve (viz oddíl 5.2), pro posouzení slučitelnosti podpory poskytnuté CalMac je důležitá pouze současná situace, protože jde o existující podporu. Takže se musí posoudit pouze ustanovení smlouvy o poskytování veřejné služby z roku 2007 pro všechny trasy kromě trasy Gourock–Dunoon, která je z této smlouvy vyloučena. V souladu s postupem spolupráce podle čl. 88 odst. 1 Smlouvy o ES Komise obdržela od Spojeného království veškeré informace potřebné k přezkoumání existujícího režimu podpory.

(266) Posouzení, které bylo uskutečněno výše ve vztahu k plnění kritéria Altmark 1, je platné i v tomto případě. Smlouva o poskytování veřejné služby z roku 2007, která byla uzavřena na základě otevřeného a transparentního veřejného nabídkového řízení, je v souladu s článkem 4 nařízení o námořní kabotáži stanovícím specifikace, které by měly být součástí definice, a to: obsluhované přístavy, pravidelnost, plynulost, četnost, výkonnost při poskytování služeb, uplatňované přepravní sazby a obsluhu lodí posádkou.

⁽⁵¹⁾ Vyrovnávací platba zaplacená společností CalMac a NorthLink 2 za finanční období 2007/2008 činila 45,3 milionu GBP, resp. 30,0 milionů GBP (viz výše tabulky 1 a 4).

(267) Smlouva o poskytování veřejné služby stanoví, že závazky uložené provozovateli mu nesmějí bránit ve využívání plavidel na jakékoli jiné účely za předpokladu, že závazek poskytovat SOHZ se plnil a nadále se plní. Provozovateli to prakticky umožňuje přepravovat například užitková vozidla, což je činnost vycházející nad rámec jeho úkolů poskytování veřejné služby. Tato podmínka v žádném případě nepředstavuje zjevnou chybu v definici SOHZ přidělených společnosti CalMac, protože se vztahuje na činnosti překračující rámec definice SOHZ, které může CalMac vykonávat za obchodních podmínek (bez státní dotace).

b. Gourock–Dunoon

(268) Protože trasa Gourock–Dunoon byla vyloučena ze smlouvy o poskytování veřejné služby z roku 2007, je právním základem pro vyrovnávací platbu týkající se této trasy i nadále zákon o lodní dopravě v oblasti Highlands and Islands z roku 1960 ve znění paragrafu 70 zákona o dopravě (Skotsko) z roku 2001 a paragrafu 45 zákona o dopravě (Skotsko) z roku 2005.

(269) Závazky veřejné služby pro tuto trasu a příslušná vyrovnávací platba jsou určeny pouze pro přepravu cestujících, užitková vozidla jsou vyloučena. CalMac však může poskytovat dopravní služby pro užitková vozidla za čistě obchodních podmínek.

(270) Definice závazků veřejné služby není v souladu s článkem 4 nařízení o námořní kabotáži. Základní charakteristiky veřejné služby, například obsluhované přístavy, pravidelnost, plynulost, četnost, výkonnost při poskytování služeb, uplatňované přepravní sazby a obsluhu lodí posádkou, nejsou ve skutečnosti v právním aktu formálně vymezeny.

(271) Zúčastněné strany namítaly, že definice závazků veřejné služby na trase Gourock–Dunoon představuje s odkazem na konkurenční službu zjevnou chybu. Skutečně existuje i další společnost – Western Ferries – poskytující dopravní služby (přeprava cestujících, vozidel a nákladu) na podobné trase, která obsluhuje zhruba stejné lokality, i když její výchozí místa a místa určení jsou rozdílná. Společnost McGill's Buses (místní autobusový dopravce) zavedla z centra města Dunoon spojení autobusovou dopravou, kterou přepravuje pěší cestující přímo na trajekty společnosti Western Ferries a pak je vysazuje v centru města Glasgow cestou přes Gourock.

(272) Spojené království předložilo důvěryhodné informace o adekvátnosti SOHZ pro osobní dopravu na této trase. Uznává sice, že McGill's Buses a Western Ferries zajišťují „přímou“ přepravu pro pěší cestující velmi omezeným počtem plaveb, ale jejich charakteristiky z hlediska četnosti, vhodnosti, doby cesty, dopravního spojení, spolehlivosti a dostupnosti pro cestující svědčí o tom,

že nemohou nahradit přepravu uskutečňovanou společností CalMac. Státní podpora pro osobní dopravu mezi centry měst je tedy z hospodářského a sociálního hlediska náležitě zdůvodněná.

(273) CalMac nabízí větší četnost přepravy – 18 zpátečních cest v pracovních dnech ve srovnání s 8 zpátečními cestami (většinou v době špičky) nabízenými společností McGill's Buses, která neuskutečňuje přepravu v neděli. Celková doba cesty je u služeb CalMac kratší, a to zejména mimo špičku (přeprava McGill's trvá někdy až o 50 % déle). Přeprava CalMac je také dobře napojena na železniční spojení do Glasgowu na rozdíl od jízdního řádu Western Ferries. Přeprava CalMac je rovněž méně náchylná ke zpožděním a poruchám než konkurenční doprava autobus–trajekt–autobus (spolehlivost a dobu cesty konkurenční dopravy mohou ovlivnit např. mechanické poruchy autobusů nebo zpoždění způsobená dopravní zácpou nebo silničními pracemi).

(274) Společnost Western Ferries sama uznává, že „budoucnost jakékoli dotované přepravy do Dunoonu může spočívat jenom v pokračování závazků veřejné služby týkajících se pouze osobní dopravy zajišťované jen osobním plavidlem / plavidly“. Společnost Western Ferries se v současné době podílí na 68 % osobní přepravy, zatímco její obchodní přeprava a přeprava vozidel tvoří 86–88 %. To ukazuje, že CalMac hraje důležitou roli v osobní dopravě a menší roli v obchodní přepravě a přepravě vozidel.

(275) Podle čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES se role Komise musí omezit na ověření zjevných chyb v definici SOHZ. Ačkoli se na stejné trase uskutečňuje jiná konkurenční přeprava v osobní dopravě, nemůže nahradit přepravu CalMac, jejíž charakteristické znaky nedávají právo vyvozovat, že v definici závazků veřejné služby je zjevná chyba.

(276) Jednou ze souvisejících otázek, které vznesla společnost Western Ferries, je to, že CalMac může na této trase provozovat kombinovaná plavidla pro přepravu vozidel a cestujících, i když se závazky veřejné služby vztahují pouze na osobní dopravu. Western Ferries tvrdí, že to vede ke vzájemnému subvencování a nekalé hospodářské soutěži, a proto by se závazky veřejné služby měly plnit s použitím jen osobních lodí.

(277) Podle čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES to nelze považovat za zjevnou chybu v definici SOHZ. Provozovatelé pověřeni závazky veřejné služby mohou vykonávat rovněž nedotované obchodní činnosti. Jestliže vykonávají obchodní činnosti, musejí splňovat určité požadavky, např. vedení odděleného účetnictví, přiměřené rozdělení společných nákladů a neposkytování vzájemného subvencování mezi oběma druhy činností.

- (278) Za předpokladu, že v daném případě jsou tyto požadavky splněny, Komise nemůže nařídit, aby se SOHZ poskytovaly pouze s osobními plavidly. Nelze popřít, že v tomto případě jsou obchodní činnosti a činnosti veřejné služby velmi úzce propojeny – stejná plavidla poskytují veřejnou službu a současně i obchodní služby – a společně se podílejí na většině nákladů. To ukazuje, že se musí věnovat zvláštní pozornost oddělení účetnictví a systému rozdělení nákladů⁽⁵²⁾. To však nemá za následek zjevnou chybu v definici veřejné služby.
- (279) Z toho lze vyvodit závěr, že definice závazků veřejné služby není v souladu s článkem 4 nařízení o námořní kobotáži. Základní charakteristiky veřejné služby, například obsluhované přístavy, pravidelnost, plynulost, četnost, výkonnost při poskytování služeb, uplatňované přepravní sazby a obsluha lodí posádkou, nejsou ve skutečnosti v právním aktu formálně vymezeny. Proto současná definice SOHZ pro přepravu na trase Gourock–Dunoon představuje zjevnou chybu.
- (280) V zásadě však lze v budoucnosti oprávněně definovat SOHZ pro osobní dopravu na této trase, včetně možnosti poskytovatele vykonávat obchodní činnosti za pomoci kombinovaných lodí pro přepravu cestujících/vozidel. To by jako takové netvořilo zjevnou chybu, pokud charakteristiky služeb jsou přesně definovány v právním aktu.
- (281) Jak bylo uvedeno výše, Spojené království informovalo Komisi, že vypíše novou, otevřenou, transparentní a nediskriminační veřejnou soutěž na smlouvu o poskytování veřejné služby pouze v osobní dopravě na této trase jako provádění vhodného opatření.
- (282) Je proto na Spojeném království, aby zajistilo, že tato veřejná soutěž bude obsahovat vhodnou definici závazků veřejné služby, která je slučitelná s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES. Komise bude sledovat, zda se vhodné opatření přijaté Spojeným královstvím provádí správně.

5.3.3.2. Pověření

a. Hebridy a Clyde (s výjimkou trasy Gourock–Dunoon)

- (283) Zdá se být zřejmé, že společnost CalMac byla výslovně pověřena poskytováním dané veřejné služby. Smlouva o poskytování veřejné služby z roku 2007 obsahuje přesné údaje o službách, které CalMac musí poskytovat, a o tom, jak se může změnit rozsah poslání veřejné služby.
- (284) Smlouva o poskytování veřejné služby obsahuje rovněž jasná ustanovení o kontrole plnění veřejné služby, podle

kterých musí CalMac vládě předkládat pravidelné podrobné informace o provozu na trasách. Například jsou stanoveny ukazatele výkonnosti, které jsou pravidelně hodnoceny. Pokud se výkonnostní normy neplní, může se grant odpovídajícím způsobem snížit.

b. Gourock–Dunoon

- (285) V případě trasy Gourock–Dunoon se Komise domnívá, že společnost CalMac nebyla náležitě pověřena uskutečňováním přepravy na této trase. Kromě toho, že SOHZ nejsou v současné době náležitě definovány, ve skutečnosti neexistují ani jasná právní ustanovení určující podmínky, za nichž CalMac musí tyto SOHZ poskytovat. Například nejsou rovněž jasná ustanovení pro výpočet vyrovnávací platby nebo ukazatele výkonnosti, které by ovlivnily každoroční grant. Pověření CalMac na této trase proto není v současné době dostatečně jasné a úplné.
- (286) Je na orgánech Spojeného království, aby zajistily, že v souvislosti s novou veřejnou soutěží na smlouvu o poskytování veřejné služby na této trase jen pro osobní dopravu budou závazky veřejné služby jasně svěřeny úspěšnému uchazeči.

5.3.3.3. Proporcionalita

a. Hebridy a Clyde (s výjimkou trasy Gourock–Dunoon)

- (287) Jelikož státní podpora poskytovaná dosud společností CalMac se považuje za existující podporu, Komise nemusí posuzovat, zda v minulosti došlo k nadměrné náhradě za závazky veřejné služby CalMac. Z tohoto důvodu se posuzování musí zaměřit na budoucnost. Je nutné výlučně posoudit, zda ustanovení smlouvy o poskytování veřejné služby z roku 2007 dávají dostatečné záruky, že se zamezí nadměrné náhradě a případnému jednání CalMac v rozporu s pravidly hospodářské soutěže.
- (288) Jak bylo uvedeno výše⁽⁵³⁾, veřejná soutěž byla provedena otevřeným a transparentním způsobem.
- (289) Ustanovení smlouvy o poskytování veřejné služby jsou vhodná k tomu, aby zabránila nadměrné náhradě za plnění závazků veřejné služby. Vyrovnávací platba je omezena na provozní náklady s odečtením provozních příjmů (včetně přiměřeného zisku). Náklady, které přicházejí v úvahu pro vyrovnávací platbu, jsou ve smlouvě o poskytování veřejné služby rovněž jasně definovány.

⁽⁵²⁾ V této souvislosti viz také body 295 až 298 tohoto rozhodnutí.

⁽⁵³⁾ Viz body 178–198 odůvodnění, v nichž se posuzuje splnění kritéria Altmark 4. I když tato podmínka není splněna, veřejná soutěž se v souladu s kritérii stanovenými v nařízení o námořní kobotáži považuje za dostatečně otevřenou a transparentní.

- (290) Existuje mechanismus vrácení přidělených finančních prostředků, za jehož pomoci bude velká část jakékoli případné nadměrné náhrady vrácena skotským orgánům. Nevrací se pouze malá částka. Například pokud nadměrná náhrada dosáhne 1 milionu GBP, CalMac si ponechá pouze 275 000 GBP. V případě, že nadměrná náhrada dosáhne 10 milionů GBP, CalMac si ponechá jen 725 000 GBP. Tento systém je určen k vytvoření pobídky pro společnost CalMac, aby snižovala náklady a zvyšovala efektivnost. Tyto částky jsou velmi omezené v souladu s definicí „přiměřeného zisku“ stanovené v rámci pro SOHZ (v jeho bodě 18).⁽⁵⁴⁾ I když se rámec pro SOHZ na daný případ nevztahuje, Komise je toho názoru, že částky případné nadměrné náhrady, které si může CalMac ponechat, jsou velmi omezené a úměrné částkám vyrovnávacích plateb.
- (291) Kromě toho ziskové rozpětí předpokládané ve smlouvě o poskytování veřejné služby vyplývá z konkurenčního nabídkového řízení a tím je zajištěno, že toto rozpětí je stanoveno v přiměřené výši.
- (292) Ve smlouvě o poskytování veřejné služby je také ustanovení, které zaručuje, že pokud poskytovatel veřejné služby obdrží další státní podporu z jiných zdrojů, grant za podmínek smlouvy se úměrně sníží.
- (293) Lze učinit závěr, že smlouva o poskytování veřejné služby obsahuje dostatečné záruky proti nadměrné náhradě za plnění závazků veřejné služby.
- (294) Komise s přihlédnutím ke stížnostem, které v tomto ohledu obdržela, kromě otázky nadměrné náhrady také posuzovala, zda smlouva o poskytování veřejné služby obsahuje dostatečné záruky pro zamezení jednání CalMac v rozporu s pravidly hospodářské soutěže, které by mohlo způsobit nepřipustné narušení hospodářské soutěže. Došlo by k tomu v případě, že by společnost CalMac měla například možnost soustavně nabízet nižší ceny než konkurenti a tím odstranit konkurenty z trhu.
- (295) V této souvislosti je nutné zdůraznit, že v současné době neexistuje na těchto trasách vůbec žádná konkurence. Smlouva o poskytování veřejné služby rovněž určuje přísné podmínky pro stanovení cen jízdenek. Obsahuje cenový sazebník na období 2007/2008 a ukládá povinnost uskutečnit konzultace se skotskými orgány v případě, že jsou ceny revidovány. Společnost CalMac by porušila ustanovení smlouvy o poskytování veřejné služby, zejména pokud by jednostranně a bezdůvodně snížila ceny, aby odstranila existující konkurenty z trhu, nebo aby zabránila vstupu možných konkurentů na trh.
- CalMac si navíc nemůže činit nárok na žádnou další vyrovnávací platbu za jakékoli snížení příjmu vyplývající ze slev nebo snížení cen stanovených v uveřejněných tarifních sazebnících. Tím se rovněž zabrání případnému jednání ve vztahu k cenám, které by bylo v rozporu s pravidly hospodářské soutěže.
- (296) K dalšímu případnému narušení trhu by došlo, pokud by poskytovatel veřejné služby mohl jednostranně podstatně změnit nebo zvýšit nabídku veřejné služby, například doplněním nových tras nebo značným zvýšením četnosti přepravy. Jestliže by společnost CalMac automaticky přicházela v úvahu pro další vyrovnávací platbu za tyto další služby, mohlo by to způsobit nepřipustné narušení hospodářské soutěže vycházející nad rámec toho, co lze důvodně přijmout jako náhradu za plnění závazků veřejné služby.
- (297) Smlouva o poskytování veřejné služby výslovně stanoví předběžné konzultace se skotskými ministry a schválení skotských ministrů před provedením jakýchkoli větších změn v uveřejněných jízdních řádech a v četnosti přeprav nebo v dohodnutých službách.
- (298) Ve smlouvě o poskytování veřejné služby jsou také zvláštní ustanovení, která poskytovateli veřejné služby zakazují vzájemné subvencování mezi činnostmi veřejné služby a činnostmi, které veřejnou službou nejsou, a vyžadují, aby se všechny transakce mezi společnostmi CalMac a jejími dceřinými společnostmi prováděly za rovných podmínek.
- (299) Téměř všechny činnosti CalMac spadají do působnosti smlouvy o poskytování veřejné služby. Aby se však zajistila průhlednost, musí se vést oddělené účetnictví pro činnosti veřejné služby a pro činnosti, které veřejnou službou nejsou, nebo pro obchodní činnosti v souladu s ustanoveními směrnice o průhlednosti⁽⁵⁵⁾.
- (300) Podle podmínek smlouvy o poskytování veřejné služby musí CalMac každý rok podávat zprávy o skutečných nákladech vzniklých v souvislosti s plněním úkolů veřejné služby. V tomto „výkazu skutečných výsledků“ jsou náklady na veřejnou službu odděleny od ostatních činností CalMac. Tím je zajištěno, že výše veřejných finančních prostředků přidělených společnosti CalMac a jejich využívání jsou jasně odděleny od ostatních činností CalMac. Smlouva o poskytování veřejné služby výslovně stanoví potřebu mít jasné, oddělené a transparentní účetní systémy pro financování a provádění činností veřejné služby.

⁽⁵⁴⁾ Pro srovnání – kdyby nadměrná náhrada dosáhla 10 milionů GBP (což je velmi nepravděpodobný a bezprecedentní scénář), představovalo by 725 000 GBP, které by si společnost CalMac ponechala, pouze kolem 1,7 % roční vyrovnávací platby zaplacené společností CalMac v období 2007/2008 a mnohem menší podíl z celkových příjmů.

⁽⁵⁵⁾ Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).

- (301) Aby se zajistilo, že náklady vzniklé v souvislosti s činnostmi veřejné služby budou jasně odděleny od nákladů vyvolaných jinými činnostmi, je rovněž nutné zavést vhodný systém rozdělení nákladů, které jsou společné pro oba druhy činností.
- (302) Smlouva o poskytování veřejné služby obsahuje podrobné údaje o všech nákladech, které jsou přípustné pro náhradu. Kromě deficitního grantu určeného k pokrytí všech provozních nákladů spojených s provozováním veřejné služby (např. náklady na pronájem plavidel CMAL, náklady na lodní personál, pohonné hmoty, přístavní dopravní poplatky, prodej jízdenek, pojištění atd.) se počítá s příplatky na nepředvídané zvýšení cen pohonných hmot a kapitálových výdajů (např. získání aktiv pro provádění činností veřejné služby, práce v přístavech za stejným účelem apod.). Všechny náklady, na které se vztahuje deficitní grant, jsou přesně kvantifikovány v základním scénáři a podmínky pro použití a určení případných příplatků týkajících se pohonných hmot a kapitálu jsou přesně vymezeny ve smlouvě o poskytování veřejné služby.
- (303) Proto je smlouva o poskytování veřejné služby dostatečně jasná, pokud jde o rozdělení nákladů mezi činnosti veřejné služby a činnosti, které veřejnou službou nejsou.
- (304) Podle obvyklé praxe týkající se režimů existující podpory bude Komise nadále sledovat činnosti CalMac, zejména náležité rozdělení nákladů, zamezení vzájemnému subvencování a úplnou průhlednost oddělení účetnictví.
- (305) V této souvislosti bere Komise s uspokojením na vědomí, že orgány Spojeného království hodlají uskutečnit veřejné konzultace se zúčastněnými stranami vždy, když budou zavedeny podstatné změny v závazcích veřejné služby CalMac pro trasy na Hebridy a v ústí řeky Clyde. Od společnosti CalMac budou také požadovat, aby počínaje finančním rokem 2009–2010 vedla auditované výkazy zisků a ztrát odděleně pro činnosti veřejné služby a pro obchodní činnosti, a hodlají tyto požadavky zahrnout do všech budoucích smluv o poskytování veřejné služby v trajektové přepravě na Hebridy a v ústí řeky Clyde.
- b. Gourock–Dunoon**
- (306) Western Ferries tvrdí, že přeprava pouze cestujících zajišťovaná výlučně osobními plavidly by ušetřila peníze daňových poplatníků, jelikož by snížila částku každoroční dotace pro CalMac. Ustanovení čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES však od členského státu nevyžaduje, aby si vybral způsob poskytování veřejné služby, který je neefektivnější z hlediska nákladů.
- (307) V případě trasy Gourock–Dunoon neexistují jasná ustanovení pro zamezení nadměrné náhradě, žádné výslovné záruky proti jednání, které je v rozporu s pravidly hospodářské soutěže, nebo proti vzájemnému subvencování a žádný formální požadavek na oddělení účetnictví nebo ustanovení o rozdělení nákladů.
- (308) Proto pokud jde o trasu Gourock–Dunoon, neexistují dostatečné záruky, že podpora je úměrná závazkům veřejné služby CalMac a že jsou proto nutná vhodná opatření, která by v budoucnosti učinila podporu slučitelnou.
- (309) Jako vhodné opatření přijaly orgány Spojeného království provedení veřejného nabídkového řízení. V souvislosti s existujícím režimem podpory pro tuto trasu Komise vyvozuje, že orgány Spojeného království musejí ve veřejném nabídkovém řízení zajistit, aby tato veřejná soutěž na smlouvu o poskytování veřejné služby pouze pro osobní dopravu na trase Gourock–Dunoon obsahovala jasná ustanovení pro zamezení nadměrné náhradě a výslovné záruky proti jednání, které je v rozporu s pravidly hospodářské soutěže, a proti vzájemnému subvencování, včetně povinnosti veřejně konzultovat se zúčastněnými stranami podstatné změny v poslání veřejné služby. Potřebný je také formální požadavek na oddělení účetnictví a vhodná ustanovení pro rozdělení nákladů.
- (310) V této souvislosti Komise bere také s uspokojením na vědomí, že orgány Spojeného království hodlají uskutečnit veřejné konzultace se zainteresovanými stranami vždy, když budou zavedeny podstatné změny v závazcích veřejné služby CalMac pro trasu Gourock–Dunoon. Od společnosti CalMac budou také požadovat, aby počínaje finančním rokem 2009–2010 vedla auditované výkazy zisků a ztrát odděleně pro činnosti veřejné služby a pro obchodní činnosti, a hodlají tyto požadavky zahrnout do všech budoucích smluv o poskytování veřejné služby v trajektové přepravě na trase Gourock–Dunoon.
- 5.3.3.4. Závěr týkající se existující podpory**
- a. Hebridy a Clyde (s výjimkou trasy Gourock–Dunoon)**
- (311) Služby SOHZ pro provozování tras v ústí řeky Clyde a na Hebridy, s výjimkou trasy Gourock–Dunoon, jsou správně vymezeny a společnosti CalMac byly řádně svěřeny. Existují dostatečné záruky pro zajištění, aby vyrovnávací platba poskytnutá společnosti CalMac byla úměrná jejím závazkům veřejné služby. Státní podpora udělená společnosti CalMac za provozování těchto tras je tudíž slučitelná s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES.
- b. Gourock–Dunoon**
- (312) Veřejná služba v zajišťování přeprav na trase Gourock–Dunoon není dostatečně dobře definována a společnosti nebyla svěřena dostatečně přesným a transparentním způsobem. Nejsou dostatečné záruky pro zajištění toho, aby vyrovnávací platba poskytnutá společnosti CalMac byla úměrná jejím závazkům veřejné služby. Státní podpora poskytnutá společnosti CalMac za provozování trasy Gourock–Dunoon tudíž není slučitelná s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES.

- (313) Komise bere na vědomí, že orgány Spojeného království na základě postupu spolupráce předpokládaného pro existující režimy podpory přijaly jako vhodné opatření vypsaní nové, otevřené, transparentní a nediskriminační veřejné soutěže na smlouvu o poskytování veřejné služby na této trase pouze v osobní dopravě, podle zásad popsaných výše. Podle článku 19 procesního nařízení je členský stát svým přijetím provést vhodná opatření vázán.
- (314) Aby byla zajištěna slučitelnost veřejné služby na této trase s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES, musí být opatření provedeno podle těchto požadavků: veřejná soutěž a následná smlouva o poskytování veřejné služby musejí být oznámeny v přiměřené lhůtě; musejí obsahovat jasnou a přesnou definici závazků veřejné služby; musejí zajistit úplné a podrobné pověření poskytovatele veřejné služby; musejí obsahovat vhodné záruky pro zamezení nadměrné náhrady, vzájemnému subvencování a jednání, které je v rozporu s pravidly hospodářské soutěže (včetně povinnosti veřejně konzultovat se zúčastněnými stranami podstatné změny v poslání veřejné služby), a musejí obsahovat jasná ustanovení o rozdělení nákladů a oddělení účetnictví.
- (315) Z výše uvedených důvodů je v souladu s článkem 18 procesního nařízení nutné učinit závěr, že existující podpora pro tuto trasu už není slučitelná se společným trhem. Podle článku 18 procesního nařízení by výše uvedená vhodná opatření a jejich správné provádění měly zajistit budoucí slučitelnost podpory s právními předpisy Společenství.
- (316) Dopisem ze dne 15. května 2009 se orgány Spojeného království zavázaly, že do konce roku 2009 zahájí postupy potřebné k vypsaní veřejné soutěže pro tuto trasu, a tím přijmou navrhovaná vhodná opatření. Následná smlouva o poskytování veřejné služby by měla začít platit do konce června 2011.
- (317) Komise v této souvislosti bere na vědomí, že orgány Spojeného království hodlají uskutečnit veřejné konzultace se zúčastněnými stranami vždy, když budou zavedeny podstatné změny v závazcích veřejné služby CalMac pro trasu Gourock–Dunoon. Od společnosti CalMac budou také požadovat, aby počínaje finančním rokem 2009–2010 vedla auditované výkazy zisků a ztrát odděleně pro činnosti veřejné služby a pro obchodní činnosti, a hodlají tyto požadavky zahrnout do všech budoucích smluv o poskytování veřejné služby v trajektové přepravě na trase Gourock–Dunoon.
- (318) S ohledem na výše uvedené a v souladu s článkem 19 procesního nařízení Komise zaznamenává přijetí vhodných opatření orgány Spojeného království a je toho názoru, že pod podmínkou správného provedení vhodných opatření popsaných výše bude režim podpory v souladu s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES. Slučitelnost režimu podpory se Smlouvou o ES tedy podléhá ověření Komise, zda vhodná opatření přijatá orgány Spojeného království byla členským státem správně a řádně provedena.
- (319) Komise bude důkladně sledovat provádění vhodných opatření popsaných výše a žádá orgány Spojeného království, aby ji pravidelně informovaly o všech krocích učiněných v procesu provádění.
- (320) Komise si ponechává právo průběžně posuzovat existující režim podpory podle čl. 88 odst. 1 Smlouvy o ES a navrhnout další vhodná opatření, která si vyžádá dostupný vývoj nebo fungování společného trhu.
- #### 5.3.4. NORTHLINK
- ##### 5.3.4.1. *Definice*
- ##### a. **NorthLink 1 (2002–2006)**
- (321) Jak bylo uvedeno dříve (viz oddíl 5.2.3 výše), podpora poskytnutá pro NorthLink 1 a NorthLink 2 tvoří novou podporu. Kromě posouzení současné situace musí Komise proto také posoudit slučitelnost opatření od podpisu první smlouvy s NorthLink 1 o poskytování veřejné služby.
- (322) Příslušná ustanovení pro posouzení, zda úkoly veřejné služby NorthLink 1 byly náležitě definovány, jsou obsažena v článku 4 nařízení o námořní kobotáži stanovujícím specifikace, které by měly být součástí definice, a to: obsluhované přístavy, pravidelnost, plynulost, četnost, výkonnost při poskytování služeb, uplatňované přepravní sazby a obsluhu lodi posádkou.
- (323) Je celkem jasné, že smlouva o poskytování veřejné služby, která se vztahuje na období 2002–2006, splňuje toto kritérium, protože podrobně definuje všechny tyto parametry. V oznámení o vypsaní veřejné soutěže byly specifikovány zejména: konfigurace trasy a minimální počet plaveb, požadavek na kapacitu pro přepravu nákladu (i když není předmětem dotace) a hospodářských zvířat, minimální požadavky na kapacitu (nejméně stejná, jakou již poskytuje společnost P&O Ferries) a počáteční tarify, které by neměly podstatně překročit tarify účtované společností P&O Ferries.

(324) Tato smlouva o poskytování veřejné služby měla rovněž přiměřenou dobu platnosti – méně než šest let – v souladu s výkladem Komise týkajícím se nařízení o námořní kabotáži.

(325) Zápis o změně, který byla podepsán v roce 2004 po finančních potížích NorthLink 1 v roce 2003, v podstatě zajistil další deficitní financování a zásadně nezměnil definici už existujících závazků veřejné služby.

b. NorthLink 2 (2006–2012)

(326) Jak již bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, Komise je toho názoru, že úkoly veřejné služby svěřené společnosti Northlink 2 odpovídají legitimním SOHZ.

(327) Je zřejmé, že podobně jako předcházející smlouva s NorthLink 1 o poskytování veřejné služby také druhá smlouva s NorthLink 2 o poskytování veřejné služby jasně definuje všechny parametry pro závazky veřejné služby v souladu s článkem 4 nařízení o námořní kabotáži. V oznámení o vypsání veřejné soutěže byly specifikovány zejména: konfigurace trasy a minimální počet plaveb, požadavek na kapacitu pro přepravu nákladu typu ro-ro (v tomto případě také způsobila pro dotaci) a hospodářských zvířat, minimální požadavky na kapacitu (nejméně stejná, jakou již poskytuje NorthLink 1) a počáteční tarify, které by neměly podstatně překročit tarify účtované společností NorthLink 1.

(328) Podobně jako předcházející smlouva s NorthLink 1, má také tato smlouva o poskytování veřejné služby přiměřenou dobu platnosti – šest let – v souladu s výkladem Komise týkajícím se nařízení o námořní kabotáži.

5.3.4.2. Pověření

a. NorthLink 1 (2002–2006)

(329) Zdá se být zřejmé, že společnost NorthLink 1 byla výslovně pověřena poskytováním dané veřejné služby v období 2002–2006. Smlouva o poskytování veřejné služby obsahovala přesné údaje o službách, které CalMac musí poskytovat, a o tom, jak se může změnit rozsah poslání veřejné služby.

(330) Skupina pro dopravu skotské vlády sledovala činnost NorthLink 1 podle podmínek jak původních, tak i revidovaných smluv. Společnost NorthLink 1 vydávala tomuto subjektu pravidelné zprávy o činnosti.

b. NorthLink 2 (2006–2012)

(331) Podobně jako v případě NorthLink 1, je zřejmé, že společnost NorthLink 2 byla pro období 2006–2012

výslovně pověřena poskytováním dané veřejné služby. Smlouva o poskytování veřejné služby obsahuje přesné údaje o službách, které NorthLink 2 musí poskytovat, a o tom, jak se může změnit rozsah poslání veřejné služby.

(332) Smlouva o poskytování veřejné služby obsahuje jasná ustanovení o kontrole provádění veřejné služby, podle kterých NorthLink 2 musí skotským orgánům předkládat pravidelné podrobné informace o činnosti. Například jsou stanoveny ukazatele výkonnosti, které jsou pravidelně hodnoceny. Pokud se výkonnostní normy neplní, může se grant odpovídajícím způsobem snížit.

5.3.4.3. Přiměřenost

a. NorthLink 1 (2002–2006)

(333) Na rozdíl od dotací přidělených společnosti CalMac, které tvoří existující podporu (viz výše oddíl 5.2.2), podpora poskytnutá NorthLink 1 a NorthLink 2 tvoří novou podporu. Proto nepostačuje, aby Komise posoudila, zda ustanovení současně smlouvy o poskytování veřejné služby (vztahující se na období 2006–2012) dávají dostatečné záruky pro zamezení nadměrné náhrady a případnému jednání poskytovatele veřejné služby, které je v rozporu s pravidly hospodářské soutěže. Je třeba rovněž posoudit, zda od roku 2002 byla poskytnuta nadměrná náhrada za závazky veřejné služby NorthLink a zda se poskytovatel veřejné služby nepodílel na jakémkoli jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže zvyšujícím náklady na plnění závazků veřejné služby v takovém rozsahu, který by nebyl úměrný cíli sledovanému smlouvami o poskytování veřejné služby.

(334) Je však nutné zdůraznit, že posouzení slučitelnosti je omezeno na ověření nadměrné náhrady a případného jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže a na rozdíl od posuzování existence státní podpory podle podmínky Altmark 4 se nezabývá otázkou efektivnosti nebo minimalizace nákladů. V posuzování slučitelnosti s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES není úkolem Komise ověřit, zda veřejná služba mohla být poskytována efektivněji.

(335) Jak je uvedeno výše v tabulce 3, čisté hospodářské výsledky činností veřejné služby NorthLink 1 byly v některých letech kladné (2003/2004 a 2005/2006) a v jiných letech záporné (2002/2003 a 2004/2005). Celkové hospodářské výsledky činností veřejné služby NorthLink 1 v průběhu období, kdy uskutečňovala přepravu na trasách na severní ostrovy (2002–2006), byly kladné ve výši 0,9 milionu GBP. Tato částka odpovídá ročnímu průměrnému překročení veřejného financování ve výši 0,2 milionu GBP.

- (336) Je třeba především poznamenat, že údaje, které předložily orgány Spojeného království, vyplývají z analytického účtování na základě statutárních účtů. Platnost těchto výsledků potvrdil nezávislý externí auditor z hlediska použité metodiky, účetních podrobností a obsahu finančních výkazů. Nebyly zjištěny žádné podstatné rozdíly mezi vykazovanými částkami a základním účetnictvím a záznamy NorthLink 1. Tyto údaje byly sestaveny odpovídajícím způsobem a jsou důvěryhodné ⁽⁵⁶⁾.
- (337) Roční průměrné překročení veřejného financování ve výši 0,2 milionu GBP je velmi omezené ve srovnání s průměrnou roční vyrovnávací platbou z veřejných prostředků poskytnutou NorthLink 1 – přibližně 23,2 milionu GBP ⁽⁵⁷⁾, což představuje jen asi 0,9 % této částky.
- (338) Komise akceptuje zásadu, že vyrovnávací platba zaplacená podnikům, kterým byly svěřeny SOHZ, „je omezena rozsahem nezbytným pro úhradu nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby s ohledem na příslušné výnosy a přiměřený zisk za plnění těchto závazků“ ⁽⁵⁸⁾. Přiměřený zisk je definován jako „míra návratnosti vlastního kapitálu, která zohledňuje riziko nebo nepřítomnost rizika vyplývající pro dotčený podnik ze zásahu členského státu (...)“. V daném případě je průměrné roční ziskové rozpětí ve výši kolem 0,6 % příjmů z veřejné služby ⁽⁵⁹⁾ velmi omezené a lze ho akceptovat jako přiměřené s ohledem na rizika převzatá společností NorthLink 1 při plnění jejích závazků veřejné služby. Je nutné zejména poznamenat, že tyto velmi omezené zisky NorthLink 1 byly výsledkem konkurenčního nabídkového řízení na smlouvu o poskytování veřejné služby, a proto se musely udržovat na minimu podle tržních podmínek.
- (339) Z tohoto důvodu společnost NorthLink 1 v průběhu období, kdy uskutečňovala přepravu na trasách na severní ostrovy, nedostávala nepřiměřeně nadměrnou náhradu za plnění úkolů v poskytování veřejné služby.
- (340) V původní stížnosti Streamline Shipping z července 2004 se tvrdilo, že nejméně 2 miliony GBP byly společnosti NorthLink 1 zaplacený přímo za nájem nákladního plavidla, což vychází nad rámec výdajů způsobitelných k náhradě s ohledem na závazky veřejné služby. Jak však bylo uvedeno výše, to nevedlo k nadměrné náhradě za závazky veřejné služby NorthLink 1.
- (341) Pokud jde o případné jednání, které je v rozporu s pravidly hospodářské soutěže, cenové údaje, které předložila společnost Streamline Shipping ⁽⁶⁰⁾, neukazují na podstatné cenové rozdíly mezi NorthLink 1 a Streamline Shipping v nákladní dopravě. Na trase na Shetlandy jsou ceny NorthLink 1 ve všech letech vyšší než ceny Streamline Shipping. Na trase na Orkneje jsou ceny NorthLink 1 ve všech letech nižší než ceny Streamline Shipping (od 5 % do 13 %), ale tato skutečnost sama o sobě neprokazuje jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže. Srovnání je navíc možná zavádějící, protože, jak uvedly orgány Spojeného království, sazby za nákladní dopravu typu ro-ro a lo-lo nejsou přímo srovnatelné.
- (342) Komise kromě toho konstatuje, že obchodní činnosti, které vykonávala společnost NorthLink 1, byly v každém roce fungování NorthLink 1 samy o sobě ziskové. To znamená, že ceny účtované společností NorthLink 1 za její obchodní činnosti byly určovány trhem a slučitelné s jednáním tržního investora, které maximalizovalo zisk.
- (343) Audit Scotland se kromě toho ve své zprávě z prosince 2005, ve které analyzuje činnost NorthLink 1, nezmiňuje o žádném případném jednání, které by bylo v rozporu s pravidly hospodářské soutěže (např. nabízení nižších cen), jako příčině finančních potíží NorthLink 1. Tyto potíže se v zásadě přičítají spíše zvýšené a nepředvídané konkurenci jiných podniků.
- (344) Na závěr je třeba uvést, že společnost NorthLink 1 nedostávala nepřiměřeně nadměrnou náhradu za plnění svých závazků veřejné služby a nejsou žádné důkazy, že se v průběhu období, kdy uskutečňovala přepravu na trasách na severní ostrovy, podílela na jakékoli formě jednání, které je v rozporu s pravidly hospodářské soutěže. Vyvozuje se závěr, že státní podpora poskytnutá společnosti NorthLink 1 byla z ohledem na její závazky veřejné služby přiměřená.

b. NorthLink 2 (2006–2012)

- (335) Co se týče smlouvy o poskytování veřejné služby NorthLink 2, Komise musí na jedné straně ověřit, zda dosud došlo k nadměrné náhradě za závazky veřejné služby. Ověří rovněž, zda se projevilo jakékoli případné jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže zvyšující náklady na plnění závazků veřejné služby v takovém rozsahu, který by nebyl úměrný cíli sledovanému smlouvou o poskytování veřejné služby. Komise musí na druhé straně ověřit, zda současná ustanovení smlouvy o poskytování veřejné služby NorthLink 2 obsahují dostatečné záruky pro zajištění přiměřenosti podpory.
- (336) Jak ukazuje tabulka 3 výše, čisté hospodářské výsledky činností veřejné služby NorthLink 2 byly v prvních dvou letech činnosti kladné (2006/2007 a 2007/2008). Celkový čistý hospodářský výsledek činností NorthLink 2 je dosud kladný ve výši 2,4 milionu GBP. Tato částka odpovídá ročnímu průměrnému překročení veřejného financování ve výši 1,2 milionu GBP.

⁽⁵⁶⁾ Pokud jde o přípustnost metody „zpětné extrapolace“, viz rozsudek soudu prvního stupně ze dne 7. června 2006 ve věci T-613/97 – *UFEX a jiní v. Komise* (zejména body 128–147).

⁽⁵⁷⁾ Celková částka ve výši 92,6 milionu GBP byla společnosti NorthLink 1 poskytnuta během přibližně čtyř let činnosti.

⁽⁵⁸⁾ Viz bod 14 rámcu pro SOHZ.

⁽⁵⁹⁾ Průměrné roční příjmy z činností veřejné služby NorthLink 1 dosáhly 32,4 milionu GBP (viz tabulka 3 výše).

⁽⁶⁰⁾ Viz tabulka 6.

- (347) Jak bylo zmíněno dříve v případě NorthLink 1, je nutné především konstatovat, že údaje, které předložily orgány Spojeného království, vyplývají z analytického účtování na základě statutárních účtů. Platnost těchto výsledků potvrdil nezávislý externí auditor z hlediska použité metodiky, účetních podrobností a obsahu finančních výkazů. Nebyly zjištěny žádné podstatné rozdíly mezi vykazovanými částkami a základním účetnictvím a záznamy NorthLink 2. Komise je toho názoru, že tyto údaje byly sestaveny náležitým způsobem a jsou důvěryhodné ⁽⁶¹⁾.
- (348) Roční průměrné překročení veřejného financování ve výši 1,2 milionu GBP je omezené ve srovnání s průměrnou roční vyrovnávací platbou z veřejných prostředků poskytnutou NorthLink 2 – 26,6 milionu GBP ⁽⁶²⁾, což představuje pouze kolem 4,5 % této částky.
- (349) Jak bylo uvedeno výše, Komise akceptovala zásadu přiměřeného zisku z plnění závazků veřejné služby. V daném případě je průměrné roční ziskové rozpětí kolem 2,4 % příjmů z veřejné služby ⁽⁶³⁾ omezené a lze ho akceptovat jako přiměřené s ohledem na rizika převzatá společností NorthLink 2 při plnění jejich závazků veřejné služby. Je nutné zejména poznamenat, že tyto omezené zisky NorthLink 2 byly výsledkem konkurenčního nabídkového řízení na smlouvu o poskytování veřejné služby, a proto se musely udržovat na minimu podle tržních podmínek.
- (350) Z tohoto důvodu Komise zastává stanovisko, že společnost NorthLink 2 v období, během kterého dosud uskutečňovala přepravu na trasách na severní ostrovy, nedostávala nepřiměřeně nadměrnou náhradu za plnění svých úkolů v poskytování veřejné služby.
- (351) Pokud jde o případné jednání NorthLink 2, které je v rozporu s pravidly hospodářské soutěže, společnost Streamline Shipping tvrdila, že 25 % snížení dopravních sazeb na Shetlandy a 19 % snížení na Orkneje oznámené v červenci 2006, na začátku platnosti třetí smlouvy o poskytování veřejné služby, společnost Streamline Shipping příliš poškodilo a bylo možné pouze zásluhou zvýšené dotace pro NorthLink 2 ve srovnání s NorthLink 1.
- (352) Jak bylo zmíněno výše, NorthLink 2 nevykonává činnosti vycházející nad rámec smlouvy o poskytování veřejné služby. Zejména na rozdíl od smlouvy s NorthLink 1 o poskytování veřejné služby se smlouva mezi skotskými orgány a NorthLink 2 vztahovala na nákladní dopravu jako činnost veřejné služby. Toto snížení sazeb nákladní dopravy předepsaly skotské orgány jako součást podmínek veřejné soutěže. Tyto informace tedy byly veřejné a uchazeči je při zpracování svých nabídek museli zohlednit.
- (353) Společnost NorthLink 2 nedostala dosud nadměrnou náhradu za své závazky veřejné služby. Kromě toho, jak ukazuje tabulka 5 výše, byla nákladní doprava zisková sama o sobě po dobu dvou let činnosti NorthLink 2. To znamená, že ceny účtované společností NorthLink 2 za její obchodní činnost byly řízeny trhem a jsou slučitelné s jednáním tržního investora s cílem maximalizovat zisk.
- (354) Komise navíc uznává, že sazby za nákladní přepravu typu ro-ro a lo-lo nemusejí být přímo srovnatelné z důvodů uvedených výše v bodu 100 odůvodnění.
- (355) Kromě toho na rozdíl od NorthLink 2 společnost Pentland Ferries neuvěřejňuje své nákladní sazby a spíše vyzývá potenciální zákazníky, aby se spojili s jejími rezerváčními kanceláři, kde získají cenovou nabídku a zajistí si rezervaci. Proto by bylo pro NorthLink 2 obtížné, aby záměrně a důsledně konkurovala společnosti Pentland Ferries nabídkou nižších tarifů.
- (356) Také pokud jde o případné jednání NorthLink 2, které je v rozporu s pravidly hospodářské soutěže, společnost Pentland Ferries tvrdila, že NorthLink 2 uplatňuje systém slev pro obyvatele Orkneji nazývaný „přátelé a rodina“, který má nepříznivý dopad na konkurenční služby poskytované společností Pentland Ferries ⁽⁶⁴⁾.
- (357) Jak ukazuje tabulka 7 výše, všechny základní tarify, které NorthLink 2 účtuje za přepravu cestujících a vozidel, jsou vyšší než tarify účtované společností Pentland Ferries. Neexistuje žádný veřejný důkaz o případných slevách uplatňovaných společností Pentland Ferries, ale i za předpokladu, že tato společnost neposkytuje žádné slevy, nejsou tarify účtované společností NorthLink 2, včetně systému slev „přátelé a rodina“, podstatně nebo soustavně nižší než tarify účtované společností Pentland Ferries. Kromě toho se slevy neposkytují v období hlavní sezony (červenec a srpen). Navíc, jak uvedly orgány Spojeného království, má systém slev velmi malý podíl na přepravě NorthLink 2 (1,6 %) a dokonce má ještě menší podíl na příjmech NorthLink 2 (0,5 %). Ušlý zisk NorthLink 2 z prodeje jízdenek jako výsledek slev (když se nepřihlíží k případné další poptávce vyvolané slevami) je velmi omezený ⁽⁶⁵⁾. A nakonec společnost Pentland Ferries nebyla schopna konkrétními údaji prokázat, že ji tento systém slev finančně poškodil. Proto se Komise domnívá, že nejsou vážné důvody tvrdit, že společnost NorthLink 2 údajně jednala v rozporu s pravidly hospodářské soutěže, nebo že tento systém slev měl závažný vliv na hospodářskou soutěž.

⁽⁶¹⁾ Viz poznámka pod čarou 56.

⁽⁶²⁾ Viz tabulku 4.

⁽⁶³⁾ Průměrné roční příjmy z činnosti veřejné služby NorthLink 2 dosáhly 50,5 milionu GBP (viz tabulka 5 výše).

⁽⁶⁴⁾ Viz body 107 až 109.

⁽⁶⁵⁾ Na základě odhadu celkového příjmu z těchto služeb v roce 2008 (všichni cestující a všechny automobily přicházející v úvahu) ve výši kolem 95 000 GBP, který provedly orgány Spojeného království, by 30% sleva představovala asi 40 700 GBP.

- (358) Jedna zúčastněná strana navíc tvrdila, že NorthLink 2 poskytuje na Orknejích ubytovací a stravovací služby (když loď v noci stojí) jako obchodní činnost za ceny pod úrovní nákladů, což má nepříznivý dopad na poskytovatele ubytovacích a stravovacích služeb v hotelech⁽⁶⁶⁾. Ačkoli tato otázka nebyla v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vznesena, nebyly poskytnuty žádné konkrétní důkazy, že ceny účtované společností NorthLink 2 za tyto služby jsou pod úrovní nákladů, nebo že tyto služby negativně ovlivňují příjmy konkurenčních poskytovatelů ubytovacích a stravovacích služeb v hotelech. Kromě toho ceny za ubytování na lodi a náklady související s poskytováním takového ubytování na lodi nelze přímo srovnávat s cenami za ubytování v hotelech a se souvisejícími náklady. Proto se Komise domnívá, že nejsou vážné důvody tvrdit, že společnost NorthLink 2 jednala v rozporu s pravidly hospodářské soutěže, nebo že její služby vážně narušily hospodářskou soutěž. V každém případě by jakékoli eventuální narušení hospodářské soutěže neovlivnilo obchod mezi členskými státy, neboť se uskutečňuje výlučně v rámci Orknejí.
- (359) Kromě posouzení přiměřenosti podpory v minulosti musí Komise také ověřit, zda ustanovení smlouvy o poskytování veřejné služby dávají dostatečné záruky, že v budoucnosti nedojde k nadměrné náhradě nebo k jednání, které je v rozporu s pravidly hospodářské soutěže.
- (360) Jak bylo uvedeno výše⁽⁶⁷⁾, byla veřejná soutěž provedena otevřeným a transparentním způsobem.
- (361) Podle názoru Komise jsou ustanovení smlouvy o poskytování veřejné služby vhodná k tomu, aby zabránila nadměrné náhradě za plnění závazků veřejné služby. Vyrovnávací platba je omezena na provozní náklady (včetně přiměřeného zisku) s odečtením provozních příjmů. Náklady, které jsou způsobilé pro vyrovnávací platbu, jsou ve smlouvě o poskytování veřejné služby rovněž jasně definovány.
- (362) Existuje mechanismus vrácení přidělených finančních prostředků, za jehož pomoci je velká část jakékoli případné nadměrné náhrady vrácena skotským orgánům. Nevrací se pouze malá částka. Například pokud nadměrná náhrada dosáhne 1 milionu GBP, NorthLink 2 si ponechá pouze 275 000 GBP. Jestliže nadměrná náhrada dosáhne 10 milionů GBP, NorthLink 2 si ponechá jen 725 000 GBP. Tento systém je určen k vytvoření pobídky pro společnost NorthLink 2, aby snižovala náklady a zvyšovala efektivnost. Tyto částky jsou velmi omezené v souladu s definicí „přiměřeného zisku“ stanovené v rámci pro SOHZ (v jeho bodě 18).⁽⁶⁸⁾ I když se rámec pro SOHZ na daný případ nevztahuje, Komise má za to, že částky případné nadměrné náhrady, které si NorthLink 2 může ponechat, jsou velmi omezené a úměrné částkám vyrovnávacích plateb.
- (363) Kromě toho ziskové rozpětí předpokládané ve smlouvě o poskytování veřejné služby vyplývá z konkurenčního nabídkového řízení a tím je zajištěno, že toto rozpětí je stanoveno v přiměřené výši.
- (364) Ve smlouvě o poskytování veřejné služby je rovněž ustanovení, které zaručuje, že pokud poskytovatel veřejné služby obdrží další státní podporu z jiných zdrojů, grant se odpovídajícím způsobem sníží.
- (365) Lze učinit závěr, že smlouva o poskytování veřejné služby obsahuje dostatečné záruky proti nadměrné náhradě za plnění závazků veřejné služby.
- (366) Kromě otázky nadměrné náhrady se musí rovněž posoudit, zda smlouva o poskytování veřejné služby obsahuje dostatečné záruky, aby se zamezilo jednání společnosti NorthLink 2 v rozporu s pravidly hospodářské soutěže, které by mohlo způsobit nepřípustné narušení hospodářské soutěže. Došlo by k tomu, pokud by například společnost NorthLink 2 měla možnost soustavně nabízet nižší ceny než konkurenti, a tím odstranit konkurenty z trhu.
- (367) Smlouva o poskytování veřejné služby stanoví přísné podmínky pro určení cen jízdenek. V případě revize cen nařizuje uskutečnit konzultace se skotskými orgány. Společnost NorthLink 2 by porušila ustanovení smlouvy o poskytování veřejné služby zejména v případě, pokud by jednostranně a bezdůvodně snížila ceny, aby odstranila existující konkurenty z trhu, nebo aby zabránila vstupu možných konkurentů na trh. NorthLink 2 si mimo to nemůže činit nárok na žádnou další vyrovnávací platbu za jakékoli snížení příjmu vyplývající ze slev nebo snížení cen stanovených v uveřejněných tarifních sazebnících. Tím se rovněž zabrání případnému jednání ve vztahu k cenám, které by bylo v rozporu s pravidly hospodářské soutěže.
- (368) K dalšímu případnému narušení trhu by došlo, pokud by poskytovatel veřejné služby mohl o své vůli podstatně změnit nebo zvýšit nabídku veřejné služby, například doplněním nových tras nebo značným zvýšením četnosti přepravy. Pokud by společnost NorthLink 2 byla automaticky způsobilá pro další vyrovnávací platbu za tyto doplněné služby, mohlo by to způsobit nepřípustné narušení hospodářské soutěže vycházející nad rámec toho, co lze důvodně přijmout jako protihodnotu za plnění závazků veřejné služby.

⁽⁶⁶⁾ Viz výše bod 111.

⁽⁶⁷⁾ Viz oddíl posuzující plnění podmínky Altmark 4 (body 220–224 odůvodnění).

⁽⁶⁸⁾ Pro srovnání, pokud by nadměrná náhrada byla v celkové výši 10 milionů GBP (což je velmi nepravděpodobný a bezprecedentní scénář), představovala by částka 725 000 GBP, kterou by si společnost NorthLink 2 ponechala, pouze kolem 2,5 % roční vyrovnávací platby zaplacené společností NorthLink 2 v období 2007/2008 a mnohem nižší podíl z celkových příjmů.

- (369) Smlouva o poskytování veřejné služby výslovně stanoví předběžné konzultace se skotskými ministry a schválení skotských ministrů před provedením jakýchkoli větších změn v uveřejněných jízdních rádech a v četnosti přepravy nebo v dohodnutých službách.
- (370) Ve smlouvě o poskytování veřejné služby jsou rovněž zvláštní ustanovení, která provozovateli zakazují vzájemné subvencování mezi jeho činnostmi veřejné služby a činnostmi, které veřejnou službou nejsou, a vyžadují, aby se všechny transakce mezi společností NorthLink 2 a jejími dceřinými společnostmi prováděly za rovných podmínek.
- (371) Téměř všechny činnosti NorthLink 2 spadají do působnosti smlouvy o poskytování veřejné služby. Aby však byla zajištěna průhlednost, musí se vést oddělené účetnictví pro činnosti veřejné služby a pro případné činnosti, které veřejnou službou nejsou, nebo pro obchodní činnosti, v souladu s ustanoveními směrnice o průhlednosti.
- (372) Podle podmínek smlouvy o poskytování veřejné služby musí NorthLink 2 každý rok podávat zprávy o skutečných nákladech vzniklých v souvislosti s plněním úkolů veřejné služby. V tomto „výkazu skutečných výsledků“ jsou náklady na veřejnou službu odděleny od ostatních činností NorthLink 2. Tím je zajištěno, že výše veřejných finančních prostředků přidělených společnosti NorthLink 2 a jejich využívání jsou jasně odděleny od jejich ostatních činností. Smlouva o poskytování veřejné služby výslovně stanoví potřebu mít jasné, oddělené a transparentní účetní systémy pro financování a provádění činností veřejné služby.
- (373) Aby se zajistilo, že náklady vzniklé v souvislosti s činnostmi veřejné služby budou jasně odděleny od nákladů vyvolaných jinými činnostmi, je rovněž nutné zavést vhodný systém rozdělení nákladů, které jsou společné pro oba druhy činností.
- (374) Smlouva o poskytování veřejné služby obsahuje podrobné údaje o všech nákladech, které jsou přípustné pro vyrovnávací platbu. Kromě deficitního grantu určeného k pokrytí všech provozních nákladů souvisejících s činnostmi veřejné služby (např. náklady na lodní personál, pohonné hmoty, přístavní dopravní poplatky, prodej jízdenek, pojištění atd.) se počítá s příplatky na nepředvídané zvýšení cen pohonných hmot a kapitálových výdajů souvisejících se získáním aktiv k zajišťování dohodnutých služeb. Všechny náklady, na které se vztahuje deficitní grant, jsou přesně kvantifikovány v základním scénáři a podmínky pro použití a určení případných příplatků týkajících se pohonných hmot a kapitálu jsou přesně vymezeny ve smlouvě o poskytování veřejné služby.
- (375) Proto je smlouva o poskytování veřejné služby dostatečně jasná, co se týče rozdělení nákladů mezi činnosti veřejné služby a činnosti, které veřejnou službou nejsou.

- (376) Komise v této souvislosti bere s uspokojením na vědomí, že orgány Spojeného království hodlají uskutečnit veřejné konzultace se zúčastněnými stranami vždy, když budou zavedeny podstatné změny v závazcích veřejné služby NorthLink 2 pro trasy na severní ostrovy. Od společnosti NorthLink 2 budou také požadovat, aby počínaje finančním rokem 2009–2010 vedla auditované výkazy zisků a ztrát odděleně pro činnosti veřejné služby a pro obchodní činnosti, a hodlají tyto požadavky zahrnout do všech budoucích smluv o poskytování veřejné služby v trajektové přepravě na severní ostrovy.

5.3.4.4. Závěr

a. NorthLink 1 (2002–2006)

- (377) Závazky veřejné služby uložené společnosti NorthLink 1 byly správně definovány a náležitě svěřeny. Státní podpora poskytnutá společnosti NorthLink 1 v období 2002–2006 nebyla nadměrnou náhradou pro společnost za plnění úkolů veřejné služby, které jí byly svěřeny. Také nejsou dostatečné důkazy o jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže, které by uměle zvýšilo náklady veřejné služby a způsobilo tak nepřipustné narušení hospodářské soutěže.
- (378) Státní podpora poskytnutá společnosti NorthLink 1 v období 2002–2006 je proto slučitelná s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES.

b. NorthLink 2 (2006–2012)

- (379) Státní podpora dosud poskytnutá společnosti NorthLink 2 nebyla nadměrnou náhradou pro společnost za plnění úkolů veřejné služby, které jí byly svěřeny. Také nejsou dostatečné důkazy o jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže, které by uměle zvýšilo náklady veřejné služby a způsobilo tak nepřipustné narušení hospodářské soutěže.
- (380) SOHZ pro přepravu na trasách na severní ostrovy jsou náležitě definovány a společnosti NorthLink 2 byly řádně svěřeny. Existují dostatečné záruky pro zajištění toho, aby vyrovnávací platba poskytnutá společnosti NorthLink 2 byla úměrná jejím závazkům veřejné služby. Státní podpora poskytnutá společnosti NorthLink 2 za provozování těchto tras je tudíž slučitelná s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES.

6. ZÁVĚR

- (381) Na základě výše uvedeného se vyvozuje závěr, že státní podpora poskytnutá společnosti CalMac za přepravu na všech trasách na západní ostrovy, s výjimkou trasy Gourock–Dunoon, je existující podporou, která je slučitelná s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES.

(382) Pokud jde o trasu Gourock–Dunoon, Komise v souladu s článkem 19 procesního nařízení zaznamenává přijetí vhodných opatření orgány Spojeného království, která navrhla podle článku 18 procesního nařízení, a je toho názoru, že pod podmínkou správného provedení vhodných opatření popsaných výše bude existující opatření podpory také slučitelné s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES. Spojené království musí před koncem roku 2009 zahájit postupy potřebné k vypsání veřejné soutěže pro tuto trasu. Následná smlouva o poskytování veřejné služby by měla začít platit před koncem června 2011. Komise bude důkladně sledovat provádění vhodných opatření popsaných výše a žádá Spojené království, aby ji pravidelně informovalo o všech krocích učiněných v procesu provádění.

(383) Komise zastává stanovisko, že státní podpora poskytnutá společnosti NorthLink 1 v letech 2002–2006 a NorthLink 2 v letech 2007–2009 pro přepravu na trasách na severní ostrovy je slučitelná s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Existující státní podpora poskytnutá společnosti CalMac Ferries Ltd. na základě smlouvy o poskytování veřejné služby týkající se zajišťování trajektové přepravy na skotské západní ostrovy (s výjimkou trasy Gourock–Dunoon) je slučitelná s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES.

Článek 2

Existující státní podpora poskytnutá společnosti Cowal Ferries Ltd. pro uskutečňování přepravy na trase Gourock–Dunoon je

slučitelná s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES pod podmínkou, že Spojené království přijme provedení vhodných opatření v souladu s článkem 19 nařízení (ES) č. 659/1999.

Spojené království musí před 31. prosincem 2009 zejména zahájit postupy potřebné k vypsání veřejné soutěže pro trasu Gourock–Dunoon. Následná smlouva o poskytování veřejné služby musí začít platit před 30. červnem 2011.

Článek 3

Spojené království musí Komisi neprodleně informovat o krocích učiněných ke splnění svých závazků týkajících se financování trasy Gourock–Dunoon.

Článek 4

Státní podpora poskytnutá společnostem NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd. a NorthLink Ferries Ltd. na základě příslušných smluv o poskytování veřejné služby pro zajišťování trajektové přepravy na skotské severní ostrovy je slučitelná s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno Spojenému království Velké Británie a Severního Irsku.

V Bruselu dne 28. října 2009.

Za Komisi

Antonio TAJANI
místopředseda

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2011 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 100 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční DVD	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	770 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční DVD (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	400 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), DVD, jedno vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném DVD.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_cs.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>

