



Obsah

II Nelegislativní akty

ROZHODNUTÍ

- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1225 ze dne 19. prosince 2012 týkající se navýšení kapitálu společností SEA S.p.A. ve prospěch společnosti SEA Handling S.p.A. (SA.21420 [(C 14/10) (ex NN 25/10) (ex CP 175/06)]) (oznámeno pod číslem C(2012) 9448) (Pouze italské znění je závazné) ⁽¹⁾ 1**
- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1226 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême) a společností SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services (oznámeno pod číslem C(2014) 5080) (Pouze francouzské znění je závazné) ⁽¹⁾ 48**
- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1227 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn a společností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (oznámeno pod číslem C(2014) 5085) (Pouze francouzské znění je závazné) ⁽¹⁾ 109**

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1225

ze dne 19. prosince 2012

týkající se navýšení kapitálu společností SEA S.p.A. ve prospěch společnosti SEA Handling S.p.A. (SA.21420 [(C 14/10) (ex NN 25/10) (ex CP 175/06)])

(oznámeno pod číslem C(2012) 9448)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské Unie, a zejména na čl. 108 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⁽¹⁾,

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

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Dopisem ze dne 13. července 2006 Komise obdržela podnět týkající se údajné podpory poskytnuté společnosti SEA Handling S.p.A. (dále jen „SEA Handling“), která poskytuje služby pozemního odbavování na milánských letištích Malpensa a Linate. Podnět byl původně zařazen pod č. CP175/06.
- (2) Dopisem ze dne 6. října 2006 Komise v souvislosti s tímto podnětem požádala italské orgány o objasnění. Dopisem ze dne 21. prosince 2006 italské orgány požádaly o prodloužení lhůty na odpověď.
- (3) Dopisem ze dne 11. ledna 2007 Komise této žádosti vyhověla. Italské orgány poskytly požadovaná objasnění dopisem ze dne 9. února 2007.
- (4) Dopisem ze dne 30. května 2007 Komise informovala stěžovatele, že v daném případě nemá dostatečné informace, aby dospěla k závěru, že bylo splněno kritérium týkající se státních prostředků podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“). Ve smyslu čl. 20 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 659/1999⁽³⁾, tedy neexistoval dostatečný základ k vyjádření se k případu. Dopisem ze dne 2. července 2007 stěžovatel poskytl doplňující informace. Po prostudování výše uvedených doplňujících informací se Komise rozhodla podnět znovu přezkoumat.
- (5) Dopisem ze dne 3. března 2008 Komise požádala italské orgány o poskytnutí kopie dohody s odbory uzavřené dne 26. března 2002. Italské orgány předaly požadovaný dokument dopisem ze dne 10. dubna 2008.
- (6) Dopisem ze dne 20. listopadu 2008 italské orgány předaly Komisi dohodu s odbory uzavřenou dne 13. června 2008.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 1, 3.1.1994, s. 3.

⁽²⁾ Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 34.

⁽³⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

- (7) Dopisem ze dne 23. června 2010 Komise oznámila italským orgánům své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU a vyzvala italské orgány, aby do měsíce poskytly informace a údaje nezbytné pro posouzení slučitelnosti dotčených opatření.
- (8) Dopisem ze dne 19. července 2010 italské orgány požádaly o prodloužení stanovené lhůty do 20. září 2010 a Komise této žádosti vyhověla odpovědí ze dne 23. července 2010.
- (9) Dne 20. září 2010 italské orgány předložily připomínky města Milána týkající se rozhodnutí Komise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení.
- (10) Rozhodnutí Komise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽⁴⁾ (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby podaly připomínky k dotčeným opatřením ve lhůtě jednoho měsíce od zveřejnění.
- (11) Dopisem ze dne 11. února 2011 společnost SEA Handling požádala o prodloužení lhůty pro podání svých připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení do 21. března 2011. Komise této žádosti vyhověla dopisem ze dne 23. února 2011.
- (12) Dopisem ze dne 25. února 2011 [...] (*) požádala o prodloužení lhůty pro podání svých připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení do 25. března 2011.
- (13) Dopisem zasláným dne 21. března 2011 společnost SEA Handling a společnost SEA S.p.A. (dále jen „společnost SEA“) předložily Komisi své společné připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.
- (14) Dopisem ze dne 21. března 2011 [...] předložila Komisi své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.
- (15) Dopisem ze dne 7. dubna 2011 Komise předala připomínky zúčastněných třetích stran italským orgánům a vyzvala je, aby své připomínky předložily do 16. května 2011.
- (16) Dopisem ze dne 18. dubna 2011 italské orgány požádaly Komisi o prodloužení lhůty pro předložení svých připomínek v reakci na připomínky třetích stran do 2. června 2011. Komise této žádosti italských orgánů vyhověla dopisem ze dne 28. dubna 2011.
- (17) Dopisem ze dne 1. června 2011 italské orgány předložily své připomínky. Italské orgány rovněž předložily nové argumenty prostřednictvím analýzy provedené poradenskou společností.
- (18) Dopisem ze dne 11. června 2011 Komise vyzvala italské orgány, aby poskytly informace již vyžádané v článku 5 rozhodnutí o zahájení řízení, které doposud neposkytly ani italské orgány ani společnost SEA.
- (19) Dopisem ze dne 28. července 2011 italské orgány požádaly Komisi o prodloužení lhůty pro poskytnutí požadovaných informací do 15. října 2011. Komise lhůtu prodloužila do 15. září 2011 dopisem ze dne 8. srpna 2011.
- (20) Dopisem ze dne 26. srpna 2011 italské orgány Komisi sdělily, že prodloužení lhůty považují za nepřiměřené, neboť je kratší, než bylo původně požadováno.
- (21) Dopisem ze dne 15. září 2011 italské orgány odpověděly Komisi na její žádost o informace. Dopisem ze dne 18. října 2011 italské orgány poskytly anglický překlad dokumentu obsaženého v příloze 5 předchozího podání.
- (22) Dopisem ze dne 21. října 2011 italské orgány doplnily přílohu 12 předchozího podání o informace poskytnuté městem Milánem. Dopisem ze dne 7. listopadu 2011 italské orgány poskytly anglický překlad uvedených připomínek.
- (23) Dne 19. června 2012 se uskutečnilo setkání útvarů Komise a italských orgánů. V návaznosti na toto setkání italské orgány dopisy ze dne 2. července 2012 a ze dne 10. července 2012 předložily nové argumenty na podporu svého posouzení zkoumaných opatření. Na žádost italských orgánů se dne 23. listopadu 2012 konalo další setkání s útvary Komise. Italské orgány celkově předložily stejné argumenty jako během předchozího setkání.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 29, 29.1.2011, s. 10.

(*) Informace, které jsou předmětem obchodního tajemství.

2. SHRNUTÍ DOTČENÝCH OPATŘENÍ

- (24) Toto rozhodnutí se týká navýšení kapitálu společností SEA ve prospěch její dceřiné společnosti SEA Handling v období od roku 2001 do roku 2010, které bylo v zásadě určeno na úhradu provozních ztrát, jež vznikly společnosti SEA Handling.

2.1. ÚDAJNÝ PŘÍJEMCE PODPORY

- (25) Příjemcem dotčených opatření je společnost SEA Handling, jejímž 100 % vlastníkem je společnost SEA. SEA je společností, která řídí letištní systém v Miláně, což zahrnuje letiště Linate a Malpensa. Jedná se o společnost soukromého práva (akciovou společnost), která byla v posuzovaném období téměř zcela ve vlastnictví těchto veřejných subjektů: město Milán (84,56 %), provincie Milán (14,56 %) a ostatní malí veřejní a soukromí akcionáři (0,88 %). V prosinci 2011 bylo 29,75 % kapitálu společnosti SEA prodáno soukromému fondu F2i (Fondi italiani per le infrastrutture).
- (26) Činnosti společnosti SEA jsou rozděleny takto:
- a) všeobecná správa letišť: realizace a řízení infrastruktur služeb pro leteckou dopravu;
 - b) pozemní odbavování: služby pozemního odbavování pro cestující, letadla, zavazadla a zboží;
 - c) související činnosti: obchodní činnosti uvnitř letišť, což zahrnuje prodej různých služeb veřejnosti, Duty Free, správu novinových stánků, restaurace, reklamu, parkování, autopůjčovny, správu a údržbu infrastruktur určených pro jiné než letecké činnosti, jako jsou například hotelové infrastruktury a logistické činnosti. Tyto činnosti vykonává přímo společnost SEA nebo třetí osoby na základě zvláštních smluv se společností SEA.
- (27) Společnost SEA Handling byla založena poté, co vstoupilo v platnost legislativní nařízení č. 18/99⁽⁵⁾ ze dne 13. ledna 1999, kterým se do italského práva provádí směrnice Rady 96/67/ES⁽⁶⁾, která ukládá povinnost oddělení účtů činností souvisejících s poskytováním výše uvedených služeb⁽⁷⁾. Založením společnosti SEA Handling tak společnost SEA provedla účetní a právní oddělení dotčeného souboru činností⁽⁸⁾. Kromě činností správy letišť Malpensa a Linate v úzkém slova smyslu společnost SEA poskytuje různé další sekundární služby spojené s leteckou dopravou a tuto dopravu doplňují.
- (28) Společnost SEA Handling zahájila svou činnost dne 1. června 2002. Až do 1. června 2002 byly služby pozemního odbavování na milánských letištích Linate a Malpensa poskytovány přímo společností SEA⁽⁹⁾.

2.2. POSUZOVANÁ OPATŘENÍ

- (29) Podle informací předaných Komisi společnost SEA Handling dostávala od roku 2002 od společnosti SEA subvence ve formě kapitálových vkladů určených v zásadě na úhradu jejich provozních ztrát.
- (30) Ztráty společnosti SEA Handling dosahovaly těchto částek⁽¹⁰⁾:
- v roce 2002 vykazala společnost SEA Handling celkovou ztrátu ve výši 43 639 040,39 EUR (období od 1. června 2002 do 31. prosince 2002),
 - v roce 2003 vykazala společnost SEA Handling celkovou ztrátu ve výši 49 489 577,23 EUR (období od 1. ledna 2003 do 31. prosince 2003),

⁽⁵⁾ Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úřední věstník č. 28 ze dne 4. února 1999).

⁽⁶⁾ Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

⁽⁷⁾ Článek 4 směrnice 96/67/ES stanoví, že „jestliže řídicí orgán letiště nebo uživatel letiště nebo poskytovatel služeb pozemního odbavování poskytuje služby pozemního odbavování, musí účty ze své činnosti pozemního odbavování důsledně oddělovat od účtů ostatních činností, a to v souladu s běžnou obchodní praxí. Nezávislý revizor jmenovaný členským státem musí zkontrolovat, zda se provádí oddělování účtů. Revizor rovněž kontroluje, zda nedochází k finančním tokům mezi činnostmi řídicího orgánu jako letištní správy a jeho činnostmi pozemního odbavování“.

⁽⁸⁾ Dne 1. prosince 2011 Komise přijala balíček opatření „Lepší letiště“. Tento balíček zahrnuje návrh na přezkum pravidel pro pozemní odbavování, a zejména návrhy zaměřené na zlepšení kvality a efektivity služeb pozemního odbavování na letištích. Návrh dále předpokládá právní oddělení činností pozemního odbavování od letištní správy. Dalším plánovaným opatřením je zvýšení (ze dvou na tři) minimálního počtu poskytovatelů služeb pozemního odbavování, kteří jsou k dispozici leteckým dopravcům na velkých letištích pro hlavní služby pozemního odbavování, na něž se dosud vztahují omezení, což znamená odbavování zavazadel, manipulace na rampě, manipulace s pohonnými hmotami a oleji a odbavování nákladu a pošty.

⁽⁹⁾ Společnost SEA Handling S.r.l., která existovala před vznikem společnosti SEA Handling, byla založena v roce 1998, ale činnost nikdy nezahájila.

⁽¹⁰⁾ Rozvaha k 31. prosinci každého roku.

- v roce 2004 vykázala společnost SEA Handling celkovou ztrátu ve výši 47 962 810 EUR (období od 1. ledna 2004 do 31. prosince 2004),
 - v roce 2005 vykázala společnost SEA Handling celkovou ztrátu ve výši 42 430 169,31 EUR (období od 1. ledna 2005 do 31. prosince 2005),
 - v roce 2006 vykázala společnost SEA Handling celkovou ztrátu ve výši 44 150 435 EUR (období od 1. ledna 2006 do 31. prosince 2006),
 - v roce 2007 vykázala společnost SEA Handling celkovou ztrátu ve výši 59 724 727 EUR (období od 1. ledna 2007 do 31. prosince 2007),
 - v roce 2008 vykázala společnost SEA Handling celkovou ztrátu ve výši 52 387 811 EUR (období od 1. ledna 2008 do 31. prosince 2008),
 - v roce 2009 vykázala společnost SEA Handling celkovou ztrátu ve výši 29,7 milionu EUR (období od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2009),
 - v roce 2010 vykázala společnost SEA Handling celkovou ztrátu ve výši 13,4 milionu EUR (období od 1. ledna 2010 do 31. prosince 2010).
- (31) Na základě ztrát v souhrnné výši 339,784 milionu EUR bylo v letech 2002 až 2010 společností SEA převedeno na společnost SEA Handling celkem 359,644 milionu EUR ve formě navýšení kapitálu uskutečněného každý rok v několika fázích. Částky uvedené v tabulce a jejich rozdělení odpovídají informacím poskytnutým italskými orgány.

(v tisících EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Výše kapitálových vkladů ⁽¹⁾	18 765	24 879	25 236	6 111	30 000	11 559	25 271	13 481	0	
	21 200	24 252	30 000	30 000	439	2 663		34 328		
				4 118	30 000	3 527				
						23 808				
Celkem za rok	39 965	49 132	55 236	40 229	60 439	41 559	25 271	47 810	0	
Celkem										359 664

⁽¹⁾ Navýšení kapitálu za účelem vyrovnání provozních ztrát nebyla ve všech případech nutně provedena v průběhu jednoho určitého roku. Například první navýšení kapitálu ve výši 24,879 milionu EUR, k němuž došlo v roce 2003, vyplynulo z částečné náhrady ztrát vzniklých v roce 2002. Zatímco druhé navýšení kapitálu ve výši 24,252 milionu EUR vyplývá z částečné náhrady ztrát vzniklých v roce 2003.

2.3. ÚLOHA VEŘEJNÝCH ORGÁNŮ PŘI ŘÍZENÍ SPOLEČNOSTÍ SEA A SEA HANDLING

- (32) Podle informací předaných Komisi uzavřely dne 26. března 2002 magistrát města Milána, společnost SEA a odborové organizace dohodu, která stanoví následující:

„Magistrát města Milána... potvrzuje, že...

- většinový podíl ve společnosti SEA Handling zůstane společnosti SEA po dobu nejméně pěti let,
- pokud jde o případné partnery, je společnost SEA povinna tyto partnery oznámit odborovým organizacím a zároveň jim předložit obchodní plán a podnikovou strukturu... Dohoda, kterou společnost SEA uzavře s odborovými organizacemi, bude účinná po předložení výše uvedeného plánu a jeho projednání odbory,
- dohodnutý plán mobility bude muset řešit případnou nadbytečnost s vyloučením postupů kolektivního propouštění a bude společnosti SEA ukládat povinnost rekvalifikace, reorganizace, motivace k odchodu a využívání předčasného odchodu do důchodu pro určené zaměstnance,
- při přechodu pracovníků do nové společnosti budou chráněna nabytá práva a pracovní místo bude zaručeno po dobu příštích pěti let,

- společnost SEA a případní partneři budou udržovat vyváženost nákladů/výnosů a hospodářský rámec obecně při souběžném zachování svých stávajících řídicích kapacit a budou citlivě zlepšovat své možnosti dobře konkurovat na vnitrostátních i mezinárodních trzích,
- bude spolupracovat s příslušnými ministerstvy a letištními orgány za účelem přijetí směrnic potřebných pro zajištění zaměstnanosti v případě převodů činnosti pozemního odbavování na konkurenci, rovněž s cílem reagovat na závazky v oblasti bezpečnosti a spolehlivosti uložené provozovatelům letišť, které se musí vztahovat také na osoby pověřené činnostmi pozemního odbavování.

Magistrát města a odborové organizace budou posléze sledovat obsah této dohody a budou průběžně ověřovat fáze jejího provádění prostřednictvím příslušných setkání“.

- (33) Výše uvedené závazky byly potvrzeny dalšími dohodami, které výslovně přejímají obsah uvedené dohody. Komise se odvolává zejména na zápisy z jednání o kolektivní dohodě mezi společností SEA a odborovými organizacemi ze dne 4. dubna 2002, 15. května 2002 a 9. června 2003, jejichž kopie byly Komisi předány.
- (34) Zápisy ze zasedání zastupitelstva uvádějí také závazky přijaté městem, tj. „ochrana nabytých práv“ a „záruka práce po dobu následujících pěti let“⁽¹¹⁾. Tyto závazky byly znovu zdůrazněny u příležitosti zasedání zastupitelstva dne 16. června 2003 a kopie zápisu ze zasedání byla předána Komisi.
- (35) Dne 7. listopadu 2006 pak zastupitelé vyjádřili obavy ohledně krizové situace a rozhodli o nutnosti v každém případě zaručit ekonomickou životaschopnost společnosti SEA Handling⁽¹²⁾:

„Obtíže společnosti SEA Handling S.p.A. [...] nemohou zcela padnout na bedra zaměstnanců [...] S ohledem na tuto situaci se ředitel společnosti, která je provozovatelem letiště, a starostka Morattiová musí co nejdříve dostavit před dopravní komisi [města Milána] a vysvětlit, jak hodlají obnovit úlohu společnosti SEA Handling S.p.A. na trhu odbavovacích služeb...“.

2.4. HOSPODÁŘSKÉ VÝSLEDKY SPOLEČNOSTI SEA HANDLING⁽¹³⁾

- (36) Následující graf ukazuje vývoj provozních nákladů a hrubého provozního výsledku pro období 2002–2010. Tyto údaje jsou uvedeny v následující tabulce 1, která představuje vývoj obratu společnosti SEA Handling a rovněž vývoj vztahů mezi hrubým provozním výsledkem/obratem a náklady práce/obratem.

Graf 1:

Ekonomický vývoj společnosti

(...)

Tabulka 1

Vývoj obratu a provozních nákladů

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Obrat (v milionech EUR)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Vývoj obratu (meziročně)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Náklady práce	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Vývoj nákladů práce (meziročně)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %

⁽¹¹⁾ Dohoda byla uzavřena dne 26. března 2002 mezi odbory, společností SEA S.p.A. a městem Milánem.

⁽¹²⁾ Tisková zpráva zastupitele města Milána Marca Cormia ze dne 7. listopadu 2006, jejíž kopie byla předána Komisi.

⁽¹³⁾ Zdrojem tabulek a grafů v této části je dokumentace poskytnutá společností SEA.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ostatní náklady	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Vývoj ostatních nákladů (meziročně)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Hrubý provozní výsledek (HPV)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Vývoj HPV (meziročně)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Vztah HPV/obratu	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Vztah nákladů práce/obratu	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %

- (37) Je třeba poznamenat, že náklady práce zůstaly v letech 2002 až 2007 s mírnými výkyvy stabilní kolem 160 milionů EUR a v roce 2010 pak zaznamenaly významný pokles na hodnotu mírně pod 100 milionů EUR, tj. snížení o 38 % přibližně za tři roky. Vývoj ostatních nákladů sledoval obdobný trend a ve stejném období bylo zaznamenáno 37 % snížení.
- (38) Obrat se v letech 2002 až 2006 zvýšil o 10 %. Výrazné omezení činností společnosti Alitalia na letišti Malpensa mělo počínaje rokem 2008 významný dopad, neboť počet zpracovaných pohybů společnosti Alitalia se v období 2007–2010 snížil o 87 % a příjmy dosažené díky přítomnosti společnosti Alitalia se v důsledku toho snížily o 72 %. Celkový obrat se ve stejném období snížil o 27 %, přičemž toto snížení bylo kompenzováno zvýšením příjmů získaných od ostatních leteckých společností.
- (39) Snahy zaměřené na snížení provozních nákladů a omezení poklesu příjmů poté, co společnost Alitalia v roce 2008 zrušila na letišti Malpensa svou základnu („de-hubbing“), měly za následek postupné zlepšování hrubého provozního výsledku (záporného) z –42,5 milionu EUR v roce 2007 na –8,5 milionu EUR v roce 2010.
- (40) Následující tabulka ukazuje vývoj počtu zaměstnanců v přepočtu na plné pracovní úvazky (FTE).

Tabulka 2

Vývoj počtu zaměstnanců

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
FTE celkem	3 842	3 976	3 820	3 562	3 476	3 310	2 969	2 460	2 221
z toho FTE na dobu neurčitou	3 692	3 804	3 457	3 223	3 011	2 795	2 760	2 419	2 181
z toho FTE na dobu určitou	150	172	363	338	465	515	208	40	40
Provozní FTE (FTE celkem + přesčasové hodiny – státní vyrovnávací příspěvky)	3 964	4 125	3 979	3 706	3 642	3 461	2 852	2 227	2 050

- (41) Od roku 2003 je patrné konstantní snižování celkového počtu zaměstnanců v přepočtu na plné pracovní úvazky (–44 % v letech 2003 až 2010), a zejména mezi FTE na dobu neurčitou.
- (42) Využívání smluv na dobu určitou se v letech 2002 až 2007 významně zvyšuje ze 150 na 515 FTE. Následně dochází k omezení tohoto druhu smluv, souběžně s poklesem obratu v důsledku ztráty provozu společnosti Alitalia a větší snahy společnosti SEA Handling o snížení mzdových nákladů. Toto úsilí mělo v dotčeném období rovněž za následek snížení přesčasových hodin a zvýšení státních vyrovnávacích příspěvků (tzv. cassa integrazione), což vedlo k ještě významnějšímu snížení počtu provozních zaměstnanců v přepočtu na plné pracovní úvazky.

- (43) Následující tabulka ukazuje zlepšení produktivity zaměstnanců, pokud jde o pohyby zpracované jednotkou práce, a vývoj nákladů práce.

Tabulka 3

Vývoj produktivity zaměstnanců

(...)

Tabulka 4

Náklady práce

(...)

3. DŮVODY ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (44) V rozhodnutí ze dne 23. června 2010 měla Komise na základě informací poskytnutých stěžovatelem a italskými orgány za to, že opatření týkající se období 2002–2005 mohou představovat státní podpory, a vyjádřila pochybnosti o slučitelnosti těchto podpor s vnitřním trhem. Ve svém rozhodnutí tedy Komise vyzvala Itálii, aby jí poskytla všechny nezbytné dokumenty, informace a údaje až do současnosti za účelem posouzení slučitelnosti opatření. Komise dále vyjádřila nutnost přezkoumat období následující po roce 2005, pro které nebyl rozsah ztrát Komisi původně sdělen, a rovněž celé období 2002–2010 s cílem ověřit, zda během uvedeného období společnost SEA Handling neobdržela protiprávní státní podpory ve formě náhrady ztrát⁽¹⁴⁾.
- (45) Komise dospěla k závěru, že se jedná o podporu, neboť se domnívala, že jsou splněny jednotlivé podmínky podle čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (46) S ohledem na rozhodující podíl města Milána a provincie Milán na kapitálu společnosti SEA měla Komise předběžně za to, že prostředky použité na úhradu ztrát pocházejí z veřejných zdrojů. Komise navíc uvedla existenci četných indicií ve smyslu rozsudku ze dne 16. května 2002 ve věci C-482/99, *Francie v. Komise*⁽¹⁵⁾, tzv. „Stardust Marine“ (dále jen „rozsudek ve věci Stardust Marine“), které naznačují zapojení veřejných orgánů do opatření přijatých společnostmi SEA ve vztahu k její dceřiné společnosti SEA Handling.
- (47) Komise tedy měla za to, že posuzovaná opatření jsou selektivní, neboť se týkala pouze společnosti SEA Handling a poskytovala této společnosti hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala.
- (48) S cílem stanovit, zda společnost SEA úhradou ztrát společnosti SEA Handling jednala jako rozumný investor, který působí v běžných tržních podmínkách, zvažila Komise různé aspekty.
- (49) Komise předběžně konstatovala, že obchodní plán schválený v roce 2001⁽¹⁶⁾ předpokládal obnovení životaschopnosti společnosti SEA Handling do roku 2005. Rozhodnutí pokračovat v činnosti pozemního odbavování po roce 2002 a neprodat společnost SEA Handling ihned po rozdělení těchto dvou společností byla odůvodněna předpokládaným obnovením životaschopnosti během tří let. Obchodní plán z roku 2001 však neobsahoval podrobnou strategii, která by společnosti SEA umožnila zajistit životaschopnost společnosti SEA Handling, a zahrnoval všechny činnosti společnosti SEA. Komisi nebyl předložen žádný jiný podrobný obchodní plán, který by se týkal pouze společnosti SEA Handling.
- (50) Komise dále konstatovala, že v letech 2003 až 2005 společnost SEA Handling zaznamenala omezený pokrok, neboli záporné výsledky, neboť roční ztráty převyšovaly 40 milionů EUR, náklady práce zůstaly na stejné úrovni, celkové náklady se snížily pouze zhruba o 3 %, výnosy vzrostly pouze o 4,5 % a náklady na jednotku práce se zvýšily pouze o 7,6 %.
- (51) Komise rovněž poznamenala, že argumentace italských orgánů, podle níž je nutné analyzovat náhradu ztrát společnosti SEA Handling z pohledu skupiny, nevysvětluje, proč by na úrovni skupiny bylo výhodnější uhradit ztráty společnosti SEA Handling než tuto společnost postoupit či restrukturalizovat. Komise se navíc domnívala, že společnost SEA Handling byla ve ztrátě příliš dlouho, než aby se dalo mluvit o „omezené době“ ve smyslu rozsudku Soudního dvora ze dne 21. března 1991⁽¹⁷⁾, a že opakovaná náhrada ztrát (od roku 2002) potvrzuje, že společnost SEA nejednala jako rozumný investor.

⁽¹⁴⁾ Body 42 a 102 a rovněž článek 5 uvedeného rozhodnutí.

⁽¹⁵⁾ Rozsudek ze dne 16. května 2002 ve věci C-482/99, *Francie v. Komise*, Recueil 2002, s. I-4397.

⁽¹⁶⁾ Dokument „Konsolidovaný obchodní plán skupiny SEA na období 2002–2006“ (Piano aziendale consolidato del Gruppo SEA 2002-2006) poskytnutý italskými orgány.

⁽¹⁷⁾ Rozsudek ze dne 21. března 1991 ve věci C-303/88, *Itálie v. Komise*, Recueil 1991, s. I-1433.

- (52) Komise se konečně domnívala, že na trh mohly vstoupit [...] nebo jiné subjekty a že ztráta image, na kterou se odvolávají italské orgány v odůvodnění toho, proč se společnost SEA vzdala provozování činnosti pozemního odbavování, není vyčíslena a je prezentována příliš nejasně a konečně že povinnost poskytovat služby pozemního odbavování neznamená, že by společnost SEA musela tyto služby poskytovat vlastními silami, neboť přítomnost dalších poskytovatelů představuje konkrétní a platnou alternativu.
- (53) Komise měla nakonec za to, že opatření bezpochyby ovlivňují obchod mezi členskými státy a narušují hospodářskou soutěž. Vliv na obchod byl jistý vzhledem k cílům směrnice 96/67/ES, která upravuje přístup na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství, jež dosahují úrovní provozu stanovených uvedenou směrnicí. Dále se předpokládalo narušení hospodářské soutěže, neboť opatření významně posilují postavení společnosti SEA Handling na úkor jejich konkurentů.
- (54) Komise se tedy v této fázi domnívala, že náhrada ztrát představuje státní podporu, a rovněž vyjádřila pochybnosti ohledně slučitelnosti dotčených podpor s vnitřním trhem. Sdělení Komise nazvané *Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť* ⁽¹⁸⁾ (dále jen „pokyny pro financování letišť“) se odvolává na směrnici 96/67/ES, která stanoví, že nad hranici dvou milionů cestujících musí být činnost v poskytování služeb pozemního odbavování samostatná nezávisle na ostatních obchodních příjmech letiště, jako jsou veřejné zdroje, které mu jsou přiděleny jakožto letištnímu orgánu nebo orgánu služby obecného hospodářského zájmu ⁽¹⁹⁾. Komise tedy konstatovala, že subvencování těchto činností ze strany veřejných orgánů je v rozporu s cíli stanovenými směrnicí 96/67/ES, a mohlo by proto negativně ovlivnit liberalizaci trhu.
- (55) Z tohoto důvodu se Komise rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení s cílem rozptýlit pochybnosti týkající se kvalifikace dosavadních opatření jako státní podpory a jejich slučitelnosti s vnitřním trhem.

4. PŘIPOMÍNKY ITALSKÝCH ORGÁNŮ

K posuzovanému období

- (56) Rozpaky italských orgánů vyvolané rozhodnutím se týkají především chronologického rámce výtek vznesených Komisí. Italské orgány se domnívají, že připomínky Komise se vztahují k období (2006–2008) následujícímu po období, které bylo předmětem předběžného vyšetřovacího řízení, a tedy žádosti o objasnění předložených italským orgánům ve vztahu k období 2002–2005. Město proto Komisi vyzvalo, aby opravila časový rámec, na který se vztahuje řízení, a předložila italským orgánům, ve vztahu k následnému období (od roku 2006 dále), běžnou žádost o informace ⁽²⁰⁾.

K přičitatelnosti opatření náhrady ztrát veřejným orgánům

- (57) Pokud jde o první indicii přičitatelnosti zjištěnou Komisí, tj. některé části dohody ze dne 26. března 2002 podepsané městem Milánem, společností SEA a zástupci odborových organizací, zápisu z jednání o kolektivní dohodě ze dne 4. dubna 2002, následně potvrzeného dne 15. května 2002, které proběhlo mezi společností SEA a konfederací odborových svazů i jednotlivými profesními odborovými svazy, a v neposlední řadě zápisu z jednání o kolektivní dohodě uzavřené mezi společností SEA, společností SEA Handling a profesními odborovými svazy dne 9. června 2003, italské orgány Komisi vyzývají, aby znovu zvážila důkazní hodnotu těchto dokumentů.
- (58) Italské orgány v této souvislosti tvrdí, že pouze objektivní zjištění vedoucí k závěru, že členský stát zasáhl do rozhodnutí společnosti SEA tak, aby toto rozhodnutí ovlivnil nebo podmínil – v tom smyslu, že společnost SEA by se zachovala jinak, kdyby mohla rozhodovat samostatně – by umožnila připustit přičitatelnost posuzovaných opatření tomuto státu ⁽²¹⁾, což údajně není případ města Milána.
- (59) Jelikož se město Milán žádným způsobem neúčastnilo uzavírání kolektivních dohod, zdůrazňuje, že není spojeno se závazky přijatými společností SEA ve vztahu k zástupcům odborů v dotčených dohodách. Město Milán se účastnilo pouze setkání dne 26. března 2002 a v této souvislosti tvrdí, že chránilo zájmy zaměstnanců jakožto většinový akcionář, a zejména jakožto subjekt odpovědný za místní komunitu. Údajně tedy nepřijalo žádný závazek, ale na politické úrovni odborům „potvrdilo“ podnikatelská rozhodnutí společnosti SEA, zejména strategii na záchranu

⁽¹⁸⁾ Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

⁽¹⁹⁾ Pokyny pro financování letišť, bod 70.

⁽²⁰⁾ V návaznosti na tuto připomínku se Komise ve svém dopise ze dne 11. července 2011 odvolala na bod 42 rozhodnutí, v němž se uvádí, že „Komise proto považuje za nezbytné přezkoumat období 2002–2010 za účelem ověření, zda v uvedených letech společnost SEA Handling obdržela protiprávní státní podpory ve formě náhrady ztrát“. Komise tedy potvrdila, že „posuzovaný časový rámec trvá od roku 2002 až do současnosti a že výše uvedené žádosti o informace jsou stále platné“.

⁽²¹⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 26. června 2008 ve věci T-442/03, SIC v. Komise, bod 126.

pracovních míst s úmyslem zapojit samotné odbory do sledování, zda jsou tato rozhodnutí prováděna. Výše uvedená „dohoda“, jejíž obsah byl zjevně politicko-sociální, nebyla právně relevantní a jejím jediným úkolem bylo ujistit zástupce odborů o serióznosti závazků společnosti SEA. Na základě dokumentů, které Komise zohlednila, nelze údajně vyvozovat rozhodující zásah města Milána do rozhodnutí o náhradě ztrát společnosti SEA Handling, ani žádný obdobný závazek. Společnost SEA tedy přijímala svá obchodní rozhodnutí zcela svobodně a nezávisle.

- (60) Obecně korespondence, která proběhla v letech 2002 až 2005 mezi řídicími orgány společnosti a některými členy zastupitelstva, kterým byl odepřen přístup, a některé interní dokumenty společnosti SEA, o jejichž poskytnutí požádali, zejména obchodní plán, jsou údajně důkazem toho, že magistrát do činností společnosti SEA nezasahoval. Dalším důkazem je podle italských orgánů skutečnost, že společnost SEA výslovně uplatňovala svou nezávislost ve vztahu k magistrátu, například v reakci na interpelaci jednoho ze zastupitelů.
- (61) Italské orgány dále uvádějí, že pro řádné přijetí platných a účinných závazků by město muselo jednat formálně prostřednictvím svých kompetentních orgánů s výslovným uvedením finančního krytí.
- (62) Pokud jde o druhou indicii přičitatelnosti zjištěnou Komisí, tj. vztah zvláštní závislosti mezi členy představenstva a vedoucími pracovníky společnosti SEA a městem Milánem, italské orgány napadají praxi Komise, která spočívá v povyšování tvrzení uvedených v novinových článcích na úroveň indicíí. Italské orgány navíc formulovaly níže uvedené připomínky.
- (63) V první řadě, pokud jde o bílko rezignace podepsané členy představenstva společnosti SEA před vypršením příslušného mandátu a předané starostovi Milána, italské orgány tvrdí, že tyto rezignace nemohou prokázat existenci situace zvláštní závislosti členů představenstva společnosti SEA na městu. Uvádějí, jak uznal předseda představenstva během řádné valné hromady dne 24. února 2006, že se jedná o častou praxi „uplatňovanou konkrétně pro to, aby bylo možné včas odvolat ředitele odpovědné za nezákonné činy“. Předseda představenstva vyloučil použití těchto rezignací v případě, že by akcionář nesouhlasil s řídicími rozhodnutími představenstva, protože odpovědnost za tato rozhodnutí přísluší výhradně představenstvu. Italské orgány dále dodávají, jak uvedl předseda představenstva společnosti u příležitosti výše uvedené valné hromady, že „v žádném případě nikdo nikdy nevyvíjel nátlak s odvoláním na tyto rezignace nebo jiné dokumenty“ a že výše uvedené rezignace mají „morální a nikoli právní hodnotu“. Navíc podle vyjádření zástupce města během uvedené řádné valné hromady společnosti SEA takovéto rezignace údajně „jsou zcela nevhodné k ovlivňování jednání členů představenstva. Posuzování členů představenstva skutečně výhradně přísluší valné hromadě společníků: pouze tento orgán je může jmenovat a odvolávat a pouze tomuto orgánu odpovídají za řízení společnosti“. Podle italských orgánů bylo jediným dopadem výše uvedených rezignací to, že člen představenstva odvolaný valnou hromadou akcionářů ztrácel právo na náhradu škody vzniklé v důsledku předčasného ukončení pracovního poměru bez řádného důvodu.
- (64) Zadruhé, pokud jde o údajný vztah zvláštní závislosti mezi společností SEA a městem Milánem, italské orgány uvádějí, že na rozdíl od tvrzení Komise kontrola vykonávaná městem Milánem nespočívá ve jmenování samotných zástupců do představenstva, ale pouze v jejich navrhování, neboť pravomoc jmenovat náleží valné hromadě, v souladu se společným soukromoprávním rámcem pro akciové společnosti podle italského občanského zákoníku. Dále tvrdí, že stanovy společnosti SEA udělují představenstvu, v souladu s běžnými pravidly občanského práva, a jak již bylo opakovaně uvedeno, pravomoc vybírat členy představenstva a jejich jména předkládat ke schválení valné hromadě.
- (65) Navíc, pokud jde o typické indicie přičitatelnosti určitého opatření státu, a zejména indicie uvedené Soudním dvorem ve věci Stardust Marine, italské orgány tvrdí, že by se rovněž mělo dospět k závěru nepřičitatelnosti posuzovaných opatření státu. V daném případě italské orgány zdůrazňují, že společnost SEA není žádným způsobem začleněna do struktur veřejné správy, ani na místní ani na celostátní úrovni. S odvoláním na další indicie spočívající v povaze činností podniku a v jejich provozování na trhu v podmínkách běžné hospodářské soutěže se soukromými subjekty italské orgány taktéž potvrdily, že v daném případě společnost SEA vykonává veškerou svou činnost v postavení běžného soukromého podnikatele. Podle jejich mínění by ani právní postavení podniku nemělo v daném případě představovat indicii přičitatelnosti opatření státu, neboť společnost SEA je v každém případě společností soukromého práva. S odvoláním na případnou poslední indicii uvedenou Soudním dvorem, tj. míru ochrany poskytované veřejnými orgány při řízení podniku, italské orgány poukazují na to, jak v posuzovaném případě absence jakéhokoli ovlivňování ze strany města a samostatnost uplatňovaná touto společností ve vztahu k magistrátu prokazují, že magistrát není do žádného rozhodování společnosti zapojen.

K uplatňování kritéria soukromého investora v tržním hospodářství

- (66) Italské orgány by rády zdůraznily, že při uplatňování kritéria soukromého investora všechny skutečnosti (ekonomické i jiné údaje), o nichž se Komise dozvěděla během předběžného vyšetřování, ale které se týkají období následujícího po období, v němž bylo rozhodnuto o napadených zásazích, mohou být případně použity pro účely posouzení slučitelnosti opatření s pravidly Smlouvy, pokud budou tato opatření kvalifikována jako podpory; tyto skutečnosti však nelze použít v okamžiku, kdy se posuzuje, zda dotčené finanční zásahy splňují kritérium soukromého investora. Italské orgány se domnívají, že celá úvaha Komise je stížena chybným uplatňováním kritéria soukromého investora vyplývajícím z nepřesného posouzení zkoumaného skutkového rámce.
- (67) Pokud jde o souvislosti, které je třeba náležitě zohlednit, italské orgány v první řadě upozorňují, že Komise nepřihlédla ke skutečnosti, že v rámci liberalizace evropského trhu služeb pozemního odbavování v návaznosti na přijetí směrnice 96/67/ES, která byla do italského právního řádu provedena legislativním nařízením č. 18/99, se společnost SEA rozhodla neomezit se na oddělení účtů, ale přistoupit k rozdělení dotčených činností a k jejich převodu na novou právnickou osobu. Italské orgány tvrdí, že takové rozdělení posloužilo strategickým cílům skupiny prostřednictvím hledání průmyslového partnera pro služby pozemního odbavování a jako nástroj pro určení opatření zaměřených na zefektivnění služeb pozemního odbavování na letištích Linate a Malpensa.
- (68) Obecně se podle italských orgánů provozovatelé letišť v rámci liberalizace přizpůsobili a uspořádali své činnosti pozemního odbavování na základě zvážení různých použitelných obchodních modelů: služby pozemního odbavování nezajišťuje přímo provozovatel letiště (např. londýnská letiště, Kodaň, španělská letiště, Dublin), ale poskytují je třetí společnosti působící na více mezinárodních letištích („externalizace“), nebo je zajišťuje přímo provozovatel letiště prostřednictvím pouhého oddělení účtů (např. Frankfurt, Vídeň) nebo prostřednictvím společnosti za tímto účelem založené (SEA, Paříž) („přímé řízení“). Italské orgány zdůrazňují, že každý z těchto dvou modelů představuje výhody i nevýhody, které provozovatelé letišť pečlivě posoudili, a to i na základě právního prostředí jednotlivých zemí. Podle italských orgánů externalizace umožňuje soustředit zdroje na hlavní činnosti s okamžitým pozitivním dopadem na výsledovku, neboť činnosti pozemního odbavování jsou většinou ztrátové, s výjimkou případů, kdy jsou poskytovány ve velkém měřítku (a ne pouze na provozovaných letištích). Naopak udržování činnosti pozemního odbavování provozovatelům letiště umožňuje vykonávat větší kontrolu nad kvalitou služeb, což kromě regulačních aspektů má i kladný dopad na činnosti skupiny, zejména ve střednědobém až dlouhodobém horizontu.
- (69) Italské orgány tedy zdůrazňují, že tento druhý model, který si zvolila společnost SEA, umožňuje provozovateli letiště zachovat funkci přestupního letiště a transfery, udržovat kontrolu nad úrovní kvality poskytovaných služeb, zajišťovat vybrané služby pozemního odbavování na letištích, na kterých nejsou jiné subjekty schopné tyto služby poskytovat, a konečně udržovat silný vliv na bezpečnost letišť. Italské orgány dále tvrdí, že tato volba přináší vysoké provozní náklady, které jsou úzce spojené s přímým provozováním činností pozemního odbavování. Orgány zdůrazňují, že produktivita v posuzovaném odvětví nemůže být měřena výlučně z finančního hlediska.
- (70) Podle italských orgánů je tato strategie zvolená společností SEA zcela racionální, neboť umožňuje udržet si uvnitř skupiny činnosti pozemního odbavování a soustředit se jak na postupné zvyšování produktivity, tak na kvalitu služeb a výhody, které z toho pro skupinu vyplývají ve střednědobém až dlouhodobém horizontu. Zároveň rozdělením činností a jejich převedením do samostatné společnosti k provádění takovýchto operací (SEA Handling) může společnost SEA využít případných příležitostí spojenectví s dalšími subjekty v daném odvětví s cílem obnovit životaschopnost díky součinnostem vyplývajícím ze začlenění do mezinárodní sítě a ze získání dalšího provozního know-how.
- (71) Společnost SEA tedy měla v úmyslu nést ztráty, které původně vznikly dceřině společnosti, vzhledem k výhodám, které z toho pro skupinu údajně vyplývaly, a rovněž vzhledem k postupnému zlepšování výsledovky společnosti SEA Handling a obnovení životaschopnosti (původně předpokládané na konci prvního tříletého období činnosti, tj. do roku 2005), čehož mělo být dosaženo prostřednictvím opatření předpokládaných programovým plánem restrukturalizace, který také dle možností počítal se vstupem strategického partnera, který odkoupí významný menšinový podíl ve společnosti SEA Handling.
- (72) Pokud jde o hledání takového strategického partnera, italské orgány zdůrazňují skutečnost, že v květnu 2001 zahájila společnost SEA nabídkové řízení zaměřené na hledání menšinového partnera pro společnost SEA Handling, v jehož závěru předložila nejzajímavější nabídku [...]. Zahájená jednání s tímto partnerem se údajně velmi přiblížila závěrečnému podpisu, zejména díky plánu oživení. Později jednání uvízla na mrtvém bodě, především z důvodu rozdílů v ocenění podniku.

- (73) Italské orgány dále zdůrazňují, že cílem opatření předpokládaných v konsolidovaném obchodním plánu skupiny SEA na období 2002–2006 bylo zvýšení produktivity práce o 20 % v uvedeném období. Italské orgány tvrdí, že tato opatření byla považována za přiměřená a dostatečná, aby potvrdila provedenou volbu obchodního modelu. Ačkoli cíle obnovení životaschopnosti dosaženo nebylo, hospodářské výsledky byly údajně povzbuzující a potvrdily, že společnost SEA si zvolila vhodný obchodní model v hospodářském zájmu skupiny i jejich akcionářů.
- (74) Podle italských orgánů je skutečnost, že společnost SEA Handling neobnovila životaschopnost v původně předpokládané lhůtě, způsobena tržním scénářem, který se oproti předpokladům zcela změnil z důvodu dvou mezinárodních faktorů, jež významně ovlivnily vývoj letecké dopravy v daném období (SARS a válka v Iráku), a z důvodu následných ekonomických potíží mezinárodních dopravců, kteří v důsledku značného navýšení ceny ropy donutili provozovatele ke snížení cen v mnohem agresivnějším konkurenčním prostředí, než se očekávalo.
- (75) Italské orgány vyzývají Komisi, aby znovu zvážila svou připomínku týkající se rozhodnutí společnosti SEA pokračovat v zásazích a hradit ztráty své vlastní dceřiné společnosti, ačkoli podle jejího mínění hospodářský vývoj již od uplynutí prvních dvou let činnosti (2003 a 2004) ukazoval, že obnovení životaschopnosti během tří let nebude možné. Tato připomínka se podle italských orgánů zakládá na příliš zjednodušeném uplatňování kritéria soukromého investora, v zásadě pouze z hlediska krátkodobé ziskovosti. Komise tak údajně nevzala v potaz, že v daném případě mohou být relevantní jiné úvahy než úvahy týkající se čistě přímých finančních toků vyplývajících z investice, zejména s ohledem na skutečnost, že mateřská společnost je vertikálně propojena s vlastní dceřinou společností a že nikoli zanedbatelná část její činnosti závisí na kvalitě služeb nabízených dceřinou společností. Komise, která pouze zohlednila neziskovost zásahu během prvních dvou let činnosti, údajně vůbec nepřihlédla ke zvláštnosti odvětví, v němž může mít provozovatel letiště zájem vykonávat (nebo finančně podporovat) činnost pozemního odbavování nezávisle na její bezprostřední ziskovosti.
- (76) Italské orgány dále poskytly srovnávací analýzu provedenou externím poradcem s cílem prokázat, že hypotézy vycházející z dokumentu *Prezentace obchodního plánu společnosti SEA Handling na období 2003–2007* (dále jen „obchodní plán na období 2003–2007“) předloženého společností SEA jsou reálné a odůvodněné a že některé nepředvídané události měly na společnost SEA Handling větší negativní vliv a způsobily vyšší ztráty, než se rozumně předpokládalo v okamžiku rozhodnutí o náhradě ztrát. Z této analýzy především vyplývá, že omezení provozu a snížení cen údajně měly větší vliv na záporný rozdíl mezi skutečnými výsledky a výsledky předpokládanými v obchodním plánu. Jinými slovy, ačkoli se společnosti SEA Handling podařilo dosáhnout svých cílů, pokud jde o snížení jednotkových nákladů, nedosáhla finančních cílů předpokládaných obchodním plánem z důvodu významného poklesu příjmů způsobeného omezením provozu a snížením cen oproti předpokládané úrovni.
- (77) Komise dále údajně nepřikládala dostatečný význam zvláštnosti daného odvětví v Itálii s ohledem na příslušné italské předpisy. V této souvislosti orgány v první řadě připomínají, že ve smyslu čl. 3 odst. 3 legislativního dekretu č. 18/99 a rovněž čl. 705 odst. 2 písm. d) zákoníku o letecké a lodní dopravě (Codice della navigazione) je řídicí orgán letiště povinen na letišti zajistit dostupnost nezbytných služeb pozemního odbavování, a to tak, že je buď poskytuje přímo, nebo koordinuje činnost subjektů, které výše uvedené služby poskytují ve prospěch třetích stran nebo vlastními silami. Dále pak se zvláštním odkazem na milánská letiště Linate a Malpensa článek 4 úmluvy uzavřené mezi úřadem ENAC (Národní úřad pro civilní letectví) a společností SEA dne 4. září 2001 výslovně ukládá společnosti SEA povinnost zaručit služby pozemního odbavování a zajistit dostupnost a účinnost prostředků, vybavení a zařízení a všeho, co je zapotřebí pro nepřetržitě, řádné a účinné vykonávání těchto služeb.
- (78) Podle italských orgánů se společnost SEA na základě tohoto ustanovení nemohla a nemůže jednoduše zbavit činností pozemního odbavování a přistoupit k jejich externalizaci. I kdyby se rozhodla tímto směrem postupovat, měla by v každém případě pomoci příslušných smluvních nástrojů zajistit a v této souvislosti odpovídat za to, aby služby splňovaly potřeby a požadavky stanovené zákonodárcem nebo požadavky vyplývající z předpokladů obsažených ve smlouvě o provozování letiště. Řídicí orgán letiště by ve skutečnosti zůstal odpovědný vůči veřejným orgánům, pokud jde o řádné a účinné vykonávání služeb pozemního odbavování.
- (79) Pro účely správného uplatňování kritéria soukromého investora v daném případě by italské orgány také rády připomněly, že podle ustálené judikatury je jednání veřejného orgánu třeba srovnávat se soukromým provozovatelem srovnatelných vlastností a velikosti⁽²²⁾ a že investice spočívající v náhradě ztráty společnosti SEA Handling byla naplánována a provedena skupinou SEA, akcionářem a stranou smlouvy o provozování letišť Malpensa a Linate. To zaprvé znamená, jak ostatně uvádí Komise ve svém rozhodnutí, že chování společnosti SEA nelze srovnávat s „chováním běžného investora vkládajícího kapitál za účelem dosažení zisku ve víceméně krátké době“, ale

⁽²²⁾ Viz rozsudek ze dne 12. prosince 2000 ve věci T-296/97, *Alitalia*, bod 81.

musí být srovnáváno s „chováním soukromé holdingové společnosti nebo soukromého seskupení podniků, které sledují strukturální politiku, celkovou či oborovou, a jsou vedeny perspektivou dlouhodobější životaschopnosti“⁽²³⁾. Z druhého by rovněž měly být zohledněny charakteristiky posuzovaného regulovaného odvětví a v těchto souvislostech běžná dynamika hospodářských vztahů mezi mateřskou a dceřinou společností⁽²⁴⁾.

- (80) Z tohoto důvodu se italské orgány domnívají, že Komise měla dotčená opatření posuzovat z pohledu skupiny, tedy že měla přezkoumat konsolidovanou účetní závěrku společnosti SEA. Zjistila by tak, že absorpce velkých ztrát v oblasti pozemního odbavování v rámci skupiny a vytvoření hodnoty pro akcionáře byly pro skupinu celkově velmi výhodné.
- (81) Kromě pravděpodobnosti nepřímého hmotného prospěchu z náhrady ztrát společnosti SEA Handling proto údajně existují další úvahy, mezi něž patří: a) možnost dosáhnout nepřímých hospodářských výhod prostřednictvím obchodních vztahů s dceřinou společností; b) potíže, které by způsobila externalizace v daných souvislostech na vnitrostátní úrovni, z hlediska ekonomické zátěže i odpovědnosti převzaté ve vztahu k veřejným orgánům; c) zachování image skupiny a d) dodržování povinností vůči státu vyplývajících ze smlouvy a ze zákona.
- (82) Italské orgány tedy zdůrazňují, že skupina SEA dosáhla v tříletém období 2003–2005 významných výsledků, pokud jde o kvalitu služeb poskytovaných uživatelům. Italské orgány v této souvislosti uvádějí kladný vývoj, pokud jde o dobu čekání na výdej cestovních zavazadel při přeletu a přesnost přistání řízených společností SEA.
- (83) Závěrem se italské orgány domnívají, že chování společnosti SEA v posuzované věci je zcela v souladu s chováním soukromého seskupení podniků, které sleduje strukturální politiku a které upřednostňuje bezprostřední úhradu ztrát vlastního odvětví činnosti s perspektivou obnovení dlouhodobější životaschopnosti a s přihlédnutím k dalším zájmům finanční i nefinanční povahy, v každém případě však relevantních pro hospodářské zájmy skupiny. V rozporu s tím, co tvrdí Komise, existenci konkrétní perspektivy obnovení životaschopnosti v rozumné době údajně dokazuje neustálé zlepšování hospodářské situace, které společnost SEA Handling zaznamenala během tříletého období 2003–2005 a k němuž došlo navzdory nenalezení menšinového strategického partnera a obtížné situaci na trhu.

Ke slučitelnosti

- (84) Pokud jde o způsobilost podniků, italské orgány v zásadě tvrdily následující: i) vzhledem k neustálým ztrátám vykazovaným u činností pozemního odbavování, a to i před založením společnosti SEA Handling, je jasné, že podnik měl potíže od okamžiku zahájení svého působení; ii) restrukturalizace společnosti SEA Handling vychází z plánu restrukturalizace, tvořeného různými dokumenty týkajícími se období 2003–2010, jehož cílem byl návrat činnosti pozemního odbavování k ziskovosti; iii) tyto dokumenty podrobně ukazují strategii společnosti SEA a harmonogram za tímto účelem předpokládaných opatření.
- (85) Italské orgány zejména zdůraznily, že konsolidovaný obchodní plán skupiny SEA na období 2002–2006 (dále jen „konsolidovaný obchodní plán na období 2002–2006“) stanoví pro zvýšení produktivity činností odbavování a pro zvýšení příjmů tato opatření:
- motivace pro snížení absentérství zaměstnanců,
 - elektronizace a racionalizace činností provozních oddělení,
 - umožnění práce přesčas,
 - sloučení sektorů A a B na letišti Malpensa od ledna 2002,
 - využívání nových pracovních smluv s flexibilní pracovní dobou,
 - opatření zaměřená na zkrácení časů přesunu zaměstnanců.
- (86) Italské orgány dále tvrdí, že jedním z důležitých restrukturalizačních opatření byl výběr menšinového akcionáře.

⁽²³⁾ Viz rozsudek ze dne 21. března 1991 ve věci C-305/89, *ALFA Romeo*, bod 20.

⁽²⁴⁾ Viz rozsudek ze dne 3. července 2003 ve spojených věcech C-83/01, C-93/01 a C-94/01, *Chronopost*, body 33–38.

- (87) Zadruhé podle italských orgánů stanovil obchodní plán na období 2003–2007, který byl zaměřen na společnost SEA Handling, základní faktory s negativními vlivy na fungování společnosti, zejména náklady práce, organizační nevyváženost a nedostatečnou technologickou inovaci. Dokument uvádí základní opatření nezbytná pro zvýšení produktivity podniku: i) zvýšení podílu společnosti na trhu; ii) opatření pro zvýšení technologické inovace; iii) opatření pro zlepšení přizpůsobitelnosti potřebám klientů; iv) přezkoumání nákladných externích činností vzhledem k hlavní podnikatelské činnosti (*core business*); b) snížení nákladů práce; vi) obnovení příjmů z činností nad rámec odbavování.
- (88) Zatřetí italské orgány zdůrazňují, že dokument „*Shrnutí – pokyny strategického plánu skupiny SEA na období 2007–2012 – 11. května 2007*“ (dále jen „strategický plán na období 2007–2012“) zahrnuje třífázový plán, jehož cílem je obnovení životaschopnosti společnosti SEA Handling do roku 2011. Cíl obnovení ziskovosti činností odbavování je podle všeho zjevný také ve *strategickém plánu skupiny SEA na období 2009–2016* (dále jen „strategický plán na období 2009–2016“) a v *obchodním plánu společnosti SEA na období 2011–2013* (dále jen „obchodní plán na období 2011–2013“).
- (89) Začtvrté italské orgány tvrdí, že nedochází k žádnému narušení hospodářské soutěže, neboť dotčená opatření jsou nezbytná pro účely liberalizace trhu. V každém případě byla přijata opatření, aby se zajistilo, že hospodářská soutěž není nepatřičně narušována, zejména postupné snižování úrovní zaměstnanosti (pokles o 1 755 jednotek v období 2003–2010), omezení působnosti na trhu (úplné ukončení všech aktivit, které nejsou hlavní podnikatelskou činností; ukončení činnosti odmrazování; neúspěšné pokusy prodat menšinový podíl ve společnosti SEA Handling).
- (90) Konečně Itálie tvrdí, že podpora byla jasně omezena na nezbytné minimum vzhledem k provozním ztrátám, které podniku vznikly, a k částce, která byla následně nezbytná pro zajištění provozní kontinuity činnosti odbavování. Podpora neměla za následek zvýšení podílu podniku na trhu na úkor konkurentů vzhledem k tomu, že nebyla uskutečněna investiční opatření, která by nebyla zahrnuta v plánech restrukturalizace.

5. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

5.1. SPOLEČNOST SEA

- (91) Společnost SEA ve svých připomínkách zdůrazňuje argumentaci předloženou italskými orgány a upřesňuje a doplňuje některé její aspekty.

K přičitatelnosti opatření náhrady ztrát italskému státu

- (92) Zaprvé s odvoláním na kolektivní dohodu ze dne 4. dubna 2002, která podle Komise předpokládá aktivní účast města, by se společnost SEA ráda podrobněji odvolala na rozsudek ve věci Stardust Marine, přičemž připomíná, že důkazní břemeno přičitatelnosti leží na Komisi, a tvrdí, že důkazy poskytnuté v daném případě jsou omezené nejen co do počtu, ale také co do obsahu a soudržnosti. Naopak existují mnohem spolehlivější a výstižnější „kontraindicie“, které údajně prokazují nezávislost společnosti SEA při rozhodování o restrukturalizaci společnosti SEA Handling.
- (93) Společnost SEA se domnívá, že cílem dohod uzavřených s odborovými organizacemi bylo uklidnit zaměstnance, pokud jde o ochranu nabytých práv a provádění opatření na ochranu zaměstnanosti odpovídajících strategii, pro kterou se společnost SEA rozhodla. Společnost SEA podotýká, že představenstvo společnosti SEA v rámci svých usnesení rozhodlo o reorganizaci skupiny. Nikdy však v souvislosti s touto reorganizací nebyl přijat žádný závazek nesnižovat počet zaměstnanců podle potřeb trhu. Společnost SEA dále tvrdí, že rozhodnutí o snižování a restrukturalizaci, a to i v poslední době, byla vždy motivována hospodářskou logikou, aniž by město nebo politické síly v něm zastoupené sehrály jakoukoli významnou úlohu.
- (94) Společnost SEA uvádí, že obavy sociálního charakteru existovaly a existují jak v legislativním dekretu č. 18/99, který věnuje článek 14 „sociální ochraně“, tak ve směrnici 96/67/ES, která ve 24. bodě odůvodnění uznává, že členské státy „si musí zachovat pravomoc k zajištění dostatečné úrovně sociální ochrany zaměstnanců podniků, které poskytují služby pozemního odbavování“, a opravňují ji tedy (článek 18) přijmout nezbytná opatření k zajištění ochrany práv pracujících (v souladu s ustanoveními směrnice a „ostatními právními předpisy Společenství“). Podle společnosti SEA mohly sociální obavy sehrát úlohu při přijímání svobodných podnikatelských rozhodnutí ze strany společnosti SEA pouze v mezích daných příslušným právním rámcem.
- (95) Společnost SEA dále trvá na skutečnosti, že Komise nepřihlédla k některým „kontraindicím“ navrženým městem Milánem, tj. neuplatňování tzv. závazků z kolektivní dohody ze dne 26. března 2002 a omezené trvání těchto závazků.

- (96) Pokud jde o kontrolu města, na kterou se Komise odvolává, společnost SEA tvrdí, že má naprostou rozhodovací a řídicí samostatnost a tuto činnost vykonává svobodně, bez jakéhokoli ovlivňování ze strany města Milána nebo provincie Milán. Společnost upřesňuje, že řízení společnosti přísluší výlučně členům představenstva a pravomoci a funkce členů představenstva nemohou vykonávat cizí subjekty (například většinoví akcionáři). Společnost SEA dále tvrdí, že i kdyby absurdně panoval názor, že většinový veřejný akcionář zpravidla vykonává skutečný vliv na usnesení správních orgánů společnosti SEA, což by představovalo důkaz přičitatelnosti, ve smyslu rozsudku ve věci Stardust Marine, nejednalo by se o organické kritérium, ale o skutečné zasahování do sporných rozhodnutí.
- (97) Podle společnosti SEA by Komise měla více přihlédnout k protikladným situacím, k nimž došlo během zasedání zastupitelstva města Milána dne 16. června 2003, z jehož zápisu údajně jednoznačně vyplývá rozhodovací a organizační samostatnost společnosti, kdy na jedné straně zastupitelé berou na vědomí odmítnutí společnosti SEA poskytnout údaje (neboť je nelze zpřístupnit), které jsou předmětem probíhajícího jednání s odborovými organizacemi, a na straně druhé je zamítnut návrh, aby městská rada požádala společnost SEA o předložení obchodního plánu, tedy návrh, který by byl nejen schválen, ale nemusel by ani být předložen, kdyby město Milán skutečně vyvíjelo – nebo si uvědomovalo, že může vyvíjet – vliv, který se mu Komise zjevně snaží přisoudit.
- (98) Pokud jde o bílko rezignace, společnost SEA ohledně tvrzení uvedených v této souvislosti městem Milánem dodává, že u příležitosti valné hromady společnosti SEA dne 24. února 2006 předseda dozorčí rady společnosti SEA potvrdil, že nikdo z členů dozorčí rady nebyl požádán, aby obdobnou rezignaci podepsal. Společnost SEA se domnívá, že všechny odpovědi formulované během výše uvedené valné hromady v souvislosti s bílko rezignacemi jasně naznačují opak tvrzení, podle něhož existuje vztah zvláštní závislosti s městem Milánem. Společnost SEA dále zdůrazňuje skutečnost, že jak tvrdí předseda během valné hromady, představenstvo vůbec nepřistoupilo na požadavek akcionáře rozdělit dividendy ve výši 250 až 280 milionů EUR a místo toho stanovilo maximální disponibilní částku ve výši 200 milionů EUR, což údajně dokazuje, že nebylo dotčenými rezignacemi ovlivněno, neboť rozhodlo jinak než město.
- (99) Konečně podle mínění společnosti SEA skutečnost, že obvinění týkající se údajné závislosti představenstva společnosti SEA na městu – obvinění uvedená v tisku – jsou z roku 2006, nic „nedokazuje“, pokud jde o vyvíjení vlivu města na společnost SEA v období předcházejícím uvedenému roku. Kromě toho neexistují důvody, které by umožňovaly toto ovlivňování předpokládat, pokud Komise nepředloží seriózní a relevantní důkazy, a to i z hlediska časové souslednosti událostí.

K uplatňování kritéria soukromého investora v tržním hospodářství

- (100) Společnost SEA připomíná, že podle Soudního dvora (rozsudek ve věci „ALFA Romeo“⁽²⁵⁾ a rozsudek ve věci „ENI-Lanerossi“⁽²⁶⁾) stejně jako může soukromý společník podniku, který se dočasně nachází v obtížích, do tohoto podniku rozumně vložit kapitál potřebný pro jeho další existenci, pokud je podnik po reorganizaci schopen být opět životaschopný, může i mateřská společnost rozhodnout o úhradě ztrát jedné ze svých dceřiných společností a být přitom vedena i jinými „úvahami“, než je pouhá krátkodobá výnosnost investice. V rozsudku ve věci „ENI-Lanerossi“ Soudní dvůr uvedl, že úvahy, jako je pravděpodobnost dosažení nepřímého hmotného prospěchu z investice, možnost postoupit činnosti dceřiné společnosti za lepších podmínek, vůle zachovat image skupiny jako celku nebo úmysl přeorientovat činnosti podniku, mohou z pohledu soukromého investora, který sleduje cíl dlouhodobé životaschopnosti (nikoli čistě finanční), řádně odůvodnit vložení kapitálu do podniku, v němž má investor podíl a který je ve ztrátě.
- (101) V daném případě se společnost SEA domnívá, že náhrada ztrát společnosti SEA Handling může být řádně odůvodněna, s ohledem na zásadu soukromého investora, nejen existencí strategického plánu a plánu restrukturalizace s dobrou perspektivou dlouhodobé životaschopnosti, ale také jinými úvahami, než je pouhá finanční výnosnost investice, týkajícími se zvláštní odpovědnosti společnosti SEA jako provozovatele letiště a jeho image, jakož i skutečností, že interní náhrada ztrát v žádném okamžiku nezpůsobila skupině zvláštní zadlužení nebo finanční potíže, a skupina přesto vše dosáhla významného čistého zisku.
- (102) Kromě toho společnost SEA tvrdí, že její investiční rozhodnutí se nutně nezakládají na úvahách o okamžitém zisku, jako jsou úvahy, které mohou ovlivňovat volby (i spekulativní) menšinového akcionáře bez kontrolních pravomocí nebo většinového akcionáře motivovaného výlučně snahou o dosažení maximálního zisku z činnosti pozemního odbavování uvažované izolovaně, ale spíše na širších úvahách inspirovaných cílem maximalizace celkových výsledků skupiny SEA v dlouhodobém horizontu.

⁽²⁵⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991 ve věci C-305/89, *Itálie v. Komise* (ALFA Romeo), Recueil 1991, s. I-1603, bod 20.

⁽²⁶⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991 ve věci C-303/88, *Itálie v. Komise*, Recueil 1991, s. I-1433, bod 21.

K souvislostem zásahů

- (103) Společnost SEA se domnívá, že Komise nemůže odhlížet od právního prostředí, v němž k náhradám ztrát došlo. Právní rámec ovlivňující konkurenční tlak, kterému byla společnost SEA vystavena, a povinnosti, kterými byla tato společnost vázána, údajně ovlivnily průmyslová rozhodnutí i výsledky dosažené v návaznosti na tato rozhodnutí. Jelikož byla napadená opatření provedena v období bezprostředně následujícím po přijetí směrnice 96/67/ES zaměřené na liberalizaci odvětví a po jejím provedení na vnitrostátní úrovni, společnost SEA upozorňuje, že již v roce 1996 umožnila vstup externího poskytovatele služeb pozemního odbavování (ATA Handling) na vlastní letiště.
- (104) Společnost dále uvádí, že Itálie se rozhodla pro úplnou liberalizaci trhu služeb pozemního odbavování a počítala pouze s tím, že odvětvový orgán (ENAC) bude v odůvodněných případech moci dočasně omezit počet poskytovatelů služeb. Společnost SEA se domnívá, že ENAC jakožto odvětvový orgán na některých italských letištích zahltil trh služeb pozemního odbavování tím, že certifikoval nejméně 246 poskytovatelů, z nichž 84 je oprávněno působit na letištích Linate a Malpensa. Společnost SEA se domnívá, že rozhodnutí Itálie ve skutečnosti podpořilo vstup mnoha subjektů, avšak tendence trhu směřuje ke snižování počtu poskytovatelů služeb pozemního odbavování působících na jednotlivých letištích. To rovněž potvrzuje úprava nedávno přijatá orgánem ENAC, která by zavedením přísnějších požadavků v porovnání s dříve přijatými požadavky na certifikaci poskytovatelů těchto služeb měla vést k pečlivějšímu výběru subjektů, které budou muset zaručit kvalitnější a bezpečnější služby. Společnost SEA v této souvislosti uvádí, že jiné evropské země zvolily opačný směr, aby zamezily přílišnému konkurenčnímu tlaku, který by mohl vyvolat nevyváženost hospodářských podmínek poskytovatelů v návaznosti na cenový tlak.
- (105) V rozvíjejícím se prostředí hospodářské soutěže společnost SEA tvrdí, že rozhodnutí přistoupit k rozdělení společností vycházelo ze strategického obchodního modelu společnosti SEA v té době založeného na provozování letiště Malpensa jako leteckého uzlu („hub“) s nutností kontroly, sledování a řízení služeb pozemního odbavování (podobně jako na letištích ve Frankfurtu a Vídni).
- (106) Společnost SEA navíc trvá na skutečnosti, že při analýze hospodářské logiky rozhodnutí této společnosti je třeba přihlídnout k charakteristikám trhu služeb pozemního odbavování. V prvé řadě společnost SEA tvrdí, že činnost pozemního odbavování dosahuje velmi nízkého ziskového rozpětí, přičemž tento faktor umocňuje liberalizace trhu, a že tato činnost byla charakteristická nízkou mírou ziskovosti i v době, kdy nebyla provozována vyloženě se ztrátou. Subjekty, které jsou nejnáze schopny dosáhnout určité – byť jen skromné – míry ziskovosti, jsou zpravidla subjekty, které disponují sítí, obvykle mezinárodní, jež umožňuje rozložit riziko podnikání na více provozních míst. Například působnost na více letištích údajně umožňuje kompenzovat náklady vzniklé v těch zemích, v nichž jsou právní nebo smluvní předpisy týkající se řízení pracovních sil přísnější, nižšími náklady v zemích, v nichž se uplatňuje flexibilnější úprava. Subjekty, které jsou schopny dosahovat kladného ziskového rozpětí na celosvětové úrovni, jsou údajně ty, které disponují mezinárodní sítí a využívají důležitých součinností díky celosvětovým a výhradním smlouvám, jediné centralizované správy, úspor z rozsahu při investicích, menších podílů na trhu, které jsou ale často spojeny s jediným dopravcem nebo jedním konkrétním časovým rámcem, a úspor z rozsahu souvisejících s možností poskytovat služby jednomu dopravci na více letištích.
- (107) Podle společnosti SEA je tedy trh z hlediska nabídky heterogenní, neboť stejnou činnost by mohly vykonávat subjekty, které mají odlišné vlastnosti, pokud jde o povahu, kapacitu, odpovědnost a rozsah činnosti: provozovatelé letišť v režimu oddělení účtů, provozovatelé letišť v režimu rozdělení společností, externí poskytovatelé služeb (přičemž podle jejího názoru se může jednat o poskytovatele působící v rámci vnitrostátní nebo mezinárodní sítě nebo středně velké subjekty) nebo letečtí dopravci, kteří činnost vykonávají vlastními silami.
- (108) Komise proto nemůže odhlížet od fungování a celkového vývoje trhu služeb pozemního odbavování a musí vývoj společnosti SEA Handling porovnávat s vývojem subjektů, které jsou s touto společností skutečně srovnatelné. Pokud jde o celkový vývoj, vzhledem k tomu, že trh služeb pozemního odbavování je odvětvím s velmi nízkým ziskovým rozpětím, má společnost SEA za to, že s ohledem na vážnou deficitní situaci v oblasti produktivity uvedené části podniku, značnou nevyváženost struktury nákladů a mimořádně obtížnou situaci, v níž se trh i hospodářství jako celek nacházejí, nemůže být obnovení životaschopnosti zázračné ani náhlé a že ani prodloužení původně stanovených lhůt není vůbec překvapivé.
- (109) Společnost SEA tudíž popírá tvrzení, podle něhož měla s ohledem na nemožnost vyrovnání ztrát společnosti SEA Handling v předpokládaném tříletém období přehodnotit svou strategii a oddělit se od svých vlastních činností pozemního odbavování. V této souvislosti společnost SEA zdůrazňuje, že její rozhodnutí nemohla být každoročně znovu projednávána, neboť odvětví pozemního odbavování, stejně jako všechna hospodářská odvětví související s prostředím letišť, funguje ve víceleté perspektivě a platnost přijatých rozhodnutí by mohla být řádně posouzena teprve v dlouhodobém horizontu.

- (110) Pokud jde o porovnání hospodářských výsledků společnosti SEA Handling s výsledky ostatních subjektů, společnost SEA uvádí, že jediným skutečně srovnatelným subjektem – jako provozovatelem letiště, který vykonává činnosti pozemního odbavování v režimu rozdělení společností – je [...]. V tomto ohledu společnost SEA podotýká, že [...] zaznamenala v tříletém období 2004–2006 ztrátu související s její vlastní činností pozemního odbavování, tedy negativní vývoj, který pokračoval i v následujících letech a který bude zřejmě pokračovat i v blízké budoucnosti.
- (111) Vzhledem ke svému obchodnímu modelu („hlavní letiště“ neboli „letecký uzel“) společnost SEA potvrzuje potřebu mít subjekt schopný poskytovat všechny požadované odbavovací služby v souladu s vysokými standardy kvality. Společnost SEA tvrdí, že tyto nároky byla schopna splnit pouze společnost SEA Handling, neboť ostatní subjekty přítomné na trhu neměly materiální, ekonomické a především personální zdroje nezbytné pro zajištění všech odbavovacích služeb požadovaných v rámci tohoto modelu.
- (112) Společnost SEA ostatně tvrdí, že nad rámec vlastních zájmů má i zákonnou povinnost, neboť vnitrostátní právní předpisy považují provozovatele letiště za subjekt odpovědný v případě výpadků týkajících se poskytování služeb pozemního odbavování.
- (113) Úplná liberalizace trhu v Itálii navíc v porovnání s částečně otevřeným trhem údajně přinesla větší zátěž pro provozovatele letišť. Provozovatel letiště skutečně má vůči kontrolnímu orgánu povinnost a odpovědnost týkající se vytvoření zvláštních pracovních skupin schopných zajišťovat dané služby v případě nouzových nebo nepředvídatelných situací. Provozovatel letiště nemá žádný nástroj k tomu, aby novým poskytovatelům uložil povinnost zajišťovat „pohotovostní zálohu“, zatímco tyto povinnosti lze v prostředí částečné liberalizace zohlednit v soutěžních podmínkách v rámci nabídkového řízení na výběr poskytovatele.

K hospodářské racionalitě chování společnosti SEA

- (114) Cílem rozdělení činností a souvisejícího převodu na dceřinou společnost SEA Handling údajně bylo jak respektovat právo Evropské unie, tak co nejlépe zvládnout liberalizaci a v dlouhodobém horizontu využít příležitostí rozvoje. Podle společnosti SEA mělo toto rozdělení umožnit lépe provádět politiky nezbytné pro zlepšení účinnosti a produktivity uvedených dvou společností a zároveň umožnit využít případných příležitostí uzavřít spojení s externími partnery.
- (115) Společnost SEA navíc tvrdí, že ukončení činností pozemního odbavování by pro ni znamenalo zvýšení nákladů z důvodu její povinnosti poskytovat služby řízení nouzových a nepředvídatelných situací. Společnost SEA se domnívá, že úspory, kterých dosáhla díky úsporám z rozsahu, jež byly dány možností použít mezní osobní náklady společnosti SEA Handling na zajišťování pohotovostní zálohy bez nutnosti nést náklady na zřízení a udržování specializované skupiny, činily orientačně 10,7 milionu EUR v roce 2003 a 8,7 milionu EUR v roce 2010.
- (116) Společnost SEA připomíná, že společnost SEA Handling měla od začátku velmi zatěžující strukturu nákladů, s mimořádnými náklady a jasným úkolem postupně přivést služby pozemního odbavování nejdříve do stavu udržitelnosti a poté do stavu ziskovosti. Společnost SEA tvrdí, že z tohoto důvodu již od začátku uskutečňovala intenzivní restrukturalizační a ozdravný program rovněž s cílem určit případného strategického partnera, který by mohl přispět ke sledování těchto cílů.
- (117) Společnost SEA tvrdí, že v květnu 2001 zahájila nabídkové řízení s cílem vybrat jeden nebo více subjektů, které měly získat menšinový podíl na kapitálu společnosti SEA Handling – řízení, kterého se údajně zúčastnila velká část předních subjektů odvětví. Po provedení analýzy doporučení a nabídek zúčastněných subjektů společnost SEA ještě v roce 2001 zahájila jednání s [...], která předložila nejzajímavější návrh na uzavření partnerství. Ačkoli se jednání dostala do pokročilé fáze a byl vypracován společný plán na oživení společnosti SEA Handling, představenstvo společnosti SEA na svém zasedání dne 10. září 2002 rozhodlo, že nemůže nabídku tohoto subjektu přijmout, neboť ji považovalo za [...]. Společnost SEA připouští, že neúspěch jednání ohrozil uskutečnitelnost cíle obnovení životaschopnosti společnosti SEA Handling v původně předpokládané lhůtě s tím, že nalezení menšinového strategického partnera bylo pro tento cíl považováno za důležitý nástroj.
- (118) Společnost SEA dále tvrdí, že v dubnu 2008 zahájila nové řízení na částečný prodej společnosti SEA Handling, které však nebylo dokončeno navzdory počátečnímu zájmu, který projevil důležitý mezinárodní poskytovatel.
- (119) Společnost SEA zdůrazňuje, že ozdravný program společnosti SEA Handling především zohledňoval obchodní model letiště („letecký uzel“), který si skupina předem zvolila, a vycházel ze střednědobého až dlouhodobého časového horizontu, který umožňoval přiměřenou ekonomickou návratnost finančních závazků vyžadovaných tímto typem činnosti. Společnost SEA v této souvislosti zdůrazňuje, že směrnice 96/67/ES v případě omezení počtu poskytovatelů služeb pozemního odbavování předpokládá, že tito poskytovatelé budou vybráni prostřednictvím zvláštního řízení na dobu sedmi let, čímž implicitně uznává, že kratší období by neumožňovala odpovídající organizační plánování a následující ekonomickou návratnost.

- (120) Plán konkrétně spočíval v zásadách na zvýšení produktivity práce a v postupném snižování osobních nákladů. Těchto cílů mělo být dosaženo jak kvalitativními zásahy do způsobu poskytování činností pozemního odbavování, tak kvantitativními zásahy do počtu zaměstnanců. Plán restrukturalizace v první řadě vycházel z konsolidovaného obchodního plánu skupiny SEA na období 2002–2006, který vymezil strategii a cíle, jakož i opatření, jež měla být přijata pro obnovení ziskovosti služeb pozemního odbavování. Obchodní plán společnosti SEA Handling na období 2003–2007 přijatý dne 29. července 2003 pak předpokládal plán restrukturalizace zaměřený na zlepšení účinnosti služeb, struktur a lidských zdrojů týkajících se tohoto odvětví činnosti. Společnost SEA doufala, že se jí podaří obnovit ziskovost svých vlastních činností pozemního odbavování během tří let, tj. do roku 2005, nebo nejpozději do roku 2007.
- (121) Společnost SEA tedy popírá tvrzení Komise, že v konsolidovaném obchodním plánu skupiny chybí podrobný popis opatření, která hodlala společnost SEA přijmout za účelem ozdravení společnosti SEA Handling, a že chybí podrobný obchodní plán týkající se společnosti SEA Handling, který by ukazoval strategii zaměřenou na ozdravení společnosti a související postupné provádění.
- (122) Společnost SEA se domnívá, že pozitivní vývoj hlavních hospodářských ukazatelů v letech 2003 až 2004 byl povzbuzující a prokázal platnost kroků společnosti SEA. Společnost SEA se domnívá, že obnovení životaschopnosti do roku 2005 předpokládané v obchodním plánu na období 2003–2007 bylo zmařeno z důvodu řady okolností, které negativně ovlivnily ekonomickou situaci společnosti SEA Handling. Společnost SEA v této souvislosti uvádí tyto okolnosti: šíření onemocnění SARS v období 2002–2003; začátek války v Iráku v roce 2003 a nárůst hrozby mezinárodního terorismu; zintenzivnění tlaku na snižování cen pozemního odbavování v roce 2006, rovněž v návaznosti na vstup nových subjektů na letiště Malpensa, zejména společnosti Aviapartner, což vedlo ke snížení cen u některých smluv, například smlouva se společností Alitalia (–6 % jednotkové ceny); zrušení základny společnosti Alitalia na milánském letišti Malpensa, o kterém společnost Alitalia rozhodla v roce 2007 a jehož důsledky se plně projevovaly od dubna 2008, a oblak sopečného prachu po výbuchu islandské sopky Eyjafjallajökull v roce 2010.
- (123) Na základě zhoršení hospodářského vývoje společnosti SEA Handling v období 2006–2007 a v návaznosti na zrušení základny společnosti Alitalia byla společnost SEA údajně vyzvána, aby se rozhodla, zda potvrdí vlastní obchodní model, a pokud ano, aby upravila a aktualizovala plán na oživení společnosti SEA Handling. V roce 2007 společnost SEA nakonec rozhodla, že se zaměří na vytvoření inovačního modelu tzv. „self-hub“ neboli „virtual hub“, a potvrdila tak strategické rozhodnutí pokračovat v procesu ozdravování a restrukturalizace společnosti SEA Handling. Zdůraznila přitom důležitost činností pozemního odbavování pro rozvoj vlastních obchodních plánů stejně jako v předchozím modelu. Rozhodnutí bylo údajně motivováno již dosaženými výsledky na úrovni produktivity práce a snižování počtu zaměstnanců, skutečností, že předchozí zkušenosti ukázaly, že obnovení životaschopnosti je možné, a konečně úvahou, že jakékoli jiné řešení, včetně externalizace, stále ukazovalo tytéž kontraindikace již posuzované v roce 2003.
- (124) Podle společnosti SEA byla náhrada ztrát stále odůvodněná, neboť využívání externích subjektů pro poskytování služeb pohotovostní zálohy by nebylo z ekonomického hlediska výhodné (vzhledem k vyšším nákladům na externí služby v porovnání se službami, které lze díky součinnosti poskytovat interně) ani by v daném případě nebylo proveditelné (s ohledem na absenci externích poskytovatelů schopných předložit celkovou nabídku služeb pozemního odbavování a rovněž na malou spolehlivost a kvalitu služeb, které subjekty působící na milánských letištích ukázaly při mnoha příležitostech).
- (125) Pokud jde o realizovatelnost nabídky třetích stran, společnost SEA v první řadě tvrdí, že ačkoli někteří externí poskytovatelé (jako například Aviapartner) mají od roku 2006 certifikaci pro poskytování celé škály služeb pozemního odbavování na milánských letištích, skutečnost je úplně jiná. Společnost SEA se domnívá, že standardní postup používaný úřadem ENAC pro udělování certifikace je nepřiměřený, protože se často zakládá na hodnocení toho, zda společnost zajišťující pozemní odbavování splňuje požadavky týkající se skupiny jako celku, a nikoli ve vztahu ke skutečné kapacitě, kterou je společnost schopná zaručit na jednom letišti. Společnost SEA má dále za to, že jako provozovatel letiště měla být zapojena do postupu certifikace poskytovatelů služeb pozemního odbavování, aby se vyhnula přímým důsledkům výpadku služeb nebo neefektivnosti externích poskytovatelů bez pravomoci udělit jim sankci. Podle společnosti SEA nové nařízení úřadu ENAC ze dne 19. ledna 2011 stanoví, že provozovatel letiště poskytne odůvodněné stanovisko ke shodě postupů a standardů poskytovatele.
- (126) Zadruhé se společnost SEA domnívá, že žádný externí poskytovatel nebyl připraven poskytnout celý rozsah služeb, protože jejich obchodní strategie spočívala a spočívá v tom, že se soustředí na rentabilnější služby.
- (127) Zatřetí aktivní poskytovatelé údajně měli významné pohledávky vůči společnosti SEA Handling, která musela často zasahovat v nouzových situacích, aby kompenzovala jejich výpadky, a nakonec přistoupila k soudnímu vymáhání pohledávek od těchto společností.

- (128) Začtvrté na rozdíl od tvrzení Komise hlavní současní konkurenti působící na milánských letištích, tj. ATA Handling a Aviapartner, nedosáhli zisku. Společnost ATA Handling údajně vykazala v letech 2003 až 2005 ztráty, které byly podle společnosti SEA ve vztahu k milánským letišťům vyšší. Pokud jde o společnost Aviapartner, navzdory ziskům dosaženým v rámci celé sítě letišť, na nichž vykonává svou činnost, považuje společnost SEA za pravděpodobné, že v souvislosti s činností vykonávanou na milánských letištích vykazala společnost ztráty.
- (129) Pokud jde o posouzení hospodářských výsledků společnosti SEA Handling, které mohlo vést ke změně rozhodnutí, společnost SEA zdůrazňuje, že v odvětví pozemního odbavování lze dopady podnikatelských rozhodnutí hodnotit pouze v dlouhodobém horizontu, a že tedy rozhodnutí společnosti SEA nemohlo být rozumně změněno již po několika málo letech, zejména na základě povzbudivých výsledků dosažených v počátečním tříletém období, jehož pozitivní dopady byly narušeny až událostmi mimo skupinu SEA, které nastaly následně.
- (130) Pokud jde o účetní zachycení výsledků, společnost SEA v první řadě uvádí, že výsledků společnosti SEA Handling bylo dosaženo bez subvencování činností pozemního odbavování tak, že by společnost SEA Handling vykonávala činnosti odměňované sazbou (a nikoli na základě tržních cen), a tedy jasně ziskovější, jako v případě jiných evropských poskytovatelů. Společnost SEA dále uvádí, že společnost SEA Handling je jediným poskytovatelem služeb pozemního odbavování na milánských letištích, který provozovateli letiště řádně hradí poplatek za používání společného majetku, a hospodaření společnosti SEA Handling by již bylo v kladných číslech (v roce 2011), kdyby jako ostatní poskytovatelé působící na milánských letištích provozovateli letiště tento poplatek nepřiznávala. Konečně společnost SEA uvádí, že účetní závěrka týkající se pozemního odbavování nezahrnuje výnosy z řízení centralizovaných infrastruktur, jako je tomu u jiných srovnatelných poskytovatelů. Zahrnutí těchto činností do působnosti společnosti SEA Handling za předem stanovenou sazbu by znamenalo další výnosy ve výši přibližně 70 milionů EUR ročně. Společnost SEA uvádí příklad [...], jejíž účetní závěrka týkající se pozemního odbavování zachycuje výnosy z „řízení centralizovaných infrastruktur“, které nespádají do taxativního výčtu činností pozemního odbavování uvedeného v příloze A směrnice 96/67/ES ani do standardní smlouvy o pozemním odbavování asociace IATA („IATA Standard Ground Handling Agreement“). Společnost SEA se domnívá, že kdyby postupovala tímto způsobem, dosáhla by za období 2005–2009 hrubého provozního výsledku v rozmezí –9 milionů EUR až + 8 milionů EUR (oproti skutečně dosaženému výsledku v rozmezí –42,5 milionu EUR až –23,2 milionu EUR), čímž by dosáhla průměrného snížení provozní ztráty o 100 %.
- (131) Společnost SEA tvrdí, že do roku 2012 definitivně obnoví ziskovost svých činností pozemního odbavování díky nepřetržitému provádění svého plánu restrukturalizace, který se ukázal jako prozíravý a přiměřený chování, které lze očekávat od soukromého investora v tržním hospodářství. Společnost SEA má za to, že bude například moci pokračovat v hledání strategického partnera pro pozemní odbavování za účelem rozvoje vlastních činností v tomto odvětví, a to i nad rámec milánských letišť, a rovněž případně pro rozšíření své činnosti o specializované služby, které zatím neposkytuje.
- (132) Společnost SEA uvádí, že mnozí provozovatelé letišť srovnatelní se společností SEA, pokud jde o druh činnosti, a to i větší subjekty jako [...], výslovně vyloučili, že by chtěli ukončit činnost pozemního odbavování, ačkoli k tomu byli v té době vybízeni finančními analytiky, čímž potvrdili platnost tohoto obchodního modelu.

5.2. [...]

- (133) Obecně [...] naznačuje, že odvětví pozemního odbavování dosahuje zisků i navzdory nízkému ziskovému rozpětí. [...] zdůrazňuje skutečnost, že osobní náklady představují významnou část nákladů každého poskytovatele, pravděpodobně v rozmezí 60–70 % obratu, a že je tedy zásadní bedlivě sledovat provozní činnost, zejména prostřednictvím systémů plánování.
- (134) [...] se domnívá, že v tomto odvětví existují úspory z rozsahu, čili že náklady na cestujícího se snižují se zvyšujícím se počtem cestujících. V této souvislosti se [...] domnívá, že optimální úroveň těchto nákladů je dosažena při řízení 8–9 milionů cestujících ročně a že společnost SEA Handling tuto úroveň značně překročila, protože řídí přibližně 22 milionů cestujících na dvou letištích a její podíl na trhu stabilně převyšuje 70 %.
- (135) [...] uvádí společnost SAGAT Handling jako příklad ziskové společnosti na trhu, která v roce 2009 řídila 2,5 milionu cestujících s osobními náklady ve výši 55 % jejího obratu. Zmíněny jsou také společnosti Fraport Ground Services Austria, Swissport a Menzies.
- (136) [...] se domnívá, že hlavní příčinou nízké ziskovosti společnosti SEA Handling jsou vysoké osobní náklady, které v letech 2002 až 2008 údajně trvale převyšovaly 85 % obratu, což představuje zátěž, která není pro [...] udržitelná. To připadá [...] ještě překvapivější, neboť společnost SEA Handling má zjevně přístup ke státním vyrovnávacím příspěvkům.

- (137) [...] by ráda Komisi upozornila na nemožnost vyloučit, že společnost SEA Handling nezískala jiné formy podpory. [...] v první řadě uvádí, že služby vytlačování (*push-back*), vlečení (*tow-in*), odmrazování a přepravy cestujících po ploše (*bussing*) údajně poskytuje společnost SEA, zatímco společnost SEA Handling tyto služby prodává svým klientům. [...] vyjadřuje pochybnosti o řádnosti operací, neboť chybí průhledná fakturace služeb vůči společnosti SEA Handling.
- (138) Obdobně by společnost SEA mohla společnosti SEA Handling poskytovat doplňkovou podporu poskytnutím části svých zaměstnanců. Nebude-li k dispozici řádná fakturace, lze podle [...] předpokládat existenci protiprávních podpor poskytnutých společnosti SEA Handling.
- (139) Další způsob poskytování podpor společnosti SEA Handling ze strany společnosti SEA údajně spočívá v předkládání kombinovaných nabídek leteckým společností s návrhem slevy podmíněné poskytováním odbavovacích služeb společností SEA Handling. [...] si díky některým novinovým článkům údajně všimla, že téměř pokaždé, kdy se společnosti SEA podaří přilákat nějakou leteckou společnost, jsou služby pozemního odbavování poskytovány společnostmi SEA Handling.
- (140) Konečně [...] kolektivní dohoda mezi poskytovateli služeb pozemního odbavování a odbory [...] uvádí, že tato dohoda se vztahuje na všechny zaměstnance poskytovatelů služeb pozemního odbavování. Podle [...] pouze společnost SEA i nadále uplatňuje vlastní kolektivní dohodu, která je pro společnost SEA údajně méně výhodná, z krátkodobého i dlouhodobého hlediska v rovině hospodářské i právní, což je rozhodnutí, které neodpovídá řízení zaměřenému na snižování nákladů.

6. VYJÁDRĚNÍ ITALSKÝCH ORGÁNŮ V REAKCI NA PŘIPOMÍNKY PŘEDLOŽENÉ ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI

- (141) Italské orgány předložily své připomínky v reakci na připomínky vyjádřené [...].
- (142) Pokud jde o první argument založený na předpokladu, podle něhož ziskovost společnosti zajišťující pozemní odbavování závisí na objemu řízeného provozu, a tedy na počtu odbavených cestujících, italské orgány tvrdí, že se jedná o zjednodušující argument, který je výsledkem abstraktního hodnocení a nepřihlíží k tomu, že rozhodnutí společnosti SEA byla vedena dlouhodobými ekonomickými úvahami. Tato úspora z rozsahu není podle italských orgánů pro výpočet hospodářského výsledku společnosti zajišťující pozemní odbavování určující. Italské orgány zejména uvádějí, že výnosy společnosti tohoto druhu nemají žádnou souvislost s počtem odbavených cestujících, ale závisí na počtu odbavených letů a na jejich tonáži.
- (143) Navíc pro účely uplatňování kritéria soukromého investora není ústřední otázkou to, zda společnost mohla dosáhnout zisků, kterých se jí z jakéhokoli důvodu dosáhnout nepodařilo, ale spíše to, zda akcionář mohl mít zdravý hospodářský zájem investovat do společnosti v očekávání návratnosti své investice, a to i v dlouhodobém horizontu nebo ze strategického spíše než čistě finančního hlediska. Potenciální schopnost dosáhnout zisků by proto hrála ve prospěch uplatňování tohoto kritéria.
- (144) Italské orgány rovněž zdůrazňují, že řízení značného objemu provozu není dostatečnou podmínkou pro realizaci zisků. Italské orgány především připomínají důležitost působit v rozsáhlé síti letišť, jak již bylo uvedeno výše.
- (145) Italské orgány pak trvají na skutečnosti, že společnost zajišťující pozemní odbavování, která není propojena s provozovatelem letiště a nemá dominantní postavení na trhu na určitém letišti, může uplatňovat obchodní strategii spočívající v tom, že se soustředí pouze na služby považované za ziskové. Tuto strategii nemohla přijmout společnost SEA Handling, která jakožto dceřiná společnost provozovatele letiště a s ohledem na svou povinnost vůči regulačnímu orgánu odvětví (ENAC) zajistit na letištích Linate a Malpensa nepřetržitě a účinné poskytování celé škály služeb pozemního odbavování tak, jak jsou taxativně uvedeny ve směrnici 96/67/ES, by se nemohla rozhodnout poskytovat pouze ekonomicky nejvýhodnější služby nebo služby poskytovat pouze v určité denní době.
- (146) Italské orgány popírají tvrzení, podle něhož velký počet evropských podniků zajišťujících pozemní odbavování dosahuje významných rozpětí ziskovosti. V roce 2009 vykázalo sedm hlavních italských poskytovatelů těchto služeb ztráty (kromě společnosti SEA Handling také Aviohandling, Flightcare, ATA Handling, Aviapartner, Marconi Handling a SAGA). Pouze společnost SAGAT Handling, která představuje velmi malou část italského trhu služeb pozemního odbavování, dosáhla zisků považovaných italskými orgány za nízké.

- (147) Nicméně, pokud jde o srovnání hospodářských výsledků společnosti SEA Handling a výsledků některých jiných subjektů působících v daném odvětví, v Itálii nebo v Evropě, jako jsou například SAGAT Handling, Fraport Ground Services Austria, Swissport a Menzies, italské orgány se domnívají, že tyto společnosti nejsou se společností SEA Handling srovnatelné. Italské orgány se také domnívají, že tyto úvahy nepřispívají k analýze kritéria soukromého investora a že je třeba se spíše ptát, zda existují jiní poskytovatelé srovnatelní se společností SEA Handling, jejichž akcionáři, a to i soukromí, přijímají obdobná rozhodnutí jako společnost SEA. Uspořádání činností společností SAGAT Handling a SEA Handling se z hlediska komplexnosti liší. Pokud jde o Menzies aviation a Swissport, nezávislé společnosti zajišťující služby pozemního odbavování, které působí v rámci mezinárodní sítě, hospodářské ukazatele těchto společností nelze efektivně srovnávat s ukazateli společnosti SEA Handling z důvodů, které italské orgány již uvedly.
- (148) Pokud jde o přílišný dopad osobních nákladů na obrat společnosti SEA Handling v porovnání s průměrem v odvětví a z toho vyplývající nedodržování kritéria soukromého investora, italské orgány tvrdí, že tento argument nepřihlíží k různorodosti jednotlivých poskytovatelů. Italské orgány se zejména domnívají, že poskytovatelé, kteří stejně jako společnost SEA Handling vznikají oddělením činností pozemního odbavování od činností spojených se správou letiště, nevyhnutelně čelí, alespoň v prvních letech své činnosti, vyšším nákladům práce v porovnání s nově vstupujícími subjekty.
- (149) Italské orgány mají tudíž za to, že v případě dceřiných společností provozovatele letiště, které poskytují celou škálu činností pozemního odbavování, musí být tento průměrný dopad osobních nákladů na obrat stanoven v rozmezí 70–75 %. Takto vyšší náklady jsou údajně dány skutečností, že tyto společnosti používají vysoce kvalifikovaný personál s výbornou znalostí odvětví a předpisů a postupů, kterými se toto odvětví řídí, a navíc jsou schopny vykonávat celou škálu činností pozemního odbavování. Z tohoto důvodu akcionář/provozovatel letiště, ačkoli má zájem postupně snižovat dopad nákladů práce, údajně přikládá ještě větší význam udržení nahromaděných odborných znalostí na jedné straně a integraci s činnostmi pozemního odbavování, které mají pro skupinu velkou strategickou hodnotu, na straně druhé. Italské orgány dále uvádějí, že subjekty nově vstupující na trh nejsou zatíženy historickými náklady vyplývajícími z dříve uzavřených smluv.
- (150) Italské orgány chtěly taktéž předložit vývoj dopadu nákladů práce na obrat, který se velmi liší od vývoje popsaneho v připomínkách [...] a který ukazuje pozitivní trend v období 2002–2011: v roce 2010 se náklady dostaly na téměř 80 % a měly tendenci přibližovat se průměrné úrovni nezávislých poskytovatelů služeb pozemního odbavování, která je mírně pod hodnotou 70 %.
- (151) Pokud jde o údajné podpory uvedené [...], italské orgány popírají to, co považují za pouhé domněnky, které jsou zcela neopodstatněné a nepodložené jakýmkoli důkazem.
- (152) Zejména pokud jde o služby (vytlačování, vlečení, autobusy pro přepravu cestujících), při jejichž poskytování společnost SEA Handling využívá společnosti SEA, italské orgány udávají, že tyto služby se řídí úplatnými smlouvami o subdodávkách (uzavřenými za tržních podmínek), jak se uvádí ve smlouvách s dopravci-klienty i v osvědčení vydaném orgánem ENAC. Italské orgány dále upřesňují, že přístup k těmto službám je poskytován nediskriminačním způsobem jakémukoli jinému subjektu, který o něj požádá, a že terciarizace některých služeb je v Itálii v odvětví služeb pozemního odbavování běžnou praxí.
- (153) Pokud jde o tvrzení, podle něhož společnost SEA Handling bezplatně využívá zaměstnance společnosti SEA pro účely poskytování služeb pozemního odbavování, italské orgány prohlašují, že toto tvrzení je nepodložené a že oddělením části podniku zajišťujícího služby pozemního odbavování byly všechny kompetence potřebné pro poskytování těchto služeb přičleněny do nákladových středisek společnosti SEA Handling.
- (154) Co se týče údajného poskytování lepších podmínek vstupu (míněno slev) na milánská letiště ze strany společnosti SEA nově vstupujícím dopravcům pod podmínkou, že tito dopravci budou upřednostňovat společnost SEA Handling před konkurenčními poskytovateli, italské orgány považují toto tvrzení za zcela neodůvodněné a nepodložené a vyvrací je ostatně i fakta, neboť důležití dopravci jako Gulf Air na letišti Malpensa a Air Malta, Air Baltic a Carpatair na letišti Linate si jako poskytovatele služeb zvolili konkurenty společnosti SEA Handling.
- (155) Konečně, pokud jde o uplatňování kolektivní smlouvy společnosti SEA na zaměstnance společnosti SEA Handling namísto uplatňování nové zvláštní kolektivní dohody vztahující se na pracovníky v odvětví pozemního odbavování, [...], i když by tato zvláštní dohoda byla z ekonomického i regulačního hlediska výhodnější než první uvedená smlouva, italské orgány považují především za důležité zdůraznit, že bez ohledu na obsah a uplatnění dotčené dohody, vznesená námitka není pro účely tohoto řízení nijak relevantní, neboť se týká události, jež nespadá do časového období, na které se řízení vztahuje.

- (156) Italské orgány v každém případě tvrdí, že s ohledem na kolektivní smlouvu, kterou tvoří jedna obecná část a tři speciální části vyjednané nezávisle každým ze zúčastněných reprezentativních sdružení (Assoaeroporti, Assohandlers a Assocatering), společnost SEA Handling údajně uplatňuje na své zaměstnance obecnou část uvedené smlouvy, jakož i speciální část vyjednanou sdružením Assoaeroporti, neboť společnost SEA Handling nemohla přestat dodržovat dohody dříve uzavřené s odborovými organizacemi, tak jak vyplývají z kolektivní dohody ze dne 4. února 2002⁽²⁷⁾, v níž se uvádí, že „společnost SEA Handling bude uplatňovat kolektivní smlouvu podepsanou sdružením Assoaeroporti a odborovými organizacemi“.

7. DODATEČNÉ INFORMACE PŘEDLOŽENÉ DNE 28. ČERVNA 2012

- (157) V návaznosti na jednání dne 19. června 2012 město Milán vyjádřilo další připomínky k posouzení zkoumaných opatření, zejména k „rozsahu ozdravování společnosti SEA Handling uvnitř skupiny SEA“, k podnikatelskému modelu zvolenému společností SEA pro rozvoj letišť, na nichž je pověřena řízením, a k nutnosti rozlišovat různá období, která jsou předmětem vyšetřování.

Rozsah ozdravování společnosti SEA Handling uvnitř skupiny SEA

- (158) Milánské orgány především zdůrazňují, že společnost SEA nikdy nemusela pro účely ozdravování využít finanční podpory svých vlastních akcionářů (města Milána a provincie Milán). Naopak dotčené veřejné orgány dostávaly značné dividendy ze skupiny SEA, které v období 2002–2012 dosáhly částky 550 milionů EUR.
- (159) Podle milánských orgánů není vůbec jisté (naopak se vše teprve ukáže), zda by veřejné orgány získaly ještě větší finanční výhodu, pokud by společnost SEA nepřistoupila k ozdravování subjektu zajišťujícího odbavování a rozhodla se spoléhat na služby nezávislého poskytovatele. Toto je v zásadě způsobeno potížemi získat od třetích stran za zajímavé ceny všechny služby pozemního odbavování, které společnost SEA jako provozovatel letiště musí poskytovat všem dopravcům a cestujícím nepřetržitě, přístupně a kompletně a v souladu s platnými předpisy, potížemi udržet kontrolu nad kvalitou služeb, což je nezbytný požadavek pro konkurenceschopnost letiště a obnovení provozu (toho se podařilo společnosti SEA skutečně dosáhnout díky zvolenému podnikatelskému modelu), a vnitřní vazbou mezi výše uvedeným podnikatelským modelem a modelem leteckého uzlu, zvláště poté, co společnost Alitalia zrušila svou základnu na milánském letišti Malpensa a bylo nezbytné rozvinout model letiště *self-hub* neboli *virtual hub*. Městu Milánu nejsou známa žádná posouzení provedená Komisí (nebo nezávislými odborníky jejím jménem), která by mohla posloužit k opření těchto tvrzení.
- (160) Závěrem považují milánské orgány za nezbytné zdůraznit, že právě z důvodu absence finančních toků pocházejících od veřejných akcionářů společnosti SEA a díky souladu rozhodnutí o ozdravení společnosti SEA Handling se strategickými cíli společnosti SEA by případné vyhodnocení posuzovaných opatření jako státní podpory muselo být doloženo důkazem přičitatelnosti každého jednotlivého rozhodnutí o náhradě ztrát státu s odvoláním na celé posuzované období, a zejména pro druhou fázi (od roku 2007), na kterou se nevztahují úvahy (přestože je město Milán popřelo) obsažené v dokumentu o zahájení řízení.

Podnikatelský model skupiny SEA

- (161) Milánské orgány trvají na zvoleném modelu, tedy na rozhodnutí nezajišťovat služby pozemního odbavování externě, a opakují, že tento model podporuje dlouhodobý rozvoj letiště. Podle milánských orgánů tato vize z pohledu skupiny převažuje, pokud dotčený letištní systém funguje jako letecký uzel. Podle mínění milánských orgánů řízení letištního systému založeného na přítomnosti dopravce, který zde má základnu (*hub carrier*), nebo na vykonávání činnosti leteckého uzlu vyžaduje, z důvodu vysokého stupně složitosti systému, aby takovéto letištní služby, včetně odbavování, byly poskytovány přímo provozovatelem s cílem zajistit efektivní fungování letiště. Milánské orgány za tímto účelem uvádějí příklad letišť ve Frankfurtu, Vídni a v Paříži. Toto rozhodnutí je podle milánských orgánů odůvodněno následujícími úvahami:
- a) bylo v souladu s cílem společnosti SEA rozvíjet činnost milánského letiště Malpensa jako leteckého uzlu, což vyžaduje neustálou kontrolu, sledování a řízení činností pozemního odbavování poskytovaných dopravci, který zde má základnu, a je ještě důležitější, pokud se rozvíjí model *self-hub* neboli *virtual hub*. Podle milánských orgánů spočívá model „*self-hub*“ neboli „*virtual hub*“ v rozvoji letiště jakožto leteckého uzlu bez přítomnosti jednoho nebo více dopravců, kteří by zde měli základnu. V tomto modelu je to skutečně přímo provozovatel letiště, kdo nabízí jeho uživatelům možnost využívat letiště jako svou základnu a propojuje přílety a odlety všech dopravců přítomných na letišti nezávisle na existenci dohod o propojení mezi dopravci;

⁽²⁷⁾ Komise předpokládá, že italské orgány se ve skutečnosti odvolávají na výše uvedenou kolektivní dohodu ze dne 4. dubna 2002.

- b) bylo posíleno skutečností, že nejvýznamnější a nejvýkonnější letecké uzly kontinentální Evropy se rozhodly pro stejné řešení;
- c) bylo nezbytné pro rozvoj nákladní přepravy na milánských letištích, což je odvětví, v němž hospodářská soutěž mezi evropskými letišti silně narůstá a schopnost přilákat nové dopravce je spojena také s úrovní specializace nabízených služeb odbavování. Obchodní model zvolený společností SEA umožnil trvalý nárůst činností v oblasti nákladní dopravy v Miláně, které zaujímá první místo v Itálii a šesté místo v Evropě, s největší koncentrací dopravců zajišťujících pouze nákladní dopravu („all cargo“), kteří pocházejí ze zemí Středního a Dálného Východu (tj. z oblastí s největším hospodářským rozvojem na světě);
- d) bylo v souladu s předem zvoleným podnikatelským modelem pro valorizaci kapitálu provozovatele letiště pro účely jeho případné následné privatizace.

Rozlišování mezi obdobími, která jsou předmětem vyšetřování, pro účely posouzení opatření

- (162) Milánské orgány se odvolávají na obchodní plán na období 2003–2007 zaslaný Komisi po zahájení formálního vyšetřovacího řízení. Podle jejich mínění tento plán ukazuje, že o zásadách společnosti SEA týkajících se úhrady ztrát bylo rozhodnuto v souladu se zásadou rozumného soukromého investora.
- (163) Milánské orgány se nicméně domnívají, že analýza obchodního plánu společnosti SEA Handling na období 2003–2007 musí v každém případě prokázat, že ozdravování společnosti SEA Handling je v souladu s pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (dále jen „pokyny pro restrukturalizaci z roku 2004“) ⁽²⁸⁾, neboť bylo provedeno s významným přispěním dceřiné společnosti, finanční zásahy byly omezeny na nezbytné minimum, aby se zamezilo situaci insolvence ve smyslu použitelných ustanovení práva obchodních společností, a společnost SEA Handling věnovala ozdravení veškeré své úsilí, přičemž přišla o podíly na trhu ve prospěch svých konkurentů a vzdala se některých okrajových aktivit vzhledem ke své hlavní podnikatelské činnosti.
- (164) Milánské orgány připomínají, že ačkoli velké množství vnějších událostí v kombinaci s obtížnou výchozí pozicí společnosti (která nevznikla jako nově založený podnik, ale jako odštěpený podnik již existující části podniku v obtížích) a úplnou liberalizací trhu pozemního odbavování v Itálii zklamalo očekávání akcionáře, že ozdravení bude provedeno v předpokládaném pětiletém období, úsilí vynaložené v prvním (nikoli lehkém) období ukázalo, že ozdravení společnosti SEA Handling je v praxi uskutečnitelné. Milánské orgány taktéž připomínají, že společnost se na konci uvedeného období nacházela v mnohem příznivější situaci, pokud jde o ekonomiku a produktivitu, než v roce 2002.
- (165) Pokud jde o druhou fázi ozdravování, milánské orgány se odvolávají na strategické plány skupiny SEA na období 2007–2012 a 2009–2016. Podle skupiny se předpokládá, že hranice rentability bude dosaženo v průběhu tohoto roku (2012). Pokud by Komise navzdory těmto důkazům byla opačného názoru, milánské orgány se domnívají, že by měla analyzovat jednotlivě každý ze zásahů do kapitálu společnosti SEA Handling a ověřit podmínky existence podpory, a zejména přičitatelnost (která je rozhodně popírána) městu Milánu.

8. POSOUZENÍ OPATŘENÍ VE SMYSLU ČL. 107 ODS. 1 SFEU

- (166) V návaznosti na formální vyšetřovací řízení zahájené v souladu s čl. 108 odst. 2 SFEU a s přihlédnutím k argumentům předloženým v této souvislosti italskými orgány a zúčastněnými stranami se Komise domnívá, že dotčená opatření představují státní podpory neslučitelné s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a protiprávní ve smyslu čl. 108 odst. 3 SFEU.
- (167) Pokud jde o období, na které se vztahuje toto rozhodnutí, Komise vyzvala Itálii, aby poskytla některé informace považované za nezbytné pro posouzení slučitelnosti zkoumaných opatření, přičemž posuzované období uvedla v oddílech 2.1 a 5 rozhodnutí o zahájení řízení. V oddíle 5 tedy Komise požádala o předložení těchto dokumentů: „obchodní plán společnosti SEA Handling z roku 2002 v platném znění nebo jakýkoli dokument týkající se strategie a obnovení životaschopnosti společnosti SEA Handling; hospodářské výsledky společnosti SEA Handling za celé období 2002–2009; výše a přesná forma náhrady ztrát, a zejména údaje týkající se období od roku 2005 doposud (...)“.

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

- (168) V každém případě byly italské orgány vyzvány, aby předložily připomínky k celému období zkoumanému v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení. Komise upřesnila zejména v bodě 42 rozhodnutí, že „Komise proto považuje za nezbytné přezkoumat období 2002–2010 za účelem ověření, zda v uvedených letech společnost SEA Handling obdržela protiprávní státní podpory ve formě náhrady ztrát“.
- (169) Jelikož italské orgány neposkytly výše zmíněné informace pro celé období výslovně uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení, Komise znovu upřesnila dokumenty, které je třeba předložit, a posuzované období dopisem ze dne 11. července 2011.
- (170) V návaznosti na tento dopis Komise italské orgány předložily své připomínky a poskytly údaje až do roku 2010, zejména dopisem ze dne 15. září 2011.
- (171) Komise také podotýká, že opatření zkoumaná za období 2006–2010 jsou téhož druhu jako opatření zkoumaná za předchozí období, tj. kapitálové vklady pro náhradu provozních ztrát, a byla přijata tímž subjektem ve prospěch téhož podniku. Komise tedy byla povinna přezkoumat celé období posuzované v rámci tohoto řízení.
- (172) Na základě všech výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že posuzovaným obdobím je období od data založení společnosti SEA Handling v roce 2002 až do rozhodnutí Komise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení dne 23. června 2010.
- (173) Rozhodnutí se předběžně zabývá otázkou, zda je společnost SEA Handling podnikem v obtížích ve smyslu pokynů o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999⁽²⁹⁾ a pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 (viz oddíl 0). Následně Komise posuzuje, zda zkoumaná opatření představují státní podporu ve prospěch společnosti SEA Handling ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU (viz oddíl 8.2) a konečně zda tato podpora může být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem (viz oddíl 8.3).

8.1. POTÍŽE SPOLEČNOSTI SEA HANDLING

Na základě pokynů o podpoře na restrukturalizaci z roku 1999

- (174) Bod 5 pokynů o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999 stanoví, že společnost lze považovat za podnik v nesnázích, pokud podle údajů v účetnictví společnosti zmizela více než polovina kapitálu a více než čtvrtina tohoto kapitálu se ztratila během předchozích dvanáct měsíců nebo pokud splňuje kritéria vnitrostátního práva, aby se stala předmětem kolektivního úpadkového řízení.
- (175) Bod 6 pokynů o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999 stanoví, 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.
- (176) Tribunál již měl příležitost potvrdit, že skutečnost, že bod 6 pokynů o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999 odkazuje na nárůst ztrát, nemůže Komisi bránit v tom, aby zohlednila přetrvávání ztrát během vícero po sobě jdoucích let jako znak finančních nesnází, ačkoli tyto ztráty nerostou⁽³⁰⁾. Komise má za to, že finanční nesnáze společnosti SEA Handling v roce 2002, tj. v okamžiku, kdy bylo rozhodnuto o prvním kapitálovém vkladu, byly zjevné. Situace podniku se výrazně zlepšila v období 2003–2004. Podnik skutečně utrpěl podstatné ztráty, které způsobily celkovou provozní ztrátu převyšující 140 milionů EUR během tří let.
- (177) Tribunál rovněž stanovil⁽³¹⁾ že podstatné snížení podílu podniku na vlastním kapitálu je významným faktorem, který naznačuje, že podnik je v nesnázích. Komise se domnívá, že přetrvávající ztráty vykazované podnikem, z toho vyplývající snížení podílu na vlastním kapitálu a rozhodnutí společnosti SEA přistoupit ke kapitálovým vkladům, které jsou předmětem tohoto posouzení, za účelem vyrovnání uvedeného snížení podílu jasně ukazují, že podnik se potýkal s vážnými finančními potížemi po celé zkoumané období. V dokumentech *Zpráva a účetní závěrka k 31. prosinci 2002, 2003 a 2004* podnik skutečně vykazuje ztráty společnosti SEA Handling převyšující třetinu jejího kapitálu.

⁽²⁹⁾ Úř. věst. C 288, 9.10.1999, s. 2.

⁽³⁰⁾ Rozsudek Tribunálu (čtvrtého senátu) ze dne 3. března 2010 *Freistaat Sachsen (Německo) (T-102/07)*, *MB Immobilien Verwaltungs GmbH a MB System GmbH & Co. KG (T-120/07) v. Evropská komise* [2010] ECR II-585.

⁽³¹⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 11. září 2012 ve věci T-565/08, *Corsica Ferries France v. Komise*, Sb. rozh. 2005, s. II-2197, bod 105.

- (178) Tribunál se také domníval⁽³²⁾, že výčet hospodářských ukazatelů obtížné situace, v níž se podnik nachází, obsažených v pokynech o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999 není vyčerpávající. V případě společnosti SEA Handling Komise podotýká, že zadlužení podniku se zvýšilo z 250,3 milionu EUR v roce 2002 na 310,6 milionu EUR v roce 2003 a mírně se snížilo až v roce 2004, kdy dosáhlo úrovně 259,3 milionu EUR. Čistá hodnota aktiv společnosti SEA Handling se také snížila, z 35,1 milionu EUR v roce 2002 na 34,8 milionu EUR v roce 2003. Tyto ukazatele naznačují finanční potíže, kterým společnost čelila také v letech 2002 a 2003.
- (179) Komise dále uvádí, že Zpráva a účetní závěrka k 31. prosinci 2003 se odvolává na „záporný výsledek společnosti SEA Handling, jejíž náklady byly vzhledem k jejímu podílu na trhu stále příliš vysoké bez ohledu na částečnou výhodu vyplývající z dohod o pracovních silách. Perspektiva dalšího snižování objemu činností odbavování v nadcházejících letech podniku neumožní dosáhnout parity kupní síly v předpokládané lhůtě“. Obdobně ve Zprávě a účetní závěrce k 31. prosinci 2004 se tvrdí, že „obnovení životaschopnosti společnosti SEA Handling v příštích letech bude i nadále obtížné, a to i vzhledem k narůstající konkurenceschopnosti trhu v důsledku vstupu nových poskytovatelů“. Obdobná tvrzení jsou obsažena ve Zprávě a účetní závěrce k 31. prosinci 2005.
- (180) Komise konečně poukazuje na to, že skutečnost, že podnik byl v nesnázích v okamžiku prvního kapitálového vkladu, byla opakovaně zdůrazněna italskými orgány a společností SEA⁽³³⁾, jakož i potvrzena četnými obchodními plány předloženými Komisi. Stačí připomenout, že konsolidovaný obchodní plán na období 2002–2006 předpokládal postupný návrat k ziskovosti činností odbavování pro rok 2003 (strana 31). Společnost SEA Handling také sama potvrdila v připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení, že by nebyla schopna nahradit ztráty vztahující se k období 2003–2005. Pokud by tyto ztráty nepokryla společnost SEA, podnik by byl insolventní.

Na základě pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004

- (181) Komise uvádí, že definice podniku v obtížích se v pokynech pro podporu na restrukturalizaci z roku 2004 v zásadě nezměnila. Zejména ustanovení bodů 5 a 6 pokynů o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999 byla převzata v bodech 10 a 11 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004.
- (182) Navíc bod 11 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 objasňuje, že i při nesplnění podmínek stanovených v bodě 10 může být podnik považován za podnik v obtížích, zejména tehdy, kdy jsou patrné typické příznaky podniku v obtížích, například narůstající ztráta, klesající obrat, rostoucí skladové zásoby, nadbytečná kapacita, slábnoucí peněžní tok, narůstající dluh, narůstající úroky a klesající nebo nulová hodnota čistých aktiv.
- (183) Komise uvádí, že ani zadlužení podniku ani čistá hodnota aktiv se v období 2004–2010 výrazně nezlepšily. Společnost SEA Handling se potýkala se ztrátami také celé období 2004–2010. Situace se zhoršila v roce 2007, kdy podnik vykázal provozní ztrátu převyšující 59 milionů EUR, a v roce 2008 následovala provozní ztráta ve výši 52,4 milionu EUR. Obrat zaznamenal v období 2004–2010 celkový pokles ze 177,4 milionu EUR v roce 2004 na 125,9 milionu EUR v roce 2010. V období 2004–2010 pak obdržela společnost SEA Handling kapitálové vklady ve výši více než 270 milionů EUR.
- (184) Některé dokumenty předložené italskými orgány potvrzují, že společnost SEA Handling měla finanční potíže i po roce 2004. Například zápis ze zasedání představenstva společnosti SEA Handling ze dne 31. května 2007 vysvětluje, že společnost SEA Handling potřebuje důkladnou reorganizaci a to znamená, že již přijatá opatření nejsou dostačující pro vyřešení potíží podniku. Obdobně zápis ze zasedání představenstva společnosti SEA Handling ze dne 21. prosince 2006 se odvolává na zásah jednoho ze svých členů, který zdůraznil, že situace společnosti SEA Handling je stále „velmi znepokojivá“.
- (185) Výše uvedené okolnosti dokazují, že společnost SEA Handling musí být považována za podnik v obtížích ve smyslu bodu 11 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích, který stanoví, že podnik může být považován za podnik v obtížích „tehdy, kdy jsou patrné typické příznaky [...], například narůstající ztráta, klesající obrat, rostoucí skladové zásoby, nadbytečná kapacita, slábnoucí peněžní tok, narůstající dluh, narůstající úroky a klesající nebo nulová hodnota čistých aktiv“.

⁽³²⁾ Viz poznámka 32.

⁽³³⁾ Například příloha 12 připomínek italských orgánů ze dne 14. listopadu 2011.

- (186) S odvoláním na výše uvedené Komise nepochybuje, že společnost SEA Handling mohla být v okamžiku, kdy bylo o opatřeních rozhodnuto, považována za podnik v obtížích. Tím spíše, uvážíme-li, že činnosti pozemního odbavování byly ztrátové ještě před jejich převedením na právnickou osobu SEA Handling v roce 2002. Značná a opakující se nevyváženost mezi příjmy a výdaji, jakož i opakované ztráty společnosti SEA Handling umožňují charakterizovat tuto společnost jako podnik v obtížích během celého období, které je předmětem vyšetřování⁽³⁴⁾.

8.2. EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY

- (187) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.
- (188) Aby vnitrostátní opatření mohlo být definováno jako státní podpora, musí být splněny tyto kumulativní podmínky: 1) financování dotčeného opatření je poskytnuto ze státních prostředků; 2) výhoda je selektivní a poskytuje hospodářskou výhodu a 3) dotčené opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy⁽³⁵⁾.
- (189) Dále jsou uvedeny důvody, na jejichž základě se Komise domnívá, že dotčená opatření splňují výše uvedené kumulativní podmínky.

8.2.1. K PŘEVODU STÁTNÍCH PROSTŘEDKŮ A K PŘÍČITATELNOSTI OPATŘENÍ STÁTU

- (190) Je v první řadě vhodné připomenout, že pojem státní prostředky zahrnuje podpory poskytované přímo státem, ale také veřejnými nebo soukromými orgány zřízenými nebo jmenovanými státem za účelem řízení podpory. Tento pojem „zahrnuje veškeré finanční prostředky, které mohou veřejné orgány skutečně použít k podpoře podniků, a není přitom rozhodné, zda jsou tyto prostředky trvale v majetku státu či nikoli. Tudíž i když částky odpovídající opatření státní podpory nejsou trvale ve vlastnictví státní pokladny, skutečnost, že jsou neustále pod veřejnou kontrolou, a tedy k dispozici příslušným vnitrostátním orgánům, je dostačující, aby byly kvalifikovány jako státní prostředky“⁽³⁶⁾.
- (191) Prostředky použité na úhradu ztrát společnosti SEA Handling mají veřejný původ, neboť pocházejí ze společnosti SEA, v níž během posuzovaného období vlastnily město a provincie Milán 99,12 % kapitálu⁽³⁷⁾. Z tohoto pohledu skutečnost, že převody byly provedeny společností SEA a nikoli výše uvedenými místními orgány, nedovoluje vyloučit veřejný původ. V tomto případě je však zapotřebí stanovit, zda jednání dotčeného subjektu může být považováno za výsledek chování přičitatelného veřejným orgánům.
- (192) Komise potvrzuje své počáteční posouzení přičitatelnosti opatření italským orgánům, a konkrétně městu Milánu. Zaprvé je třeba zdůraznit, že samy italské orgány uznaly ve svých připomínkách ze dne 15. září 2010, že město vykonává kontrolu nad společností SEA tím, že jmenuje členy představenstva a dozorčí rady. Zadruhé Komise znovu potvrzuje relevanci indicií přičitatelnosti uvedených již v rozhodnutí o zahájení řízení. Tyto indicie platí pro celé posuzované období a pro všechny kapitálové vklady uvažované v tomto rozhodnutí.
- (193) Komise předběžně připomíná, že jak vysvětlil Soudní dvůr v rozsudku ve věci Stardust Marine, „je ještě nezbytné [...] přezkoumat, zda veřejné orgány mají být považovány za tak či onak zapojené do přijetí těchto opatření. V tomto ohledu není možné požadovat, aby bylo na základě přesného šetření prokázáno, že veřejné orgány konkrétně pobídly veřejný podnik k přijetí dotčených opatření podpory. S ohledem na skutečnost, že vztahy mezi státem a veřejnými podniky jsou úzké, existuje skutečně na jedné straně reálné riziko, že státní podpory budou poskytnuty jejich prostřednictvím málo průhledným způsobem a v rozporu se systémem státních podpor stanoveným Smlouvou“⁽³⁸⁾.

⁽³⁴⁾ Zlepšování ekonomické situace podniku, které může vyplynout z případného opakovaného poskytnutí neslučitelných státních podpor, nemůže být použito jako důkaz toho, že podnik překonal své finanční potíže. Takovéto podpory by měly být ve skutečnosti poskytovány pouze v případě, že jsou slučitelné se Smlouvou, a při dodržení postupu podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

⁽³⁵⁾ Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006 ve věci C-222/04, *Ministero dell'Economia e delle Finanze v. Cassa di Risparmio di Firenze*, Sb. rozh. 2006, s. I-289, bod 129.

⁽³⁶⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine.

⁽³⁷⁾ V prosinci 2011 bylo 29,75 % kapitálu společnosti SEA prodáno soukromému fondu F2i (Fondi italiani per le infrastrutture).

⁽³⁸⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, body 52 a 53.

- (194) Soudní dvůr taktéž stanovil, že k prokázání přičitatelnosti může Komise vycházet z „jakékoli jiné indicie, která v konkrétním případě poukazuje na účast veřejných orgánů nebo na nepravděpodobnost jejich neúčasti na přijetí opatření“⁽³⁹⁾.
- (195) První indicie, kterou tvoří obsah mnoha dokumentů⁽⁴⁰⁾, naznačuje, že úhrada ztrát společnosti SEA Handling ze strany společnosti SEA byla provedena na žádost města, nebo alespoň za jeho aktivní účasti. Komise potvrzuje své posouzení dotčených dokumentů, které jasně prokazují zapojení města Milána do řízení společnosti SEA Handling prostřednictvím společnosti SEA, zejména za účelem udržení úrovně zaměstnanosti v této společnosti.
- (196) To vyplývá zejména ze zápisu z jednání o kolektivní dohodě mezi společnostmi SEA a odbory ze dne 4. dubna 2002, v němž se především uvádí, že „společnost SEA (...) se zavázala (...) provést (...) náhradu ztrát za účelem udržení finanční a majetkové rovnováhy společnosti SEA Handling SpA“ a že tyto závazky jsou zaručené „dohodou podepsanou městem Milánem také v pozici akcionáře s absolutní většinou akcií (společnosti SEA SpA), provedenými vklady, finančními prostředky, na které se nevztahují zákonná omezení a které mohou být převedeny ze společnosti SEA SpA na společnost SEA Handling SpA, a majetkem a finančními prostředky společnosti SEA...“⁽⁴¹⁾.
- (197) Stejně tak všechny texty zmíněné v rozhodnutí o zahájení řízení (oddíly 2.4.2 a 3.1.1.2)⁽⁴²⁾ prokazují zasahování města Milána do řízení společnosti SEA Handling prostřednictvím společnosti SEA, zejména za účelem udržení úrovně zaměstnanosti v této společnosti.
- (198) Komise se domnívá, že zásah italských orgánů, zejména u příležitosti jednání dne 26. března 2002, ovlivnil rozhodnutí společnosti SEA týkající se její dceřiné společnosti SEA Handling. V dohodě uzavřené uvedeného dne město Milán přijalo konkrétní závazky s přímým dopadem na řízení společnosti SEA Handling a na úlohu společnosti SEA ve vztahu k její dceřiné společnosti. Město se dále zavázalo sledovat uplatňování výše uvedené dohody a pravidelně hodnotit fáze jejího provádění. Zapojení města Milána tedy není neurčitým a bezvýznamným prvkem, jak naznačují italské orgány a společnost SEA. Z toho vyplývá, že společnost SEA nemohla opomíjet závazky a požadavky stanovené veřejným orgánem/většinou akcionářem v uvedené dohodě, ale musela k nim v okamžiku přijímání opatření týkajících se řízení společnosti SEA Handling přihlídnout. Komise se navíc domnívá, že opatření náhrady ztrát byla více než „ovlivněna“ závazkem přijatým městem Milánem v dohodě ze dne 26. března 2002 a že tato opatření ve skutečnosti představují důsledek tohoto závazku.
- (199) Komise odmítá tvrzení, podle něhož město Milán nehrálo při podpisu výše uvedeného závazku žádnou úlohu a spokojilo se pouze s tím, že odborům potvrdilo strategii udržování zaměstnanosti přijatou společností SEA.
- (200) Komise se domnívá, že na základě skutečnosti, že se město neúčastnilo podpisu kolektivních dohod následujících po dohodě ze dne 26. března 2002, nelze opomíjet významný vliv města na následné kolektivní dohody. Zejména odkazy na závazek města v kolektivních dohodách ze dne 4. dubna 2002 a ze dne 9. června 2003 dostatečně prokazují dosah dohody ze dne 26. března 2002 a její vliv na následné kolektivní dohody. Společnost SEA taktéž uvedla, že kolektivní dohoda ze dne 4. dubna 2002 je stále platná a že musí i nadále dodržovat její ustanovení. Italské orgány dále tvrdí, že společnost SEA Handling se nemohla zbavit povinnosti dodržovat dohody dříve uzavřené s odbory a propustit zaměstnance, což podle Komise prokazuje dosah těchto dohod, a tedy zapojení veřejných orgánů.
- (201) Konečně Komise určila tři prvky, které ukazují, že město Milán bylo zapojeno do všech důležitých rozhodnutí společnosti SEA týkajících se společnosti SEA Handling. Ze zápisu ze zasedání představenstva společnosti SEA ze dne 31. května 2007 týkajícího se předložení obchodního plánu společnosti SEA představenstvu (podle italských orgánů měl tento plán sloužit i jako obchodní plán společnosti SEA Handling) vyplývá, že tento plán byl předložen většinovému akcionáři společnosti SEA, který se k němu vyjádřil. Následně, jak vyplývá ze zápisu ze zasedání představenstva společnosti SEA Handling ze dne 13. června 2008 týkajícího se provádění strategického plánu společnosti SEA Handling na období 2009–2016, předseda představenstva zdůraznil, že strategický plán byl dohodnut s městem/akcionářem. Komise se domnívá, že oba dokumenty naznačují, že úloha města překračovala úlohu běžného akcionáře, který by byl informován a posuzoval by provozní rozhodnutí představenstva především prostřednictvím interních mechanismů podniku a oficiálních sdělení podniku. Tudíž důraz na skutečnost, že

⁽³⁹⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, bod 56.

⁽⁴⁰⁾ Zejména kolektivní dohoda uzavřená dne 26. března 2002 mezi magistrátem města Milána, společností SEA a odborovými organizacemi, zápis z jednání o kolektivní dohodě mezi společnostmi SEA a odborovými organizacemi ze dne 4. dubna 2002 a rovněž zápis z jednání o kolektivní dohodě mezi společnostmi SEA, společností SEA Handling a odborovými organizacemi ze dne 9. června 2003.

⁽⁴¹⁾ Viz poslední bod odůvodnění („premise“) zápisu z jednání o kolektivní dohodě mezi společnostmi SEA a odbory ze dne 4. dubna 2002. Myšlenka, že závazky přijaté společností SEA vůči společnosti SEA Handling jsou zaručeny většinou akcionářem, je zdůrazněna také ve čtvrtém bodě odůvodnění a na konci části 2 uvedeného dokumentu.

⁽⁴²⁾ Tyto části rozhodnutí o zahájení řízení musí být považovány za nedílnou součást tohoto rozhodnutí.

obchodní plán byl nejdříve dohodnut s akcionářem, potvrzuje dominantní úlohu tohoto akcionáře při strategickém rozhodování společnosti SEA. Tato úloha se odráží také ve skutečnostech uvedených v bodě 51 rozhodnutí o zahájení řízení a v bodě 35 tohoto rozhodnutí (radní města Milána požádal předsedu představenstva společnosti SEA a starostu města Milána, aby se dostavili před dopravní komisi města a vysvětlili, jak hodlají postupovat ve věci posílení úlohy společnosti SEA Handling) a v bodech 69 a 70 rozhodnutí o zahájení řízení (s odvoláním na úzké vztahy mezi nejvyššími řídicími pracovníky společností SEA a SEA Handling, nad jejichž jmenováním má město kontrolu).

- (202) Komise taktéž potvrzuje relevanci druhé zjištěné indicie přičitatelnosti, kterou představují vztahy zvláštní závislosti udržované členy představenstva a vedoucími pracovníky společnosti SEA s městem Milánem.
- (203) V tomto ohledu Komise, na rozdíl od tvrzení italských orgánů, považuje prohlášení, která se objevila v novinových člancích, za indicii pouze v případě, že uvádějí ověřené skutečnosti⁽⁴³⁾. Komise v této souvislosti uvádí, že ani italské orgány ani společnost SEA nepopřely dotčené skutečnosti, ani nevznesly připomínky ke skutečnosti, že starostka města Milána Letizia Morattiová požádala v roce 2006 pana Benciniho, tehdejšího předsedu představenstva a jednatele, aby rezignoval dva roky před řádným vypršením jeho mandátu, a této rezignace dosáhla⁽⁴⁴⁾.
- (204) V každém případě Komise v tomto ohledu zdůrazňuje, že generální advokát ve věci Stardust Marine prohlásil, že „z důvodu obtížného dokazování a zjevného nebezpečí úniku“ mohou být za indicie státního zásahu považovány i pouhé „novinové články“⁽⁴⁵⁾.
- (205) Pokud jde o skutečnost, že podle společnosti SEA se novinové články a v nich uvedené skutečnosti vztahují k roku 2006 a nemohou „dokázat“ nic ohledně vlivu vykonávaného městem na společnost SEA, Komise se domnívá, že indicie týkající se závislosti členů představenstva naznačují celkové souvislosti fungování společnosti SEA, a tedy souvislosti, v nichž byla přijímána každoroční rozhodnutí o úhradě ztrát společnosti SEA Handling. V každém případě přezkum Komise zahrnuje i období následující po roce 2006.
- (206) Zatřetí, pokud jde o bílko rezignace doručené členy představenstva společnosti SEA starostovi Milána, Komise nesdílí tvrzení společnosti SEA a italských orgánů, podle něhož tyto rezignace, které údajně mají pouze morální a nikoli právní hodnotu, nemohou ovlivnit jednání členů představenstva. Komise se ve skutečnosti domnívá, že tato praxe nemohla mít jiný účel než posílení kontroly města Milána nad členy představenstva společnosti SEA, a tím jednoznačné posílení pravomoci sankcionovat jednání členů představenstva, kterou mělo město vykonávat pouze v mezích svých práv akcionáře společnosti SEA. I kdyby tyto rezignace měly pouze morální hodnotu, což zřejmě neměly, představovaly by každopádně potvrzení zásahu veřejných orgánů do řízení společnosti SEA. V každém případě Komise připomíná, že italské orgány na straně 37 svých připomínek ze dne 15. září 2010 zdůraznily, že tyto rezignace spíše z právního hlediska bránily dotčenému členu představenstva požadovat náhradu škody v případě nedobrovolného předčasného ukončení pracovní smlouvy v souladu s italským občanským zákoníkem, než aby měly čistě morální hodnotu. Město, které vykonává kontrolu nad valnou hromadou akcionářů, má velmi přísnou kontrolu nad členy představenstva, neboť i když jednali v nejlepším zájmu společnosti, mohou být z valné hromady vyloučeni, aniž by měli právo na jakoukoli náhradu škody v případě nedobrovolného předčasného ukončení smlouvy. Pokud jde konkrétně o argument předložený společností SEA Handling, podle něhož tyto rezignace nebyly žádným způsobem ovlivněny představenstvem vzhledem k tomu, že představenstvo nepřistoupilo na žádost veřejného akcionáře o rozdělení mimořádných dividend ve výši 250–280 milionů EUR, Komise podotýká, že zápis ze zasedání valné hromady společnosti SEA ze dne 24. února 2006 objasňoval, že rozdělení mimořádných dividend až do výše 200 milionů EUR by podniku umožnilo udržet si míru zadluženosti odpovídající průměrné míře zadluženosti srovnatelných podniků a zaručilo by dostatečnou finanční flexibilitu. Z druhé Komise konstatuje, že tentýž dokument uvádí, že úroveň dividend byla společností SEA stanovena ve výši 200 milionů EUR na základě objektivních důvodů a představovala maximální úroveň, kterou mohl podnik rozdělit na základě tehdejších finančních ukazatelů. Zpráva o řízení z roku 2006 skutečně potvrzuje zvýšení míry zadlužení (která se v roce 2006 v porovnání s rokem 2005 zdvojnásobila) částečně z důvodu poklesu likvidity vzhledem k rozdělení mimořádných dividend akcionářům. Pokud by tedy společnost SEA rozděla vyšší dividendy, bylo by v daném roce obtížnější vyrovnat ztráty společnosti SEA Handling. Navíc skutečnost, že akcionář může za určitých okolností žádat určitou výši dividend, ale vedení rozdělí nižší částku, se jeví jako běžná věc v životě podniku a není v rozporu se skutečností, že vedení může být pod přísnou kontrolou takového akcionáře.

⁽⁴³⁾ Komise odkazuje na novinové články zmíněné v bodě 67 rozhodnutí o zahájení řízení. Viz také La Repubblica, 25. února 2006, SEA, *nuovo attacco della Provincia* (SEA, nový útok provincie); L'Unità, 25. února 2006, SEA, *Penati chiede le dimissioni del consiglio* (SEA, Penati žádá rezignaci představenstva).

⁽⁴⁴⁾ Viz http://archivistorico.corriere.it/2006/novembre/17/articoli_del_17_novembre_2006.html.

⁽⁴⁵⁾ Závěry ve věci Stardust Marine, bod 68.

- (207) Komise se domnívá, že tato praxe objektivně odráží situaci závislosti. Aniž by Komise mohla dodatečně posoudit skutečný vliv, který uvedená praxe mohla následně mít, domnívá se, že tyto rezignace jistě mohly svou existencí (*a priori*) ovlivnit jednání členů představenstva jmenovaných městem Milánem. Veřejné orgány se pro uplatňování tohoto vlivu ani nemusely na výše uvedené rezignace odvolávat, neboť je zjevné, že již jejich existence staví členy představenstva vůči starostovi Milána do podřízené pozice.
- (208) Pokud jde o vysvětlení týkající se navrhování členů představenstva poskytnutá italskými orgány, Komise zdůrazňuje, že město *de facto* „jmenuje členy představenstva“. To jasně vyplývá ze skutečnosti, že jak prohlásily italské orgány, město navrhuje členy představenstva, kteří jsou pak jmenováni valnou hromadou, jejíž součástí je město jako většinový akcionář. Toto organické kritérium kontroly města nad společností SEA není samo o sobě dostačující, aby v daném případě prokázalo skutečný výkon kontroly města nad společností SEA, ale k jeho prokázání přispívá.
- (209) Pokud jde o „kontraindicie“ uvedené italskými orgány, které mají prokázat, že opatření nelze přičítat státu, tedy skutečnost, že členům zastupitelstva byl opakovaně odepřen přístup k interním dokumentům společnosti SEA, považuje je Komise za nepřesvědčivé, neboť pouhé dodržování formálních pravidel vyžadovaných italským občanským zákoníkem, pokud jde o nezveřejňování interních údajů podniku, jako například zápisů ze zasedání představenstva, nevylučuje skutečný vliv města na společnost SEA, a to jak obecně, tak v daném případě. Komise rovněž zdůrazňuje, že různí členové zastupitelstva, kterým byl odepřen přístup k určitým dokumentům, patřili k opozici a nebyli součástí výkonného orgánu města. Když Komise tvrdí, že město Milán udržuje se společností SEA vztah závislosti, odvolává se zejména na orgány, které vykonávají rozhodovací pravomoci města a jsou schopny ovlivňovat řízení podniku.
- (210) Začtvrté obecně vzhledem k důležitosti provozu na letištích Malpensa a Linate v místních socio-ekonomických souvislostech a k jejich zásadní úloze v rámci různých politik, a to jak dopravní politiky, tak politiky regionálního rozvoje nebo politiky územního plánování, místní veřejné orgány obvykle „nechybí“, když provozovatel letiště přijímá rozhodnutí důležitá pro provoz a dlouhodobý rozvoj těchto infrastruktur, tím spíše pokud je tento orgán také většinovým akcionářem provozovatele letiště. Komise konstatuje, že italské orgány potvrzují ve svých připomínkách politický dosah dotčených opatření. V daném případě Komise navíc zdůrazňuje, že opatření náhrady ztrát společnosti SEA Handling byla přinejmenším nedílnou součástí strategie skupiny SEA, jak objasnily italské orgány ve svých připomínkách.
- (211) Zapáté se Komise domnívá, že opatření náhrady ztrát provedená formou navýšení kapitálu společnosti SEA Handling nepředstavovaly opatření běžného řízení, nýbrž výjimečná opatření. Mimořádný charakter opatření se odráží jak v ekonomických hlediscích, vzhledem k výši dotčených částek (každá náhrada ztrát byla kompenzována navýšením kapitálu o různý počet milionů EUR), tak v politických hlediscích, vzhledem k předpokládanému dopadu opatření na udržení zaměstnanosti.
- (212) Opatření tedy nebyla s ohledem na svou výjimečnou povahu přijata nezávisle na představenstvu společnosti SEA, ale byla předmětem výslovného schválení valnou hromadou, v níž je město většinovým akcionářem, v souladu se stanovami společnosti SEA a příslušnými zásadami stanovenými občanským zákoníkem. Neexistuje proto žádná pochybnost o tom, že město bylo plně informováno a opatření schválilo, jak vyplývá ze zápisů z valných hromad. Nejen že bylo díky své účasti na dohodě ze dne 26. března 2002 u vzniku těchto opatření, ale bylo taktéž informováno o každém opatření náhrady ztrát společnosti SEA Handling a systematicky je schvalovalo. Tato výjimečná opatření tedy byla nutně přičitatelná státu.
- (213) Komise připomíná, že v rozsudku ve věci Stardust Marine Soudní dvůr prohlásil, že za indicii přičitatelnosti lze považovat „*jakoukoli indicii, která v konkrétním případě poukazuje na účast veřejných orgánů nebo na nepravděpodobnost jejich neúčasti na přijetí opatření, rovněž s ohledem na rozsah opatření, jeho obsah a podmínky v něm obsažené*“⁽⁴⁶⁾.
- (214) Konečně, jak je prokázáno v oddíle 8.2.3, také skutečnost, že společnost SEA nejednala v souladu s kritériem soukromého investora, potvrzuje zapojení veřejných orgánů do dotčených opatření⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, bod 56.

⁽⁴⁷⁾ Závěry generálního advokáta F. G. Jacobse předložené dne 13. prosince 2001 ve věci Stardust Marine, bod 67.

- (215) V tomto konkrétním případě se Komise vzhledem k důležitosti dotčených opatření a dalším prvkům zjištěným v tomto rozhodnutí a v rozhodnutí o zahájení řízení domnívá, že má dostatek indicií, aby prokázala přičitatelnost dotčených opatření italskému státu z důvodu zapojení města Milána do opatření náhrady ztrát společnosti SEA Handling nebo nepravděpodobnosti nezapojení veřejných orgánů do přijetí těchto opatření.
- (216) Z toho vyplývá, že Komise musí odmítnout tvrzení italských orgánů, podle něhož by Komise měla analyzovat jednotlivě každý ze zásahů do kapitálu společnosti SEA Handling, aby ověřila podmínky existence podpory, a zejména přičitatelnost městu Milánu. Komise se skutečně domnívá, že všechny skutečnosti vyložené v bodech 174–186 (jakož i analýza opatření z hlediska rozumného soukromého investora) jsou dostatečně přesvědčivé a prokazují, že úhrada ztrát prostřednictvím kapitálových vkladů může být pouze výsledkem strategie a zapojení veřejných orgánů během celého posuzovaného období. Dokonce i italské orgány tvrdily, že ačkoli rozhodnutí o úhradě ztrát byla formálně přijímána každý rok, existovala víceletá strategie úhrady ztrát po dobu nezbytnou pro restrukturalizaci (viz body 225–232).
- (217) Komise tedy dospěla k závěru, že dotčená opatření musí být považována za přičitatelná státu.

8.2.2. K SELEKTIVNÍMU CHARAKTERU OPATŘENÍ

- (218) V daném případě je opatření selektivní, neboť se týká pouze společnosti SEA Handling.

8.2.3. K UPLATNĚNÍ ZÁSADY SOUKROMÉHO INVESTORA V TRŽNÍM HOSPODÁŘSTVÍ A K EXISTENCI HOSPODÁŘSKÉ VÝHODY

- (219) Pokud jde o existenci hospodářské výhody, je zapotřebí posoudit, zda by byl v obdobné situaci soukromý investor motivován k úhradě ztrát jako v daném případě. V tomto ohledu Soudní dvůr uvedl, že ačkoli chování soukromého investora, s nímž má být srovnáván zásah veřejného investora, který sleduje cíle hospodářské politiky, nezbytně není chováním běžného investora vkládajícího kapitál za účelem dosažení zisku ve víceméně krátké době, musí být přinejmenším chováním soukromé holdingové společnosti nebo soukromého seskupení podniků, které sledují strukturální politiku, celkovou či oborovou, a jsou vedeny perspektivou dlouhodobější životaschopnosti⁽⁴⁸⁾.
- (220) Soudní dvůr taktéž prohlásil, že soukromý společník může rozumně vložit do podniku, který se dočasně nachází v obtížích, kapitál potřebný pro jeho další existenci, pokud je podnik po reorganizaci případně schopen být opět životaschopný. Pokud však kapitálové vklady veřejného investora od jakékoli perspektivy životaschopnosti odhlížejí, a to i z dlouhodobého hlediska, je třeba je považovat za podporu ve smyslu článku 107 SFEU⁽⁴⁹⁾.
- (221) Je taktéž třeba připomenout, že „pro zjištění, zda se stát choval jako rozumný investor v tržním hospodářství, je třeba vrátit se do kontextu období, v němž byla přijata opatření finanční podpory, aby bylo možno posoudit hospodářskou racionálnost chování státu, a je tedy třeba zdržet se jakéhokoli posuzování založeného na pozdější situaci“⁽⁵⁰⁾. Tedy „hospodářská hodnocení provedená po poskytnutí uvedené výhody, zpětné konstatování o skutečné výnosnosti investice uskutečněné dotčeným členským státem nebo odůvodnění následující po rozhodnutí o zvoleném postupu nepostačují jako důkaz toho, že tento členský stát před nebo současně s poskytnutím takové podpory takové rozhodnutí učinil v postavení akcionáře“. Z toho vyplývá, že Komise „může odmítnout zkoumat [...] předložené důkazy, [které] časově spadají do období po přijetí rozhodnutí o uskutečnění předmětné investice“⁽⁵¹⁾.

Víceletá strategie úhrady ztrát

- (222) Italské orgány a společnost SEA ve svých připomínkách tvrdily, že ačkoli rozhodnutí týkající se úhrady ztrát byla formálně přijímána každý rok, víceletá strategie náhrady ztrát během doby nezbytné pro restrukturalizaci nemohla být každoročně znovu projednávána a výsledky mohly být vyhodnocovány pouze za víceleté období. Komise nicméně uvádí, že jí bylo předloženo pět obchodních plánů, z nichž některé se odvolávají na období, která se překrývají, v délce trvání nejvýše pěti let. Vzhledem k tomu, že obecně během přípravy nového obchodního plánu je hodnocena strategie podniku s cílem stanovit, zda v ní pokračovat nebo ji změnit, Komise se domnívá, že strategie

⁽⁴⁸⁾ Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 14. září 1994 ve spojených věcech C-278/92, C-279/92 a C-280/92, *Španělsko v. Komise*, Recueil 1994, s. I-4103, body 20–22.

⁽⁴⁹⁾ Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991 ve věci C-303/88, *Itálie v. Komise*, Recueil 1991, s. I-1433, body 21 a 22.

⁽⁵⁰⁾ Rozsudek ve věci *Stardust Marine*, bod 71.

⁽⁵¹⁾ Rozsudek ze dne 5. června 2012 ve věci C-124/10 P, *Komise v. EDF*, body 85 a 104.

přijata v souvislosti se společností SEA Handling mohla být ve skutečnosti přezkoumána v kterémkoli okamžiku před přijetím nového plánu, aby se zohlednil vývoj trhu.

- (223) Italské orgány a společnost SEA dále tvrdily, že rozhodnutí o úhradě budoucích ztrát bylo původně přijato v roce 2002 a podruhé pak v roce 2007, kdy bylo v důsledku nedosažení očekávaných výsledků rozhodnuto o přezkoumání počáteční strategie, která vedla k úhradě ztrát, a následně pak bylo rozhodnuto o pokračování v této strategii. V zásadě se zdá, že italské orgány a společnost SEA prezentují dotčená opatření jako dva kapitálové vklady, o nichž bylo rozhodnuto v roce 2002 a v roce 2007 a které měly být provedeny jako roční platby.
- (224) V dopise ze dne 14. září italské orgány skutečně objasnily, že zrušení základny společnosti Alitalia v roce 2007 mělo vážné dopady na činnost společnosti SEA Handling. Tyto negativní dopady na finanční výkonnost podniku byly dále prohloubeny hospodářským útlumem a vedly společnost SEA k celkovému zamýšlení nad proveditelností modelu leteckého uzlu a nad možnou volbou jiného podnikatelského modelu. Podle italských orgánů se společnost SEA na základě poslední analýzy spíše než pro externalizaci pozemního odbavování rozhodla pro vytvoření nového podnikatelského modelu, tzv. *self-hub* neboli *virtual hub*, který však pouze dále rozvíjí předchozí model. Tento podnikatelský model vyžaduje přísnou kontrolu nad činnostmi pozemního odbavování. Podle italských orgánů to prokazuje racionálnost rozhodnutí společnosti SEA i nadále hradit provozní ztráty její dceřiné společnosti SEA Handling za účelem obnovení ziskovosti činnosti pozemního odbavování. Italské orgány proto tvrdí, že přezkum strategie společnosti SEA ve vztahu k její dceřiné společnosti byl plně odůvodněn nepředvídatelnými vnějšími okolnostmi a žádným způsobem nepoškozuje cíl společnosti SEA obnovit dlouhodobou ziskovost činnosti pozemního odbavování.
- (225) Komise sice uznává existenci víceleté strategie úhrady ztrát ze strany italských orgánů (v souladu se závazkem zaručit finanční rovnováhu společnosti SEA Handling, který přijalo město Milán, a v souladu s již prokázanou přičitatelností těchto rozhodnutí městu), domnívá se však, že taková strategie neodráží chování rozumného soukromého investora.
- (226) Ačkoli to může vyžadovat několik let, než proces restrukturalizace přinese výsledky, rozumný soukromý investor by slepě nepřijal víceletý závazek, ale snažil by se každoročně rozhodovat o tom, zda do podniku vloží nové prostředky, na základě výsledků restrukturalizace a perspektivy budoucí životaschopnosti. V tomto případě by rozumný soukromý investor jistě strategii přehodnotil již v roce 2003 nebo v roce 2004, neboť bylo v té době zjevné, že cíle obnovení životaschopnosti nebude v roce 2005 dosaženo, nebo přinejmenším v roce 2005, kdy tohoto cíle skutečně dosaženo nebylo. I kdyby se soukromý investor zavázal k dlouhodobé strategii úhrady ztrát, pod podmínkou, že by nebyl vázán právně závaznými povinnostmi, tuto strategii by přezkoumal při každé výzvě, aby poskytl prostředky na vyrovnání ztrát společnosti SEA Handling⁽⁵²⁾.
- (227) Zejména, jak uvedla společnost SEA ve svých připomínkách, neúspěch jednání s [...] v roce 2002 se významným způsobem dotkl možnosti dosáhnout cíle obnovení životaschopnosti společnosti SEA Handling pro rok 2005. Po odmítnutí nabídky ze strany představenstva společnosti SEA dne 10. září 2002, tedy pouze několik měsíců po založení společnosti SEA Handling, nebyla vzata v úvahu žádná změna strategie úhrady ztrát.
- (228) Zadruhé je třeba uvážit, že tak důležité rozhodnutí, jako je kapitálový vklad, který musí schválit valná hromada, nelze považovat za pouhé opatření, kterým se provádí obecnější rozhodnutí týkající se úhrady budoucích ztrát.
- (229) Zatřetí rozhodnutí o úhradě ztrát po dobu několika let nejsou zmíněna ve strategických obchodních plánech společnosti SEA Handling ani společnosti SEA. Orgány společnosti SEA nepřijaly žádný formální závazek vycházející z obchodního plánu, který by předpokládal vklady ve výši stanovené společností SEA po určitý počet let⁽⁵³⁾. Rozhodnutí z roku 2002 a z roku 2007 se tudíž týkala nanejvýš aspektu restrukturalizace společnosti SEA Handling, a nikoli úhrady ztrát v průběhu několika let. V každém případě by soukromý investor nepřijal závazek úhrady ztrát po dobu několika let, aniž by měl k dispozici alespoň předběžný odhad jejich výše.

⁽⁵²⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. prosince 1996 ve věci T-358/94, *Compagnie nationale Air France v. Komise*, Recueil 1996, s. II-02109, bod 79.

⁽⁵³⁾ Jediný závazek, který by mohl být interpretován v tomto smyslu, je závazek přijatý městem v dohodě ze dne 26. března 2002, kterým město potvrdilo, že „společnost SEA udrží vyváženost nákladů/výnosů a hospodářský rámec obecně“. Takovýto závazek se nevztahuje k přesným částkám předpokládaným obchodním plánem a italské orgány tvrdily, že není právně závazný.

- (230) Z toho vyplývá, že všechny okamžiky poskytnutí podpor spadají do posuzovaného období. To se týká zejména dat, kdy se společnost SEA rozhodla provést navýšení kapitálu ve prospěch společnosti SEA Handling především s cílem uhradit vzniklé ztráty přijetím právních závazků v tomto smyslu⁽⁵⁴⁾.
- (231) Nicméně při analýze kapitálových vkladů Komise nemůže odhlížet od předchozích vkladů. Tato opatření skutečně jsou vzájemně úzce propojena. Podle italských orgánů jsou tato opatření součástí jediné strategie. Snaží se reagovat na stejný cíl, tj. uhradit ztráty společnosti SEA Handling, aby umožnila další existenci společnosti a její návrat k ziskovosti. I z chronologického hlediska tato opatření představují neustálý proces v tom smyslu, že byla přijímána každý rok, v nepřetržitém sledu, s cílem reagovat na trvalé potíže příjemce⁽⁵⁵⁾.
- (232) Vzhledem k obtížné situaci, v níž se společnost SEA Handling nacházela od svého vzniku, se Komise domnívá, že rozumný soukromý investor by posoudil riziko, že tato opatření mohou již od prvního kapitálového vkladu představovat protiprávní a případně neslučitelné státní podpory, a zabýval by se tedy dopadem případného navrácení takovýchto podpor na výnosnost své investice. Italské orgány nikdy neposkytly žádný důkaz toho, že podobné posouzení bylo provedeno.

Kapitálové vklady v roce 2002

- (233) Není zpochybňována skutečnost, že v době prvního kapitálového vkladu společnost SEA Handling byla podnikem v nesnázích ve smyslu pokynů o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999.
- (234) Body 16 a 17 uvedených pokynů stanoví, že pokud veřejné orgány poskytují nový kapitál ve prospěch podniků, které mají finanční potíže, je pravděpodobné, že toto financování představuje státní podporu (neboť by pro tuto investici bylo velmi obtížné dosáhnout návratnosti, která by byla rozumným soukromým investorem v tržním hospodářství považována za přijatelnou, pokud se zohlední rizika, která investice přináší). Tyto vklady proto musí být Komisi oznámeny předem, aby mohly být schváleny jako státní podpory.
- (235) Nicméně v roce 2002 italské orgány opominuly ustanovení pokynů z roku 1999 (stejně jako v případě dalších vkladů) a poskytly finanční prostředky, i když se nezdá, že by své rozhodnutí založily na podrobném obchodním plánu, který by prokazoval, že by společnost SEA Handling byla schopna zvrátit vývoj a navrátit se k ziskovosti v rozumném časovém horizontu⁽⁵⁶⁾.
- (236) Komise se domnívá, že investor v tržním hospodářství by neprovedl kapitálové vklady roku 2002 bez dostatečně detailního obchodního plánu vycházejícího ze solidních a spolehlivých předpokladů, který by podrobně popisoval opatření nezbytná pro obnovení životaschopnosti podniku, analyzoval různé možné scénáře a prokazoval, že investice zajistí návratnost, která bude pro investora uspokojivá (s přihlédnutím k implicitnímu riziku) z hlediska dividend, zvýšení hodnoty jeho podílu nebo jiných výhod.
- (237) Zdá se tedy, že již první vklady v roce 2002 nespĺňují kritérium investora v tržním hospodářství a poskytují společnosti SEA Handling výhodu, kterou by podnik za normálních tržních podmínek nezískal.

Souvislosti v okamžiku rozhodování

- (238) Pokud jde o souvislosti, v nichž byly podpory poskytnuty a k nimž by Komise měla přihlédnout pro účely použití zásady soukromého investora, Komise dále objasňuje vlastní přístup v reakci na argumentaci předloženou italskými orgány a společností SEA.
- (239) Zaprvé, pokud jde o dopad, který by na rozhodnutí společnosti SEA měly zvláštní právní rámec platný v Itálii a mimořádně silný konkurenční tlak, který z něj vyplývá, Komise zdůrazňuje svou povinnost se ujistit, že cíl směrnice 96/67/ES, tj. vytvoření jednotného trhu služeb pozemního odbavování v Unii prostřednictvím liberalizace odvětví, což znamená nárůst hospodářské soutěže mezi subjekty v daném odvětví, není ohrožen poskytnutím státních podpor, které mohou narušit hospodářskou soutěž. Z toho vyplývá, že opatření přijatá členským státem k provedení dotčené směrnice nemohou v žádném případě prokazovat, že finanční podpora poskytnutá určitému subjektu za tím účelem, aby se vypořádal s důsledky vyplývajícími z konkurenceschopnějšího hospodářského

⁽⁵⁴⁾ Rozsudky ze dne 14. ledna 2004 ve věci T-109/01, *Fleuren Compost BV v. Komise*, Recueil 2004, s. II-127, bod 74, ze dne 2. prosince 2008 ve spojených věcech T-362/05 a T-363/05, *Nuova Agricast a ostatní v. Komise*, Sb. rozh. 2008, s. II-297, bod 80, a ze dne 30. listopadu 2009 ve spojených věcech T-427/04 a T-17/05, *France Télécom v. Komise*, Sb. rozh. 2009, s. II-4315, bod 321.

⁽⁵⁵⁾ Rozsudek ze dne 15. září 1998 ve věci T-11/95, *BP Chemicals v. Komise*, Recueil 1998, s. II-3235, bod 171. Na základě výše uvedeného Komise uceleně posoudí slučitelnost zkoumaných opatření s kritériem soukromého investora a zaměřit se na konkrétní momenty, pokud to bude považovat za nezbytné pro analýzu argumentů, které jí byly předloženy, nebo z jiných důvodů.

⁽⁵⁶⁾ Analýza konsolidovaného obchodního plánu na období 2002–2006 viz body 269–271.

prostředí, je v souladu s kritériem rozumného soukromého investora. Naopak v tomto rozhodnutí, a zejména v analýze způsobu, jakým by se choval soukromý investor, pokud by se nacházel v podobné situaci jako společnost SEA, Komise přihlíží ke skutečnosti, že Itálie si zvolila úplnou liberalizaci trhu pozemního odbavování a že úřad ENAC schválil 84 poskytovatelů, kteří mohou působit na letištích Malpensa a Linate.

- (240) Komise dále poznamenává, že obdobnou liberalizaci si zvolila řada dalších členských států (Dánsko (Kodaň), Španělsko, Irsko (Dublin), Spojené království (Londýn), Francie (Paříž)).
- (241) Komise zdůrazňuje, že na všechny poskytovatele služeb v daném odvětví v Itálii, jejichž počet je podle mínění společnosti SEA vysoký (oprávnění k činnosti má 84 poskytovatelů), se vztahuje stejný právní rámec.
- (242) Italské orgány netvrdily, že by se jednalo o služby obecného hospodářského zájmu, které by trh nebyl schopen zaručit.
- (243) Komise rovněž připomíná, že bez ohledu na skutečnost, že společnost SEA si zvolila právní (a tedy účetní) oddělení, je zapotřebí uplatnit článek 4 směrnice 96/67/ES, který stanoví, že „*musí úcty ze [...] činnosti pozemního odbavování důsledně oddělovat od účtů ostatních činností, a to v souladu s běžnou obchodní praxí*“, a zakazuje, aby docházelo k „*finančním tokům mezi činnostmi řídicího orgánu jako letištní správy a jeho činnostmi pozemního odbavování*“. Cílem takového oddělení účtů a uložení zákazu finančních toků mezi uvedenými činnostmi je zaručit podmínky rozvoje účinné hospodářské soutěže na trzích pozemního odbavování a zajistit, aby se pozemní činnosti poskytovatelů integrovaných vertikálně nedostávalo oproti ostatním poskytovatelům zvláštních výhod.
- (244) Úhrada ztrát ze strany řídicího orgánu letiště, která s sebou přináší finanční toky mezi činnostmi řídicího orgánu a činnostmi pozemního odbavování, je v rozporu se směrnicí 96/67/ES a jejími cíli. Proto skutečnost, že si společnost SEA zvolila nejen účetní, ale také právní oddělení svých činností, nemůže nic změnit na tom, že Komise konstatovala existenci neoprávněné výhody ve prospěch společnosti SEA Handling.
- (245) Pokud jde o tvrzení, podle něhož je společnost SEA povinna zaručit, aby byly poskytovány všechny služby pozemního odbavování, Komise tvrdí, že tuto „zákonnou povinnost“ je třeba chápat pouze v tom smyslu, že (jak uvádějí samy italské orgány) tuto povinnost na sebe může vzít letiště nebo lze koordinovat činnost externích poskytovatelů. Jak již Komise uvedla v bodě 95 rozhodnutí o zahájení řízení, společnost SEA tedy není nijak povinna poskytování těchto služeb zaručit, a to ani přímo ani prostřednictvím své dceřiné společnosti SEA Handling. Obecné odpovědnosti provozovatele letiště v případě jejich nezajištění se tedy jako takové nelze dovolávat k odůvodnění neexistence alternativ úhrady ztrát společnosti SEA Handling. Z druhé, pokud jde o souvislosti trhu ve vlastním slova smyslu, Komise konstatuje, že i kdyby přijala tvrzení společnosti SEA, podle něhož nabízí odvětví služeb pozemního odbavování obecně nízké marže a nízkou míru ziskovosti, nemůže se domnívat, že tato úvaha mohla odůvodnit kapitálové vklady s ohledem na kritérium soukromého investora v tržním hospodářství, zejména vzhledem k výši ztrát, které společnosti SEA vznikly během celého posuzovaného období. Naopak na straně 5 strategického plánu na období 2007–2012 je potvrzeno, že neefektivnější provozovatelé letišť na evropské úrovni zajišťovali pozemní odbavování subdodavately. Totéž se zdůrazňuje na straně 7 strategického plánu na období 2009–2016. Strana 28 tohoto plánu potvrzuje, že v roce 2001 bylo na trhu trendem subdodavately zajišťování pozemního odbavování. Tyto prvky jsou v rozporu s názorem, že vertikální integrace mezi provozovatelem letiště a poskytovatelem služeb pozemního odbavování je zásadní pro zaručení kvality a že vzhledem k nízkým ziskovým rozpětím těchto služeb bylo rozumné nezajišťovat je subdodavately.
- (246) Zejména na trhu, který nabízí tak nízká zisková rozpětí, měla společnost SEA místo náhrady ztrát společnosti SEA Handling přijmout mnohem radikálnější opatření pro zvýšení efektivity společnosti SEA Handling významným snížením nákladů na zaměstnance, které podle italských orgánů představují značnou část struktury nákladů společností v tomto odvětví, které je vystaveno silnému konkurenčnímu tlaku.

Alternativy úhrady ztrát společnosti SEA Handling

- (247) Komise se domnívá, že konstatování neexistence alternativ restrukturalizace a úhrady ztrát společnosti SEA Handling ze strany společnosti SEA neodráží chování soukromého investora v tržním hospodářství. Některé z možných alternativ spočívaly zejména v úplné nebo částečné externalizaci činností nebo v uzavření strategického společenství postoupením části společnosti SEA Handling strategickému partnerovi. Navíc, jak již bylo zdůrazněno v předchozím bodě, společnost SEA nic nebránilo v tom, aby přijala radikálnější restrukturalizační opatření zaměřená na zvýšení efektivity společnosti SEA Handling v časovém horizontu přijatelném pro soukromého investora.

- (248) Pokud jde o možnost postoupení, Komise se nemůže vyjadřovat k úsilí vynaloženému společností SEA za účelem uzavření takového spojení, které by jí umožnilo využívat výhod součinnosti vyplývajících ze začlenění do mezinárodní sítě. Nicméně zdůrazňuje, že společnost SEA ve svých připomínkách zmínila pouze dvě řízení týkající se částečného prodeje, tedy řízení, které vedlo k neúspěšnému vyjednávání s [...] v roce 2002, a řízení zahájené bez dalších výsledků v období 2007–2008. Tato možnost byla zřejmě od té doby podmíněna předchozím obnovením životaschopnosti společnosti SEA Handling jinými prostředky. Komise se domnívá, že zjevný nezájem investovat do společnosti SEA Handling ze strany soukromých společností ukazuje na to, že chybí spolehlivá perspektiva životaschopnosti této společnosti.
- (249) Pokud jde o možnost částečné nebo úplné externalizace činností pozemního odbavování, italské orgány především tvrdily, že žádný subjekt nechtěl tyto činnosti převzít. V této souvislosti Komise uvádí, že podnět podala [...] a proti dotčeným opatřením se postavila také [...].
- (250) Navíc ani toto ani konkrétnější tvrzení, podle něhož měli potenciální externí poskytovatelé zájem pouze o některé rentabilnější služby („cherry-picking“), není výsledkem konkrétního zjištění zjevného nezájmu, který by bylo možné odhalit například v návaznosti na nabídkové řízení vyhlášené společností SEA v souvislosti s poskytováním dotčených služeb. Jinými slovy, toto tvrzení se neopírá o žádný konkrétní důkaz, ačkoli oprávnění nabízet své služby v Itálii, a zejména na letištích Malpensa a Linate, má velké množství subjektů.
- (251) Pokud jde o kapacity externích subjektů, italské orgány také trvaly na skutečnosti, že žádný z nich není schopen zaručit úroveň kvality vyžadovanou obchodním modelem společnosti SEA, tedy úroveň hlavního letiště („hub“ a později „self-hub“). Společnost SEA v tomto ohledu zastávala názor, že potřebuje subjekt, který bude schopen poskytovat všechny služby pozemního odbavování, což údajně není možné vzhledem k tomu, že ostatní poskytovatelé na trhu nemají materiální, ekonomické a především personální zdroje, aby celou škálu potřebných služeb zaručili.
- (252) Zaprvé Komise zdůrazňuje, že společnost SEA se mylně domnívá, že dostupná nabídka na poskytování služeb pozemního odbavování je omezena na nabídku třetích stran přítomných v daném okamžiku na letištích Malpensa a Linate a nezahrnuje potenciální nabídku všech poskytovatelů oprávněných působit na těchto letištích. Poněkud neurčité úvahy o údajně nepříznivé hospodářské situaci ostatních poskytovatelů aktivních na milánských letištích nebo o úrovni jejich zdrojů skutečně nasazených na těchto letištích nejsou nijak relevantní. Skutečná a okrajová působnost poskytovatelů služeb na milánských letištích je pouhým příkladem potenciálně disponibilní nabídky schopné vstoupit na trh. Skutečnost, že externí dodavatelé v současné době aktivní na milánských letištích nepokrývají všechny odbavovací služby, navíc neumožňuje udělat si úsudek o jejich kapacitách.
- (253) Zadruhé italské orgány a společnost SEA nevysvětlily, proč by tato společnost musela nutně postoupit všechny odbavovací služby jedinému subjektu. I když připustíme, že některé činnosti mohou být méně rentabilní, tyto činnosti mohly být racionálně postoupeny, pokud by je převzal poskytovatel, který by využil výhod úspor z rozsahu na mezinárodní úrovni.
- (254) Zatřetí, pokud jde o skutečnou kapacitu externích subjektů poskytovat služby pozemního odbavování, Komise odmítá tvrzení, podle něhož žádný poskytovatel neměl potřebné zdroje. Podle společnosti SEA je na letištích Linate a Malpensa oprávněno působit 84 poskytovatelů. Jak již bylo navíc naznačeno, existovala možnost neprovádět externalizaci všech činností, ale pouze jejich části.
- (255) Začtvrté společnost SEA konkrétně neprokázala, že by externí poskytovatel nebyl schopen splnit kvalitativní požadavky považované za zásadní pro řádné fungování obchodního modelu společnosti SEA. Komise nesdílí názor, podle něhož je v těchto souvislostech relevantní požadavek na kvalitu služeb uvedený ve směrnici 96/67/ES a ve vnitrostátních právních předpisech.
- (256) Pokud jde o ekonomické odůvodnění společnosti SEA, jehož cílem bylo prokázat nevhodnost externalizace některých služeb pozemního odbavování z toho důvodu, že by provozovatel letiště nesl konečnou odpovědnost za poskytování služeb pohotovostní zálohy v případě nouzových a nepředvídatelných situací, Komise vyjadřuje výhrady ke dvěma bodům.
- (257) Zaprvé společnost SEA předložila na podporu svého tvrzení sporné kalkulace. Počet zaměstnanců společnosti SEA Handling v přepočtu na plné pracovní úvazky (FTE), kteří jsou přiděleni na činnosti řízení nouzových situací, se tak zdá velmi vysoký. Pro rok 2003 společnost SEA odhaduje, že jejich počet nebude nižší než 336 FTE s celkovými náklady ve výši 9,9 milionu EUR, což představuje přibližně 8 % celkového počtu FTE společnosti SEA Handling. Je zjevné, že skutečné náklady, které společnosti SEA Handling vzniknou, jsou mnohem nižší, neboť tyto zaměstnanci jsou přiděleni i na jiné úkoly, i když ne prvořadě. Nicméně pro výpočet celkových nákladů, které by společnosti SEA vznikly jako provozovateli letiště v roce 2003 při zajišťování těchto činností, společnost SEA navrhuje vynásobit již vypočtený počet zaměstnanců (FTE) přidělených na činnosti pohotovostní zálohy a činnosti řízení nouzových situací koeficientem 1,7, což vede k závěru, že společnost SEA by měla zaměstnat 569 zaměstnanců na plný úvazek s celkovými náklady ve výši 20,6 milionu EUR. Společnost SEA dospěla k závěru, že rozdíl mezi těmito dvěma částkami (20,6 milionu EUR – 9,9 milionu EUR) představuje skutečný zisk z nepřevedení činností společnosti SEA.

Komise se domnívá, že koeficient 1,7 je stanoven svévolně, neboť nebylo předloženo žádné odůvodnění, přestože společnost SEA měla prokázat, že tyto hypotetické náklady vypočítala správně. Zadržuje Komise odhaduje, že počet zaměstnanců (FTE) použitý pro výpočet celkových nákladů, které společnosti SEA vzniknou, je zcela nereálný.

- (258) Komise se spíše domnívá, že pro odhad nákladů společnosti SEA Handling je nutné vzít v úvahu skutečné náklady obvykle fakturované společností SEA Handling společnosti SEA, jakož i reálnější odhad počtu zaměstnanců (FTE) společnosti SEA Handling přidělených na tyto úkoly na základě průměrného počtu nouzových a nepředvídatelných situací a situací vyžadujících použití pohotovostní zálohy, které skutečně nastaly během jednoho roku.
- (259) Zadržuje výpočet nezohledňuje významné náklady, které společnosti SEA vznikly v důsledku úhrady ztrát, kterým by bylo možné zamezit externalizací některých nebo všech činností pozemního odbavování konkurenceschopnějšímu poskytovateli. Ačkoli by externalizace služeb pohotovostní zálohy mohla společnosti SEA způsobit potenciálně vyšší náklady z důvodu možných součinností vyplývajících z jejich kombinace s dalšími interními činnostmi, celkový potenciální zisk vyplývající z externalizace sám o sobě nepodporuje tvrzení, že nebylo možné žádné jiné řešení než úhrada ztrát společnosti SEA Handling, jak tvrdí společnost SEA ve svých připomínkách.
- (260) [...] skutečně předpokládal snížení míry investic společnosti SEA Handling v roce 2010 po odchodu společnosti Alitalia. Hlavním cílem společnosti SEA v souladu s [...] byl rozvoj letiště Malpensa jako hlavního leteckého uzlu (strana [...]) a nalezení nového leteckého dopravce ve lhůtě pěti let (strana [...]). Snížení míry investic společnosti SEA Handling je pro dosažení tohoto cíle zásadní a je milníkem v reorganizaci společnosti SEA, která má tuto společnost přivést mezi ziskovější provozovatele leteckých služeb (strana [...]). Proto společnost SEA nepovažovala za nutné udržovat společnost SEA Handling uvnitř skupiny, a to ani pro řízení letiště Malpensa jako leteckého uzlu ani pro zlepšení celkové finanční situace společnosti SEA.
- (261) Vzhledem k výše uvedenému Komise dospěla k závěru, že ačkoli společnost SEA zřejmě vyvinula úsilí s cílem uzavřít společenství se strategickým partnerem, který mohl mít významný vliv na obnovení životaschopnosti společnosti SEA Handling, externalizace části nebo všech činností třetím subjektům byla ekonomicky výhodnou volbou, kterou by soukromý investor nutně zohlednil a případně k ní přistoupil, než aby dále hradil provozní ztráty po mnoho let a ve velmi vysokých částkách. Nicméně žádný z předložených dokumentů nedokládá možné zamýšlení nad budoucností společnosti SEA Handling během celého posuzovaného období.

K volbě obchodního modelu skupiny SEA

- (262) Kromě obecného tvrzení italských orgánů, podle něhož rozhodnutí společnosti SEA udržovat letištní systém jako letecký uzel vyžaduje přímé poskytování těchto služeb ze strany provozovatele letiště, není toto rozhodnutí zjevně odůvodněno žádnou analýzou, která by stanovila, proč bylo vyrovnání ztrát řádově ve výši 360 milionů EUR pro společnost SEA ekonomicky výhodnější než potenciální zisky vyplývající z existence takového leteckého uzlu. Kromě obecných tvrzení italské orgány nikdy nepředložily žádný dokument, který by prokazoval jakoukoli úvahu nad touto možností.
- (263) Zejména, pokud jde o názor, že úhrada ztrát společnosti SEA Handling údajně umožnila efektivněji podporovat model leteckého uzlu, který si společnost SEA zvolila, z důvodu vzájemné provázanosti činností pozemního odbavování a řízení letiště, Komise uvádí, že aniž by posuzovala relevanci rozhodnutí skupiny SEA, takového podmiňování strategie společnosti SEA Handling (kromě toho, že odporuje zjištění, podle něhož velká letiště/nejvýkonnější evropské letiště uzly postupily pozemní odbavování, a obchodním plánům uvedeným v bodech 281–282 a 283–286⁽⁵⁷⁾) se v podstatě zakládá pouze na předpokladu nedostatečné kvality, kterou by externí poskytovatel byl schopen poskytnout. Společnost SEA nepředložila žádné upřesnění požadované úrovně kvality a dopadu, který by nedostatečná kvalita měla na fungování letiště a jeho výnosy. Je to tím překvapivější, že podle tvrzení společnosti SEA by nevyhovující poskytování odbavovacích služeb třetími stranami poškodilo její pověst jako provozovatele letiště, což je skutečnost, která mohla být jednoduše potvrzena průzkumem trhu (bod 106 dopisu společnosti SEA Handling ze dne 21. března 2011). Jelikož chybí jasné posouzení případných škod z hlediska image nebo pověsti, které by společností SEA mohly vzniknout v důsledku úplného nebo částečného zajišťování služeb pozemního odbavování subdodavatelsky, Komise nemůže přijmout argument, podle něhož bylo chování společnosti SEA – spočívající v systematické náhradě ztrát společnosti SEA Handling – ekonomicky racionální a nezbytné, aby se takovýmito škodám zamezilo. Navíc podle článku 15 směrnice 96/67/ES členský stát může (na základě návrhu řídicích orgánů letiště, kde je to vhodné) poskytovatelům služeb pozemního odbavování uložit pravidla chování, jejichž cílem je zajistit řádnou činnost letiště, a to i v případě, že jsou poskytovatelé ve vztahu k letišti třetími stranami. V každém případě ani společnost SEA ani Itálie nepředložily konkrétní důkazy, že model leteckého uzlu by nemohl být uskutečněn úplnou nebo částečnou externalizací služeb pozemního odbavování.

⁽⁵⁷⁾ Strategický plán na období 2007–2012, s. 5, a strategický plán na období 2009–2016, s. 9.

- (264) [...] spíše potvrzuje úmysl společnosti SEA do společnosti SEA Handling již dále neinvestovat, protože je to považováno za účast nikoli strategickou s cílem zajistit, aby se letiště Malpensa po odchodu společnosti Alitalia znovu stalo leteckým uzlem.

K restrukturalizaci společnosti SEA Handling a k cílům společnosti SEA

- (265) Italské orgány se odvolávaly na rozsudek ve věci „ENI-Lanerossi“, v němž se odkazuje na „skutečnost, že soukromý společník vloží do podniku, který se dočasně nachází v obtížích, kapitál potřebný pro zajištění jeho další existence, pokud je podnik po reorganizaci případně schopen být opět životaschopný, nebo že mateřská společnost po omezenou dobu hradí ztráty jedné ze svých dceřiných společností, aby umožnila ukončení jejich činností za lepších podmínek. Obdobná rozhodnutí mohou být motivována nejen pravděpodobností dosažení nepřímého hmotného prospěchu, ale také jinými úvahami, jako jsou zachování image skupiny nebo přeorientování svých činností. Pokud však kapitálové vklady veřejného investora od jakékoli perspektivy životaschopnosti odhlížejí, je třeba je považovat za podporu ve smyslu článku 92 Smlouvy a jejich slučitelnost s vnitřním trhem musí být posuzována výlučně na základě kritérií uvedených v daném článku“⁽⁵⁸⁾.
- (266) Italské orgány se tedy zejména domnívaly, že Komise by měla posuzovat rozhodnutí o úhradě ztrát dceřiné společnosti nejen na základě pravděpodobnosti dosažení okamžitého zisku, ale také na základě dalších úvah, které mohou odůvodnit náhradu ztrát dceřiné společnosti schopné znovu dosáhnout ziskovosti prostřednictvím restrukturalizace.
- (267) V této souvislosti společnost SEA tvrdí, že kompenzace výsledků společnosti SEA Handling může být řádně odůvodněna v první řadě existencí strategického plánu a plánu restrukturalizace s dobrou perspektivou dlouhodobé životaschopnosti a v druhé řadě jinými úvahami než pouhou finanční výnosností.
- (268) Pokud jde o první tvrzení, Komise se domnívá, že obchodní plány společnosti SEA Handling, které měla Komise k dispozici, nejsou dostatečně podrobné, aby odůvodnily rozhodnutí učiněné v tomto smyslu soukromým investorem v tržním hospodářství. Zejména tyto obchodní plány nepředstavují plány návratu k rentabilitě (tzv. „turnaround plans“), které by rozumný soukromý investor vyžadoval před provedením tak významných vkladů do kapitálu podniku, který měl ekonomické potíže již od svého vzniku. Nevycházejí z důkladného auditu příčin těchto potíží a opatření nezbytných k jejich vyřešení. Tyto plány proto nejsou založeny na reálných předpokladech, pokud jde o vývoj činnosti společnosti SEA Handling nebo daného odvětví, ani neobsahují analýzu alternativních scénářů, kterou by rozumný soukromý investor v obdobné situaci vyžadoval.

Konsolidovaný obchodní plán na období 2002–2006

- (269) Zejména konsolidovaný obchodní plán na období 2002–2006 schválený v roce 2001 předpokládal návrat společnosti SEA Handling k ziskovosti v roce 2005. Tento obchodní plán se však týkal všech činností společnosti SEA a nezahrnoval podrobný popis opatření, která měla společnost SEA přijmout, aby zajistila životaschopnost společnosti SEA Handling.
- (270) Plán uvádí opatření, která mají být provedena pro zvýšení produktivity pracovních sil o 20 % do roku 2006 (strana 17), aniž by však posuzoval vliv takového navýšení produktivity na celkovou finanční výkonnost společnosti. Podle názoru Komise se nelze domnívat, že plán vychází z věrohodných hypotéz, neboť nepředpokládá žádné konkrétní opatření pro řešení strukturálních příčin chronických ztrát v rámci činnosti odbavování, tj. nadměrné náklady práce (strana 23). Naopak dokument v daném období předpokládá zvýšení nákladů práce pro činnosti odbavování (příloha 3, strana 13). Dále předpokládá navýšení příjmů z činnosti odbavování ve výši 37 % (strana 30), aniž by existovalo reálné odůvodnění tohoto navýšení, zejména s ohledem na působnost dalších poskytovatelů služeb pozemního odbavování na milánských letištích a narůstající hospodářskou soutěž v odvětví. Komise v tomto ohledu uvádí, že společnost SEA uznala již ve Zprávě a účetní závěrce k 31. prosinci 2003, že podíl společnosti SEA Handling na trhu se z důvodu hospodářské soutěže snížil.
- (271) Komise taktéž připomíná, že jak bylo uvedeno v bodech 82–85 rozhodnutí o zahájení řízení, hospodářské výsledky dosažené společností SEA Handling na základě konsolidovaného obchodního plánu na období 2002–2006 a obchodního plánu na období 2003–2007 nebyly uspokojivé.

Obchodní plán na období 2003–2007

- (272) Rozhodnutí o zahájení řízení výslovně vyzvalo italské orgány, aby „předložily (...) obchodní plán společnosti SEA Handling z roku 2002 v platném znění nebo jakýkoli dokument týkající se strategie a obnovení životaschopnosti společnosti SEA Handling“. Italské orgány ve svých připomínkách původně nereagovaly. Společnost SEA jako zúčastněná třetí strana nakonec předložila „obchodní plán společnosti SEA Handling na období 2003–2007“. Tento dokument je podle názvu a formy spíše prezentací výše uvedeného obchodního plánu, v níž jsou vymezeny hlavní obecné hypotézy na základě

⁽⁵⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991 ve věci C-303/88, *Itálie v. Komise*, Recueil 1991, s. I-1433, body 21 a 22.

obnovení životaschopnosti předpokládaného v prognózách pro rok 2005. Komise se domnívá, že tato prezentace v zásadě přebírá pokyny stanovené pro společnost SEA Handling na úrovni skupiny SEA v konsolidovaném obchodním plánu na období 2002–2006 a dostatečně přesně nevysvětluje opatření, která mají zajistit životaschopnost a která by soukromý investor logicky požadoval.

- (273) I když obchodní plán na období 2003–2007 naznačuje pro společnost SEA Handling velmi kritickou situaci (příliš vysoké náklady práce, podstatná organizační nevyváženost, nedostatečná technologická inovace a nedostatečná vlastnická odpovědnost u některých potenciálních položek výnosů, strana 1), která by mohla vést ke ztrátě podílů na trhu a které si je společnost SEA Handling vědoma (strana 15), opatření týkající se snížení nákladů práce se v zásadě omezují na zmínku týkající se politiky motivace k odchodu a zvýšení počtu dočasně přijímaných pracovníků, jakož i omezenějšího využívání práce přesčas. Podle odhadu společnosti SEA se tím v letech 2003 až 2007 mělo dosáhnout snížení osobních nákladů o 3,1 %.
- (274) Ačkoli podle informací poskytnutých italskými orgány dosáhlo procento nákladů práce vzhledem k obratu společnosti SEA Handling 103,7 % v roce 2002 a 94,9 % v roce 2003 (zatímco u nezávislých poskytovatelů je průměr nižší než 70 %), společnost SEA Handling si za cíl stanovila pouze dosáhnout úrovně přibližně 75 % od roku 2005 a tuto úroveň udržovat.
- (275) Společnost SEA Handling také předpokládala, že toto zlepšení bude způsobeno především zvýšením jejího obratu o 25 % v letech 2003 až 2007 (strany 5 a 6 obchodního plánu), a nikoli snížením nákladů na zaměstnance, které se v letech 2003 až 2007 odhadovalo pouze na –3,1 % (s mírným navýšením nákladů práce v období 2004–2007).
- (276) Komise se domnívá, že vzhledem k rozsahu nezbytné restrukturalizace by soukromý investor pro obnovu životaschopnosti spíše soustředil vlastní síly na interní opatření, nad nimiž lze mít větší kontrolu, především v oblasti snížení nákladů práce, které byly do té doby vyšší než obrat, než aby čekal na zvýšení cen a poptávky, nad nimiž měla společnost SEA Handling rozhodně menší kontrolu.
- (277) Komise rovněž zdůrazňuje, že smlouva uzavřená se společností Alitalia na období 2001–2005 předpokládala zvýšení cen o 7 % v letech 2004 a 2005, zvýšení, které se ukáže jako nepřiměřené a v letech 2006 a 2007 povede k jejich snížení v souvislosti s poklesem cen způsobeným konkurenceschopnějším prostředím. Jelikož liberalizace odvětví nakonec musela vést ke snížení cen, Komise se domnívá, že společnost SEA nemůže rozumně tvrdit, že toto snížení cen bylo „nepředvídatelnou negativní událostí“. Obchodní plán na období 2003–2007 tedy nevycházel z reálných výhledů. Komise se proto domnívá, že soukromý investor by předvídal změnu konkurenčního prostředí vyvolanou liberalizací odvětví a nevázal by se strategií, podle které bylo obnovení životaschopnosti v zásadě závislé na zvýšení výnosů.
- (278) Komise se tedy domnívá, že dosažení cíle obnovy životaschopnosti pro rok 2005 bylo vzhledem k jediným opatřením, která společnost SEA považovala za nezbytná, jak je uvedeno v obchodním plánu na období 2003–2007 a konsolidovaném obchodním plánu na období 2002–2006, nereálné.
- (279) Dále pak v návaznosti na žádost Komise ze dne 11. července 2011 nebyly italské orgány schopné poskytnout zápis ze zasedání představenstva společnosti SEA Handling, který by potvrdil opatření představená v obchodním plánu společnosti SEA Handling. Místo toho Komise od italských orgánů obdržela zápis ze zasedání představenstva společnosti SEA ze dne 23. července 2003, v němž byl schválen konsolidovaný obchodní plán skupiny SEA. Podle poskytnutého výtahu ze zápisu ze zasedání byl obchodní plán společnosti SEA Handling na období 2003–2007 při této příležitosti přesněji řečeno pouze prezentován, a nebyl tedy předmětem žádného schvalování.
- (280) Pokud jde o případnou úpravu původního obchodního plánu nebo vypracování následného obchodního plánu, Komise na základě informací poskytnutých italskými orgány v návaznosti na opakovanou žádost zaslou dne 11. července 2011 konstatuje, že potřeba nového ozdravného programu byla následně projednávána pouze u příležitosti zasedání představenstva dne 21. prosince 2006, kdy bylo rozhodnuto, že předseda se zaváže vypracovat podrobný plán restrukturalizace. Komise zdůrazňuje, že u této příležitosti nebyl zmíněn žádný probíhající plán restrukturalizace.

Strategický plán na období 2007–2012

- (281) Strategické směry předpokládané společností SEA jsou pak rozvedeny v dokumentu vytvořeném externím poradcem během zasedání představenstva společnosti SEA Handling dne 31. května 2007. Tento dokument, nazvaný „*Shrnutí – obecné zásady strategického plánu společnosti SEA na období 2007–2012 – 11. května 2007*“, je prezentací vypracovanou externím poradcem, která se týká možných scénářů rozvoje skupiny SEA a velmi stručně – na dvou stranách (strany 8 a 12) – představuje situaci společnosti SEA Handling, přičemž pouze uvádí naprostou nutnost obnovy životaschopnosti do roku 2012. Žádné konkrétní opatření pro obnovu životaschopnosti společnosti nebylo

předpokládáno. Komise tedy odmítá tvrzení italských orgánů, podle něhož „tento dokument představuje strategii skupiny SEA na období 2007–2012 (...) ve třech fázích“. Jediné strategické opatření projednávané během uvedeného zasedání je reorganizace produktivního modelu podloženého stručným uvedením některých ozdravných opatření.

- (282) Jak již bylo vzpomenuto, plán rovněž potvrzuje, že poskytovatelé, kteří nejsou integrováni vertikálně, dosahují lepších hospodářských výkonů než provozovatelé letišť, kteří si ponechali kontrolu nad poskytovateli pozemního odbavování.

Strategický plán na období 2009-2016

- (283) Podle italských orgánů, v návaznosti na rozhodnutí společnosti Alitalia zrušit svou základnu na letišti Malpensa přijatém v roce 2007, společnost SEA nejdříve předpokládala, že opustí model leteckého uzlu, neboť odešel dopravce, který byl stěžejním prvkem tohoto modelu. Představenstvu společnosti SEA byl tedy předložen nový „strategický plán na období 2009–2016“ vypracovaný externím poradcem, který představenstvo schválilo dne 15. července 2008. Tento dokument je stejného charakteru jako ten předchozí a kromě stručného přehledu revize smluv a zlepšení řízení a rovněž nouzových zásahů, jako je využití mimořádných státních vyrovnávacích příspěvků (tzv. cassa integrazione straordinaria), neobsahuje žádné podrobné informace o opatřeních týkajících se předpokládaného ozdravení společnosti SEA Handling.
- (284) Komise uvádí, že na rozdíl od tvrzení italských orgánů je hlavním cílem společnosti SEA podle tohoto plánu rozvoj letiště Malpensa jakožto hlavního leteckého uzlu tím, že bude „do pěti let“ určen nový dopravce, který zde bude mít svou základnu (strana 5). V souladu s plánem snížení míry investic společnosti SEA Handling je zásadní, aby tohoto cíle bylo dosaženo do roku 2010 (strany 12, 35 a 37). Komise konstatuje, že plán neobsahuje žádný odkaz na model virtuálního leteckého uzlu, ani nevysvětluje, že by byla strategie rozvoje založena na novém podnikatelském modelu a nutně znamenala vertikální integraci společnosti SEA Handling. Také zápis ze zasedání představenstva společnosti SEA Handling ze dne 13. června 2008 potvrzuje, že cílem společnosti SEA v té době nebylo stát se virtuálním leteckým uzlem, ale přilákat nového dopravce, který by zde měl svou základnu. Obdobně zápis ze zasedání představenstva společnosti SEA ze dne 15. července 2008 popisuje snížení míry investic společnosti SEA Handling do roku 2010 jako klíčový prvek pro udržitelnost plánu.
- (285) Na druhé straně Komise podotýká, že dokument VIA Milano (předložený italskými orgány dne 28. června 2012) zahrnuje popis modelu virtuálního leteckého uzlu. Dokument naznačuje, že společnost SEA tuto strategii sledovala od roku 2011. Nicméně ani v tomto dokumentu není uvedeno, že by model virtuálního leteckého uzlu vyžadoval vertikální integraci letiště a poskytovatelů pozemního odbavování.
- (286) Komise také uvádí, že plán potvrzuje, že od roku 2001 nejlepší evropští provozovatelé letišť postupně opouštěli trh pozemního odbavování, přičemž výsledkem byl vstup nových nezávislých poskytovatelů na trh (strana 28).

Obchodní plán na období 2011–2013

- (287) Společnost SEA tvrdí, že dne 27. června 2011 její představenstvo schválilo „obchodní plán společnosti SEA na období 2011–2013“, ve kterém je mimo jiné zdůrazněna „nutnost pokračovat ve strategii „zvyšování efektivity odbavování““. Komise naopak uvádí, že tento dokument obsahuje pouze finanční prognózy a nezmiňuje v úzkém slova smyslu žádné opatření vztahující se ke společnosti SEA Handling.
- (288) Komise také podotýká, že podle obchodního plánu se náklady práce vznikající společnosti SEA Handling od roku 2009 prakticky nezměnily (viz tabulka týkající se nákladů práce).
- (289) Komise proto konstatuje, že italské orgány nebyly schopny jí poskytnout dostatečně podrobné obchodní plány vztahující se ke společnosti SEA Handling ani jiné dokumenty, které by popisovaly strategii restrukturalizace a její postupné provádění během posuzovaného období, natož pak že by tato strategie od začátku předpokládala nutnost nebo možnou nutnost hradit provozní ztráty společnosti SEA Handling po určitou dobu a v určité výši. Komise se tedy domnívá, že italské orgány nebyly schopny předložit takové konkrétní důkazy strategie restrukturalizace společnosti SEA Handling, které by odůvodňovaly dočasnou úhradu jejich ztrát ze strany rozumného soukromého investora s ohledem na obnovení životaschopnosti. To je v daném případě ještě překvapivější v tom smyslu, že soukromý subjekt by si od podniku, který je od svého vzniku a dlouhodobě ve ztrátě, vyžádal důkladný audit a přijetí konkrétních opatření, dříve než by do takové společnosti investoval vlastní prostředky.

- (290) Komise rovněž nemůže přijmout argument předložený společností SEA Handling, podle něhož skutečnost, že podnik v letech 2011/2012 téměř dosáhl své hranice rentability, prokazuje racionálnost strategie společnosti SEA spočívající v tom, že po celou dobu kryla ztráty společnosti SEA Handling, a tedy to, že kapitálové vklady splňují kritérium soukromého investora v tržních podmínkách. Vzhledem ke skutečnosti, že provozní ztráty společnosti SEA Handling byly nepřetržitě hrazeny po dobu přibližně deseti let, není podle mínění Komise překvapivé, že společnost svou životaschopnost nakonec obnovila. Jákýkoli podnik, který by obdržel stejnou finanční pomoc, by svou vlastní životaschopnost obnovil, pokud by přijal alespoň minimální restrukturalizační opatření. Nicméně takováto perspektiva by nestačila k uspokojení soukromého investora, který by vyžadoval alespoň prognózu ukazující, že zisky předpokládané díky strategii střednědobé a dlouhodobé úhrady ztrát – z hlediska dividend, zvýšení hodnoty majetkových podílů, zamezeního poškození image atd. – jsou vyšší než kapitál vložený za účelem vyrovnání těchto ztrát. Komise uvádí, že žádný z obchodních plánů předložených Itálií neposkytuje přesné prognózy, které by se snažily prokázat, že strategie úhrady ztrát po tak dlouhou dobu je pro společnost SEA ekonomicky výhodnější než snížení míry investic společnosti SEA Handling, nebo které by se snažily zkrátit dobu restrukturalizace s cílem obnovit životaschopnost v přiměřené lhůtě a minimalizovat ztráty.
- (291) S ohledem na ztráty společnosti SEA Handling, které se opakovaly každý rok během referenčního období, se Komise navíc domnívá, že společnost SEA Handling vykazovala schodek příliš dlouho, než aby to mohlo být považováno za „omezenou dobu“ ve smyslu rozsudku Soudního dvora ze dne 21. března 1991⁽⁵⁹⁾. Společnost SEA Handling je skutečně ve ztrátě od svého vzniku v roce 2002 a podle předpokladů uvedených společností SEA v roce 2011 by mohla být zisková přinejlepším v roce 2012. Rozhodnutí o úhradě ztrát byla přijímána ročně a Komise uvádí, že každoroční opakované ztráty nevedly ke změně strategie společnosti SEA ani k radikálnějším restrukturalizačním opatřením.
- (292) Pokud jde o druhé tvrzení, z důvodů již uvedených výše Komise odmítá „obavy“ uvedené společností SEA v souvislosti s domněle nedostačující úrovní kvality, kterou by byl externí poskytovatel schopen zajistit, a která by tedy negativně ovlivnila vývoj a celkové výsledky společnosti SEA, a případnou odpovědnost společnosti SEA v případě výpadku služeb.
- (293) Jak již bylo uvedeno, Komise se domnívá, že italské orgány a společnost SEA neposkytly podrobné informace o ztrátě image, kterou by společnost SEA utrpěla, ani o škodě, která by údajně vznikla cestujícím. Italské orgány ani společnost SEA tuto ztrátu nevyšlísily, a to ani po rozhodnutí o zahájení řízení. Komise pak uvádí, že sama společnost SEA připustila, že takováto ztráta by mohla být snadno potvrzena prostřednictvím průzkumu trhu. Z tohoto důvodu se Komise domnívá, že neexistence posouzení ztráty image společnosti SEA nebo rizik vzniku její odpovědnosti, nebo dokonce dlouhodobých výhledů nepřímé návratnosti, ještě více ohrožuje prokázání slučitelnosti dotčených opatření s kritériem rozumného investora s ohledem na výše dotčených kapitálových vkladů. Rozumný akcionář by skutečně provedl nějaké hospodářské posouzení těchto rizik a výhledů dříve, než by vynaložil částku v celkové výši 359,644 milionu EUR⁽⁶⁰⁾.
- (294) Argument, podle něhož cíl maximalizace výsledků skupiny SEA v dlouhodobém horizontu převažuje nad finanční životaschopností společnosti SEA Handling, odhlíží od skutečnosti, že bez systematické úhrady ztrát dceřině společnosti by výhoda společnosti SEA byla rozhodně vyšší než dosud. Italské orgány navíc neposkytly žádný důkaz prokazující, že v dlouhodobém horizontu společnost SEA dosáhla vyšší ziskovosti sledováním výše uvedené strategie úhrady ztrát, než kdyby přijala tvrdší restrukturalizační opatření nebo kdyby zcela či částečně externalizovala činnosti pozemního odbavování.
- (295) Ve smyslu rozsudku ve věci „ENI-Lanerossi“ se pak Komise domnívá, že společnost SEA Handling nebyla „dočasně v obtížích“, ale měla vážný strukturální problém, a že její ztráty nebyly společností SEA hrazeny po „omezenou dobu“. Nicméně pokud byly ztráty hrazeny s cílem umožnit „ukončení činnosti společnosti SEA Handling za lepších podmínek“, je zapotřebí konstatovat, že od roku 2001 společnost SEA vyhlásila pouze dvě nabídková řízení nebo přinejmenším že podmínek považovaných za optimální nebylo dosaženo v přiměřené lhůtě. V každém případě takový cíl nemůže sám o sobě prokázat slučitelnost dotčených opatření s kritériem rozumného soukromého investora.
- (296) Závěrem Komise konstatuje, že v tomto případě obchodní plány, které jí byly předloženy, nevycházely z reálných prognóz, pokud jde o vývoj činnosti společnosti SEA Handling nebo odvětví, ani neobsahují analýzu alternativních scénářů, kterou by svědomitý soukromý investor v obdobné situaci vyžadoval.

⁽⁵⁹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991 ve věci C-303/88, *Itálie v. Komise*, Recueil 1991, s. I-1433, bod 21.

⁽⁶⁰⁾ Viz rozsudek Tribunálu ze dne 11. září 2012 ve věci T-565/08, *Corsica Ferries v. Komise*, body 101–108.

K hospodářským výsledkům společnosti SEA Handling

- (297) Ačkoli hospodářské výsledky společnosti SEA Handling, které následovaly po rozhodnutí o úhradě ztrát určitého roku, neumožňují posuzovat, zda rozhodnutí splňuje kritérium soukromého investora, výsledky, které rozhodnutí předcházely, a zejména jejich vývoj, vyjadřují skutkové okolnosti, v nichž bylo takové rozhodnutí přijato. Vztah mezi restrukturalizačními opatřeními uplatňovanými na společnost SEA Handling a výsledky, které z nich vyplynuly během posuzovaného období, by přinejmenším nutně ovlivnil rozhodnutí soukromého investora, zda pokračovat v úhradě ztrát. Je tedy nezbytné je analyzovat v těchto souvislostech.
- (298) Italské orgány a společnost SEA tuto zásadu implicitně uznávají a tvrdí, že pozitivní vývoj hlavních hospodářských výsledků společnosti SEA Handling v období let 2003–2004 byl podle jejich mínění povzbuzující a naznačoval, že obnovení životaschopnosti je možné. V rozhodnutí o zahájení řízení však Komise uvedla, že v letech 2003 až 2005 byly ztráty vyšší než 40 milionů EUR, hrubý provozní výsledek zůstal záporný, jednotkové náklady práce se zvýšily o 7,6 %, celkové náklady se snížily pouze asi o 3 % a výnosy se zvýšily o zhruba 4,5 %.
- (299) Kromě negativního hodnocení Komise týkajícího se úrovně přesnosti restrukturalizačních plánů předložených italskými orgány je tedy nezbytné uvést, že ukazatele zdravého hospodářského vývoje zaznamenané během daného období, zejména ukazatele, které jsou spojeny především s přijatými interními opatřeními a nezakládají se na externích faktorech, jež podnik nemůže ovlivnit, umožňují přímo posoudit rozsah skutečně provedených restrukturalizačních opatření. Jedná se například o zaznamenané snížení osobních nákladů, které bude záviset na zvýšení produktivity, snížení jednotkových nákladů práce a snížení počtu zaměstnanců.
- (300) Naproti tomu se Komise domnívá, že ukazatele kvality, mezi něž patří vývoj doby čekání na výdej cestovních zavazadel při přeletu a přesnost přistání řízených společností SEA, jakkoli jsou užitečné pro posuzování konkurenceschopnosti nabízených služeb, neumožňují posuzovat důležitost restrukturalizačních opatření.
- (301) Pokud jde o skutečně dosažené hospodářské výsledky, Komise odkazuje na analýzu grafů a tabulek uvedených v kapitole 2.4.
- (302) Komise zdůrazňuje, že na základě údajů uvedených v tabulce 3 došlo v letech 2004 až 2010 ke zvýšení produktivity o 22 %. Společnost SEA tvrdila, že toto zlepšení vyplývá z lepšího využívání lidských zdrojů a ze zavedení větší pružnosti v jejich využívání, z externalizace služeb s nízkou produktivitou (například úklidových služeb na palubě letadel) a z větší kontroly nad zaměstnanci (zejména snížením absentérství).
- (303) Společnost SEA tvrdila, že hlavní důvody, proč společnost SEA Handling nedosáhla svého cíle životaschopnosti pro rok 2005 nebo nejpozději pro rok 2007, lze přičítat ztrátě výnosů, zejména z důvodu snížení cen, včetně snížení cen uplatňovaného společností Alitalia od roku 2006, a zvýšení jednotkových nákladů práce. Společnost SEA konečně tvrdí, že výnosy dosažené v letech 2002 až 2007 ovlivnila také nižší úroveň provozu, než se předpokládalo.
- (304) Pokud jde o náklady práce, Komise skutečně uvádí, že jednotková cena práce se v letech 2003 až 2010 zvýšila téměř o 10 %. Společnost SEA se domnívá, že měla omezené možnosti významnou měrou snížit vlastní provozní náklady. Pravomoci odborů během vyjednávání o kolektivních pracovních smlouvách a jejich politická úloha v Itálii údajně v krátké době omezily její manévrovací prostor. Snížení počtu zaměstnanců, jakkoli bylo významné, nestačilo k tomu, aby vyvážilo zvýšení jejich počtu před rokem 2008 nebo vedlo k významnému snížení nákladů spojených s pracovními silami (–38 % v letech 2008 až 2010). V tomto ohledu Komise bere na vědomí zápis ze zasedání představenstva ze dne 21. prosince 2006, v němž jeden z členů připomněl, že situace společnosti SEA Handling je stále *velmi znepokojivá*. Skutečnost, že od roku 2008 se společnosti SEA Handling podařilo významnou měrou snížit náklady spojené s pracovní silou, dokazuje vynaložení významného úsilí v tomto ohledu. Nicméně tato skutečnost nemůže v souvislostech daného případu prokázat, že dotčené kapitálové vklady splňují kritérium soukromého investora. Zejména, pokud jde o vklady provedené od roku 2007, Komise již zdůraznila, že tyto vklady nemohou být posuzovány bez přihlédnutí k předchozím vkladům. Obdobně Komise taktéž zdůraznila, že vklady nevycházely z finančních analýz a obchodních plánů srovnatelných s analýzami a plány, které by požadoval soukromý investor.
- (305) Pokud jde o snížení cen stanovených společností Alitalia, Komise konstatuje, že smlouva uzavřená se společností Alitalia na období 2001–2005 předpokládala zvýšení cen o 7 % v letech 2004 a 2005, zvýšení, které se ukáže jako nepřiměřené a v letech 2006 a 2007 povede k jejich snižování v souvislosti s poklesem cen způsobeným konkurenceschopnějším prostředím. Komise se domnívá, že liberalizace odvětví, jejímž cílem bylo podnítit hospodářskou soutěž, musela nakonec vést ke snížení cen. Společnost SEA tedy nemůže rozumně tvrdit, že toto snížení cen, kdy se z velké části jednalo o úpravy cen navazující na jejich zvýšení, které se ukázalo jako nepřiměřené, a o reakci na vstup konkurenta na trh v roce 2006 (Aviapartner), bylo „nepředvídatelnou negativní událostí“. Komise se domnívá, že soukromý investor by předpokládal změnu konkurenčního prostředí vyvolanou liberalizací odvětví.

Například by v letech 2003 až 2007 neočekával zvýšení cen o 9 %⁽⁶¹⁾ a odhadl by, že podíl společnosti SEA Handling na trhu se sníží, přestože má společnost v zásadě monopol.

- (306) Mezi dalšími „nepředvídatelnými událostmi“, které negativně ovlivnily obnovení životaschopnosti společnosti SEA Handling, uvádí společnost SEA také pokles příjmů od roku 2008 vyplývající z rozhodnutí společnosti Alitalia omezit svou činnost na letišti Malpensa. Komise uznává zjevný význam tohoto omezení z hlediska výnosů společnosti SEA Handling, ale domnívá se, že úsilí vynaložené společností SEA na ozdravení situace společnosti SEA Handling se zintenzivnilo právě po oznámení tohoto omezení v roce 2007. Zejména počet provozních zaměstnanců (v přepočtu na plné pracovní úvazky) se v letech 2007 až 2010 snížil o téměř 41 %. V důsledku toho se v letech 2007 až 2009 snížily především náklady práce a produktivita zaznamenala rychlejší nárůst. Také ostatní provozní náklady se v letech 2007 až 2010 snížily o 40 %. Celkově se díky tomuto snižování nákladů v návaznosti na omezení činnosti společnosti Alitalia zlepšil hrubý provozní výsledek, a to navzdory snížení obrátu. Tyto výsledky nicméně společnosti SEA Handling navzdory dříve poskytnutým podporám neumožnily rychle dosáhnout situace hospodářské vyváženosti. Ostatně, pokud by na základě výpočtů vyplývajících ze srovnávacího scénáře, za předpokladu udržení úrovně činnosti společnosti Alitalia na letišti Malpensa a podílů společnosti SEA Handling na trhu na úrovni roku 2005 uvedené italskými orgány, společnost SEA Handling mohla usilovat o obnovení životaschopnosti v roce 2009, Komise se domnívá, že snahy o snížení nákladů v posuzovaném období by bez této události ve skutečnosti neměly stejný rozsah⁽⁶²⁾. V každém případě Soudní dvůr již zdůraznil, že pro účely posouzení dodržení zásady soukromého investora *hospodářská hodnocení provedená po poskytnutí uvedené výhody, zpětné konstatování o skutečné výnosnosti investice uskutečněné dotčeným členským státem nebo odůvodnění následující po rozhodnutí o zvoleném postupu nepostačují [...]. Ukáže-li se, že by kritérium soukromého investora mohlo být uplatněno, Komise je povinna požádat dotýčný členský stát o všechny relevantní informace, které jí umožní ověřit, zda jsou podmínky uplatnitelnosti a uplatnění tohoto kritéria naplněny, a takové informace může odmítnout zkoumat pouze tehdy, když předložené důkazy časově spadají do období po přijetí rozhodnutí o uskutečnění předmětné investice*⁽⁶³⁾.
- (307) Italské orgány skutečně potvrdily, že právě potenciální závažnost situace po odchodu společnosti Alitalia přiměla společnost SEA, aby vyvinula úsilí zaměřené na snížení nákladů.
- (308) Společnost SEA Handling konečně také prohlásila, že nepředvídatelné události negativně ovlivnily její výsledky, přičemž se odvolávala zejména na důsledky, které pro její obrát údajně měly onemocnění SARS a teroristické hrozby po vyhlášení války Iráku v roce 2003, a na dopad erupce sopky Eyjafjallajökull v roce 2010. Komise uvádí, že do analýzy společnosti RBB Economics provedené dne 1. června 2011 bylo zahrnuto pouhé vyčíslení dopadu těchto událostí na obrát společnosti SEA Handling. Pokud jde o výše uvedené události, analýza pouze opakuje některá prohlášení společnosti SEA Handling, zejména že onemocnění SARS a teroristické hrozby po vyhlášení války proti Iráku v roce 2003 vedly ke snížení obrátu o 3 % a že erupce sopky Eyjafjallajökull způsobila snížení obrátu o 1,5 milionu EUR. Srovnávací analýza vychází z těchto předpokladů, aniž by byla předložena jakákoli rozumná metoda posouzení důsledků dotčených událostí. Komise se dále domnívá, že i kdyby byly odhady společnosti SEA považovány za věrohodné, a to i bez jakéhokoli odůvodnění, důsledky spojené s nepředvídatelnými událostmi podle analýzy společnosti RBB Economics by nebyly takové, aby reálně odůvodnily neustálé navyšování kapitálu ze strany společnosti SEA ve výši téměř 360 milionů EUR v období 2002–2010. Kromě toho se Komise domnívá, že investor v tržních podmínkách by pravděpodobně provedl analýzu okamžitě poté, co tyto události nastaly, a ne o několik let později, s cílem posoudit jejich dopad a rozhodnout, zda změnit strategii, udržet tu stávající nebo upravit obchodní plán. Jelikož však analýza společnosti RBB Economics byla provedena několik let po rozhodnutí o zahájení řízení, Komise se domnívá, že tato analýza neodráží chování rozumného soukromého investora, ale byla vypracována pro účely řízení, tedy aby prokázala *ex post* domnělou hospodářskou racionálnost chování společnosti SEA. Pro uplatňování kritéria rozumného investora proto nelze k této analýze přihlížet. Komise konečně uvádí, že právě pro účely zajištění výnosnosti jejich investice, i v případě negativních událostí, požadují soukromí investoři finanční analýzy, které ukazují návratnost investice ve zhoršených podmínkách, a to především v odvětví jako letecká doprava, které je svou povahou vystaveno rizikovým faktorům nad rámec kompetencí a kontroly poskytovatelů. V daném případě ani Itálie ani společnost SEA nikdy neprokázaly, že taková analýza byla v okamžiku dotčeného zásahu provedena.
- (309) Komise se proto domnívá, že snahy zaměřené na snížení nákladů, přestože byly po vzniku společnosti, a zejména po roce 2007, z různých pohledů významné, nestačily k tomu, aby došlo k obnovení životaschopnosti, nebo pouze v dlouhodobém horizontu, tedy za více než desetletí, a bez ohledu na riziko navrácení případných neslučitelných

⁽⁶¹⁾ Jak předpokládá „obchodní plán společnosti SEA Handling na období 2003–2007“.

⁽⁶²⁾ Udržení podílů na trhu na úrovni roku 2005, tj. ve výši 76,65 %, až do roku 2010 je čistě hypotetické.

⁽⁶³⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012 ve věci C-124/10 P, *Evropská komise v. Électricité de France (EDF)*, body 85 a 104.

podpor poskytnutých v minulosti. Ačkoliv není překvapivé, že po tolika letech využívání veřejné podpory společnost SEA Handling zlepšila své výsledky, Komise se domnívá, že soukromý investor by vzhledem k mimořádně tíživé struktuře nákladů společnosti SEA Handling a k souvislostem s otevíráním trhu v roce 2002 požadoval mnohem zásadnější restrukturalizaci, aby souhlasil s úhradou ztrát po dobu nezbytnou pro restrukturalizaci a dosáhl rozumné návratnosti své investice ve stejně rozumné době.

Ke srovnání s hospodářskými výsledky dalších poskytovatelů

- (310) Komise odmítá názor, podle něhož nejsou srovnatelné hospodářské výsledky poskytovatelů služeb pozemního odbavování odlišné „povahy“ (italské orgány uvádějí provozovatele letišť v režimu oddělení účtů, provozovatele letišť v režimu rozdělení společností, letecké dopravce, kteří vykonávají činnosti pozemního odbavování vlastními silami, a externí poskytovatele, které lze podle jejich mínění rozdělit na poskytovatele, kteří působí v rámci národní nebo mezinárodní sítě, a malé a střední poskytovatele) nebo s odlišnou sférou činnosti (podle toho, že někteří poskytovatelé nabízejí všechny služby pozemního odbavování, zatímco jiní pouze některé z nich).
- (311) Cílem liberalizace odvětví je právě podněcovat hospodářskou soutěž tak, aby se na trhu mohli prosadit poskytovatelé s konkurenceschopnějšími podnikatelskými modely, a z toho pak mohli mít prospěch uživatelé, letecké společnosti a nakonec i cestující. Komise se domnívá, že subjekty, s nimiž italské orgány nechtějí společnost SEA Handling srovnávat, jsou nicméně jejími skutečnými nebo potenciálními konkurenty. Tento argument italských orgánů *de facto* vede k naprosté eliminaci konkurentů srovnatelných se společností SEA Handling, neboť žádný subjekt neposkytuje přesně tu škálu služeb v současné době poskytovaných společností SEA Handling, přestože jsou stejné „povahy“ jako tato společnost, tj. společnost propojená s provozovatelem letiště v režimu rozdělení společností. Kromě toho se společnost SEA domnívá, že Komise by při srovnávání výkonnosti poskytovatelů působících na jiném než italském trhu měla také vzít v úvahu způsob provádění směrnice 96/67/ES.
- (312) Komise uvádí, že mnozí poskytovatelé pozemního odbavování jsou strukturálně ziskoví. V každém případě skutečnost, že ve stejném období mohly vzniknout ztráty i dalším poskytovatelům pozemního odbavování, prokazuje spíše než racionálnost chování společnosti SEA opak, neboť jakýkoli podnik, který musí čelit hospodářským obtížím, se snaží soustředit na svou hlavní podnikatelskou činnost a ukončit investice týkající se činností, které vytvářejí strukturální ztráty nebo jsou méně rentabilní. Jak již bylo několikrát připomenuto, společnost SEA Handling ve dvou předložených obchodních plánech zdůrazňovala, že trendem trhu v dotčeném období bylo ukončení investic týkajících se činností pozemního odbavování ze strany provozovatelů letišť a že subjekty, které pozemní odbavování zajišťují subdodavatelsky, jsou obvykle ziskovější než vertikálně integrovaní poskytovatelé.
- (313) Z obdobných důvodů musí Komise odmítnout argument společnosti SEA, na jehož základě byla jediným srovnatelným poskytovatelem [...] ⁽⁶⁴⁾, které v období 2004–2006 údajně vznikly ztráty ⁽⁶⁵⁾ a která nezajišťovala pozemní odbavování subdodavatsky. Zaprvé [...] je dosud ve vlastnictví státu, a její chování tedy nemůže být považováno za chování typické pro soukromé poskytovatele ⁽⁶⁶⁾. Zadruhé Komise nemá k dispozici informace, které by jí umožňovaly stanovit, zda [...] obdržela pro své činnosti pozemního odbavování finanční podporu srovnatelnou z hlediska její výše nebo jejího trvání s podporou, kterou obdržela společnost SEA Handling.
- (314) Komise konečně nepovažuje srovnání s [...] a [...], které provádí společnost SEA Handling, za významné. Společnost SEA Handling tvrdí, aniž by poskytla dostatečné důkazy, že těmto subjektům vznikly ztráty z činností provozovaných na uvedených letištích ⁽⁶⁷⁾. Navíc se zdá, že negativní výsledky těchto subjektů jsou zčásti důsledkem podpor obdržených společností SEA Handling. Pokud by tato společnost opakovaně neobdržela kapitálové vklady ze společnosti SEA, byla by v úpadku nebo by se restrukturalizovala důkladněji a rychleji, než tomu ve skutečnosti bylo. Struktura trhu by se tedy změnila a konkurenti by měli příležitost zvýšit svůj podíl na trhu a své výsledky.

⁽⁶⁴⁾ [...].

⁽⁶⁵⁾ Přípomínka společnosti SEA Handling ze dne 21. března 2011, body 99 a 100.

⁽⁶⁶⁾ Viz [...].

⁽⁶⁷⁾ Přípomínka společnosti SEA Handling ze dne 21. března 2011, bod 105.

- (315) Závěrem se Komise na základě výše uvedeného domnívá, že dotčené kapitálové vklady nesplňují kritérium soukromého investora, a společnosti SEA Handling tak poskytly výhodu, kterou by podnik za běžných tržních podmínek nezískal.

8.2.4. K PODMÍNKÁM VLIVU NA OBCHOD MEZI ČLENSKÝMI STÁTY A PODMÍNKÁM NARUŠENÍ HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

- (316) Komise se domnívá, že posuzovaná opatření ovlivňují obchod mezi členskými státy a narušují nebo by mohla narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu, neboť zvýhodňují jediný podnik, který soutěží s dalšími poskytovateli služeb pozemního odbavování na letištích Malpensa a Linate, jakož i se všemi poskytovateli oprávněnými na těchto letištích působit, z nichž mnozí působí ve více členských státech, zejména po nástupu liberalizace odvětví v roce 2002.

8.2.5. ZÁVĚR

- (317) Vzhledem k výše uvedenému se Komise domnívá, že opatření náhrady ztrát přijatá společností SEA ve prospěch společnosti SEA Handling představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.3. SLUČITELNOST PODPORY S VNITŘNÍM TRHEM

- (318) Jelikož se Komise domnívá, že dotčená opatření představují státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, posuzovala jejich případnou slučitelnost na základě výjimek podle odstavců 2 a 3 výše uvedeného článku.
- (319) Ustanovení čl. 107 odst. 2 SFEU zjevně nejsou vzhledem k povaze dotčených opatření použitelná a Itálie a společnost SEA se na ně ani neodvolávají.
- (320) Pokud jde o čl. 107 odst. 3 SFEU, Komise ve svém rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení již vyjádřila pochybnosti ohledně slučitelnosti opatření na základě pokynů pro financování letišť. Tyto pokyny pro financování letišť stanoví, do jaké míry a za jakých podmínek jsou Komisí hodnocena veřejná financování letištních služeb vzhledem k pravidlům a postupům týkajícím se státní podpory.
- (321) Pokud jde o subvence na letištní služby, odkazují výše uvedené pokyny na směrnici 96/67/ES, podle níž nad hranici dvou milionů cestujících musí být činnost v poskytování služeb pozemního odbavování samostatná nezávisle na ostatních obchodních příjmech letiště, jako jsou veřejné zdroje, které mu jsou přiděleny jakožto letištnímu orgánu nebo orgánu služby obecného hospodářského zájmu.
- (322) Komise tedy konstatovala, že subvencování těchto činností ze strany veřejných orgánů je v rozporu s cíli stanovenými směrnicí 96/67/ES, a mohlo by tedy mít negativní dopad na liberalizaci uvedeného trhu.
- (323) Na základě výše uvedeného se Komise domnívá, že podpory nemohou být prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem podle pokynů pro financování letišť.
- (324) Podpůrně italské orgány požádaly Komisi o posouzení slučitelnosti podpor ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU a pokynů pro restrukturalizaci z roku 2004. Italské orgány se neodvolávaly na jiné právní základy, které by prokazovaly slučitelnost dotčených podpor s vnitřním trhem na základě ustanovení čl. 107 odst. 3, ani neposkytly Komisi důkazy tuto slučitelnost prokazující. Italské orgány skutečně prohlásily, že pokyny pro financování letišť nejsou v daném případě pro posouzení slučitelnosti dotčených opatření použitelné. Z tohoto důvodu Komise musí analyzovat argumenty předložené italskými orgány k prokázání slučitelnosti podpor na restrukturalizaci.
- (325) V souladu s ustanoveními bodu 104 pokynů pro restrukturalizaci z roku 2004:

Komise prověří, zda se podpory na záchranu či restrukturalizaci poskytnuté bez schválení Komise [...] slučují se společným trhem [...], pokud je část nebo celá podpora poskytnuta po jejich zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie. Ve všech ostatních případech bude postupovat podle pokynů platných v době, kdy byla podpora poskytnuta.

- (326) Pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 byly zveřejněny dne 1. října 2004.

- (327) Jelikož se Komise domnívá, že dotčené opatření musí být chápáno jako řada rozhodnutí týkajících se kapitálových vkladů ve prospěch společnosti SEA Handling za účelem úhrady jejích provozních ztrát postupně tak, jak vznikaly, a ne jako jedna nebo dvě podpory na restrukturalizaci poskytnuté v několika částkách (jak zjevně tvrdí italské orgány, viz bod 84), slučitelnost těchto opatření musí být zkoumána na základě pokynů o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999 a pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 podle toho, zda byly závazně stanoveny před 1. říjnem 2004 nebo po tomto datu⁽⁶⁸⁾.

Způsobilost podniku

Opatření poskytnutá před 1. říjnem 2004

- (328) Na základě odůvodnění uvedených v bodech 174–180 se Komise domnívá, že společnost SEA Handling může být považována za podnik v nesnázích ve smyslu pokynů o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999.
- (329) V souladu s ustanoveními bodu 7 uvedených pokynů jsou nově vzniklé podniky z podpor na záchranu a restrukturalizaci vyloučeny. Pokyny nicméně stanoví, že založení dceřiné společnosti, která je pouze prostředkem k převzetí aktiv a možná pasiv, se nepovažuje za založení nového podniku. Jelikož společnost SEA Handling vznikla oddělením od společnosti SEA pro účely poskytování služeb pozemního odbavování, Komise má za to, že se nejedná o nově vzniklý podnik ve smyslu uvedených pokynů.
- (330) Finanční potíže společnosti SEA Handling navíc nejsou výsledkem svévolného rozdělení nákladů v rámci skupiny. Nelze je žádným způsobem přičítat holdingové společnosti SEA, ačkoli jsou z velké části způsobeny příliš vysokými náklady práce, což vedlo k tomu, že se podniku nepodařilo dosáhnout vyrovnaného rozpočtu.

Opatření poskytnutá po 1. říjnu 2004

- (331) Komise uvádí, že finanční situace podniku se v roce 2004 v porovnání s rokem 2002 nezlepšila. Jak je ukázáno v bodech 181–184, v roce 2004 podnik ještě stále čelil finančním potížím a musí být považován za podnik v obtížích na základě pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004.
- (332) Bod 13 těchto pokynů stanoví, že nově vytvořené podniky jsou z podpor na záchranu a restrukturalizaci vyloučeny. To se týká případu nového podniku, který vznikne po likvidaci předchozího podniku nebo předchozí společnosti a převezme jejich aktiva. Podnik by byl v zásadě považován za nově vytvořený během prvních tří let po zahájení provozu v příslušné oblasti činnosti.
- (333) Z důvodů uvedených v bodě 330 se Komise domnívá, že společnost SEA Handling nemůže být považována za nově vytvořený podnik. Komise v tomto ohledu uvádí, že italské orgány v posledním dopise tvrdily, že společnost SEA Handling je nově vytvořeným podnikem ve smyslu pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004, neboť byla vytvořena oddělením již existující části společnosti SEA pro účely poskytování služeb pozemního odbavování a poté převzala aktiva a pasiva mateřské společnosti, pokud jde o poskytování služeb pozemního odbavování.
- (334) Stejně se použijí úvahy uvedené v bodě 331.
- (335) Komise proto dospěla k závěru, že společnost SEA Handling mohla přijímat podpory na restrukturalizaci jak podle pokynů o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999, tak podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004.

Obnovení dlouhodobé životaschopnosti

- (336) Na základě pokynů pro restrukturalizaci z roku 2004 „poskytnutí podpory musí být podmíněno prováděním plánu restrukturalizace, který musí být ve všech případech jednotlivé podpory schválen Komisí...“ (bod 34 pokynů pro restrukturalizaci z roku 2004 a bod 31 pokynů pro restrukturalizaci z roku 1999). Dále pak „podpora na restrukturalizaci musí být proto spojena s uskutečnitelným plánem restrukturalizace, k jehož provedení se dotčený členský stát zavazuje. Tento plán musí být se všemi souvisejícími podrobnostmi předložen Komisi...“ (bod 35 pokynů pro restrukturalizaci z roku 2004 a bod 32 pokynů pro restrukturalizaci z roku 1999).

⁽⁶⁸⁾ Je třeba zdůraznit, že pokud by tvrzení italských orgánů bylo odůvodněné, uplatňovaly by se pouze pokyny z roku 2004, ale nezměnilo by se posuzování slučitelnosti.

- (337) Zaprvé „plány restrukturalizace“ zmiňované italskými orgány zahrnují „konsolidovaný obchodní plán na období 2002–2006“, „obchodní plán společnosti SEA na období 2003–2007“, „strategický plán na období 2007–2012“, strategický plán na období 2009–2016 a „obchodní plán na období 2011–2013“. Komise se domnívá, že žádný z nich nesplňuje kritéria stanovená pokyny, a to v souladu s jejím posouzením těchto dokumentů uvedených v bodech 269–296 tohoto rozhodnutí.
- (338) Zejména bod 35 pokynů pro restrukturalizaci z roku 2004 uvádí: „Plán restrukturalizace, jehož doba trvání musí být co nejkratší, musí v přiměřené lhůtě a na základě realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování podniku obnovit jeho dlouhodobou životaschopnost. Podpora na restrukturalizaci musí být proto spojena s uskutečnitelným plánem restrukturalizace (...) se všemi souvisejícími podrobnostmi (...) a musí zejména zahrnovat průzkum trhu. Zlepšení životaschopnosti musí být především výsledkem interních opatření obsažených v plánu restrukturalizace; vnější faktory, jako jsou cenové výkyvy nebo změny poptávky, na něž podnik nemá velký vliv, mohou být vzaty v úvahu pouze, pokud jsou prognózy trhu obecně uznávány.“ Bod 32 pokynů pro restrukturalizaci z roku 1999 obsahuje obdobné ustanovení.
- (339) Komise uvádí, že jak konsolidovaný obchodní plán na období 2002–2006, tak plány zmiňované pro období následující po roce 2007⁽⁶⁹⁾ se týkají skupiny SEA jako celku (s výjimkou obchodního plánu na období 2003–2007) a obsahují pouze několik odkazů na společnost SEA Handling. Nemohou být proto považovány za plány restrukturalizace společnosti SEA Handling v souladu s pokyny. Navíc neobsahují všechny nezbytné informace, jak vyžadují pokyny: není v nich podrobný popis okolností, které obtížily podniku způsobily, ani průzkum trhu. Dále pak výše uvedené plány neobsahují podrobný popis opatření nezbytných pro obnovení dlouhodobé životaschopnosti podniku v přiměřené lhůtě, a navíc předpokládají zlepšení životaschopnosti především díky vnějším opatřením týkajícím se navýšení příjmů (zejména obchodní plán na období 2003–2007) bez jakéhokoli důkazu, že předložené hypotézy vývoje trhu jsou obecně uznávány.
- (340) I s přihlédnutím ke krátkým pasážím v rámci těchto dokumentů, které se konkrétně vztahují ke společnosti SEA Handling, Komise uvádí, že tyto pasáže neobsahují harmonogram s uvedením lhůt, které jsou přiměřeně nezbytné pro obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti SEA Handling, ani dobu trvání případné restrukturalizace společnosti SEA Handling. Restrukturalizační opatření jsou navíc příliš málo podrobná na to, aby splňovala požadavky pokynů.
- (341) Z toho vyplývá, že dotčené podpory byly poskytnuty předtím, než byly oznámeny, a bez existence takového plánu restrukturalizace, který by splňoval podmínky pokynů pro restrukturalizaci. Z tohoto důvodu nejsou podmíněny prováděním takového plánu restrukturalizace, jak je stanoveno v bodech 34 a 35 pokynů pro restrukturalizaci z roku 2004 nebo v bodech 31 a 32 pokynů pro restrukturalizaci z roku 1999. Tato okolnost je dostačující, aby vyloučila jejich slučitelnost s vnitřním trhem⁽⁷⁰⁾.
- (342) Zadruhé je třeba zdůraznit, že vzhledem k neoznámení podpor a uskutečnitelného plánu restrukturalizace neměla Komise příležitost stanovit podmínky a povinnosti, které považuje za nutné pro schválení podpor⁽⁷¹⁾, ani neměla možnost se ujistit o tom, že je plán restrukturalizace řádně prováděn, a to prostřednictvím pravidelných podrobných zpráv⁽⁷²⁾.

Zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže

- (343) Ve smyslu bodu 38 pokynů pro restrukturalizaci z roku 2004 „s cílem co nejvíce omezit nepříznivý dopad na podmínky obchodování, aby sledované přínosy převážily záporny, je třeba přijmout kompenzační opatření. Jinak bude podpora považována za podporu v rozporu se společným zájmem“, a proto neslučitelnou se společným trhem“. Bod 35 pokynů pro restrukturalizaci z roku 1999 obsahuje obdobná ustanovení.
- (344) Italské orgány a společnost SEA Handling tvrdily, že opatření podpory nezpůsobila narušení hospodářské soutěže na trhu služeb pozemního odbavování, neboť byla nezbytná pro splnění podmínek liberalizace trhu v souladu s legislativním dekretem č. 18/99, kterým se provádí směrnice 96/67/ES.
- (345) Podle jejich mínění pak byla přijata odpovídající doprovodná opatření, aby se zamezilo případnému narušení hospodářské soutěže.

⁽⁶⁹⁾ Tj. „Shrnutí – obecné zásady strategického plánu skupiny SEA na období 2007–2012“, „strategický plán na období 2009–2016“ a „obchodní plán společnosti SEA na období 2011–2013“.

⁽⁷⁰⁾ Viz například rozsudek Soudního dvora ESVO ze dne 8. října 2012, Hurtigruten v. Kontrolní úřad ESVO, body 228 a 234–240.

⁽⁷¹⁾ Body 46–48 pokynů.

⁽⁷²⁾ Body 49–51 pokynů.

- (346) Podle italských orgánů spočívalo první opatření ve snížení kapacity společnosti SEA Handling, zejména z hlediska pracovních sil, a to postupným snižováním počtu zaměstnanců v letech 2003 až 2010.
- (347) Druhé opatření údajně spočívalo v omezení působnosti společnosti SEA Handling na trhu, a to omezováním její sféry činnosti. Společnost SEA Handling zejména ukončila své činnosti údržby letadel a prodeje letenek („ticketing“), jakož i některé druhotné činnosti, jako je úklid na palubě letadel a pomoc nezletilým cestujícím, které byly od roku 2004 svěřeny externím poskytovatelům. V roce 2004 společnost SEA Handling taktéž postoupila společnosti SEA činnosti odmrazování.
- (348) Třetí opatření údajně spočívalo ve snaze prodat menšinový podíl ve společnosti SEA Handling, což by v případě kladného výsledku vedlo ke vstupu nového konkurenta na trh.
- (349) Italské orgány se konečně domnívají, že vysoký stupeň liberalizace trhu služeb pozemního odbavování v Itálii vyžadoval opatření spočívající v náhradě ztrát, aby se zajistila kontinuita a kvalita všech odbavovacích služeb a aby bylo možné se postupně přizpůsobit nové situaci. Celkově tak podpory údajně umožnily řádný přechod ke konkurenceschopnému trhu, a tedy bez negativních důsledků pro cestující.
- (350) Komise připomíná, že „odpisy a ukončení ztrátových činností, které by bylo v každém případě nutné pro obnovení životaschopnosti podniku, nebude za účelem posouzení kompenzačních opatření považováno za snížení kapacity nebo omezení působnosti na trhu“⁽⁷³⁾. Z tohoto důvodu se domnívá, že druhé opatření nepředstavuje „kompenzační opatření“, ale nedílnou, nebo spíše zásadní, součást restrukturalizace ve vlastním slova smyslu. Jak naznačily italské orgány, tyto aktivity nejsou součástí hlavní podnikatelské činnosti společnosti SEA Handling, a jejich ukončení tedy nemůže být považováno za vhodnou kompenzaci, která by zajistila významné omezení působnosti na dotčeném trhu⁽⁷⁴⁾.
- (351) Obdobně snížení kapacity, zejména z hlediska pracovních sil, je základním krokem pro obnovení životaschopnosti podniku s ohledem na velmi vysokou výši výdajů na zaměstnance společnosti SEA Handling, především ve vztahu k jejímu obratu, a nemůže být považováno za kompenzaci poskytnuté podpory.
- (352) Pokud jde o vůli postoupit menšinový podíl, Komise uvádí, že k dnešnímu dni byla zahájena pouze dvě nabídková řízení⁽⁷⁵⁾. Navíc takovýto projekt postoupení je v současné době podmíněn obnovením životaschopnosti, a nepředstavuje tedy kompenzaci restrukturalizace. V každém případě za přibližně deset let nedošlo k žádnému postoupení kapitálu společnosti SEA Handling, a vůle k jeho postoupení proto nemůže být považována za kompenzaci dotčených podpor.
- (353) Konečně pokud jde o skutečnost, že podpory údajně zajistily přechod ke konkurenceschopnému trhu, Komise se domnívá, že provedení směrnice 96/67/ES do italského právního řádu nepředpokládá, že státní podpory mohou poskytovat kompenzaci některým subjektům, v tomto případě společnosti SEA Handling, tak aby se mohla během určitého období, jehož přesnou délku ostatně italské orgány nezmínily, přizpůsobit.
- (354) Tyto okolnosti jsou dostačující k vyloučení slučitelnosti podpor s vnitřním trhem.

Podpora omezená na minimum

- (355) V souladu s ustanoveními bodu 43 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 a bodu 40 pokynů o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999 je pro účely omezení výše podpory na úplné minimum restrukturalizačních nákladů nezbytné, aby příjemce přispěl k plánu restrukturalizace významným dílem z vlastních zdrojů. To zahrnuje prodej aktiv, která nejsou nezbytně nutná pro přežití podniku, nebo financování z vnějších zdrojů za tržních podmínek. U velkých podniků Komise zpravidla považuje příspěvek ve výši alespoň 50 % restrukturalizačních nákladů za přiměřený.
- (356) Komise podotýká, že italské orgány neposkytly žádné informace o významných příspěvcích na restrukturalizaci ze strany společnosti SEA Handling. Skutečnost, že žádný soukromý investor na restrukturalizaci společnosti SEA Handling finančně nepřispěl, rovněž svědčí o tom, že trh nebyl přesvědčen o dosažitelnosti opětovné životaschopnosti této společnosti (bod 43 pokynů z roku 2004).

⁽⁷³⁾ Pokyny, bod 40.

⁽⁷⁴⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 4. února 2012 ve spojených věcech T-115/09 a T-116/09, *Electrolux v. Komise*, body 51–58.

⁽⁷⁵⁾ Jak uvedly italské orgány, jedno bylo zahájeno v roce 2001 a druhé v roce 2007.

Zásada „jednou a dost“

- (357) Konečně, aby mohla být podpora na restrukturalizaci považována za slučitelnou, musí splňovat zásadu „jednou a dost“. Bod 43 pokynů o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích z roku 1999 a body 72 a 43 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 předpokládají, že podnik, který v posledních deseti letech obdržel podporu na restrukturalizaci, nemůže žádné další podpory na restrukturalizaci získat. Na základě toho Komise dospěla k závěru, že podpora na restrukturalizaci poskytnutá společnosti SEA Handling po prvním kapitálovém vkladu v roce 2002 je neslučitelná s vnitřním trhem také z důvodu nesplnění zásady „jednou a dost“. Totéž by platilo pro podporu získanou v roce 2007, pokud by se přihlédlo ke skutečnosti, že společnost SEA přijala dvě závazná rozhodnutí pro účely poskytnutí podpory v několika částkách v různých letech, jak očividně tvrdí italské orgány (viz bod 223).

Závěr

- (358) Z výše uvedeného vyplývá, že opatření podpory nesplňují podmínky stanovené v pokynech pro financování letišť a v pokynech pro restrukturalizaci z roku 1999 a z roku 2004 pro zajištění slučitelnosti podpory ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (359) Z tohoto důvodu dotčené podpory nejsou slučitelné s vnitřním trhem.

8.4. NAVRÁCENÍ PODPOR

- (360) Komise připomíná, že podle čl. 14 odst. 1 nařízení (ES) č. 659/1999 každá protiprávní podpora neslučitelná s vnitřním trhem musí být příjemcem navrácena.
- (361) Jelikož byly dotčené podpory společnosti SEA Handling poskytnuty protiprávně a jsou neslučitelné s vnitřním trhem, musí být touto společností navráceny.
- (362) Komise připomíná, že s ohledem na vážně ohroženou finanční situaci společnosti SEA Handling a chybějící perspektivu návratnosti dotčených vkladů by soukromý investor dotčené kapitálové vklady neuskutečnil, a společnost SEA Handling by tedy uvedené prostředky za tržních podmínek nezískala. Vzhledem k tomu, že návratnost kapitálových investic je činitelem životaschopnosti podnikatelského modelu podniku, soukromý investor by investici neuskutečnil, pokud by si nebyl jistý, že mu podnik poskytne za riziko, které podstupuje, náležitou odměnu. Komise se proto domnívá, že podnik by nebyl schopen získat prostředky k navýšení svého kapitálu na kapitálovém trhu, protože předpokládaná návratnost mu neumožňovala žádnému investorovi tuto vyšší odměnu nabídnout. Hypotetickou situací, tj. situací v případě, že by podpora neexistovala, kterou má navrácení podpory obnovit nebo přivodit, je tudíž situace, kdy by nebyl investován žádný kapitál⁽⁷⁶⁾. Podle ustálené judikatury „může mít Komise v souvislosti s kapitálovým podílem za to, že zrušení poskytnuté výhody znamená navrácení kapitálového vkladu“⁽⁷⁷⁾. Výše podpory, která má být navrácena, se tedy rovná celé částce navýšení kapitálu.
- (363) Za účelem takového navrácení podpor je také třeba vzít v úvahu úroky splatné od data, kdy byla podpora společnosti k dispozici, tj. od data skutečného navýšení kapitálu, do data jejího skutečného navrácení⁽⁷⁸⁾.

8.5. ZÁVĚR

- (364) Komise konstatuje, že Itálie protiprávně poskytla podpory spočívající v řadě navýšení kapitálu uskutečněných společností SEA ve prospěch její dceřiné společnosti SEA Handling s cílem vyrovnat ztráty dceřiné společnosti v rozporu s čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (365) Itálie musí proto přijmout všechna opatření nezbytná k navrácení těchto státních podpor neslučitelných s vnitřním trhem příjemcem, tj. společností SEA Handling.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

⁽⁷⁶⁾ Rozhodnutí Komise 2012/252/EU ze dne 13. července 2011 o státní podpoře č. C 6/08 (ex NN 69/07), kterou poskytlo Finsko společnosti Ålands Industrihus Ab (Úř. věst. L 125, 12.5.2012).

⁽⁷⁷⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 1998 ve věci T-16/96, *Cityflyer v. Komise*, Recueil 1998, s. II-757, bod 56.

⁽⁷⁸⁾ Viz čl. 14 odst. 2 nařízení (ES) č. 659/1999 (citovaný).

Článek 1

Navýšení kapitálu uskutečněná společností SEA ve prospěch její dceřiné společnosti SEA Handling pro každý rok období 2002–2010 (v celkové odhadované výši 359,644 milionu EUR, bez úroků z navrácení) představují státní podpory ve smyslu článku 107 SFEU.

Článek 2

Uvedené státní podpory poskytnuté v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU jsou neslučitelné s vnitřním trhem.

Článek 3

1. Itálie zajistí, aby příjemce navrátil podpory uvedené v článku 1.
2. Částky, které mají být navráceny, zahrnují úroky za období od data, kdy byly dány příjemci k dispozici, do data jejich skutečného navrácení.
3. Úroky se vypočtou jako složený úrok v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004⁽⁷⁹⁾.

Článek 4

1. Navrácení podpory uvedené v článku 1 se provede s okamžitým účinkem.
2. Itálie zajistí provedení tohoto rozhodnutí do čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 5

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Itálie Komisi tyto informace:
 - a) celkovou částku (jistina a úroky), kterou má příjemce navrátit;
 - b) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření pro splnění tohoto rozhodnutí;
 - c) doklady prokazující, že příjemci již bylo nařízeno podporu vrátit.
2. Itálie bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých s cílem provést toto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 1. Na žádost Komise Itálie neprodleně předloží informace o již přijatých a plánovaných opatřeních pro splnění tohoto rozhodnutí. Rovněž poskytne podrobné informace o částkách podpory a úroků, které již příjemce navrátil.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 19. prosince 2012.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

⁽⁷⁹⁾ Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1226

ze dne 23. července 2014

o státní podpoře SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême) a společností SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services

(oznámeno pod číslem C(2014) 5080)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

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

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- 1) Dopisem ze dne 26. ledna 2010 podala společnost Air France stížnost týkající se výhod poskytnutých údajně letecké společnosti Ryanair na všech francouzských regionálních a místních letištích. Pokud jde o letiště Angoulême Brie Champniers (dále jen „letiště Angoulême“), uvádí stížnost také finanční příspěvky, jejichž příjemcem byl údajně správce letiště – Obchodní a průmyslová komora města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême, dále jen „CCI d'Angoulême“).
- 2) Dopisem ze dne 16. března 2010 Komise zaslala francouzským orgánům nedůvěrnou verzi stížnosti a rovněž je vyzvala, aby poskytly vysvětlující informace, pokud jde o napadnutá opatření. Dopisy ze dne 31. května a 7. června 2010 poskytly francouzské orgány svou odpověď.
- 3) Dopisem ze dne 2. listopadu 2011 zaslala společnost Air France doplňující informace na podporu své stížnosti. Dopisem ze dne 5. prosince 2011 Komise tyto údaje předala Francii a vyžádala si od ní doplňující informace. Francouzské orgány dopisem ze dne 22. prosince 2011 požádaly o prodloužení lhůty na odpověď a Komise tuto žádost schválila dopisem ze dne 4. ledna 2012. Francouzské orgány zaslaly své připomínky a odpovědi v dopise ze dne 20. ledna 2012.
- 4) Dopisem ze dne 21. března 2012 oznámila Komise Francii své rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU ve věci možných podpor poskytnutých letišti Angoulême a letecké společnosti Ryanair. Rozhodnutí Komise (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽³⁾ dne 25. května 2012.
- 5) Dopisy ze dne 22. května 2012 a 21. září 2012 předložily francouzské orgány své připomínky a odpovědi jak na otázky obsažené v rozhodnutí o zahájení řízení, tak na otázky vznesené Komisí později.
- 6) Společnosti Air France, Ryanair a Airport Marketing Services (dále jen „AMS“) předložily své připomínky ve lhůtě k tomu stanovené v rozhodnutí o zahájení řízení. Dopisy ze dne 20. srpna 2012 a 3. května 2013 zaslala Komise tyto připomínky francouzským orgánům. Dopisy ze dne 12. září 2012 a 7. června 2013 informovala Francie Komisi, že v tomto ohledu nevznáší žádné další doplňkové připomínky.

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

⁽²⁾ Úř. věst. C 301, 5.10.2012, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. C 149, 25.5.2012, s. 29.

- 7) Komise obdržela dodatečné připomínky od společnosti Ryanair dne 13. dubna 2012, 10. dubna 2013, 20. prosince 2013, 17. ledna 2014 a 31. ledna 2014. Tyto dodatečné připomínky byly předány Francii dopisy ze dne 13. července 2012, 3. května 2013, 9. ledna 2014, 23. ledna 2014 a 4. února 2014. Dopisy ze dne 17. července 2012, 4. června 2013, 29. ledna 2014, 3. února 2014 a 21. května 2014 informovala Francie Komisi, že v tomto ohledu nevznáší žádné další doplňkové připomínky.
- 8) Po přijetí pokynů Unie ke státní podpoře letišť a leteckých společností (dále jen „nové pokyny“) ⁽⁴⁾ vyzvala Komise dne 24. února, 13. března a 19. března 2014 Francii a zúčastněné strany k podání připomínek ohledně uplatnění nových pokynů zejména na tento případ. Dne 19. března 2014 předložily francouzské orgány své připomínky v tomto ohledu.
- 9) Dne 15. dubna 2014 byla dále zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽⁵⁾ zpráva s výzvou členským státům a zúčastněným stranám, aby předložily své připomínky, a to včetně tohoto případu, s ohledem na vstup nových pokynů v platnost. Společnost Air France a organizace Transport & Environnement předložily své připomínky ve stanovené lhůtě. Dopisy ze dne 28. května 2014 zaslala Komise tyto připomínky francouzským orgánům. Francie informovala Komisi dopisem ze dne 21. května 2014, že v tomto ohledu nevznáší žádné připomínky.

2. SKUTKOVÝ RÁMEC

2.1. Provozovatelé a vlastníci letištních infrastruktur

- 10) Správu letiště Angoulême zajišťovala až do roku 2011 CCI d'Angoulême. Stát postoupil letiště Angoulême CCI d'Angoulême na pět roků ministerskou vyhláškou ze dne 20. září 2002, tedy v době, kdy byl jeho vlastníkem. Úmluva ⁽⁶⁾ uzavřená CCI d'Angoulême se státem stanovila, že CCI d'Angoulême je pověřena výstavbou, údržbou a provozováním letiště. Za tímto účelem vedla CCI d'Angoulême jakožto provozovatel a správce letiště Angoulême (dále jen „CCI-letiště“) účetnictví oddělené od účetnictví obecných služeb CCI d'Angoulême ⁽⁷⁾. Vyhláškou prefektury ze dne 22. prosince 2006 bylo následně vlastnictví letiště Angoulême převedeno na sdružení s názvem Syndicat mixte des aéroports de Charente (dále jen „sdružení SMAC“). Sdružení SMAC tak dne 1. ledna 2007 nahradilo stát jako orgán udělující koncesi. Počínaje tímto dnem neslo sdružení SMAC odpovědnost za všechny investice a financování letiště.
- 11) Sdružení SMAC je odpovědné za úpravy, vybavení, údržbu, správu a provozování letiště Angoulême a sdružuje departement Charente (dále jen „CG16“), společenství Communauté d'agglomération du grand Angoulême (dále jen „COMAGA“), společenství obcí Communauté des communes de Braconne Charente (dále jen „CCBC“), obchodní a průmyslovou komoru CCI d'Angoulême, společenství obcí Communauté des communes de Cognac (dále jen „CCC“) a obchodní a průmyslovou komoru města Cognac (Chambre de Commerce et d'Industrie de Cognac). Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení ⁽⁸⁾, počítají stanovy sdružení SMAC s rozdělením nákladů vynaložených v rámci letiště Angoulême mezi jeho jednotlivé členy.
- 12) Po prodloužení koncese CCI d'Angoulême až do 31. prosince 2008 uzavřelo sdružení SMAC dne 22. ledna 2009 s CCI d'Angoulême smlouvu o postoupení správy (dále jen „smlouva o postoupení správy z roku 2009“). Počínaje dnem 1. ledna 2009 nespádaly po dobu tří roků investice vynaložené v rámci provozování letiště nadále do pravomocí CCI-letiště, ale do pravomocí sdružení SMAC.
- 13) Od 1. ledna 2012 je na základě výběrového řízení odpovědná za správu a provozování letiště soukromá společnost SNC-Lavalin ⁽⁹⁾.

2.2. Vlastnosti letiště a jeho využití

- 14) Jak připomíná rozhodnutí o zahájení řízení, letiště Angoulême se nachází v departementu Charente a je otevřené pro mezinárodní a vnitrostátní veřejnou komerční dopravu. Leží 75 km od letiště Périgueux a Limoges, 80 km od letiště Niort a přibližně 120 km od letiště La Rochelle a Bordeaux.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 113, 15.4.2014, p. 30.

⁽⁶⁾ Úmluva o koncesi ze dne 22. dubna 2002 – dále jen „úmluva o koncesi“.

⁽⁷⁾ Článek 37 zadávacích podmínek úmluvy o koncesi.

⁽⁸⁾ Viz 13. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, tabulka č. 2.

⁽⁹⁾ Jak je uvedeno ve 23. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, SMAC zvolil jako postup řízení o zadání veřejné zakázky.

Tabulka 1
Letiště v blízkosti letiště Angoulême ⁽¹⁾

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Trvání cesty v min.	93	106	79	119	102
Vzdálenost v km	108	110	97	156	127

⁽¹⁾ Trvání cesty a vzdálenosti uvedené v této tabulce jsou převzaty z výpočtů aplikace Michelin a jsou založeny na předpokladu nejrychlejší možné cesty.

- 15) Pravidelný spoj se závazky veřejné služby mezi městy Angoulême a Lyon, který provozovala společnost Twin Jet, byl přerušen v dubnu 2007. V roce 2008 a 2009 provozovala společnost Ryanair od dubna do října a třikrát týdně spojení s londýnským letištěm Stansted. Od roku 2004 do roku 2011 zajišťovaly další komerční dopravu na letišti Angoulême hlavně lety leteckých klubů, lety helikoptéry a lety za úplatu pro podniky a soukromé osoby.
- 16) Z hlediska přepravy cestujících shrnuté v níže uvedené tabulce č. 2 spadá letiště Angoulême podle bodu 15 pokynů Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť z roku 2005 ⁽¹⁰⁾ (dále jen „pokyny z roku 2005“) do kategorie D.

Tabulka 2
Doprava a pohyby na letišti Angoulême ⁽¹⁾

	Osobní přeprava	z toho Ryanair	% pravidelných spojů	Pohyby
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ⁽²⁾	394	0	0,00 %	26 060

⁽¹⁾ Doprava a pohyby podle dopisu francouzských orgánů ze dne 20. ledna 2012.

⁽²⁾ Údaje za měsíce leden až listopad roku 2011.

- 17) Analýza finanční situace letiště Angoulême ukazuje, že provoz letecké platformy byl za všechna zvažovaná období výrazně ztrátový. Částky vyplacené správcům letiště v období 2004–2011 jako příspěvek na provozování letiště dosáhly celkové výše 10 232 310 EUR ⁽¹¹⁾. Nestátní investice provedené správcem letiště v období 2004–2011 dosáhly celkové částky 1 277 000 EUR. Jejich financování zajišťovaly nejprve zúčastněné územně správní celky, a poté sdružení SMAC a CCI-letiště ⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. C 312, 9.12.2005.

⁽¹¹⁾ Viz 28. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

⁽¹²⁾ Viz 21. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

3. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

3.1. Finanční pomoc letišti

3.1.1. Smluvní rámec dotací poskytnutých letišti

- 18) Část investic a provozních ztrát letišť Angoulême převzaly CG16, COMAGA a CCBC na základě dohody o partnerství⁽¹³⁾ (dále jen „úmluva z roku 2002“), kterou uzavřely s CCI d'Angoulême. K uzavření této úmluvy došlo následkem udělení koncese místního veřejného zařízení státem. CG16, COMAGA a CCBC tak až do 31. prosince 2006 přispívaly finančně CCI d'Angoulême na provozování letiště⁽¹⁴⁾. Závazky uvedené v úmluvě z roku 2002 převzalo dnem 1. ledna 2007 sdružení SMAC.
- 19) Sdružení SMAC krylo na základě smlouvy o postoupení správy z roku 2009 provozní ztráty CCI-letiště v období 2009–2011. Prerозdělovací klíč příspěvků od členů tvořících sdružení SMAC, pokud jde o výdaje spojené s letištem Angoulême, zůstal v tomto období stejný, jako byl klíč stanovený úmluvou z roku 2002.
- 20) Jak bylo uvedeno výše, od 1. ledna 2012 zajišťuje správu letiště Angoulême podnik SNC-Lavalin v rámci veřejné zakázky na provozování po dobu šesti roků, kterou přidělilo sdružení SMAC⁽¹⁵⁾. Každý z uchazečů o veřejnou zakázku⁽¹⁶⁾ musel předložit plán strategického směřování s rozlišením „základního scénáře“⁽¹⁷⁾ a „proaktivního scénáře“⁽¹⁸⁾. Přidělovací orgán se nakonec rozhodl pro druhý z obou scénářů.

3.1.2. Investice do infrastruktury

- 21) Příspěvky, které různé veřejné orgány skutečně vyplatily CCI-letiště na financování investic do letištních infrastruktur, jsou podrobně rozepsány v rozhodnutí o zahájení řízení⁽¹⁹⁾. Komise připomíná, že nestátní investice provedené CCI-letiště v období 2004–2011 dosáhly celkové částky 1 277 000 EUR. Jejich financování zajišťovaly nejprve zúčastněné územně správní celky (CG16, COMAGA, CCBC), a poté sdružení SMAC a CCI-letiště.
- 22) Tyto investice byly určeny na prodloužení dráhy o 50 metrů, aby letiště Angoulême mělo technické parametry pro příjem letadel leteckých společností, které by mohly přispět k rozvoji letecké dopravy. Francouzské orgány rovněž tvrdí, že cílem úprav letištní budovy a modulárních zařízení bylo splnit předpisové normy platné pro budovy přijímající veřejnost.
- 23) S výjimkou výsadních pravomocí státu zajišťuje sdružení SMAC od 1. ledna 2012 správu a řízení investic do úprav a vybavení letiště. Aniž by byl dosud vypracován konečný plán, je celková výše těchto investic na období 2012–2017 odhadována na 1 200 000 EUR⁽²⁰⁾.

⁽¹³⁾ Úmluva ze dne 23. května 2002 o podmínkách financování provozování a rozvoje letiště Angoulême Brie Champniers.

⁽¹⁴⁾ Prerозdělovací klíč těchto příspěvků je upřesněn v tabulce č. 2 rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽¹⁵⁾ Závazek společnosti SNC-Lavalin ze dne 19. července 2011, který sdružení SMAC přijalo dne 8. srpna 2011 na základě usnesení ze dne 23. června 2011.

⁽¹⁶⁾ Oznámení o veřejné zakázce uveřejněné dne 9. března 2011 v BOAMP č. 48-B, oznámení č. 222.

⁽¹⁷⁾ Základní scénář odpovídá cílům a výsledkům, o nichž se provozovatel domnívá, že je může realisticky ověřit a zajistit po dobu trvání a za prováděcích podmínek zakázky, jež je mu svěřena, a to za s ohledem na hospodářskou situaci, zvláštnosti trhu, konjunkturu letecké dopravy a také situaci a zvláštní prostředí dotčené platformy.

⁽¹⁸⁾ Proaktivní scénář má zajistit rozvoj pravidelných komerčních spojů. Vyhodnocuje dopady na účty letiště a případně na odměnu provozovatele a také finanční význam dodatečných finančních příspěvků, které bude muset sdružení poskytnout mimo zakázku.

⁽¹⁹⁾ Viz 30. bod odůvodnění (výše uvedeného) rozhodnutí o zahájení řízení, tabulka č. 3.

⁽²⁰⁾ Usnesení sdružení SMAC ze dne 23. června 2011.

3.1.3. *Financování nákladů spojených s výsadními pravomocemi státu*

- 24) Úmluva z roku 2002 výslovně vylučuje z oblasti své působnosti investice, které jsou přímo spojeny s výsadními pravomocemi státu. Podle francouzských orgánů zahrnují tyto náklady⁽²¹⁾ provozní výdaje a výdaje na bezpečnostní⁽²²⁾ a ochranná vybavení⁽²³⁾. Uvedené výdaje dosahují těchto částek:

Tabulka č. 3

Výdaje na ochranu a bezpečnost

(v EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bezpečnost	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Ochrana	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Všeobecné náklady	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Celkem	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

- 25) Tyto výdaje byly kryty při postupných odpisech hmotného a nehmotného majetku letištní daní a dodatečnými dotacemi z fondu s názvem Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA), které počínaje rokem 2008 nahradilo navýšení letištní daně. Letištní daň stanoví článek 1609w všeobecného daňového zákoníku a vybírají ji provozovatelé letišť, na nichž počet přilétajících a odlétajících cestujících přesáhl v předchozím kalendářním roce 5 000 osob. Seznam dotčených letišť a výši daně pro každé letiště stanoví ministerská vyhláška⁽²⁴⁾.
- 26) Podle francouzských orgánů je rozdělení takto získaných zdrojů toto:

Tabulka 4

Příjem ze zdrojů přidělených na financování činností, které spadají do rámce výsadních pravomocí státu

(v EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Výnos daně	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Navýšení daně	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Celkem	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. *Provozní dotace*

- 27) V souladu s úmluvou z roku 2002 hradily CG16, COMAGA a CCBC až do roku 2008 provozní ztráty a roční splátky úvěru, zatímco CCI d'Angoulême kryla příspěvkem své hlavní správy zůstatek případného ztrátového hospodaření⁽²⁵⁾. Maximální výše roční ztráty, kterou kryly smluvní strany úmluvy z roku 2002 a která byla původně stanovena na 350 000 EUR, byla v roce 2004 zvýšena. Od roku 2008 a po 1. lednu 2009, kdy se k tomu zavázalo na základě smlouvy o postoupení správy z roku 2009, vyrovnávalo sdružení SMAC provozní ztrátu CCI-letišť v plné výši.

⁽²¹⁾ Kromě finančních toků spojených s investicemi v rámci výsadních pravomocí státu, které jsou uvedeny ve 24. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, jsou finanční toky spojené s provozováním letišť připomenuty v tabulce č. 4 ve 43. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽²²⁾ Protipožární vozidla, vozidla vybavená na odhánění zvířat a ptáků při startech a přistávání letadel, ploty.

⁽²³⁾ Zařízení na kontrolu cestujících a jejich zavazadel přepravovaných v zavazadlovém prostoru.

⁽²⁴⁾ Viz oddíl 8.1.1.2 tohoto rozhodnutí.

⁽²⁵⁾ Viz 36. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

- 28) Příspěvky vyplacené CCI-letišť v rámci provozování letiště Angoulême v období 2004–2011 dosáhly těchto celkových částek:

Tabulka 5

Výše provozních dotací poskytnutých CCI-letišť

(v tisících EUR)

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Dotace	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

- 29) Od roku 2012 je na základě veřejné zakázky pověřena provozováním letiště společnost SNC-Lavalin. Výše popsaný jak základní, tak proaktivní scénář (viz poznámky pod čarou 17 a 18) vykazoval na základě vyčíslení plánovaného provozního výsledku maximální výši příspěvku na vyrovnání hospodářského výsledku financovaného sdružením SMAC a výši paušální odměny poskytované pověřené společnosti. Nabídky předložené společností SNC-Lavalin byly tyto:

Tabulka 6

Maximální výše provozních dotací a odměn poskytnutých společnosti SNC-Lavalin (včetně DPH) – základní scénář

(v EUR)

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Příspěvek na vyrovnání hospodářského výsledku	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Odměna	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Celkem	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Tabulka 7

Maximální výše provozních dotací a odměn poskytnutých společnosti SNC-Lavalin (včetně DPH) – proaktivní scénář

(v EUR)

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Příspěvek na vyrovnání hospodářského výsledku	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Odměna	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Celkem	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. Cenový sazebník letiště Angoulême

- 30) CCI d'Angoulême přijala postupně čtyři rozhodnutí o sazbách, z nichž poslední dvě schválilo sdružení SMAC:

Tabulka 8

Letištní poplatky na letišti Angoulême

(v EUR)

	Sazby k 15.6.2003	Sazby k 1.12.2005	Sazby k 1.1.2009	Sazby k 1.6.2010
Přistání	Několik výší	Několik výší	Několik výší	Několik výší

(v EUR)

	Sazby k 15.6.2003	Sazby k 1.12.2005	Sazby k 1.1.2009	Sazby k 1.6.2010
Přistání B737–800	284,56	296,77	296,81	305,94
Osvětlení	26,25	27,35	27,35	35
Parkování (za hodinu a za tunu nad 2 hod.)	0,25	0,26	0,26	0,27
Cestující z EU	3,61	3,76	2,76	2,85
Poplatek PHMER ⁽¹⁾	—	—	—	0,42

⁽¹⁾ PHMER – cestující se zdravotním postižením a cestující se sníženou pohyblivostí.

- 31) S leteckými společnostmi, které plánovaly pravidelné lety, mohly být uzavírány zvláštní úmluvy podle požadovaných služeb. V tomto rámci mohly být poskytovány slevy ⁽²⁶⁾.

3.3. Vztahy se společností Ryanair

3.3.1. Smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a Airport Marketing Services

- 32) Po zveřejnění výzvy k předkládání evropských projektů ⁽²⁷⁾ byly dne 8. února 2008 uzavřeny dvě smlouvy mezi sdružením SMAC a na jedné straně společností Ryanair a na druhé straně podnikem Airport Marketing Services, který je 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair (dále jen „AMS“). Obě tyto smlouvy (dále jen „dohody z roku 2008“) se týkaly navázání pravidelného leteckého spojení mezi letišti Angoulême a Londýn Stansted.
- 33) Smlouva uzavřená se společností Ryanair se týká zajištění letištních služeb (dále jen „smlouva o letištních službách“). Smlouva uzavřená s AMS (dále jen „smlouva o marketingových službách“) se týká zajištění propagace a marketingu tohoto leteckého spoje.
- 34) Smlouvy z roku 2008 byly uzavřeny na dobu pěti roků ode dne zahájení provozu na lince ⁽²⁸⁾. S žádnou jinou leteckou společností nebyla uzavřena žádná podobná smlouva a rozhodnutí o sazbách ze dne 1. března 2009 přebírá všechna tato opatření v oblasti sazeb. Toto rozhodnutí zmiňuje „příspěvek na náklady spojené s rozvojem spoje“ ve výši postupně 15 EUR, 12 EUR a 9 EUR na cestujícího během prvních tří roků od zprovoznění spoje s omezením maximální celkové částky postupně na 400 000 EUR, 300 000 EUR a 225 000 EUR. Posledně uvedené opatření se neobjevuje v rozhodnutí o sazbách z roku 2010.

3.3.2. Smlouva o letištních službách

- 35) Podle smlouvy o letištních službách se společnost Ryanair zavazuje, že během letní sezóny zajistí tři letecké spoje týdně ⁽²⁹⁾. Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení ⁽³⁰⁾, souhlasilo sdružení SMAC s tím, že společnost Ryanair poskytne určité slevy oproti platnému obecnému sazebníku:

Tabulka 9

Letištní poplatky uplatněné na společnost Ryanair

(v EUR)

Rok	2008	2009	2010	2011	2012
Poplatek za cestujícího	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

⁽²⁶⁾ Viz tabulka č. 9 v 35. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí ohledně společnosti Ryanair.

⁽²⁷⁾ Úř. věst. ES S 144-179348, 28.7.2007.

⁽²⁸⁾ Článek 2.1 každé z obou smluv.

⁽²⁹⁾ Článek 4.1 smlouvy o letištních službách.

⁽³⁰⁾ Viz 55. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení a následující.

(v EUR)

Rok	2008	2009	2010	2011	2012
Poplatky při přistání za každou rotaci	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Poplatek za asistenci při průletovém odbavení za každou rotaci	195	245	245	245	245

- 36) Sdružení SMAC se zavázalo zachovat stejnou výši těchto poplatků po celou dobu trvání smlouvy a neuložit přímo či nepřímo jiné náklady⁽³¹⁾. Smlouva o letištních službách dále stanovila společnosti Ryanair pokutu v případě, že by smlouvu vypověděla⁽³²⁾. V případě vypovězení smlouvy společností Ryanair před ukončením třetího roku jejího plnění stanovila tato doložka, že společnost Ryanair zaplatí za čtvrtý rok částku 17 000 EUR a za pátý rok částku 8 500 EUR.

3.3.3. Smlouva o marketingových službách

- 37) Smlouva o marketingových službách spočívá výslovně na závazku společnosti Ryanair, že bude provozovat spoj Angoulême – Londýn Stansted, který je popsán ve smlouvě o letištních službách⁽³³⁾. Touto smlouvou se AMS zavazuje k poskytování marketingových služeb na internetových stránkách společnosti Ryanair během prvních tří roků plnění smlouvy oproti platbám od sdružení SMAC⁽³⁴⁾.
- 38) Ačkoliv smlouvu o marketingových službách podepsala společnost AMS, smlouva⁽³⁵⁾ stanovila, že v případě vypovězení smlouvy společností Ryanair před koncem třetího roku jejího plnění, zaplatí posleďně jmenovaná společnost sdružení SMAC pokutu ve výši 50 000 EUR za čtvrtý rok a ve výši 25 000 EUR za pátý rok.

3.3.4. Plnění smlouvy sdružením SMAC, CCI d'Angoulême a společnostmi Ryanair/AMS

- 39) V roce 2008 a 2009 představovala obchodní činnost společnosti Ryanair 95 až 97 % dopravy na letišti Angoulême. Tato činnost vytěžovala 25 až 28 % celkové teoretické kapacity letiště, již francouzské orgány odhadují na 100 000 cestujících za rok.
- 40) Finanční toky mezi správcem letiště, sdružením SMAC a společnostmi Ryanair a AMS v období 2008–2010 se dělily takto:

Tabulka 10

Finanční toky 2008–2010

(v EUR)

	2008	2009	2010	Celkem
Poplatky	54 086	70 294	0	124 380
Marketingová podpora⁽¹⁾	400 000	300 000	0	700 000
Čistý převod⁽²⁾	454 086	370 294	0	824 380

⁽¹⁾ 1 Platby na základě smlouvy o marketingových službách provádělo sdružení SMAC přímo společnosti AMS.

⁽²⁾ 2 Tento převod nezohledňuje jiné příjmy nebo výdaje spojené s činností společnosti Ryanair.

- 41) Dohody z roku 2008 se po roce 2009 neuplatňovaly. Společnost Ryanair oznámila výpovědní lhůtu k ukončení leteckého spojení poté, co nejprve podmínila pokračování služby v roce 2010 upuštěním od plateb stanovených smlouvou o marketingových službách ve výši 225 000 EUR za třetí rok a ve výši 400 000 EUR za čtvrtý rok, a poté sice zachováním sazeb za služby stanovené ve smlouvě o marketingových službách, ale omezením této služby na dva letní měsíce místo osmi měsíců stanovených ve smlouvě.

⁽³¹⁾ Článek 6 smlouvy o letištních službách.

⁽³²⁾ Článek 10.3 smlouvy o letištních službách.

⁽³³⁾ Článek 1 smlouvy o marketingových službách.

⁽³⁴⁾ Viz 60. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³⁵⁾ Článek 7 smlouvy o marketingových službách.

- 42) Dne 28. června 2010 podalo sdružení SMAC u správního soudu města Poitiers žádost o náhradu za újmu, kterou mu ukončení leteckého spoje způsobilo. Společnost Ryanair se obrátila na Mezinárodní rozhodčí soud v Londýně, jehož příslušnost mezitím sdružení SMAC napadlo u francouzské Státní rady. Posledně uvedené řízení dosud probíhá.

4. DŮVODY, KTERÉ VEDLY K ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- 43) V rámci svého rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vyjádřila Komise na jedné straně pochybnosti ohledně finančních příspěvků provozovatelům letiště⁽³⁶⁾.
- 44) Za prvé, Komise vyjádřila pochybnosti ohledně rozsahu činností ne hospodářské povahy, které by mohly hradit orgány veřejné moci. Komise zdůraznila, že zahrnutí všech činností letiště Angoulême do oblasti působnosti služby obecného hospodářského zájmu („SOHZ“) může být výsledkem zjevně nesprávného posouzení z hlediska první podmínky stanovené v rozsudku ve věci *Altmark*⁽³⁷⁾.
- 45) Za druhé, Komise vyjádřila pochybnosti ohledně splnění druhé podmínky rozsudku ve věci *Altmark*, podle níž je nutno, aby byly parametry určení výše vyrovnání za hrazené činnosti stanoveny předem.
- 46) Za třetí, Komise vyjádřila pochybnosti ohledně míry vyrovnání za náklady vynaložené na závazky veřejné služby, jejichž příjemcem je společnost SNC-Lavalin (třetí podmínka rozsudku ve věci *Altmark*). Za čtvrté, Komise vyjádřila vážné pochybnosti ohledně postupu při výběru poskytovatelů služeb (čtvrtá podmínka rozsudku ve věci *Altmark*), a to včetně období, kdy provoz zajišťovala společnost SNC-Lavalin, protože chyběla jakákoliv informace o konkurenční nabídce.
- 47) Komise vyjádřila na druhé straně pochybnosti ohledně opatření ve prospěch společnosti Ryanair. Komise nejprve konstatovala možnou spojitost mezi smlouvou o letištních službách a smlouvou o marketingových službách a na tomto základě dospěla k závěru, že společnost Ryanair neplatila za využívání letištních služeb tržní cenu⁽³⁸⁾.

5. PŘIPOMÍNKY FRANCIE

5.1. Finanční pomoc letišti

5.1.1. Označení za podporu

5.1.1.1. Pojem hospodářské činnosti

a) Subjekty vykonávající jako činnost provozování letiště

- 48) Francouzské orgány zaprvé upozorňují, že sdružení SMAC zůstalo odpovědné za investiční činnost a obchodní politiku. Je jediným subjektem, který podepsal smlouvy se společností Ryanair. Francouzské orgány se domnívají, že tento zásah do provozování letiště opravňuje úkoly obecného zájmu, které spadají do odpovědnosti orgánů veřejné moci.

b) Právní základ posouzení veřejného financování infrastruktur

- 49) Francouzské orgány soudí, že financování letištních infrastruktur má být posuzováno na základě pokynů z roku 1994⁽³⁹⁾. Francouzské orgány se proto domnívají, že z hlediska práva v oblasti státních podpor vylučuje bod 12 těchto pokynů jakoukoliv kontrolu tohoto financování. Dodávají, že před vstupem v platnost pokynů z roku 2005 bylo označení letištních činností a infrastruktur vystaveno právní nejistotě. Stanovisko Tribunálu Evropské unie údajně nestačilo k jasnému stanovení hospodářské povahy činností při správě a provozování letiště.

⁽³⁶⁾ Viz 175. bod odůvodnění (výše uvedeného) rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³⁷⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003 ve věci C-280/00, *Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Sb. rozh. s. 7747.

⁽³⁸⁾ Viz 240. bod odůvodnění (výše uvedeného) rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³⁹⁾ Pokyny Komise k použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).

c) Výsadní práva veřejné moci

- 50) Francouzské orgány zdůrazňují, že Komise ve svém rozhodnutí o letišti v Lipsku⁽⁴⁰⁾ usoudila, že některé letištní infrastruktury vyhrazené pro plnění výsadních práv spojených s veřejnou bezpečností, protipožární ochranou a bezpečností provozu nelze označit za hospodářské činnosti. Podle francouzských orgánů jsou tyto úkoly ochrany a bezpečnosti⁽⁴¹⁾ financovány z výnosu letištní daně⁽⁴²⁾. Výše této daně se stanoví každý rok na základě nákladů, které je nutno uhradit, a je vybírána ve prospěch veřejných nebo soukromých provozovatelů letišť, jakmile jejich činnost přesáhne 5 000 dopravních jednotek⁽⁴³⁾. Tento systém je údajně odůvodněn zvláštními požadavky na ochranu a bezpečnost, které přesahují běžné potřeby provozu.
- 51) Francouzské orgány upřesňují, že některé výdaje, které jsou kryty tímto způsobem, nejsou vyrovnány v plné míře⁽⁴⁴⁾. Údaje oznámené provozovateli letišť mohou být k tomu údajně kontrolovány za právě probíhající rok a za předchozí dva roky.
- 52) Francouzské orgány tvrdí, že tento systém nevede k žádnému nadměrnému vyrovnání. Na jedné straně slouží letištní daň k proplacení výdajů až po ověření nahlášených údajů. Na druhé straně jsou investice údajně vyrovnávány podle toho, jak přicházejí dotace na investiční činnost. Pozitivní zůstatek je převáděn na následující roky po odečtení finančních nákladů hrazených provozovatelem. V tomto ohledu zmiňují francouzské orgány časté případy, kdy je financování pomocí letištní daně ztrátové kvůli navýšení nákladů na ochranu a bezpečnost⁽⁴⁵⁾.
- 53) Francouzské orgány k tomu upřesňují, že CCI d'Angoulême vznikají v souladu s úmluvou a zadávacími podmínkami koncese další náklady spojené s výsadními pravomocemi státu. Provozovatel tak údajně zajišťoval leteckou informační službu⁽⁴⁶⁾, když stát kontrolní službu nevykonával. Když stát hradil tuto činnost, platil navíc provozovatel údajně státu příspěvek na náklady spojené s touto službou⁽⁴⁷⁾. Na základě úmluvy mezi CCI a sdružením SMAC tak CCI d'Angoulême údajně pokračovala v zajišťování služby AFIS mimo dobu, kdy tuto kontrolní službu hradil stát. Francouzské orgány soudí, že náklady vyplývající z těchto úkolů a hrazené CCI d'Angoulême jsou tyto:

(v tisících EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Letištní kontrola	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Celkem	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

- 54) Francouzské orgány dále zmiňují, že CCI d'Angoulême, místní samospráva a sdružení SMAC financovaly práce na renovaci kontrolní věže v roce 2004 a 2005 v celkové výši 84 800 EUR a práce na osvětlení a zajištění nepřetržitého elektrického napájení letištních ploch v roce 2008 v celkové výši 89 300 EUR.

5.1.1.2. Existence selektivního zvýhodnění

- 55) Pokud jde o financování infrastruktur a provozování činností mimo hranice činností spadajících do výsadních pravomocí, francouzské orgány zaprvé zdůrazňují, že veřejné orgány, které se podílely na financování letišť Angoulême, nebyly vedeny pouze cílem dosáhnout zisku. Zohledňovaly rovněž kladný sociální a hospodářský dopad pro region. Zkouška pomocí zásady soukromého subjektu v tržním hospodářství proto na odůvodnění těchto

⁽⁴⁰⁾ Rozhodnutí Komise 2008/948/ES ze dne 23. července 2008 o opatřeních Německa ve prospěch společnosti DHL a letiště Lipsko/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (Úř. věst. L 346, 23.12.2008, s. 1).

⁽⁴¹⁾ Francouzské orgány soudí, že tyto činnosti zahrnují také opatření na odhánění zvířat při startu a přistávání letadla.

⁽⁴²⁾ Letištní daň stanoví článek 1609w všeobecného daňového zákoníku a ministerská vyhláška ze dne 30. prosince 2009 o způsobech prohlášení provozovatelů letišť za účelem stanovení poplatku cestujících za letištní daň.

⁽⁴³⁾ Dopravní jednotka odpovídá jednomu cestujícímu nebo 100 kg poštovních zásilek či nákladu.

⁽⁴⁴⁾ Náklady na oplocení tak jsou kryty pouze do výše 50 % jejich ceny.

⁽⁴⁵⁾ Výdaje na ochranu a bezpečnost narostly od roku 1999 do roku 2010 údajně 6,4krát.

⁽⁴⁶⁾ Služba s názvem *Air Flight Information Service* (AFIS).

⁽⁴⁷⁾ Francouzské orgány upřesňují, že tento příspěvek byl zaplacen za účetní rok 2008.

financování nestačí. Francouzské orgány nicméně zmiňují snahu sdružení SMAC optimalizovat provozování letiště, aby se omezila výše příspěvku, který hradí. Na podporu svého stanoviska francouzské orgány zmiňují smluvní omezení výše ztrát, na něž je poskytována záruka, ke kterému došlo po nabídkovém řízení, a racionalizaci plánovaného tempa investic během plnění úmluvy.

5.1.1.3. Ovlivnění hospodářské soutěže a obchodu

- 56) Francouzské orgány tvrdí, že finanční pomoc letišti Angoulême z veřejných prostředků neovlivňuje hospodářskou soutěž. Vzhledem k tomu, že se letiště Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle a Bordeaux nacházejí více než 60 minut cesty ⁽⁴⁸⁾ automobilem od letiště Angoulême, francouzské orgány se domnívají, že by tato letiště neměla být zahrnována do jeho spádové oblasti.
- 57) Letiště města Niort k tomu není údajně uzpůsobeno pro příjem komerčních letů. Na tomto letišti není téměř žádný provoz. Na letišti Périgueux mohou přistávat pouze dvoumotorová turbovrtulová letadla s kapacitou do 60 míst, která neodpovídají parametrům letadel používaných v Evropě na střední vzdálenosti, jimiž je vybavena většina nízkonákladových společností. Přezkum přepravy cestujících z Bordeaux, Limoges a La Rochelle do Londýna údajně nevykazuje výraznější vchyšky v dopravě v důsledku otevření a zavření linky Angoulême – Londýn Stansted:

Pax Londýn	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Tento prudký nárůst dopravy má být výsledkem uvedení do provozu letištního terminálu Billi v červnu roku 2010, který je vyhrazen nízkonákladovým letům.

- 58) Francouzské orgány se dále domnívají, že železniční spojení s Angoulême nekonkurují leteckému spojení s Londýnem. Jedná se o odlišné trhy z důvodu rozdílů v cenách a délce přepravy pomocí vysokorychlostních vlaků TGV a Eurostar. Intermodalita mezi TGV a letištem v Bordeaux prakticky neexistuje, protože železniční spojení Tours – Angoulême – Bordeaux není vysokorychlostní.
- 59) Francouzské orgány se obecněji odvolávají na pokyny z roku 2005, podle nichž „financování poskytnutá malým regionálním letištím (kategorie D) mohou málo narušit hospodářskou činnost nebo ovlivnit obchody tak, že by to bylo v rozporu se společným zájmem“. Přes výše uvedené úvahy se francouzské orgány domnívají, že pouze letiště Bordeaux, Limoges a La Rochelle by se z hlediska dopravy, která na nich existuje, mohly nacházet ve spádové oblasti letiště Angoulême.
- 60) Skutečnost, že společnost Ryanair otevřela spoj mezi letištem Londýn Stansted a letišti La Rochelle a Limoges, údajně znamená, že je letecké společnosti považují za odlišné trhy. Stejně tak skutečnost, že doba cesty mezi městem Angoulême a letišti Bordeaux, Limoges a La Rochelle je přibližně stejná jako doba letu mezi letišti Angoulême a Londýn Stansted, má být pro obyvatele města Angoulême odrazující.
- 61) Francouzské orgány se proto domnívají, že není splněno kritérium ovlivnění hospodářské soutěže a že námitky Komise ohledně financování letiště Angoulême z veřejných prostředků nemohou být opodstatněné, protože v tomto konkrétním případě není splněna jedna ze zásadních podmínek pro použití čl. 107 odst. 1 SFEU.

⁽⁴⁸⁾ Francouzské orgány vycházejí při stanovení této mezní hranice z rozhodnutí Komise ze dne 16. května 2006, NN 21/06, Spojené království – City of Derry Airport (Úř. věst. C 272, 9.11.2006, s. 13). Doba cesty odhadují na základě výpočtů aplikace Michelin a za referenční údaj volí nejrychlejší možnou cestu.

5.1.2. Slučitelnost s vnitřním trhem

5.1.2.1. Slučitelnost podle čl. 106 odst. 2 SFEU

- 62) Francouzské orgány se domnívají, že financování poskytnutá správcům letiště Angoulême lze prohlásit za slučitelná s vnitřním trhem a bez oznamovací povinnosti i za předpokladu, že by nebyly splněny všechny podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark*. Domnívají se, že toto letiště lze celkově považovat za službu obecného hospodářského zájmu, jež má přispívat k regionálnímu hospodářskému rozvoji. Podle francouzských orgánů má být tato slučitelnost přímo založena na čl. 106 odst. 2 SFEU a pro období před 30. lednem 2012 na rozhodnutí Komise 2005/842/ES⁽⁴⁹⁾ (dále jen „rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005“). Po tomto dnu má být založena na rozhodnutí Komise 2012/21/EU⁽⁵⁰⁾ (dále jen „rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011“).
- a) Období pod správou CCI d'Angoulême nebo CCI d'Angoulême ve spojení se sdružením SMAC
- i) Existence pověření
- 63) Francouzské orgány se domnívají, že pověřující akt, na němž je založeno pověření veřejnou službou CCI d'Angoulême, vychází z článku 107-1 obchodního zákoníku. Podle znění tohoto ustanovení tento subjekt přispívá „k hospodářskému rozvoji, přitažlivosti, územnímu rozvoji a podpoře podniků a jejich sdružení tím, že plní (...) všechny úkoly veřejné služby a všechny úkoly obecného zájmu, které jsou nutné pro splnění těchto úkolů“. Za tímto účelem „může každý subjekt (...) plnit úkol vytvářet prvky vybavenosti a spravovat je, a to zejména (...) v oblasti letišť“.
- 64) Francouzské orgány dodávají, že tento právní rámec doplňují dokumenty, jimiž se CCI d'Angoulême svěruje odpovědnost za správu a provozování letiště. Údajně z nich vyplývá pověření CCI d'Angoulême pro budování a správu letištních infrastruktur. Stejně to má také platit pro rozhodnutí, jimiž CCI d'Angoulême a zapojené orgány místní samosprávy rozhodly o spoluúčasti na financování letiště.
- ii) Míra vyrovnání
- 65) Francouzské orgány se domnívají, že rozpočtový a účetní rámec použitelný na CCI d'Angoulême⁽⁵¹⁾ byl takové povahy, že vylučoval jakékoliv nadměrné vyrovnání.
- 66) Obecně je činností letiště vyhrazena zvláštní položka. Tato kontrola má být výsledkem schválení rozpočtu zvolenými představiteli CCI d'Angoulême po jeho potvrzení předsednictvím⁽⁵²⁾ CCI d'Angoulême. Francouzské orgány v tomto ohledu upřesňují, že vypracování rozpočtu provázejí dokumenty týkající se stavu provozních činností, stavu kapacity samofinancování, stavu kapitálových operací, přehledu služeb poskytovaných jednotlivými subjekty a příspěvků, které si navzájem poskytují, a rovněž tabulka s počtem zaměstnanců a mzdovými náklady.
- 67) Stejným způsobem francouzské orgány tvrdí, že stanovy sdružení SMAC určují, že jeho úkolem je věnovat se plně letištní veřejné službě. Činnosti letiště mají údajně zvláštní rozpočet. Francouzské orgány dodávají, že rozpočet schvaluje hlasováním výbor tohoto subjektu. K tomu každé nové opatření nebo překročení předchozího rozpočtu o více než 5 % musí být povoleno kvalifikovanou většinou.
- 68) Francouzské orgány se domnívají, že pravidelné podávání hlášení umožňuje kontrolovat, zda je rozpočet řádně plněn, což má vyloučit jakékoliv nadměrné vyrovnání. Valná hromada schvaluje provedené rozpočty novým hlasováním v roce n+1. Poslední úrovní kontroly je předání účtů CCI d'Angoulême prefektuře, která provádí kontrolu řádného provedení rozpočtu. Až do 31. prosince 2006 poskytovala prefektuře své stanovisko Služba civilního letectví (Service de l'Aviation Civile). Sdružení SMAC jako orgán udělující pověření schvaluje výchozí, opravné a splněné rozpočty.

⁽⁴⁹⁾ Rozhodnutí Komise 2005/842/ES 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).

⁽⁵⁰⁾ Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

⁽⁵¹⁾ Oběžník č. 111 ze dne 30. března 1992, kterým se stanoví účetní a rozpočtová pravidla platná pro CCI d'Angoulême.

⁽⁵²⁾ Předsednictvo CCI d'Angoulême tvoří zvolení představitelé komory, kteří se po případných změnách vyslovují k návrhu rozpočtu.

- b) Období pod správou společnosti SNC-Lavalin a sdružení SMAC
- i) Existence pověření
- 69) Francouzské orgány se domnívají, že vymezení úkolů služby obecného hospodářského zájmu svěřených společnosti SNC-Lavalin je obsaženo v zadávacím podmínkách a technických doložkách⁽⁵³⁾. Tvrdí, že rozvoj letištní platformy je jejich nedílnou součástí.
- ii) Míra vyrovnání
- 70) Francouzské orgány tvrdí, že z výsledkových účtů CCI-letišť je možné zjistit, že nedošlo k žádnému nadměrnému vyrovnání.
- 71) Kromě odděleného účetnictví, jež bylo zajištěno založením dceřiné společnosti společnosti SNC-Lavalin⁽⁵⁴⁾, má nepřítomnost nadměrného vyrovnání zaručovat kontrola prováděná sdružením SMAC⁽⁵⁵⁾, jejímž cílem je zabránit nadhodnocení jeho příspěvku na náklady vzniklé plněním úkolů obecného hospodářského zájmu.
- 72) Francouzské orgány se dále domnívají, že odměna vyplácená společnosti SNC-Lavalin nebyla nepřiměřená. Na jedné straně musel uchazeč jak v základním scénáři (provozování bez komerční dopravy), tak v proaktivním scénáři (provozování s komerční dopravou) stanovit maximální záruku požadovanou sdružením SMAC na hospodářsky vyrovnané provozování letiště. Francouzské orgány zdůrazňují, že proaktivní scénář byl vybrán, protože nabídka společnosti SNC-Lavalin byla finančně méně nákladná. Na druhé straně tvrdí, že výdaje sdružení SMAC během účetního roku 2012, který byl rokem bez komerční dopravy, dosahují částky 644 000 EUR oproti 810 000 EUR v roce 2010.
- 73) Francouzské orgány upřesňují, že zátěž v podobě daně z nemovitostí neslo sdružení SMAC, které se jako majitel rozhodlo nepřenést ji na provozovatele.
- 74) Francouzské orgány se proto domnívají, že financování poskytnutá správcům letiště Angoulême lze údajně prohlásit za slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU a pro období do 30. ledna 2012 na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 a pro následující období na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

5.1.2.2. Slučitelnost podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU

a) Investice do infrastruktur

- 75) Francouzské orgány se domnívají, že v případě, že by Komise usoudila, že veřejná dotace na investice do infrastruktur představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, bylo by ji nutno považovat za slučitelnou s vnitřním trhem v souladu s předpisy stanovenými pokyny z roku 2005.
- i) Jasně vymezení cíle obecného zájmu (kritérium 1)
- 76) Francouzské orgány soudí, že hospodářský a turistický rozvoj departementu Charente odpovídal jasně vymezenému cíli obecného zájmu. Domnívají se, že praxe Komise⁽⁵⁶⁾ umožňuje veřejné správě usoudit, že rozvoj regionálního letiště odpovídá tomuto cíli.
- ii) Nezbytnost a přiměřenost investic do stanoveného cíle (kritérium 2)
- 77) Dotčené investice údajně vyhověly kritériím nezbytnosti a proporcionality. Francouzské orgány zmiňují v tomto ohledu studii⁽⁵⁷⁾, která odůvodnila vznik struktury sdružující všechny dotčené orgány samosprávy, veřejnoprávní instituce a zástupce cestovního ruchu, jasně formulovala, v čem je zájem rozvíjet spíše letiště Angoulême než jinou infrastrukturu, a provedla odhad minimálních investic nutných pro tento účel.

⁽⁵³⁾ Podle článku 8 zadávacích podmínek a podle technických doložek má společnost SNC-Lavalin zajistit provádění úkolů výsadních pravomocí státu, službu AFIS, plnění úkolů zaručujících bezpečné využívání letiště, údržbu pozemků a inženýrských sítí letiště a také zachování příjmových kapacit, jež vyžaduje pravidelná komerční doprava.

⁽⁵⁴⁾ Jedná se o společnost s názvem Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.

⁽⁵⁵⁾ Francouzské orgány se domnívají, že tuto kontrolu stanoví zadávací podmínky nabídkového řízení.

⁽⁵⁶⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 27. ledna 2007, N 491/06, Itálie – Tortoli-Arbatax (Úř. věst. C 133, 15.6.2007, s. 3).

⁽⁵⁷⁾ Tuto studii vypracoval subjekt s názvem Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires. Byla předána dne 14. června 2006.

- iii) Uspokojivé výhledy využití ve střednědobém horizontu (kritérium 3)
- 78) Francouzské orgány soudí, že tato studie stanovila výhledy dopravy ve střednědobém horizontu na 100 000 cestujících za rok, což údajně odpovídá uspokojivým výhledům využití ve střednědobém horizontu. Podle nich vycházely tyto výhledy z předpokladu navýšení četnosti prvního spoje do Londýna a z otevření druhé linky.
- iv) Rovný a nediskriminační přístup k infrastrukturám (kritérium 4)
- 79) Francouzské orgány zdůrazňují, že přístup k infrastrukturám nebyl diskriminační. Jediným omezením při využívání infrastruktur letiště Angoulême je údajně příjmová kapacita letištní plochy a budovy letiště. Stimulační opatření byla otevřena všem leteckým společnostem, které zahajovaly provoz na novém spoji, a ve skutečnosti jich využila pouze společnost Ryanair.
- v) Neovlivnění obchodu v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem (kritérium 5)
- 80) Francouzské orgány tvrdí, že pouhá skutečnost, že letiště Angoulême spadá do kategorie D klasifikace podle pokynů z roku 2005, stačí k prokázání, že nedošlo k narušení hospodářské soutěže v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.
- vi) Nezbytnost a proporcionalita podpory (kritérium 6)
- 81) Francouzské orgány se domnívají, že veřejné financování investic ve výši 100 % bylo nezbytné k zachování potenciálu letiště a pro jeho rozvoj. Podle francouzských orgánů odůvodňoval tento požadavek rozdělení financování investic mezi sdružení SMAC a provozovatele smlouvou o postoupení správy z 22. ledna 2009. Tento stav je údajně nutno odlišit od situace, která nastala počínaje rokem 2012, kdy sdružení SMAC začalo na základě nabídkového řízení vyplácet roční odměnu ve výši 179 400 EUR za poskytování služeb. Francouzské orgány upřesňují, že tento právní rámec nepočítal s tím, že by sdružení SMAC provádělo investiční činnost, ale měl zajišťovat řízení investičních projektů navržených poskytovatelem služeb nebo o nichž sám rozhodl.
- b) Financování provozování letiště
- 82) Francouzské orgány zaprvé tvrdí, že CCI d'Angoulême poskytovala letišti od roku 1984 do roku 2001 zálohy. Domnívají se, že by toto období mělo zůstat mimo oblast přezkumu Komise. Po tomto období byly ostatní podpory vypláceny údajně jako provozní podpory.
- 83) Francouzské orgány dále tvrdí, že mimo financování investic zůstal v účetních obdobích 2002 a 2003 schodek hrazený místními samosprávami na omezené výši 350 000 EUR⁽⁵⁸⁾. Dodávají, že během účetních období 2004 až 2006 nebyla rozhodnutí rady letiště v této oblasti součástí zápisu z jednání. Hlavní správa CCI d'Angoulême údajně poskytovala částky nutné k vyrovnání rozpočtu, který byl právě prováděn.
- 84) Francouzské orgány se domnívají, že tato financování provozu neovlivňují hospodářskou soutěž z důvodů uvedených v 56. až 61. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí. Francouzské orgány se proto domnívají, že není splněno kritérium ovlivnění hospodářské soutěže, a že veřejné financování provozu letiště Angoulême tak nemůže představovat podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 85) Francouzské orgány dále zastávají názor, že i za předpokladu, že by předmětná financování představovala podporu, měla by být prohlášena za slučitelná s vnitřním trhem a osvobozena od oznamovací povinnosti. Francouzské orgány se v tomto ohledu odvolávají na pokyny z roku 2005 a na rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

5.2. Vztahy se společností Ryanair

5.2.1. Označení za podporu

- 86) Francouzské orgány se zaprvé domnívají, že je nutno posuzovat smlouvu o letištních službách a smlouvu o marketingových službách společně. Dále soudí, že z důvodů uvedených v 55. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí neuvažovalo sdružení SMAC jako obezřetný investor v tržním hospodářství. Podle francouzských orgánů skutečnost, že na výzvu k předkládání projektů vyhlášenou na otevření mezinárodních leteckých spojů nepřišla žádná odpověď, vedla CCI d'Angoulême, poté co jí sdružení SMAC zmocnilo, k vyjednávání se společností Ryanair o otevření leteckého spoje Londýn Stansted – Angoulême.

⁽⁵⁸⁾ Limit stanovený dohodou o partnerství ze dne 23. května 2002.

- 87) Zdůrazňují rovněž, že stavební práce a úpravy zahájené v roce 2006 ⁽⁵⁹⁾ neměly za cíl uspokojit jednu konkrétní společnost, ale umožnit příjem leteckých společností. Francouzské orgány nicméně uvádějí, že tyto investice sloužily téměř výlučně společnosti Ryanair, protože letiště pravidelně nevyužívala žádná jiná letecká společnost.
- 88) Pokud jde o náklady související s obchodními vztahy se společností Ryanair, francouzské orgány uvádějí, že provozovatel letiště byl nucen vynaložit dodatečné náklady na zaměstnance. Zmiňují se o rozdílu mezi plánovanými a skutečnými náklady:

Bezpečnost	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Počet pracovníků	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Přepočít na plné pracovní úvazky	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Náklady na zaměstnance (v tisících EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Ochrana	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Počet pracovníků	10	—	—	—	—	—
Přepočít na plné pracovní úvazky	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Náklady na zaměstnance (v tisících EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Asistence a příjem	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Počet pracovníků	1	—	—	—	—	—
Přepočít na plné pracovní úvazky	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Náklady na zaměstnance (v tisících EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

- 89) Stejný vývoj jako u nákladů na zaměstnance lze pozorovat u dalších dodatečných nákladů spojených s obchodní činností společnosti Ryanair:

Bezpečnost	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Služby (v tisících EUR)	0	—	—	—	—	—

⁽⁵⁹⁾ Prodloužení dráhy o 50 metrů a rozšíření, přestavění a vybavení letištní budovy tak, aby šlo odbavit letadlo o kapacitě 200 cestujících. Výše těchto investic byla odhadnuta na 977 000 EUR.

Bezpečnost	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Jiné	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
z toho leasing u vozidel (v tisících EUR)	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Ochrana	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Služby	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
(v tisících EUR)						
Jiné (v tisících EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Asistence a příjem	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Služby	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
(v tisících EUR)						
Jiné (v tisících EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. Slučitelnost s vnitřním trhem

- 90) Francouzské orgány se domnívají, že nejsou splněna některá kritéria pokynů z roku 2005.
- 91) Francouzské orgány zaprvé tvrdí, že společnost Ryanair nepředložila svůj podnikatelský plán. Jinak by usoudily, že snižující se podpory, které vedly k podepsání dohod z roku 2008, byly takové povahy, že umožnily letecké společnosti dosahovat uspokojivou obchodní marži.
- 92) Francouzské orgány zdůrazňují, že v důsledku neexistence podnikatelského plánu je nemožné ověřit, zda je splněno kritérium míry podpory. CCI d'Angoulême a sdružení SMAC naopak na základě dostupných informací o otevření spojů se závazky veřejné služby dospěly údajně k závěru, že je toto kritérium splněno.
- 93) Francouzské orgány se kromě toho domnívají, že trend ročního nárůstu počtu cestujících o [...] (*) % bez zvýšení počtu rotací, jak byl zaznamenán v roce 2008 a 2009, by zřejmě pokračoval i v roce 2010.
- 94) Jak je uvedeno v 56. až 60. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, francouzské orgány se domnívají, že přijatá rozhodnutí neovlivňují obchod v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

5.3. Nové pokyny

- 95) Francie vyjádřila připomínky k výkladu obsahu a formy nových pokynů a souhlasila s jejich uplatněním na případy opatření, která se začala provádět před jejich vydáním.

(*) Důvěrné informace.

- 96) Poznamenává, že u podpor na provoz jsou nové pokyny pružnější než předchozí. Jejich zpětné uplatnění na všechny podpory umožní podle Francie řešit minulé situace některých letišť mírnějším způsobem.

6. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH TŘETÍCH STRAN

6.1. Přípomínky společnosti Air France

- 97) Společnost Air France se domnívá, že opatření poskytnutá ve prospěch společnosti Ryanair jsou mimořádně výmluvným příkladem obchodních praktik této společnosti.
- 98) Společnost Air France předložila Komisi rovněž připomínky k použití nových pokynů na tento případ. Společnost Air France odmítá použití nových pokynů na případy podpor na provoz letišť, i když tyto podpory byly vyplaceny před jejich zveřejněním.
- 99) Na jedné straně se společnost Air France domnívá, že se jedná o zpětné uplatnění nových pokynů, které zvýhodňuje méně poctivé subjekty, protože opravňuje jednání, která nebyla v souladu s pravidly platnými v době, kdy k nim došlo. Tento přístup by naopak potrestal subjekty, které se podřídily předchozím pokynům tím, že odmítly přijímat veřejné prostředky.
- 100) Na druhé straně společnost Air France zdůrazňuje, že zpětné uplatnění nových pokynů na podpory na provoz, které byly poskytnuty letišťům, je v rozporu s obecnými právními zásadami a evropskou judikaturou.

6.2. Přípomínky společnosti Ryanair

- 101) Společnost Ryanair (dále jen „Ryanair“) odmítá, že by smlouva o letištních službách, již uzavřela s letišťem Angoulême, mohla představovat státní podporu.
- 102) Zastává názor, že její rozhodnutí otevřít letecký spoj Londýn Stansted – Angoulême vyjadřovalo vůli zabezpečit nízkonákladovou leteckou základnu, jejíž prostředí odpovídalo vlastnostem letiště Angoulême. Společnost dále uvádí, že specifika letiště Angoulême byla taková, že bylo možno nabídnout konkurenceschopnou úroveň letištních poplatků. Přes nejistoty spojené s otevřením nového spoje⁽⁶⁰⁾, a tedy postoupeného rizika, se společnost Ryanair domnívá, že letiště mohlo rozumně očekávat, že vzhledem k úspěchu na jiných linkách bude mít z uzavřené dohody prospěch.
- 103) Společnost Ryanair dále uvádí, že rozhodnutí o ukončení spoje Londýn Stansted – Angoulême bylo přijato z obchodních důvodů. Podle společnosti poklesly příjmy v roce 2009 o [...] % ve srovnání s příjmy zaznamenanými v roce 2008⁽⁶¹⁾. Zdůrazňuje, že v souladu s článkem 9 smlouvy o letištních službách vedla jednání s dobrou vůlí dosáhnout s letišťem Angoulême životaschopné dohody. Tvrdí, že v září roku 2009 požádala o snížení letištních poplatků. Společnost Ryanair uvádí, že po odmítnutí sdružení SMAC, které jí bylo oznámeno dne 3. února 2010, navrhla zachovat spoj pouze v červenci a srpnu a že jejímu návrhu následovalo vypovězení dohody ze strany sdružení SMAC z důvodu nepřipustnosti.

6.2.1. Státní prostředky a přičitatelnost státu

6.2.1.1. Existence státních prostředků

- 104) Společnost Ryanair zdůrazňuje, že poplatky nepředstavují jediné zdroje obchodních a průmyslových komor. Soudí, že článek R. 224-6 zákona o civilním letectví (Code de l'aviation civile) ukládá letišťům, jejichž správu zajišťuje obchodní a průmyslová komora, aby financovala své výdaje příjmy vytvořenými při provozování letiště. Společnost Ryanair se domnívá, že CCI d'Angoulême zajišťovala rozhodující část financování letiště. Sdružení SMAC naopak nemělo s provozováním letiště údajně žádnou zkušenost⁽⁶²⁾.

⁽⁶⁰⁾ Ryanair upřesňuje, že letadla, jaká používá ona, nezajišťovala do Angoulême žádnou pravidelnou komerční službu a že neexistovala žádná reference, na jejímž základě by bylo možno posoudit ziskovost spoje.

⁽⁶¹⁾ Ryanair vidí důvody tohoto poklesu příjmů v navýšení poplatků za cestující vybíraných ve Spojeném království, v růstu ceny za barel ropy a v obecné hospodářské krizi.

⁽⁶²⁾ Ryanair zdůrazňuje, že jednání vedla CCI d'Angoulême.

6.2.1.2. Přičitatelnost opatření státu

- 105) Společnost Ryanair se domnívá, že pouhá skutečnost, že je CCI d'Angoulême pod kontrolou státu a že její zdroje pocházejí z poplatků, nestačí, aby kritérium přičitatelnosti státu bylo považováno za splněné.
- 106) Tvrdí, že základní kritérium, tzn. veřejnoprávní postavení určitého subjektu, nestačí samo o sobě ke stanovení přičitatelnosti opatření státu⁽⁶³⁾. Konkrétně by se mělo rozlišovat mezi obchodními a průmyslovými komorami a jinými veřejnoprávními institucemi⁽⁶⁴⁾. V tomto ohledu společnost Ryanair zdůrazňuje, že článek L 711-1 obchodního zákoníku platného v červnu roku 2005 označuje obchodní a průmyslové komory za hospodářské veřejnoprávní instituce a že parlamentní zpráva u nich zjišťuje „institucionální dvojakost“ a pochyby, jaké postavení by se jim mělo přiznat⁽⁶⁵⁾. Společnost Ryanair kromě toho uvádí, že se stát neúčastní jejich rozhodování a jeho role se omezuje na dohled nad nimi⁽⁶⁶⁾.

6.2.2. Selektivní výhoda

6.2.2.1. Společné posouzení hospodářského zvýhodnění společností Ryanair a AMS

- 107) Ryanair se domnívá, že společnosti Ryanair a AMS by neměly být považovány za jednoho a téhož příjemce dotčených opatření.
- 108) Na jedné straně smlouva o marketingových službách prospívala letišti a neměla za cíl zvýšit míru obsazenosti nebo ziskovost na spoji provozovaném společností Ryanair. Na druhé straně struktura akcionářů společnosti AMS a ani předmět její činnosti neumožňují popřít, že předměty dotčených smluv byly odlišné. Ryanair kromě toho zdůrazňuje, že každá z obou smluv byla podepsána jinou osobou⁽⁶⁷⁾, a to přes jednotné řízení obou společností, kterou zdůraznila Komise.
- 109) Ryanair rovněž upřesňuje, že uzavření smlouvy o marketingových službách není podmínkou pro otevření leteckého spoje. Tento postup je nicméně v případě regionálních letišť údajně častější⁽⁶⁸⁾.

6.2.2.2. Společné posouzení smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách

- 110) Ryanair nesouhlasí se společným posouzením smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách. Zdůrazňuje, že smlouvy o marketingových službách spadají pod společnost AMS, která je dceřinou společností společnosti Ryanair. Tyto smlouvy jsou údajně vyjednávány a uzavírány odděleně od dohod společnosti Ryanair s letišti.
- 111) Společnost Ryanair nicméně uvádí, že sama provádí reklamní akce pro destinace, do nichž létá. Uvádí rovněž, že na svých internetových stránkách zajišťovala reklamu pro třetí strany, aniž by do těchto akcí byla zapojena společnost AMS. Dále se domnívá, že Komise ve svém rozhodnutí ve věci bratislavského letiště uznala, že reklamní akce prováděné na internetových stránkách společnosti Ryanair přinášejí určitou hodnotu⁽⁶⁹⁾.

6.2.2.3. Zásada obezřetného investora v tržním hospodářství

a) Podnikatelský plán

- 112) Společnost Ryanair tvrdí, že rozhodnutím o investicích nepředchází systematicky podnikatelský plán. Skutečnost, že ona sama a jiné podniky či některé úřady pro ochranu hospodářské soutěže⁽⁷⁰⁾ je nepovažují za systematicky užitečné, by měla stačit ke stanovení, že není realistické činit z nich příznačný prvek chování investora v tržním hospodářství.

⁽⁶³⁾ Ryanair se odvolává na rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, *Francie v. Komise*, C-482/99, Sb. rozh. s. I-4397.

⁽⁶⁴⁾ Ryanair odkazuje na stanovisko č. 351 654 vydané Státní radou (Conseil d'Etat) dne 16. června 1992.

⁽⁶⁵⁾ Zpráva č. 2388 paní Catherine Vautrinové jménem výboru pro hospodářské věci o návrhu zákona o konzulárních sítích.

⁽⁶⁶⁾ Ryanair tvrdí, že výkon tohoto dohledu neznámá, že se stát vyjadřuje k dohodám, o nichž se jedná v tomto konkrétním případě.

⁽⁶⁷⁾ Smlouvu o letištních službách podepsal Michel Cawley, místopředseda společnosti Ryanair, zatímco smlouvu o marketingových službách podepsal Eddie Wilson, ředitel společnosti AMS.

⁽⁶⁸⁾ Ryanair zmiňuje potřebu letiště vytvořit pověst své značky a zvýšit podíl cestujících, pro něž je cílovou destinací, vůči počtu cestujících, kteří jsou na něm pouze v tranzitu.

⁽⁶⁹⁾ Rozhodnutí Komise 2011/60/EU ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava a společností Ryanair (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24).

⁽⁷⁰⁾ Ryanair se odvolává na stanovisko britského Competition appeal tribunal ze dne 21. května 2010 ve věci 1145/4/8/09, *Stagecoach group PLC v. Competition commission*, bod 75.

- b) Poznámky k podmínkám uplatnění zásady obezřetného investora v tržním hospodářství
- 113) Společnost Ryanair se domnívá, že Komise nemůže uplatňovat zásadu soukromého subjektu v tržním hospodářství selektivním způsobem. Odvolává se na stanovisko Tribunálu⁽⁷¹⁾ a zdůrazňuje, že Komise musí nahlížet na obchodní transakci jako celek a zohlednit všechny důležité prvky a jejich souvislosti⁽⁷²⁾.
- 114) Společnost Ryanair se dále domnívá, že Komise musí provést srovnání mezi dohodami uzavřenými společností Ryanair s veřejnoprávními letišti a smlouvami uzavřenými s letišti v částečném či plném vlastnictví soukromých investorů. Pro účely této analýzy odkazuje společnost Ryanair na konkrétní studii⁽⁷³⁾. Připomíná judikaturu Soudního dvora⁽⁷⁴⁾ a tvrdí, že Komise by měla přijmout přístup založený na nákladech pouze v případě, že neexistuje žádný odkaz na soukromého investora.
- 115) Společnost Ryanair se domnívá, že Komise používá nesprávnou metodu, když zohledňuje pouze referenční letiště, jež se nacházejí ve stejné spádové oblasti jako letiště, které je předmětem šetření⁽⁷⁵⁾.
- 116) Společnost Ryanair zdůrazňuje, že referenční tržní ceny získané u referenčních letišť nejsou ovlivněny státními podporami poskytnutými okolním letišti. Při testech zásady obezřetného investora v tržním hospodářství je proto možno spolehlivě odhadnout referenční hodnotu trhu.
- 117) Je to údajně možno z těchto důvodů:
- při testech zásady obezřetného investora v tržním hospodářství v jiných oblastech, než jsou státní podpory, se běžně používají referenční analýzy,
 - podniky ovlivňují navzájem svá rozhodování pouze v případech, kdy jsou jejich produkty navzájem zaměnitelné nebo se doplňují,
 - letiště nacházející se ve stejné spádové oblasti si navzájem nutně nekonkurují a referenční letiště použitá v předložených zprávách čelí ve své spádové oblasti omezené hospodářské soutěži ze strany veřejnoprávních letišť. Méně než třetina obchodních letišť, která se nacházejí ve spádové oblasti referenčních letišť, je tak v plném vlastnictví státu a žádná z letišť ze stejné spádové oblasti jako referenční letiště není předmětem řízení v oblasti státní podpory (stav v dubnu 2013),
 - i v případě, kdy referenční letiště čelí ve stejné spádové oblasti hospodářské soutěži ze strany veřejnoprávních letišť, je důvod předpokládat, že jednájí v souladu se zásadou obezřetného investora v tržním hospodářství (například má-li v nich soukromý sektor výrazný podíl nebo spravuje-li letiště soukromý subjekt),
 - letiště, která dodržují zásadu obezřetného investora v tržním hospodářství, by nestanovila své ceny pod úrovní mezních nákladů.
- 118) Společnost Ryanair se domnívá, že zásada soukromého subjektu v tržním hospodářství musí zohlednit nízkou hospodářskou hodnotu regionálních letišť v době před rychlým rozvojem jejich činnosti. Vzhledem k nákladům spojeným s jejich uzavřením nebo udržováním se společnost Ryanair s připomenutím judikatury Tribunálu⁽⁷⁶⁾ domnívá, že každá méně nákladná alternativní nabídka musí být považována za nabídku v souladu se zásadou obezřetného investora v tržním hospodářství.
- 119) Společnost Ryanair se proto domnívá, že u nákladů zohledněných Komisí by se nemělo jednat o náklady průměrné, ale mezní. Letiště Angoulême mělo údajně racionální hospodářský zájem, aby při stanovování sazeb vycházelo z mezních nákladů a případně i z nižší úrovně.

⁽⁷¹⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 17. prosince 2008 ve věci T-196/04, *Ryanair v. Komise*, Sb. rozh. s. II-03643.

⁽⁷²⁾ Ryanair zmiňuje v tomto ohledu příjmy z leteckých činností a síťové externality.

⁽⁷³⁾ Studie ze dne 25. června 2012 vypracovaná společností Oxera.

⁽⁷⁴⁾ Ryanair vychází z rozsudku Soudního dvora ze dne 3. července 2003 ve spojených věcech C-83/01P, C-93/01P a C-94/01P, *Chronopost a další*, Sb. rozh. s. I-06993. Zmiňuje rovněž Rámec evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011).

⁽⁷⁵⁾ Definice referenční hodnoty trhu ve srovnávací analýze s cílem provedení testů z hlediska zásady obezřetného investora v tržním hospodářství. Věci státní podpory týkající se společnosti Ryanair, zpráva vypracovaná společností Oxera pro Ryanair, 9. dubna 2013.

⁽⁷⁶⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 17. října 2002 ve věci T-98/00, *Linde v. Komise*, Sb. rozh. s. II-3961, body 43 až 54.

- 120) Čím je hospodářská soutěž, jíž letiště čelí, ostřejší, o to více je podněcováno ke snížení svých cen na úroveň mezních nákladů.
- 121) Podle společnosti Ryanair by Komise měla také zohlednit specifičnost každého letiště⁽⁷⁷⁾. V tomto ohledu se společnost Ryanair domnívá, že prostředí výrazné hospodářské soutěže mezi regionálními letišti nutí tato letiště navzájem soupeřit, aby se společnostmi uzavřely dohody. Tato letiště tak v tomto ohledu jednají stejně jako soukromí investoři.
- 122) Snaha letišť zlepšit pověst své značky je dále vede k provádění reklamních opatření. Tento jev je o to výraznější, protože tržní síla regionálních letišť je omezená a je v jejich zájmu přilákat letecké společnosti schopné rozvinout jejich provoz.
- 123) Společnost Ryanair kromě toho tvrdí, že podnikatelský plán použitelný na tato letiště by nutně znamenal, že se část fixních nákladů a nákladů na infrastrukturu považuje za nenávratné náklady. Podnikatelský plán by měl také pracovat s výhledem minimálně na 15 roků místo standardních pěti.
- 124) V těchto souvislostech zastává společnost Ryanair názor, že by se měl přijmout přístup „jednotného zpoplatnění“. Vychází ze stanoviska Komise v rozhodnutí o letišti v Bratislavě⁽⁷⁸⁾ a soudí, že příjmy z činností mimo leteckou dopravu, které představují přibližně 50 % příjmů letiště, jsou v případě regionálních letišť s nedostatečným provozem mimořádně důležité. Snaha zvýšit tyto příjmy, aby se pokrylo co možná nejvíce fixních nákladů, vysvětluje pokutu stanovenou v dohodách se společností Ryanair pro případ, že by nedostala svým závazkům. Činnost společnosti Ryanair údajně zvyšuje hospodářskou hodnotu letiště, které toho může svobodně využít k přilákání jiných leteckých společností.
- 125) Podle společnosti Ryanair by zájem regionálních letišť na dohodnutí se s leteckými společnostmi, jako je ona, zvýšil síťové účinky spojené s otevřením letecké linky⁽⁷⁹⁾. Podle společnosti Ryanair byl zájem letiště Angoulême na uzavření dohody s ní o to výraznější, že jediné alternativní řešení spočívalo v otevření leteckých spojů se závazky veřejné služby provozovaných leteckými společnostmi, které používají menší letadla, jako je Twin Jet. Společnost Ryanair nicméně zdůrazňuje, že uvedená druhá možnost by pro letiště znamenala náklady ušlé příležitosti, protože velké letecké společnosti vytvářejí menší náklady na jednoho cestujícího.
- 126) Společnost Ryanair se rovněž domnívá, že by Komise měla zohlednit síťové externality, které její činnost vytváří. Dohoda uzavřená se společností Ryanair údajně působí na ostatní letecké společnosti jako „magnet“ a tyto společnosti se pokouší využít většího zviditelnění a infrastruktur vyšší kvality. Tyto síťové účinky mají mít pozitivní dopad na příjmy z letecké dopravy a příjmy z činností mimo leteckou dopravu⁽⁸⁰⁾. Společnost Ryanair soudí, že sama Komise přijala tento přístup v rozhodnutí o bratislavském letišti⁽⁸¹⁾. Letiště by proto měla mít zájem na uzavření dohody se společností, která se zavazuje k určitému objemu dopravy.
- 127) Společnost Ryanair upřesňuje, že dohody, které uzavírá, nejsou výhradní. Každé jiné letecké společnosti, která nabízí stejnou službu jako Ryanair, mohou být údajně přiznány stejné podmínky pro její činnost.
- 128) Pokud jde o analýzu ziskovosti, společnost Ryanair tvrdí, že zásady, které by přijal racionálně uvažující investor ze soukromého sektoru, jsou tyto⁽⁸²⁾:
- posouzení by se provedlo po stupních,
 - podnikový plán *ex ante* by nebyl nezbytně nutný,
 - v případě nevytíženého letiště by byl vhodnou metodou stanovení sazeb přístup založený na „jednotném zpoplatnění“,
 - měly by se zohlednit pouze příjmy spojené s hospodářskou činností letiště v provozu,

⁽⁷⁷⁾ Ryanair se odvolává na stanovisko Komise v rozhodnutí 2011/60/EU, jež je uvedeno výše v poznámce pod čarou č. 76 ke 111. bodu odůvodnění.

⁽⁷⁸⁾ Viz rozhodnutí uvedené výše v poznámce pod čarou č. 69.

⁽⁷⁹⁾ Ryanair zahrnuje mezi tyto externality: 1) skutečnost, že otevření linky spojující regionální letiště vysílá pozitivní signál ostatním leteckým společnostem ohledně výhledů na ziskovost; pokud jde o tento konkrétní případ, Ryanair tvrdí, že několik týdnů před uzavřením spoje společností Ryanair byla společnost Cityline téměř na dosah uzavření dohody s letištem Angoulême o zajištění pravidelné služby; 2) přítomnost velké letecké společnosti umožňuje provozovat služby mimo leteckou dopravu, které zase přispívají k růstu dopravy.

⁽⁸⁰⁾ Příjmy mimo leteckou dopravu by měla podněcovat zejména delší doba, kterou stráví na letišti cestující, kteří se tam nenacházejí pouze kvůli mezipřistání. Tato skutečnost by měla přilákat obchodní řetězce působící na letištích.

⁽⁸¹⁾ Viz rozhodnutí uvedené výše v poznámce pod čarou č. 69.

⁽⁸²⁾ Zásady, na nichž stojí analýza ziskovosti při testech zásady investora v tržním hospodářství. Věci státní podpory týkající se společnosti Ryanair, zpráva vypracovaná společností Oxera pro Ryanair, 9. dubna 2013.

- měla by se zohlednit celá doba platnosti dohody, a to včetně jejich případných prodloužení,
- za účelem posouzení výnosnosti dohod by se měly aktualizovat budoucí finanční toky.
- 129) Dodatečná výnosnost, již přinášejí dohody uzavřené společností Ryanair s letišti, by měla být vyhodnocována na základě míry minimální vnitřní návratnosti nebo opatření založených na čisté současné hodnotě.
- c) Použití zásady obezřetného investora v tržním hospodářství
- 130) Společnost Ryanair se obecně domnívá, že skutečnost, že CCI d'Angoulême jednala vzhledem ke svému statusu nezávisle na státu jako opravdový soukromý investor, stačí jako důkaz dodržení zásady investora v tržním hospodářství. Skutečnost, že financování investic letiště zajišťovali členové sdružení SMAC, je údajně dodatečným důkazem, protože vlastníci letiště mají zájem na zvýšení jeho hodnoty.
- 131) Společnost Ryanair zaprvé zdůrazňuje, že posouzení letištních poplatků, které hradí, by se mělo provést na základě jejich omezených potřeb. Společnost zdůrazňuje, že ve srovnání s jinými leteckými společnostmi vyžaduje její hospodářský model menší počet odbavovacích přepážek, vybavení a služeb, že létá bez mezipřistání, omezuje dobu a intenzitu pozemní asistence u svých letadel či zvyšuje produktivitu posádky, aby omezila používání služeb letiště.
- 132) Dále se domnívá, že pro účely uplatnění zásady investora v tržním hospodářství jsou některá evropská letiště kvůli vzájemné podobnosti zaměnitelná za letiště Angoulême⁽⁸³⁾. V tomto ohledu předkládá společnost Ryanair srovnávací studii, která dochází k závěru, že letištní poplatky na letištích [...], [...], [...] a [...], jež jsou považována za srovnatelná s letištem Angoulême, jsou v průměru nižší než poplatky požadované letištem Angoulême⁽⁸⁴⁾.

Tabulka 11

Letiště srovnatelná s letištem Angoulême

Srovnání parametrů letišť	Angoulême	(...)	(...)	(...)	(...)
Počet obyvatel příslušného města	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Vzdálenost od města (v kilometrech)	14	12	45	46	11,5
Největší město v okruhu 150 km (počet obyvatel)	Bordeaux (241 000)	[...] (441 000)	[...] (481 000)	[...] (76 000)	[...] (1 119 000)
Nejbližší významné letiště (počet cestujících v roce 2009)	Bordeaux (3,3 miliónu)	[...] (1,8 miliónu)	[...] (7,7 miliónu)	[...] (2,8 miliónu)	[...] (19 miliónů)

- 133) Společnost Ryanair rovněž tvrdí, že rozhodnutí učiněná letištem Angoulême po uzavření spoje s letištem Londýn Stansted dokazují, že letiště soudilo, že pravidelné komerční spojení provozované nízkonákladovou společností, které by jej spojovalo se Spojeným královstvím, představuje věrohodné řešení. Odvolává se v tomto ohledu na dohodu uzavřenou se společností SNC-Lavalin, která byla zmocněna k provedení scénáře agresivního rozvoje.
- 134) Společnost Ryanair zastává dále názor, že zaručený objem přepravy cestujících, ke kterému se zavázala, představuje omezení hospodářského rizika postoupeného letištem. Tato záruka proto údajně odůvodňuje omezenější míru ziskovosti, než by žádal soukromý investor, který by nemohl využít této doložky.

⁽⁸³⁾ Tyto podobnosti vyplývají z parametrů letišť (nacházejí se méně než 150 kilometrů od velkých měst a čelí konkurenčním letištím) a z výše příjmů regionů okolo letišť.

⁽⁸⁴⁾ V případě letiště Angoulême je průměr poplatků za zkoumané období údajně vyšší o [] % za rotaci letadla a o [...] % za cestujícího. Oxera nicméně zdůrazňuje, že společnost Ryanair nepodléhala v roce 2009 letištní dani.

- 135) Společnost Ryanair rovněž uvádí, že přístup zvaný „jednotné zpoplatnění“⁽⁸⁵⁾ může vysvětlit, že se letiště snaží maximalizovat své příjmy snížením úrovně letištních poplatků. Společnost Ryanair proto odmítá posouzení, podle něž nemůže být negativní cena cenou tržní. Domnívá se, že negativní úroveň letištních poplatků může být v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství, pokud je předjímaná úroveň příjmů z činností mimo leteckou dopravu dostatečně vysoká. Společnost Ryanair soudí, že v tomto konkrétním případě mohl soukromý investor rozumně předpokládat, že příjmy z činností mimo leteckou dopravu, které neexistovaly, vzrostou z důvodu objemu dopravy, který může vyvolat⁽⁸⁶⁾.
- 136) Zastává názor, že tento přístup posiluje zvláštní situace letiště Angoulême. Soudí, že investor v tržním hospodářství by měl považovat náklady na infrastrukturu a provozní fixní náklady za nevratné náklady. Pro tento konkrétní případ to platí údajně o to více, protože letiště Angoulême může trpět konkurencí vysokorychlostních vlaků⁽⁸⁷⁾. Společnost Ryanair zastává dále názor, že jinou možností by sice bývalo mohlo představovat uzavření letiště, jenže tržní hodnota čistých aktiv by v nákladech na uzavření byla bezvýznamná. Podle společnosti by se proto na tyto nevratné náklady neměl brát ohled.
- 137) S ohledem na závazek zajistit minimální úroveň dopravy, za jehož nesplnění hrozí sankce, společnost Ryanair soudí, že jakákoli obchodní nabídka představuje pro letiště s parametry letiště Angoulême zlepšení situace. Jedinou podmínkou údajně je, aby její mezní příjmy přesahovaly její mezní náklady, v čemž se situace letiště Angoulême má lišit od situace, již Soudní dvůr analyzoval v rozsudku ve věci *Chronopost*⁽⁸⁸⁾. Společnost Ryanair proto tvrdí, že v tomto konkrétním případě by soukromý investor v tržním hospodářství nehledal nutně návratnost investic, pokud jde o předcházející infrastrukturu. Podle společnosti Ryanair by takový investor také nepožadoval, aby se letecká společnost, jež je smluvní stranou, podílela na krytí provozních nákladů, které vznikly před dohodou.
- 138) Společnost Ryanair rovněž tvrdí, že rozhodnutí přijatá letištěm Angoulême jí nebyla zvláště určena.
- 139) V první řadě se má jednat o případ rozhodnutí o přizpůsobení letiště Angoulême. K zásadní části investic údajně došlo ještě před jejím příchodem. Stejně tak zdůrazňuje, že v řadě případů došlo k uzavření nebo prodloužení pracovních smluv až po jejím odchodu. Tato rozhodnutí tak údajně odpovídala širšímu projektu získat letiště Angoulême místo na trhu nízkonákladových leteckých společností⁽⁸⁹⁾. Mají to dokazovat rozhodnutí přijatá sdružením SMAC po odchodu společnosti Ryanair, jako je volba scénáře prováděného společností SNC-Lavalin.
- 140) Společnost Ryanair zdůrazňuje, že článek 3 smlouvy o letištních službách stanovil, že provozní podmínky, které jí byly poskytnuty, mohou být poskytnuty také každé jiné letecké společnosti. Tvrdí, že letiště Angoulême vyšší těchto letištních poplatků zveřejnilo.

d) Poznámky k platbám uhrazeným společnosti AMS

- 141) Společnost Ryanair odmítá předběžné posouzení Komise, podle něž představují platby uhrazené společnosti AMS pro letiště náklady, protože tento přístup nebere v úvahu hodnotu služeb, které AMS poskytla letišti. Dále se domnívá, že pro účely analýzy subjektu v tržním hospodářství by bylo vhodné rozlišovat mezi nákupem marketingových služeb s určitou hodnotou za tržní cenu a související smlouvou mezi letištěm a leteckou společností.
- 142) Na podporu svých tvrzení předkládá společnost Ryanair analýzu, jež srovnává ceny AMS s cenami nabízenými za srovnatelné služby na jiných internetových stránkách věnovaných cestování⁽⁹⁰⁾. Na základě této analýzy se údajně dochází k závěru, že ceny AMS byly buď nižší nebo v rozsahu mediánu cen fakturovaných referenčními internetovými stránkami.
- 143) Podle společnosti Ryanair uvedené prokazuje, že ceny AMS jsou v souladu s cenami na trhu a že rozhodnutí veřejnoprávního letiště nakoupit služby AMS je v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství. Společnost Ryanair dále předkládá podklady, které mají doložit existenci služeb poskytovaných letišťům v rámci smluv s AMS, aby prokázala hodnotu těchto služeb pro letiště.

⁽⁸⁵⁾ Viz 124. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

⁽⁸⁶⁾ Ryanair uvádí jako možnost pro uvedeného investora vzít si příklad z letiště La Rochelle, který považuje za podobný.

⁽⁸⁷⁾ Rozhodnutí o výstavbě železniční dráhy Angoulême – Bordeaux bylo přijato v červenci 2006 a železniční dráhy Tours – Angoulême v červnu 2009.

⁽⁸⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 3. července 2003 ve spojených věcech C-83/01P P, C-93/01 P a C-94/01 P, *Chronopost*, Sb. rozh. s. I-069993. Ryanair přesto uznává, že tento přístup by musel být zpřesněn v případě, že fixní náklady prudce vzrostou po překročení určité úrovně činnosti. Za tohoto předpokladu se domnívá, že by bylo vhodnější zohlednit čistou skutečnou hodnotu za delší období.

⁽⁸⁹⁾ Ryanair soudí, že by k těmto investicím došlo, i kdyby na letišti nepůsobila, protože investice do infrastruktur byly provedeny i přes velmi nízký objem přepravy cestujících.

⁽⁹⁰⁾ Oxera, „Are prices set by AMS in line with the market rate?“, vypracováno pro společnost Ryanair dne 20. prosince 2013.

- 144) Pokud by přes její odmítnutí podobného přístupu Komise trvala na tom, že podřídí smlouvy AMS a smlouvy o letištních službách společnosti Ryanair stejnému kritériu subjektu v tržním hospodářství, neměla by být podle společnosti Ryanair podceňována hodnota služeb, které AMS poskytuje letištím.
- 145) Společnost Ryanair se kromě toho odvolává na závěry různých zpráv, které potvrzují, že jako celoevropská značka je schopna ve značné míře vytvářet u svých reklamních služeb přidanou hodnotu.
- 146) Společnost Ryanair rovněž předložila zprávu vypracovanou jejím ekonomickým poradcem, tzn. společností Oxera, která se týká zásad, jež by měly být použity u kritéria ziskovosti subjektu v tržním hospodářství uplatněného jak na dohody o letecké dopravě uzavřené mezi společností Ryanair a letišti, tak na dohody o marketingových službách mezi AMS a stejnými letišti⁽⁹¹⁾. Společnost Ryanair zdůrazňuje, že to v žádném případě nezpochybnuje její stanovisko, podle něž by dohody AMS a dohody o letecké dopravě měly být pro účely kritéria subjektu v tržním hospodářství podřízeny odděleným kritériím.
- 147) Tato zpráva uvádí, že pro účely společné analýzy ziskovosti by příjmy vytvořené AMS měly být zahrnuty do výnosů a výdaje AMS do nákladů. Zpráva za tímto účelem navrhuje metodu založenou na peněžních tocích, jež počítá s tím, že výdaje týkající se AMS budou zpracovány jako dodatečné provozní výdaje.
- 148) Zpráva zdůrazňuje, že marketing přispívá k vytvoření a posílení hodnoty značky, což může vést k rozvoji činnosti a vytvářet příjmy nejenom po dobu plnění smlouvy o marketingu, ale také po konci její platnosti. Má tomu být zejména v případě, kdy dohoda se společností Ryanair přiláká na letiště další letecké společnosti, což přitáhne provozovatele obchodních služeb, a zvýší tak příjmy letiště z činností mimo leteckou dopravu. Pokud Komise provede společnou analýzu ziskovosti, musí být podle společnosti Ryanair tyto zisky zohledněny tím, že výdaje spojené s AMS budou zpracovány jako dodatečné provozní výdaje a dodatečný zisk bude vypočítán odečtením plateb uhrazených AMS.
- 149) Společnost Ryanair se dále domnívá, že do dodatečných zisků, se kterými se počítá na konci platnosti dohody o letecké dopravě, by bylo možno zahrnout určitou konečnou hodnotu, aby se zohlednila hodnota vytvořená po konci platnosti dohody. Konečnou hodnotu by bylo možno přizpůsobit na základě opatrného předpokladu možného obnovení dohody se společností Ryanair nebo domluvy s jinými leteckými společnostmi na podobných podmínkách. Společnost Ryanair se domnívá, že tímto způsobem bude možno odhadnout spodní hranici zisků vytvořených společně dohodou uzavřenou s AMS a dohodou o letecké dopravě při zohlednění nejisté povahy dodatečných zisků po uplynutí platnosti dohody o letecké dopravě.
- 150) Na podporu tohoto přístupu uvádí výše zmíněná zpráva souhrn výsledků studií o dopadu reklamy na hodnotu značky. Tyto studie údajně uznávají, že reklama může posílit hodnotu určité značky a přispět k tomu, aby se její zákazníci stali zákazníky stálými. Podle zprávy reklama na ryanair.com údajně zvyšuje viditelnost značky zejména v případě letiště. Zpráva dodává, že menší regionální letiště, která si přejí zvýšit svůj provoz, mohou posílit hodnotu své značky zejména tím, že uzavřou s AMS dohody o reklamě.
- 151) Zpráva udává, že přístup založený na peněžních tocích je vhodnější než přístup založený na kapitalizaci, v němž by byly výdaje spojené se společností AMS účtovány jako kapitálové výdaje na nehmotná aktiva (tzn. hodnotu značky letiště). Výdaje na marketing by byly zaneseny do nehmotných aktiv a posléze odepisovány po celou dobu využívání tohoto aktiva s tím, že by se počítalo se zbytkovou hodnotou v okamžiku plánovaného uplynutí platnosti smlouvy o letecké dopravě. Tento přístup by ale údajně nezohledňoval dodatečný přínos, který letišti přineslo podepsání smlouvy o letecké dopravě se společností Ryanair, a bylo by rovněž obtížné odhadnout hodnotu nehmotného aktiva spojenou s výdaji na značku a s délkou doby využívání tohoto aktiva.

6.3. Připomínky společnosti AMS

- 152) AMS odmítá, že by smlouva o marketingových službách, již uzavřela s letištěm Angoulême, mohla představovat státní podporu. Tato smlouva jí údajně neposkytla žádné selektivní zvýhodnění.
- 6.3.1. *Společné posouzení hospodářského zvýhodnění společností Ryanair a AMS*
- 153) AMS zdůrazňuje, že má jako společnost skutečný předmět činnosti, který spočívá v poskytování marketingových služeb na internetu. Tvrdí, že hlavní část její činnosti je určena na zhodnocení reklamního prostoru na internetových stránkách společnosti Ryanair.

⁽⁹¹⁾ Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?“, vypracováno pro společnost Ryanair dne 17. ledna 2014.

- 154) Poznává, že společnost Ryanair se při prodávání jiných reklamních prostor rozhodla spolupracovat s jinými zprostředkovateli.
- 155) Z uvedeného údajně vyplývá, že není důvod se domnívat, že je nutno provést společné posouzení případného hospodářského zvýhodnění společností Ryanair a AMS.

6.3.2. Společné posouzení smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách

- 156) AMS se domnívá, že zvýšení počtu cestujících, kteří používají služby společnosti Ryanair, není jediným přínosem smlouvy o marketingových službách pro letiště Angoulême. Na jedné straně uvádí, že smlouva uzavřená letištěm s AMS je odlišná od smlouvy uzavřené se společností Ryanair. Na druhé straně zdůrazňuje, že společnost Ryanair propaguje své služby vlastními prostředky. Uzavřením smlouvy o marketingových službách s AMS tak letiště Angoulême údajně nepřispívalo k propagaci služeb společnosti Ryanair.
- 157) Jako příklad AMS uvádí, že míra obsazenosti letů společnosti Ryanair se beze změny pohybovala na průměrné výši [...] %, a to nezávisle na uzavření smlouvy o marketingových službách s AMS. AMS dále zdůrazňuje, že příjmy společnosti Ryanair jsou stejné u všech cestujících, ať už na určité letiště přilétají nebo z něj odlétají.
- 158) AMS obecně usuzuje, že úsilí vyvinuté v oblasti reklamy je takové povahy, že může přinášet prospěch i samotným poskytovatelům reklamního prostoru⁽⁹²⁾. V tomto konkrétním případě se uvedená externalita údajně projevuje v rostoucí oblíbenosti internetových stránek společnosti Ryanair, a to nezávisle na skutečnosti, zda subjekt, který vyvolal reklamní kampaň, je veřejný nebo soukromý. Protože soukromý investor by neustoupil od investice z důvodu, že z ní mají prospěch třetí strany, AMS soudí, že letiště Angoulême nemuselo brát ohled na skutečnost, že jeho investice do reklamy přináší prospěch také společnosti Ryanair.
- 159) AMS se domnívá, že společnost Ryanair hrála v tomto směru roli předchůdce, protože většina leteckých společností dnes prodává prostor dostupný na jejich internetových stránkách. Nicméně soudí, že se internetové stránky společnosti Ryanair vyznačují tím, že mají mimořádnou hodnotu⁽⁹³⁾. Z tohoto důvodu je údajně nelze srovnávat s internetovými stránkami jiných leteckých společností.

6.3.3. Kritérium obezřetného investora v tržním hospodářství

6.3.3.1. Existence výhody ve prospěch AMS

- 160) AMS soudí, že nebyla příjemcem žádného hospodářského zvýhodnění ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Tvrdí, že se její služby týkají jak soukromých, tak veřejnoprávních subjektů. Mohla by proto být příjemcem stejného opatření také ze strany soukromého podniku. Dodává, že letiště ke koupi svých marketingových služeb⁽⁹⁴⁾ nenutí a že u reklamního prostoru, který nabízí, se jedná o nedostatkový zdroj, po němž existuje vysoká poptávka.

6.3.3.2. Vztah mezi službami AMS a potřebami kupců

- 161) AMS soudí, že pro regionální letiště jsou reklamní kampaně nezbytné. Jejich cílem má být zvýšení viditelnosti služeb, jež nabízejí. Dodává, že velká centrální letiště dnes sama považují za žádoucí, aby tyto kampaně prováděla. Zlepšení obrazu dotčených letišť, který z nich vyplývá, je takový, že jim přináší prospěch⁽⁹⁵⁾. V tomto ohledu AMS tvrdí, že tyto výdaje představují strategickou investici srovnatelnou s podobnými investicemi podniků jako je Coca-Cola, McDonald's nebo Nike.
- 162) Tato investice je údajně o to více rozhodující, že letiště mají tendenci vytvářet téměř polovinu svých příjmů z činností mimo leteckou dopravu. V tomto konkrétním případě mělo letiště Angoulême zvýšený zájem na rozvoji dopravy tvořené mezinárodní klientelou, protože pravidelná přeprava cestujících na něm prakticky neexistovala. AMS naopak soudí, že společnost Ryanair neměla žádný zájem na tom, aby přispěla na tyto investice do reklamy, protože přilétající či odlétající cestující jí nepřinášejí žádný dodatečný příjem.

⁽⁹²⁾ AMS uvádí jako příklad reklamní kampaň v určitých novinách, jež údajně potvrzuje jejich úlohu jako vhodného prostředku pro takovéto marketingové akce, čímž následně novinám umožňuje zvýšit své sazby nebo prodat více reklamního prostoru, či příklad jisté značky nealkoholického nápoje, jejíž reklamní kampaň údajně zvýšily celkový prodej jistého distributora.

⁽⁹³⁾ AMS vychází při svém posouzení ze zprávy vypracované společností Zénobie Conseil v květnu roku 2011. Připomíná, že internetové stránky společnosti Ryanair představují 4,5 miliardy stránek navštívených během jednoho roku, 80 % přímých návštěvníků, míru odkazů ve výši 17 %, průměrnou dobu prohlížení na návštěvníka v délce 9 minut a 36 vteřin a vysokou schopnost zaměření na potenciální zákazníky.

⁽⁹⁴⁾ Společnost AMS upřesňuje, že velký počet letišť si z vlastního rozhodnutí reklamu na internetových stránkách společnosti Ryanair nedělá.

⁽⁹⁵⁾ Nárůst dopravy prostřednictvím letecké společnosti, na jejichž internetových stránkách probíhá reklamní kampaň, nebo jakékoliv jiné letecké společnosti; zvýšení příjmů z činností mimo leteckou dopravu, protože se na letišti usadí obchodní subjekty.

- 163) AMS dále tvrdí, že propagace „značky“ letišť, a to zejména letišť regionálních, má představovat rozšířenou praxi. Odvolává se v tomto ohledu na snahu zvýšit hodnotu letiště a jeho viditelnost, aby se stalo destinací, již si cestující budou vybírat, na skutečnost, že tyto investice jsou jak pro veřejné, tak pro soukromé investory hospodářsky racionální, na skutečnost, že k těmto investicím přistupují rovněž centrální letiště, na skutečnost, že letiště mají zájem na zvýšení počtu přilétajících cestujících, a na skutečnost, že regionální letiště odlišuje od centrálních letišť především to, že nemají stejnou mezinárodní viditelnost. Tato strategie není údajně závislá na letecké společnosti, již si cestující vyberou, protože letiště určují své marketingové investice podle schopnosti jednotlivých reklamních prostorů zacílit jejich potenciální zákazníky.

6.3.3.3. Cena za služby poskytované AMS

- 164) AMS tvrdí, že její sazby použité v případě letiště Angoulême odpovídají tržním cenám. Provedla srovnání se smlouvami uzavřenými s letišti [...] a [...] a tvrdí, že mezi letištními a neletištními zákazníky neprovádí žádnou diskriminaci. Dále soudí, že zhodnocení prostoru dostupného na internetových stránkách společnosti Ryanair⁽⁹⁶⁾ je takové povahy, že může rovněž prokázat, že cena za službu poskytnutou letišti Angoulême odpovídá tržní ceně.
- 165) AMS zdůrazňuje, že Komise ve svém rozhodnutí o letišti v Bratislavě uvedeném ve 111. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí usoudila, že nelze vyloučit, že pouhé přítomnosti názvu letiště na internetových stránkách společnosti Ryanair lze přisoudit určitou hodnotu, pokud je toto letiště zmíněno jako destinace.
- 166) AMS dále uvádí, že její sazebník je objektivní a dostupný na jejích internetových stránkách⁽⁹⁷⁾. Ceny uplatněné na smlouvu uzavřenou s letištem Angoulême údajně spadají do tohoto rámce. Byly stanoveny podle typu příslušné stránky⁽⁹⁸⁾, typu zvoleného umístění⁽⁹⁹⁾, počtu návštěvníků za den a počtu letů na letiště a odletů z něj.
- 167) AMS ujišťuje, že poskytuje účinnější služby, protože jsou lépe cílené, než služby poskytované na jiných tradičních reklamních nosičích, jako jsou noviny a časopisy. Má to platit tím spíše, že reklamy, které poskytuje na internetových stránkách společnosti Ryanair, jsou „fixní“, zatímco jiné internetové stránky uplatňují jejich střídání, a že ceny uplatňované smlouvou o marketingových službách uzavřené s letištem Angoulême byly stanoveny na základě sazebníku pro rok 2007, zatímco návštěvnost britských internetových stránek společnosti Ryanair údajně vzrostla v období 2008 až 2012 o 55 %.

6.4. Přípomínky organizace Transport & Environment

- 168) Přípomínky této nevládní organizace se v rámci tohoto řízení omezily na zpochybnění oprávněnosti nových pokynů a rovněž rozhodnutí přijatých Komisí v oblasti letectví, a to z důvodu jejich dopadu na životní prostředí.

7. VYJÁDRĚNÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- 169) Francouzské orgány uvedly, že k vyjádření zúčastněných stran nemají žádné dodatečné připomínky.

8. POSOUZENÍ OPATŘENÍ PODPORY VE PROSPĚCH POSTUPNÝCH SPRÁVCŮ LETIŠTĚ

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

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

⁽⁹⁶⁾ Společnost AMS vychází ze zprávy vypracované Mindshare Ireland v červnu roku 2004.

⁽⁹⁷⁾ www.airportmarketingservices.com

⁽⁹⁸⁾ Úvodní stránka nebo stránka s uvedením destinací.

⁽⁹⁹⁾ Internetový odkaz, podélný pruh, text v podobě odstavců, velikost reklamy.

- 171) Označení určitého vnitrostátního opatření za státní podporu tak předpokládá, že jsou splněny tyto kumulativní podmínky: 1) příjemce či příjemci jsou podniky podle čl. 107 odst. 1 SFEU, 2) dotčené opatření je poskytnuto ze státních prostředků a je přičitatelné státu, 3) opatření poskytuje svému příjemci či svým příjemcům selektivní zvýhodnění a 4) předmětné opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

8.1.1. Pojmy podnik a hospodářská činnost

- 172) Pro účely stanovení, zda výše uvedené dotace představují státní podporu, je nutno určit, zda se u jejich příjemců jedná o podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 173) Komise v tomto ohledu připomíná, že podle ustálené judikatury zahrnuje pojem podnik jakoukoli jednotku, která vykonává hospodářskou činnost, nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování⁽¹⁰⁰⁾. Hospodářskou činností je jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu⁽¹⁰¹⁾.
- 174) Ve svém rozsudku ve věci „letišťe Lipsko-Halle“ Soudní dvůr potvrdil, že provozování letiště pro komerční účely a výstavba letištní infrastruktury představují hospodářskou činnost⁽¹⁰²⁾. Jakmile provozovatel letiště zahájí hospodářské činnosti, představuje bez ohledu na své právní postavení nebo způsob, jakým je financován, podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a tím se uplatňují pravidla Smlouvy pro státní podporu⁽¹⁰³⁾.
- 175) V tomto konkrétním případě Komise zjišťuje, že investice na infrastruktury byly financovány pomocí veřejných dotací, že se týkaly zejména prodloužení dráhy a prací na letištní budově a že tyto infrastruktury po sobě následující provozovatelé letiště využívali ke komerčním účelům. Tito provozovatelé za používání dotčených infrastruktur vystavovali faktury.
- 176) Financování těchto letištních infrastruktur a případných provozních podpor má tak v převážné části za cíl přispět k financování hospodářské činnosti v podobě komerčního provozování letiště, kterou vykonávali po sobě následující provozovatelé. Z uvedeného vyplývá, že subjekty provozující tyto infrastruktury představují podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.1.1.1. Subjekty vykonávající jako hospodářskou činnost provozování letiště

- 177) Komise zaprvé připomíná, že CCI-letišťe zajišťovala od roku 2002 do roku 2006 správu letiště Angoulême sama, a tudíž také jeho komerční využití.
- 178) Pokud jde o období po roce 2006, Komise připomíná, že pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu je možno usoudit, že dva právně odlišné subjekty mohou vykonávat společně hospodářskou činnost, pokud nabízejí zboží nebo služby na daném trhu skutečně společně. Naopak subjekt, který sám neposkytuje na trhu zboží nebo služby, nelze považovat za podnik kvůli pouhému držení podílů, dokonce majoritních, pokud toto držení podílů umožňuje pouze výkon práv spojených s postavením akcionáře nebo společníka⁽¹⁰⁴⁾. Pokud jde o období 2007–2011, Komise soudí, že sdružení SMAC a CCI-letišťe vykonávaly společně komerční provozování letiště Angoulême. Obchodní příjmy z činnosti poskytování letištních služeb stanovila a vybírala CCI-letišťe, jež také zajišťovala provozní správu letecké platformy. Sdružení SMAC mělo zároveň pravomoc obchodně zavazovat letišťe vůči třetím stranám. Sdružení SMAC bylo rovněž příslušné z provozního a finančního hlediska, pokud jde o komerční investice na letišti. Sdružení

⁽¹⁰⁰⁾ Rozsudky Soudního dvora ze dne 18. června 1998 ve věci C-35/96, *Komise v. Itálie*, Sb. rozh. s. I-3851, bod 36; ze dne 23. dubna 1991 ve věci C-41/90, *Höfner a Elser*, Sb. rozh. s. I-1979, bod 21; ze dne 16. listopadu 1995 ve věci C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Sb. rozh. s. I-4013, bod 14; a ze dne 11. prosince 1997 ve věci C-55/96, *Job Centre*, Sb. rozh. s. I-7119, bod 21

⁽¹⁰¹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. června 1987 ve věci 118/85, *Komise v. Itálie*, Sb. rozh. s. 2599, bod 7; rozsudek Soudního dvora ze dne 18. června 1998 ve věci C-35/96, *Komise v. Itálie*, Sb. rozh. s. I-3851, bod 36; a rozsudek ze dne 12. září 2000 ve věcech C-180/98 až C-184/98, *Pavlov a další*, Sb. rozh. s. I-06451, bod 75.

⁽¹⁰²⁾ Rozsudek ze dne 24. března 2011 ve spojených věcech T-443/08 a T-455/08, *Freistaat Sachsen a další v. Komise*, (případ „letišťe Lipsko-Halle“), Sb. rozh. s. II-01311, potvrzený Soudním dvorem v rozsudku ze dne 19. prosince 2012 ve věci C-288/11P, *Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle v. Komise*, dosud nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí, body 42 a 43; viz rovněž rozsudek Tribunálu ze dne 12. prosince 2000 ve věci T-128/98, *Aéroports de Paris v. Komise*, Sb. rozh. s. II-3929, potvrzený Soudním dvorem v rozsudku ze dne 24. října 2002 ve věci C-82/01P, *Aéroports de Paris v. Komise*, Sb. rozh. s. I-9297, a rozsudek Tribunálu ze dne 17. prosince 2008 ve věci T-196/04, *Ryanair v. Komise*, Sb. rozh. s. II-3643, bod 88.

⁽¹⁰³⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 17. února 1993 ve spojených věcech C-159/91 a C-160/91, *Christian Poucet v. Assurances générales de France a Caisse mutuelle régionale du Languedoc-Roussillon*, Sb. rozh. s. 637.

⁽¹⁰⁴⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006 ve věci C-222/04, *Ministero dell'Economia e delle Finanze v. Cassa di Risparmio di Firenze*, Sb. rozh. s. I-289, body 107 až 118 a bod 125.

SMAC se přímo podílelo na poskytování letištních služeb tím, že během tohoto období přispívalo zejména ke komerční správě letišť, jako bylo například uzavření dohod z roku 2008.

- 179) Komise stejně tak konstatuje, že převedení správy letiště Angoulême na společnost SNC-Lavalin počínaje 1. lednem 2012 neprovázelo vystoupení sdružení SMAC. Podle smluvního rámce stanoveného veřejnou zakázkou ze dne 6. července 2011 neslo za některé povinnosti během zvažovaného období nadále odpovědnost sdružení SMAC.
- 180) Za prvé sdružení SMAC zůstává jediné odpovědné za rozhodnutí o investicích. Financuje související výdaje⁽¹⁰⁵⁾, ačkoliv jsou neoddělitelné od činnosti provozování letiště⁽¹⁰⁶⁾. Sdružení SMAC dále nese podstatnou část provozního rizika, protože zaručuje až do určité mezní roční hodnoty vyrovnanost účtů letiště⁽¹⁰⁷⁾. Sdružení SMAC také vyjádřilo úmysl přímo financovat pomoc leteckým společnostem, jejímž cílem bylo provádění obchodní politiky letiště zaměřené na obnovení leteckého spojení mezi letištěm Angoulême a britskými ostrovy.
- 181) Komise proto soudí, že sdružení SMAC zůstalo v období od 1. ledna 2012 spoluprovozovatelem letišť.
- 182) Komise se tak domnívá, že hospodářskou činnost komerčního provozování letiště Angoulême postupně zajišťovala tato tři uskupení subjektů:
- CCI-letiště v období 2002–2006,
 - SMAC a CCI-letiště společně v období 2007–2011 a
 - SMAC a společnost SNC-Lavalin společně počínaje 1. lednem 2012.

8.1.1.2. Výkon veřejné moci

- 183) Komise připomíná, že všechny činnosti správce letiště nemají nutně hospodářskou povahu. Hospodářskou povahu nemají běžné činnosti spojené s výkonem výsadních pravomocí veřejné moci.
- a) Vnitrostátní systém financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi státu na francouzských letištích
- 184) V období 2002–2012 zajišťovaly veřejné orgány financování různých úkolů zajišťovaných postupnými správci letiště Angoulême, které spadají do oblasti bezpečnosti letecké dopravy, ochrany a zabezpečení životního prostředí. Tato financování jsou součástí tohoto formálního vyšetřovacího řízení.
- 185) Francie v tomto ohledu odkázala na obecný systém financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi státu na francouzských letištích, který stanovily vnitrostátní právní předpisy a který je popsán níže.
- 186) Tento systém je založen na daňovém odvodu v podobě letištní daně a na dodatečných nástrojích. Historie, způsoby fungování těchto nástrojů a rozsah úkolů, které jsou takto financovány, jsou popsány níže.
- 187) V roce 1998 usoudila Státní rada (Conseil d'État) v rozhodnutí ve věci SCARA⁽¹⁰⁸⁾, že úkoly v oblasti bezpečnosti a ochrany na letištích jsou úkoly v rámci výsadních pravomocí, za něž nese odpovědnost stát, a že z tohoto důvodu nemohou být náklady s nimi spojené přeneseny na uživatele letišť v podobě poplatků. Po tomto rozhodnutí byla zákonem č. 98-1171 ze dne 18. prosince 1998 o organizaci určitých služeb letecké přepravy a článkem 136 zákona č. 98-1266 ze dne 30. prosince 1998 (zákon o státním rozpočtu na rok 1999)⁽¹⁰⁹⁾ zavedena počínaje 1. červencem 1999 letištní daň. Jedná se o účelovou daň v tom smyslu, že její výnos lze použít pouze na financování určitých výdajů, a to v tomto případě nákladů spojených s úkoly, které Francie považuje za úkoly výsadních pravomocí státu na letištích. Výše uvedená ustanovení zavedla rovněž dodatečné nástroje pro financování těchto úkolů. Typy úkolů financovaných letištní daní, dodatečné nástroje financování, podoby letištní daně a způsoby uplatnění dodatečných nástrojů jsou popsány postupně níže.

⁽¹⁰⁵⁾ Článek 11 zadávacích podmínek a technických doložek.

⁽¹⁰⁶⁾ Rozsudek ve věci letiště Lipsko-Halle uvedený výše v pozn. pod čarou č. 102, bod 107.

⁽¹⁰⁷⁾ Článek 15 zadávacích podmínek a technických doložek.

⁽¹⁰⁸⁾ Rozhodnutí Státní rady ze dne 20. května 1998 ve věci „*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*“ („SCARA“).

⁽¹⁰⁹⁾ Dnes kodifikována v článku 1609w všeobecného daňového zákoníku.

- 188) Francouzské právní předpisy upřesněné v prováděcích předpisech vymezují přesně úkoly způsobilé k financování letištní daní. Jedná se o záchranu a boj proti požáru v letadlech, prevenci ohrožení zvířaty⁽¹¹⁰⁾, detekční kontrolu zavazadel v zavazadlovém prostoru, detekční kontrolu cestujících a kabinových zavazadel, kontrolu společných přístupů k vyhrazenému prostoru⁽¹¹¹⁾, kontrolní opatření v oblasti ochrany životního prostředí⁽¹¹²⁾ a automatizovanou kontrolu na hranicích pomocí biometrického zjišťování totožnosti. Odkaz na automatizovanou kontrolu na hranicích pomocí biometrického zjišťování totožnosti byl zaveden do právních předpisů v roce 2008. Kromě tohoto případu zůstal rozsah úkolů způsobilých pro financování letištní daní nezměněn od zavedení tohoto nástroje a odpovídá úkolům, jichž se týkalo rozhodnutí ve věci SCARA. Různé evropské a vnitrostátní předpisy upřesňují povinnosti provozovatelů letišť při plnění těchto úkolů. Například u záchrany a boje proti požárům v letadlech tyto předpisy přesně určují, jaké mají být v závislosti na parametrech letiště dostupné lidské a materiální prostředky.
- 189) Pro dané letiště podléhá letištní dani každá letecká společnost, která ho používá. Její základ je dán počtem cestujících a objemem nákladu a poštovních zásilek, které společnost do svých letadel nakládá. Sazba letištní daně za cestujícího nebo tunu nákladu či poštovních zásilek se stanoví ročně pro každé letiště zvlášť podle výhledových nákladů vzniklých plněním úkolů, které jsou tímto nástrojem financovány.
- 190) Provozovatelé letišť činí každý rok roční prohlášení o nákladech a provozu. V tomto prohlášení je uvedena, za předchozí rok, úroveň provozu a zjištěné náklady spojené s úkoly zajišťování bezpečnosti a ochrany⁽¹¹³⁾ a také částky získané letištní daní a dodatečnými nástroji na financování těchto úkolů. Prohlášení obsahuje dále výhledy provozu a nákladů a příjmů spojených s úkoly v oblasti bezpečnosti a ochrany v probíhajícím roce a ve dvou následujících. Tato prohlášení ověřují správní orgány, které mohou mimo jiné provádět kontroly na místě. Sazbu daně poté stanoví na tomto základě meziresortní vyhláška.
- 191) Protože se sazba daně vypočítává na základě výhledových nákladů a provozu, byl zaveden mechanismus úprav *ex post*, aby se zaručilo, že výnos letištní daně, navýšený případně o financování poskytnutá dodatečnými nástroji popsanými níže, nepřesáhne skutečné náklady vzniklé plněním příslušných úkolů. Dotčené náklady zahrnují provozní náklady a náklady na zaměstnance vzniklé plněním těchto úkolů, odpisy hmotného a nehmotného majetku odpovídající investicím provedeným v rámci těchto úkolů a část všeobecných nákladů spojených s plněním těchto úkolů⁽¹¹⁴⁾. Provozovatelé jsou povinni vést vícerocní účet příjmů z letištní daně a dodatečných nástrojů a také nákladů vzniklých plněním příslušných úkolů. Jakmile je zjištěn pozitivní zůstatek, je převeden na kumulované účty předchozích let, na nichž tak může vzniknout jak pozitivní, tak negativní zůstatek. Tento zůstatek je zohledněn při stanovení sazby daně na další rok. Každý pozitivní zůstatek je kromě toho spojen s finančními náklady, které nese provozovatel.
- 192) Od svého vzniku musel být nástroj financování letištní daní doplněn dodatečnými nástroji. Na rozdíl od příjmů z letištní daně nejsou totiž náklady na ochranu a bezpečnost úměrné leteckému provozu. V těchto souvislostech se ukázalo, že kvůli vyrovnání nákladů na ochranu a bezpečnost na letištních se slabým provozem by bylo nutno stanovit vyšší letištní daně na vysokou úroveň, jež byla považována za obtížně snesitelnou pro cestující. U těchto letišť se proto počítalo s možností stanovit vyšší letištní daně na nižší úroveň, než je úroveň nutná na pokrytí nákladů, a použít v případě potřeby dodatečné finanční nástroje na financování úkolů způsobilých pro financování letištní daní.
- 193) V tomto směru po sobě následovalo několik různých nástrojů. Francouzské orgány nejprve použily fond zvláštního určení s názvem Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (dále jen „FIATA“), který vznikl souběžně s letištní daní a stejně jako ona výše uvedeným zákonem č. 98-1266 ze dne 30. prosince 1998. Tento fond byl financován podílem z daně civilního letectví a nahradil fond s názvem Fonds de péréquation des transports aériens („FPTA“), který byl původně vyhrazen pro financování leteckých spojů zajišťujících rozvoj regionů a územní plánování. Financování z fondu FIATA pokrývalo stejné úkoly jako úkoly financované fondem FPTA a bylo rozšířeno na úkoly kryté letištní daní, aby v případě malých letišť sloužilo jako její doplněk. Konkrétně byly úkoly fondu FIATA

⁽¹¹⁰⁾ Ohrožení zvířaty zahrnuje především ohrožení ptáky, jež se projevuje srážkami mezi letadly a ptáky, které mohou ohrozit bezpečnost osob a majetku v letadlech.

⁽¹¹¹⁾ Provedení tohoto úkolu může zahrnovat například postavení a údržbu oplocení, které odděluje veřejně přístupný a vyhrazený prostor, nebo zavedení systému dohledu pomocí videokamer po obvodu vyhrazeného prostoru.

⁽¹¹²⁾ Tento úkol zahrnuje především měření hluchosti, případně měření v závislosti na trasách letadel, a kontroly kvality ovzduší a vody v okolí letišť.

⁽¹¹³⁾ Rozumí se jimi úkoly způsobilé pro financování letištní daní, jak byly popsány výše.

⁽¹¹⁴⁾ Všeobecné náklady se týkají hlavně podpůrných funkcí, jako je řízení lidských zdrojů, finanční záležitosti, finanční kontrola investiční činnosti, nákupy, nevyhrazené počítačové systémy, právní ředitelství, správní oddělení, generální ředitelství, vedení účetnictví a správní kontrola.

v podstatě rozděleny do dvou odlišných „oddílů“: oddíl „letišť“ dodatečně pokrýval úkoly v oblasti ochrany a bezpečnosti na malých letištích a oddíl „letecká doprava“ dotoval letecké spoje zajišťující rozvoj regionů a územní infrastrukturu. Rozhodnutí o vyplacení dotací z fondu FIATA na dodatečné financování úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti se přijímala po stanovisku správního výboru oddílu „letišť“ fondu FIATA.

- 194) V roce 2005 byl fond FIATA zrušen a odpovídající financování převzal po dobu dvou let přímo státní rozpočet při zachování stejných zásad fungování, což zejména znamená stanovisko správního výboru. Počínaje rokem 2008 nahradil stát tento nástroj zvýšením letištní daně, což vede k tomu, že u některých letišť je daň stanovena na vyšší úroveň, než je úroveň nutná k pokrytí nákladů vzniklých plněním úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti. Takto vzniklý přebytek je přerozdělen menším letištím, aby se doplnil výnos z letištní daně, jež je na nich vybírána.
- 195) Jak bylo popsáno výše, uvádějí roční prohlášení provozovatelů letišť, jež ověřují správní orgány, výhledové a zjištěné náklady a rovněž výhledové a zjištěné příjmy jak z letištní daně, tak z dodatečných nástrojů. Stejně tak roční účty vedené provozovateli, na jejichž základě je vypočítáváno saldo skutečných nákladů a příjmů, které v případě, že je pozitivní, vede ke snížení daně a zahrnutí finančních nákladů nesených provozovateli, zahrnují jak výnos z letištní daně, tak financování obdržena na základě dodatečných nástrojů. Mechanismus prohlášení, kontroly a úpravy *ex post*, který má zabránit vyplacení veřejných prostředků přesahujících skutečné náklady, se tak týká jak letištní daně, tak dodatečných nástrojů.
- b) Vyhodnocení obecného systému financování úkolů spadajících do oblasti výsadních pravomocí státu a svěřených francouzským letištím
- 196) Jak Komise připomněla v nových pokynech, Soudní dvůr uvedl, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí jakožto veřejného orgánu nejsou hospodářské povahy a obecně nespádají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře⁽¹¹⁵⁾. Podle nových pokynů⁽¹¹⁶⁾ se má obecně za to, že činnosti jako řízení leteckého provozu, policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy.
- 197) Nové pokyny dále upřesňují, že financování neekonomických činností z veřejných zdrojů nepředstavuje státní podporu pouze za podmínky, že se striktně omezí na kompenzaci vzniklých nákladů a nevede k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. Pokyny s ohledem na tuto druhou podmínku upřesňují, že pokud je v daném právním řádu obvyklé, že civilní letiště musí nést určité náklady spjaté se svým provozem, zatímco jiná civilní letiště je nést nemusí, mohlo by posledně jmenovaným letištím vzniknout zvýhodnění, a to bez ohledu na to, zda se uvedené náklady vztahují na činnost, která je obecně považována za činnost neekonomické povahy⁽¹¹⁷⁾.
- 198) Činnosti financované obecným systémem financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi státu na francouzských letištích, který je popsán v oddíle 8.1.1.2, spadají do oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy⁽¹¹⁸⁾, činností policie⁽¹¹⁹⁾, hasičské záchranné služby⁽¹²⁰⁾, bezpečnosti leteckého provozu⁽¹²¹⁾ a ochrany životního a přírodního prostředí⁽¹²²⁾. Tyto činnosti lze oprávněně považovat za činnosti spadající do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí jakožto veřejného orgánu. Komise proto soudí, že Francie považovala z hlediska pravidel pro státní podporu tyto činnosti oprávněně za činnosti spadající do „výsadních pravomocí státu“, to znamená za činnosti neekonomické povahy.
- 199) Z uvedeného vyplývá, že Francie může stanovit financování z veřejných zdrojů, kterým se vyrovnávají náklady provozovatelů letišť vzniklé plněním těchto úkolů, za podmínky, že toto plnění ukládají vnitrostátní právní předpisy všem letištím bez rozdílu a že toto financování nevede k nadměrnému vyrovnání nebo diskriminaci mezi letišti.

⁽¹¹⁵⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. června 1987 ve věci C-118/85, *Komise v. Itálie*, Sb. rozh. s. 02599, bod 7 a 8, a rozsudek Soudního dvora ze dne 4. května 1988 ve věci C-30/87, *Bodson v. Pompes funèbres des régions libérées*, Sb. rozh. s. I-2479, bod 18.

⁽¹¹⁶⁾ Bod 35.

⁽¹¹⁷⁾ Bod 36 a 37.

⁽¹¹⁸⁾ Do této kategorie patří detekční kontrola zavazadel v zavazadlovém prostoru, detekční kontrola cestujících a kabinových zavazadel a kontrola společných přístupů k vyhrazenému prostoru.

⁽¹¹⁹⁾ Do této kategorie patří automatizovaná kontrola na hranicích pomocí biometrického zjištění totožnosti.

⁽¹²⁰⁾ Jak je uvedeno výše, nové pokyny uvádějí výslovně tyto tři kategorie jako příklady činností neekonomické povahy.

⁽¹²¹⁾ Do této kategorie patří prevence ohrožení zvířaty.

⁽¹²²⁾ Do této kategorie patří kontrolní opatření v oblasti ochrany životního prostředí.

- 200) Na jedné straně je nutno konstatovat, že výše popsaný systém platí pro všechna francouzská civilní letiště, a to jak co se týče oblasti úkolů, které jsou předmětem vyrovnání, tak nástrojů financování. Podmínka nediskriminace je tak splněna. Francouzské právní předpisy sice pověřují správce letišť plněním úkolů v oblasti výsadních práv státu, ale financování těchto úkolů přisuzují státu a nikoliv jim. Vyrovnání nákladů spojených s plněním těchto úkolů z veřejných zdrojů tak nevede ke snížení nákladů, které by správci letišť měli podle francouzského právního řádu obvykle nést.
- 201) Na druhé straně z popisu uvedeného v oddíle 8.1.1.2 vyplývá, že systém stanovený francouzskými právními předpisy je založen na mechanismech striktní kontroly nákladů jak *ex ante*, tak *ex post*, což zaručuje, že správci letišť dostávají prostřednictvím letištní daně a dodatečných nástrojů pouze částky nezbytně nutné na pokrytí nákladů.
- 202) Z uvedeného vyplývá, že financování obdržaná správci francouzských letišť, mezi nimiž se nacházejí také správci letiště Angoulême, nepředstavují na základě tohoto systému státní podporu.

8.1.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

8.1.2.1. Existence státních prostředků

- 203) Na základě právního rámce stanoveného úmluvou z roku 2002 a následně smlouvou o postoupení správy z roku 2009 poskytlo několik orgánů místní samosprávy a jiných veřejných orgánů dotace po sobě následujícím provozovatelům letišť. Jedná se o tyto subjekty: CG16, COMAGA, CCBC, SMAC a CCI d'Angoulême.
- 204) Za účelem zjištění, zda zdroje CCI d'Angoulême představují státní prostředky, Komise zaznamenává, že veřejnoprávní instituce správní povahy představuje nezávislou správní jednotku, jež podléhá úzké kontrole ze strany ústředních orgánů francouzského státu⁽¹²³⁾. Souhrnný rozpočet obchodní a průmyslové komory kromě toho tvoří příjmy z daní vybíraných od podniků zapsaných v obchodním rejstříku společností. Komise proto soudí, že prostředky CCI d'Angoulême jsou státními prostředky.
- 205) Z hlediska použití čl. 107 odst. 1 SFEU jsou zdroje orgánů územních samosprávných celků státními prostředky⁽¹²⁴⁾. U členů, kteří tvoří sdružení SMAC a kteří se smluvně zavázali udržovat jeho účetnictví z vlastních prostředků, se přitom jedná o obchodní a průmyslové komory, jeden orgán územní samosprávy⁽¹²⁵⁾ nebo veřejné subjekty, které tvoří orgány územní samosprávy. Komise proto soudí, že prostředky sdružení SMAC jsou státními prostředky.

8.1.2.2. Přičitatelnost opatření státu

- 206) Komise soudí, že rozhodnutí, kterými veřejnoprávní entity schválily poskytnutí předmětných dotací, jsou přičitatelná státu⁽¹²⁶⁾.
- 207) Komise dále zaznamenává, že sdružení SMAC je veřejnoprávní entita, která nemá žádného zaměstnance a je administrativně zahrnuta do územně samosprávných celků, které přímo nebo nepřímo sdružuje. Jeho rozhodnutí v oblasti rozpočtu, jež jsou pro jeho členy závazná, přijímá výbor složený ze zástupců jeho členů. Na základě uvedeného Komise soudí, že rozhodnutí sdružení SMAC ohledně činnosti letiště jsou přičitatelná státu.

⁽¹²³⁾ Obchodní a průmyslové komory jsou ve Francii veřejnoprávní instituce správní povahy. Obchodní a průmyslová komora zastupuje obecné zájmy obchodu, průmyslu a služeb ve svém obvodu. Úkoly a pravomoce obchodních a průmyslových komor stanoví zákon a komory podléhají správnímu a finančnímu dohledu státu prostřednictvím ministerstva financí a výstavby a ministerstva plánování a územní správy, z nichž každé jedná v oblasti své pravomoci. „Dohled nad regionálními obchodními a průmyslovými komorami a nad územními obchodními a průmyslovými komorami vykonává prefekt regionu za asistence regionálního vedoucího pracovníka odpovědného za veřejné finance“ (článek R 712-2 obchodního zákoníku). Dohlížecí orgán má právo na informování. Musí mu být proto sdělována určitá kategorie aktů. Tyto akty smí být provedeny pouze, pokud byly sděleny dohlížecímu orgánu. V čele obchodních a průmyslových komor stojí shromáždění volené ze zástupců podniků jejich obvodu.

⁽¹²⁴⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 12. května 2011 ve spojených věcech T-267/08 a T-279/08, *Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis v. Evropská komise*, Sb. rozh. s. II-01999, bod 108.

⁽¹²⁵⁾ Jedná se o CG16.

⁽¹²⁶⁾ Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002 ve věci C-482/99, *Francie v. Komise*, Sb. rozh. s. I-4397, body 52 až 56.

- 208) Pokud jde o opatření přijatá CCI d'Angoulême, Komise hned zpočátku zjišťuje, že obchodní a průmyslové komory jsou veřejnoprávní instituce správní povahy a jako takové podléhají veřejnému právu. Komise rovněž zdůrazňuje, že francouzské právo označuje obchodní a průmyslové komory za „zprostředkovatele státu“ a přisuzuje jim úkol přispívat k hospodářskému rozvoji, přitažlivosti, územnímu rozvoji a podpoře podniků a jejich sdružení⁽¹²⁷⁾. Úkol v podobě provozování letišť, kterým jsou pověřeny obchodní a průmyslové komory, tak vyplývá z jejich role podporovatele místního a regionálního rozvoje, ačkoliv provozování letiště je samo o sobě činnost hospodářské povahy⁽¹²⁸⁾.
- 209) Komise rovněž zdůrazňuje, že článek R 712-2 a následující obchodního zákoníku podřizují obchodní a průmyslové komory dohledu vykonávanému zástupci státu. Dohlížecí orgán má proto přístup na všechna jednání valných hromad obchodních a průmyslových komor a může přidávat body na program jednání těchto orgánů. Zejména pak jsou rozhodnutí o výchozích, opravných a splněných rozpočtech vykonatelná až po schválení dohlížecím orgánem, přičemž schválení nemusí být formálně vyjádřené. V tomto konkrétním případě stanovily tyto rozpočty převody finančních prostředků ve prospěch provozovatelů letiště, včetně CCI-letiště⁽¹²⁹⁾, jak je uvedeno v 28. a 29. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí⁽¹³⁰⁾.
- 210) Vzhledem k těmto skutečnostem Komise soudí, že CCI d'Angoulême, včetně CCI-letiště, je součástí veřejné správy⁽¹³¹⁾, a že opatření, která přijala ve prospěch provozovatelů letiště Angoulême, jsou nutně přičitatelná státu.

8.1.3. Selektivní výhoda pro provozovatele letiště

- 211) Za účelem posouzení, zda určité státní opatření představuje podporu podniku, je nutno zjistit, zda se dotčenému podniku dostalo hospodářského zvýhodnění v tom, že nemusí nést náklady, které by měly běžně zatěžovat jeho vlastní finanční prostředky, nebo zda se těší výhodě, kterou by za běžných tržních podmínek neměl⁽¹³²⁾.
- 212) V tomto konkrétním případě se francouzské orgány domnívají, že lze celé letiště Angoulême označit za službu obecného hospodářského zájmu. Toto označení je údajně spojeno s rolí, kterou letiště hraje při územním, hospodářském a sociálním rozvoji regionu. Finanční prostředky, které mu byly poskytnuty, by proto neměly být považovány za státní podporu ve smyslu judikatury *Altmark*, protože mu neposkytly skutečné zvýhodnění.
- 213) Protože francouzské orgány tvrdí, že při uplatnění výše uvedené judikatury *Altmark* nevedou údajně finanční příspěvky poskytnuté správcům letiště Angoulême k selektivnímu zvýhodnění, musí Komise přezkoumat, zda jsou v tomto konkrétním případě splněny podmínky stanovené v tomto rozsudku. V tomto ohledu je nutno připomenout, že Soudní dvůr v tomto rozsudku rozhodl, že vyrovnávací platby poskytované za plnění závazků veřejné služby nepředstavují podporu ve smyslu čl. 107, odst. 1 SFEU za předpokladu splnění těchto čtyř kumulativních podmínek:

— podnik-příjemce byl skutečně pověřen plněním závazků veřejné služby a tyto závazky byly jasně definovány (první podmínka),

— parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočítáváno, byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem (druhá podmínka),

⁽¹²⁷⁾ Článek L 710-1 obchodního zákoníku stanoví, že: „*departementální instituce nebo komory sítě obchodních a průmyslových komor mají každá jakožto zprostředkovatel státu za úkol zastupovat zájmy průmyslu, obchodu a služeb u orgánů veřejné moci nebo zahraničních orgánů. (...) Sít, a v ní každá departementální instituce nebo komora, přispívá k hospodářskému rozvoji, přitažlivosti, územnímu rozvoji a podpoře podniků a jejich sdružení tím, že plní za podmínek stanovených výnosem všechny úkoly veřejné služby a všechny úkoly obecného zájmu, které jsou nutné pro splnění těchto úkolů.*“

⁽¹²⁸⁾ Výše uvedený článek L 710-1 dále stanoví: „*Za tímto účelem může každá departementální instituce či komora plnit za případného dohrzení odvětvových programů, které se na ni vztahují: (...) 5) Úkoly v oblasti zakládání a správy zařízení, a to zejména přístavů a letišť.*“

⁽¹²⁹⁾ Komise zdůrazňuje, že pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu není důvod rozlišovat mezi CCI d'Angoulême a zvláštní entitou s názvem CCI-letiště, která je určena ke správě letiště, protože tato entita, která spravuje letiště Angoulême, nemá vlastní právní subjektivitu, jež by byla odlišná od právní subjektivity CCI d'Angoulême, a je pouhou odnoží vnitřních útvarů CCI d'Angoulême bez rozhodovací autonomie s výjimkou rozhodování v oblasti každodenní správy letiště. Ostatně Francie a ani žádná ze zúčastněných stran netvrdily, že by opatření, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, měla být přičítána pouze této entitě.

⁽¹³⁰⁾ Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 2. února 1988 ve spojených věcech C-67/85, C-68/85 a C-70/85, *Van der Kooy v. Komise*, Sb. rozh. s. 219, bod 37.

⁽¹³¹⁾ Viz rozhodnutí Komise o státní podpoře N 563/05, Francie – podpora ve prospěch společnosti Ryanair (spoj Toulon – Londýn) (Úř. věst. C 204, 26.8.2006, s. 4).

⁽¹³²⁾ Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 14. února 1990 ve věci C-301/87, *Francie v. Komise*, Sb. rozh. 1990, s. I-307, bod 41.

- vyrovnání nepřesahuje meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto závazků (třetí podmínka), a
 - není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností (čtvrtá podmínka).
- 214) Ve svém sdělení o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu⁽¹³³⁾ (dále jen „sdělení o službách obecného hospodářského zájmu“) Komise poskytla pokyny k vyjasnění požadavků ohledně vyrovnání za služby obecného hospodářského zájmu. Toto sdělení rozebírá jednotlivé podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark*, tj. pojem služby obecného hospodářského zájmu ve smyslu článku 106 SFEU, nezbytnost existence pověřujícího aktu, povinnost vymezit parametry vyrovnávací platby, zásady týkající se zamezení nadměrnému vyrovnání a zásady týkající se výběru poskytovatele.
- 215) Protože jsou podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark* kumulativní, nesplnění jediné z nich má za následek označení přezkoumávaných opatření za státní podporu ve smyslu práva Unie. Se zřetelem na přezkoumávaná opatření Komise považuje za vhodné a dostatečné přistoupit za všechna zvažovaná období k přezkumu první a čtvrté podmínky rozsudku ve věci *Altmark*.

8.1.3.1. Definice služby obecného hospodářského zájmu (první podmínka)

a) Rámec analýzy

- 216) První podmínka stanovená rozsudkem ve věci *Altmark* se týká definice poslání služby obecného hospodářského zájmu. Tento požadavek se shoduje s požadavkem čl. 106 odst. 2 SFEU⁽¹³⁴⁾, z něhož vyplývá, že podniky pověřené poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu jsou podniky pověřené „zvláštním úkolem“⁽¹³⁵⁾. Obecně řečeno pověření „zvláštním úkolem veřejné služby“ je spjato s poskytováním služeb, které by z hlediska svého komerčního zájmu podnik neposkytoval nebo by je neposkytoval ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek⁽¹³⁶⁾. Členské státy Unie mohou použitím kritéria obecného zájmu spojit s poskytováním takových služeb zvláštní povinnosti.
- 217) Komise nicméně soudí, že by nebylo vhodné připojit zvláštní závazky veřejné služby ke službám, které již poskytují nebo mohou poskytovat uspokojivým způsobem a za podmínek (ceny, objektivní charakteristiky kvality, nepřerušovanost a přístup ke službě) slučitelných s obecným zájmem v podobě určené státem podniky, které provozují své činnosti za běžných komerčních podmínek. Pokud jde o otázku, zda určitou službu nemůže poskytnout trh, je nutno připomenout, že pravomoc Komise v oblasti definice služby obecného hospodářského zájmu se omezuje na ověření, zda se dotčený členský stát nedopustil zjevně nesprávného posouzení tím, že určitou službu označil za službu obecného hospodářského zájmu⁽¹³⁷⁾.
- 218) Pokud kromě toho existují zvláštní pravidla na úrovni Unie, rozhodovací pravomoci členských států jsou těmito pravidly vázány, aniž by tím bylo dotčeno posouzení provedené Komisí za účelem zjištění, zda byla služba obecného hospodářského zájmu správně vymezena pro účely kontroly v oblasti státních podpor⁽¹³⁸⁾.
- 219) Komise obecně předem nevylučuje, že by celková správa letiště nemohla být označena za službu obecného hospodářského zájmu. V tomto ohledu nové pokyny uvádějí, že takové označení je možné v řádně odůvodněných případech⁽¹³⁹⁾, jako je například případ, kdy by určitý region zůstal izolován od zbytku Unie v takové míře, že by to narušovalo jeho sociální a hospodářský rozvoj. Při takovém posouzení skutečné nezbytnosti veřejné služby je nutné vzít v úvahu jiné druhy dopravy, jako jsou například vysokorychlostní železniční spoje nebo lodní spoje zajišťované

⁽¹³³⁾ Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, přijaté Komisí dne 20. prosince 2011 (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

⁽¹³⁴⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 12. února 2008 ve věci T-289/03, *BUPA a další v. Komise*, Sb. rozh. s. II-81, body 171 až 224.

⁽¹³⁵⁾ Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1974 ve věci 127/73, *BRT v. SABAM*, Sb. rozh. s. 313.

⁽¹³⁶⁾ Viz výše uvedené sdělení o službách obecného hospodářského zájmu, body 46 až 47.

⁽¹³⁷⁾ Viz sdělení o službách obecného hospodářského zájmu, bod 47.

⁽¹³⁸⁾ Viz sdělení o službách obecného hospodářského zájmu, bod 46.

⁽¹³⁹⁾ Viz body 69 až 73 nových pokynů.

trajektem. V takových případech mohou orgány veřejné moci uložit letišti závazek veřejné služby takovým způsobem, aby letiště zůstalo otevřeno pro komerční dopravu.

- 220) Komise v tomto ohledu připomíná, že pro odůvodněné označení za službu obecného veřejného zájmu musí cíl obecného zájmu, který sledují orgány veřejné moci, přesahovat hranice hospodářského rozvoje zvláštních činností či regionů, jak ho stanoví čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Soudní dvůr rozhodl, že služby obecného hospodářského zájmu jsou služby, které mají zvláštní rysy ve srovnání s jinými hospodářskými činnostmi⁽¹⁴⁰⁾, a že podniky pověřené poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu jsou podniky pověřené „zvláštním úkolem“⁽¹⁴¹⁾. Komise tak obecně soudí, že označení úkolů zajišťovaných správcem letiště za službu obecného hospodářského zájmu lze odůvodnit pouze za podmínky, že by bez letiště byla část nebo celá oblast dopravně obsluhovaná dotčeným letištěm izolována od zbytku území Unie v takové míře, že by to narušovalo její sociální a hospodářský rozvoj.
- 221) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise v podstatě usoudila, že za službu obecného hospodářského zájmu by bylo možno považovat úkoly spojené se správou letiště, které spočívají v zajištění přesně vymezených závazků veřejné služby, jako je například udržování provozních podmínek a přístupu k infrastruktuře. Za službu obecného zájmu nelze naopak označit rozvoj letištní platformy, a to zejména v případě komerčních spojů a bez ohledu na spoje se závazky služby obecného hospodářského zájmu.
- 222) V tomto ohledu Komise na jedné straně konstatuje, že se letiště obsluhovaná pravidelnými spoji, která jsou nejbližší letišti Angoulême, nacházejí více než hodinu a půl cesty vozem⁽¹⁴²⁾. Na druhé straně město Angoulême sice zaujímá centrální polohu v západní části kontinentální Francie, nicméně není napojeno na dálniční síť a ani na vysokorychlostní železniční tratě, které zajišťují dopravní obslužnost východní Francie. V tomto ohledu je důležité zdůraznit, že závazky veřejné služby byly uloženy během zkoumaného období a podle platných evropských předpisů na spojení mezi letišti Angoulême a Lyon⁽¹⁴³⁾. Tyto závazky veřejné služby měly zejména za cíl zajistit dostatečné dopravní služby s odletem a přiletem do Angoulême⁽¹⁴⁴⁾.
- 223) Komise mimoto připomíná, že průměrný provoz na letišti Angoulême během zkoumaných období klesl a zůstal výrazně pod hranicí 200 000 cestujících za rok⁽¹⁴⁵⁾ a že podnikové účetnictví tohoto letiště vykazuje strukturální ztrátu, jak vyplývá z výše uvedeného 17. bodu odůvodnění.
- 224) Vzhledem k inherentním vlastnostem letiště Angoulême se lze domnívat, že subjekt, který by se ohlížel na svůj obchodní zájem, by nezajišťoval správu tohoto letiště nebo by ji alespoň nezajišťoval za běžných obchodních podmínek.
- 225) Z uvedeného vyplývá, že vzhledem k zeměpisné poloze města Angoulême z hlediska dopravní sítě, již má město k dispozici, vzhledem k neexistenci blízkého letiště, jež by mohlo představovat pro cestující přiměřenou dopravní alternativu, a vzhledem k výrazně slabému provozu a strukturálně ztrátové povaze letiště se Komise domnívá, že se Francie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když usoudila, že úkoly správců letiště Angoulême, které byly výlučně spojeny se zachováním provozuschopnosti a přístupu k infrastruktuře, lze označit za službu obecného hospodářského zájmu. Naopak komerční rozvoj letiště zavedením nových leteckých spojů nebo rozšíření činností mimo leteckou dopravu by v zásadě jako takové neměly splňovat kritérium obecného zájmu, jež by odůvodňovalo označení za službu obecného hospodářského zájmu. Komise zejména soudí, že vyrovnání nákladů vyvolaných poskytováním služby obecného hospodářského zájmu a poskytované veřejnými orgány nesmí ovlivnit ekonomické podněcování správce letiště, aby navázal komerční vztahy s leteckými společnostmi.
- 226) Vzhledem k těmto úvahám musí proto Komise pro každé dotčené správní období určit, které činnosti správců letiště Angoulême mohou spadat do oblasti působnosti služby obecného hospodářského zájmu a které do ní spadat nemohou.

⁽¹⁴⁰⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. prosince 1991 ve věci C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova*, Sb. rozh. s. I-5889, bod 27; rozsudek Soudního dvora ze dne 17. července 1997 ve věci C-242/95, *GT-Link*, Sb. rozh. s. I-4449, bod 53, a rozsudek Soudního dvora ze dne 18. června 1998 ve věci C-266/96, *Corsica Ferries*, Sb. rozh. s. I-3949, bod 45.

⁽¹⁴¹⁾ Viz zejména výše uvedený rozsudek Soudního dvora ve věci BRT v. SABAM.

⁽¹⁴²⁾ Viz tabulka č. 1 ve 14. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí.

⁽¹⁴³⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8) mezitím nahrazené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepracované znění) (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

⁽¹⁴⁴⁾ Viz čl. 4 odst. 1 písm. a) výše uvedeného nařízení č. 2408/92.

⁽¹⁴⁵⁾ Viz výše uvedenou tabulku č. 2.

b) Oblast působnosti služby obecného hospodářského zájmu

- 227) Pokud jde o období 2002–2006, během něž letiště provozovala CCI-letiště, byla vypracována úmluva z roku 2002, aby se zajistilo plnění úkolů veřejné služby ve spojení s leteckou obsluhností a nepřerušným plněním veřejné služby⁽¹⁴⁶⁾. Předmětem úmluvy rovněž bylo umožnit rozvoj letiště. V úvodních ustanoveních této úmluvy se v tomto ohledu uvádí, že se smluvní strany „rozhodly spojit své úsilí při definování a financování politiky rozvoje, vybavování a provozování“ letiště Angoulême.
- 228) Vzhledem k úvahám rozvinutým v 221. až 226. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že správní úkoly popsané v úmluvě o koncesi a v návazných zadávacích podmínkách ve spojení se zachováním provozuschopnosti a přístupem k infrastruktuře lze považovat za úkoly obecného zájmu a že označení těchto úkolů za službu obecného hospodářského zájmu není výsledkem zjevně nesprávného posouzení.
- 229) Naopak cíl komerčního rozvoje letiště zavedením nových leteckých spojů nebo rozšíření činností mimo leteckou dopravu nespĺňují jako takové kritérium obecného zájmu, jež by odůvodňovalo označení za službu obecného hospodářského zájmu. Nelze je odůvodnit cílem regionálního rozvoje, o kterém se zmiňují francouzské orgány.
- 230) Nicméně je nutno uznat, že jediná skutečně vyplacená vyrovnání nebyla ve skutečnosti poskytnuta za náklady vzniklé zahájením provozu na nových spojích, uzavřením smluv s novými leteckými společnostmi nebo rozšířením činností mimo leteckou dopravu na letišti Angoulême, ale souvisela výlučně s činnostmi, jež lze označit za služby obecného hospodářského zájmu.
- 231) Pokud jde o období 2007–2011, během něž provozovalo letiště sdružení SMAC společně s CCI-letiště, je nutno konstatovat, že na jedné straně stanoví sdružení SMAC ze dne 21. prosince 2006 jej pověřují úpravami, vybavením, údržbou, správou a provozováním letiště Angoulême. Na druhé straně smlouva o postoupení správy, již uzavřely sdružení SMAC a CCI d'Angoulême dne 22. ledna 2009, převádí pravomoci v oblasti investic prováděných v rámci provozování letiště z CCI-letiště na sdružení SMAC. Podle smlouvy o postoupení správy jsou ostatní úkoly spojené s provozováním letiště přiděleny CCI-letiště.
- 232) Podle stanov SMAC spočívá předmět činnosti sdružení v „zajištění rozvoje komerčních leteckých služeb v oblasti přepravy cestujících či nákladu, leteckých spojů za úplatu pro podniky a soukromé osoby, výletních letů, turistických spojů, školení a všech návazných činností, které by mohly přispívat k dosažení tohoto cíle“ na letištích Angoulême a Cognac.
- 233) Jak bylo uvedeno výše v 225. bodě odůvodnění, správní úkoly spojené výlučně se zachováním provozuschopnosti a přístupem k infrastruktuře lze považovat za úkoly obecného zájmu a pouze u označení těchto úkolů za službu obecného hospodářského zájmu lze prohlásit, že není výsledkem zjevně nesprávného posouzení.
- 234) Jak bylo připomenuto v 225. bodě odůvodnění, rozvoj komerčních letů nelze naopak označit za službu obecného hospodářského zájmu ani v případě, kdy má za cíl podpořit regionální rozvoj. Nicméně je nutno uznat, že pouze obchodní styky se společností Ryanair měly za následek náklady, které neslo sdružení SMAC a CCI-letiště a které byly konkrétně spojeny s rozvojem nových dopravních služeb. Protože je nutno považovat sdružení SMAC a CCI-letiště za společného vykonavatele hospodářské činnosti při správě letiště vůči společnosti Ryanair, musí se vyrovnání dodatečných nákladů vzniklých ze smluv z roku 2008 a poskytnuté sdružením SMAC analyzovat v rámci přezkumu případných prvků státní podpory obsažených v těchto smlouvách.
- 235) Usnesení sdružení SMAC ze dne 23. června 2001 stanoví, že mimosmluvní platby určené na zajištění komerčního rozvoje letiště provádí sdružení SMAC přímo leteckým společností. Finanční opatření odpovídající činnostem spojeným s rozvojem nových dopravních služeb proto nelze považovat za službu obecného hospodářského zájmu a budou analyzována v rámci posouzení opatření podpory vyplacených společností Ryanair⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Tyto závazky jsou uvedeny v článku 20 a 21 zadávacích podmínek koncese z roku 2002.

⁽¹⁴⁷⁾ Viz oddíl č. 9 tohoto rozhodnutí.

- 236) Ze zadávacích podmínek a technických doložek odpovídajících období společného provozování letiště sdružením SMAC a společností SNC-Lavalin, jež začalo dne 1. ledna 2012, vyplývá nejenom úkol spojený se zachováním provozuschopnosti a přístupem k infrastruktuře, ale také úkol propagace letiště a rozvoje jeho činnosti. Podle článku 9 zadávacích podmínek a technických doložek tak „provozovatel musí v hospodářském zájmu a v zájmu místního cestovního ruchu hledat všechny cesty k rozvoji činnosti a turistiky na letišti“. Ze stejného ustanovení vyplývá, že provozovatel „za tímto účelem zajišťuje propagaci letiště u současných a potenciálních uživatelů, subjektů komerčního leteckého provozu a poskytovatelů letů pro podniky a soukromé osoby, poskytovatelů turistických služeb, poskytovatelů letecké přepravy nákladu, poskytovatelů školení, subjektů zajišťujících leteckou údržbu a všech dalších subjektů, které vyvíjejí doplňkovou nebo návaznou činnost k provozování letiště“.
- 237) Ze zprávy zaslané sdružením SMAC komisi nabídkového řízení v tomto ohledu vyplývá, že plán rozvoje předložený společností SNC-Lavalin v rámci proaktivního scénáře byl rozhodujícím prvkem při výběru této nabídky. Z usnesení o přidělení a z odměn stanovených v zavazovacím aktu navíc vyplývá, že provozovatel plánoval v oné době obnovení přepravy cestujících z Anglie a Irska prostřednictvím nízkonákladové letecké společnosti. Ve stanoveném plánu je uvedeno otevření tří spojů během šesti let, a to v rytmu jeden nový spoj každé dva roky.
- 238) Jak bylo uvedeno výše v 225. bodě odůvodnění, pouze správní úkoly spojené výlučně se zachováním provozuschopnosti a přístupem k infrastruktuře lze považovat za úkoly obecného zájmu a jen u označení těchto úkolů za službu obecného hospodářského zájmu lze prohlásit, že není výsledkem zjevně nesprávného posouzení.
- 239) Jak bylo připomenuto v 225. bodě odůvodnění, rozvoj komerčních letů nelze naopak označit za službu obecného hospodářského zájmu ani v případě, kdy má za cíl podpořit regionální rozvoj. Finanční opatření odpovídající těmto činnostem nelze proto považovat za opatření určená k financování služby obecného hospodářského zájmu.
- 240) Nicméně je nutno uznat, že vyrovnání, jež byla správci letiště skutečně vyplacena od ledna roku 2012, nevyplývala z nákladů vzniklých rozvojem komerčních letů. Francouzské orgány se zavázaly oznámit Komisi každé případné podpůrné opatření, které by sdružení SMAC nebo jeho složky v budoucnu poskytly leteckým společnostem na provozování spojů s odletem z letiště Angoulême.
- c) Existence pověření
- 241) Pokud jde výlučně o úkoly, které by francouzské orgány mohly oprávněně označit za službu obecného hospodářského zájmu, musí se Komise ujistit, že správce či správci letiště Angoulême byl(i) za každé zvažované období skutečně pověřen(i) plněním závazků veřejné služby pověřujícím aktem. V tomto ohledu je nutno připomenout, že podnik musí být pověřen plněním závazků veřejné služby na základě aktu nebo několika aktů, které mohou mít v závislosti na předpisech členského státu podobu legislativního nebo regulačního nástroje či smlouvy. Praxe Komise kodifikovaná ve sdělení o službách obecného hospodářského zájmu vyžaduje, aby akt nebo akty obsahovaly alespoň následující náležitosti ⁽¹⁴⁸⁾:
- náplň a délku trvání závazků veřejné služby,
 - údaj, o který podnik a případně o které území se jedná,
 - povahu výhradních nebo zvláštních práv přiznaných podniku daným orgánem,
 - ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby a dále
 - ujednání, která vyloučí vyplacení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby a zajistí její navrácení.
- i) Období 2002–2006
- 242) Pokud jde o období 2002–2006, byla koncese na výstavbu, údržbu a provozování letiště svěřena ministerskou vyhláškou CCI d'Angoulême. Podmínky, kterými se řídila tato koncese, byly upřesněny úmluvou o koncesi, již uzavřel ministr pověřený civilním letectvím s CCI-letiště na dobu pěti let. Některé dotace obchodní a průmyslové

⁽¹⁴⁸⁾ Viz sdělení o službách obecného hospodářského zájmu, bod 52.

komory a příspěvky samosprávných územních celků CCI-letišť⁽¹⁴⁹⁾ byly k tomu poskytnuty na základě úmluvy z roku 2002. Postup při stanovení rozpočtu přidělovaného letiště, který stanovil oběžník č. 111 ze dne 30. března 1992 o stanovení rozpočtových, účetních a finančních pravidel použitelných na CCI d'Angoulême, umožňuje zaručit, že předmětné částky představují skutečná vyrovnání, a v těchto souvislostech zabránit vyplacení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby. V tomto ohledu je nutno zdůraznit, že v postupu se rovněž počítá s mechanismy kontroly neexistence nadměrného vyrovnání⁽¹⁵⁰⁾. Až do 31. prosince 2006 byly účty a rozpočty letiště navíc odesílány také Službě civilního letectví, jež vydávala dohlížecímu orgánu CCI d'Angoulême své stanovisko před schválením či neschválením účtů a rozpočtů, protože stát byl orgánem udělujícím pověření ke správě letiště.

- 243) Komise proto soudí, že úkol správy letiště byl svěřen CCI d'Angoulême prostřednictvím aktu, který splňuje podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark*.

ii) Období 2007–2011

- 244) Na toto období byly správcům svěřeny úkoly veřejné služby několika akty. Na jedné straně stanoví sdružení SMAC ze dne 21. prosince 2006 svěřují tomuto sdružení úkoly v oblasti úpravy, vybavení, údržby, správy a provozování letiště Angoulême. Stanoví rovněž automatické zanesení nákladů sdružení SMAC do rozpočtů jeho členů⁽¹⁵¹⁾. Na druhé straně smlouva o postoupení správy, již uzavřelo sdružení SMAC a obchodní a průmyslová komora dne 22. ledna 2009 na tři roky, převádí pravomoci v oblasti investic prováděných v rámci provozování letiště z CCI-letišť na sdružení SMAC. Podle smlouvy o postoupení správy jsou ostatní úkoly spojené s provozováním letiště přiděleny CCI-letišť.

- 245) Postup při stanovení rozpočtu přidělovaného letiště, který stanovil oběžník č. 111 ze dne 30. března 1992 o stanovení rozpočtových, účetních a finančních pravidel použitelných na obchodní a průmyslovou komoru, umožňuje zaručit, že předmětné částky představují skutečná vyrovnání, a v těchto souvislostech zabránit vyplacení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby. V postupu se rovněž počítá s kontrolními mechanismy⁽¹⁵²⁾. Obchodní a průmyslová komora k tomu až do 31. prosince 2008 jakožto koncesionář a poté až do 31. prosince 2011 jakožto subdodavatel předávala své provedené, výchozí a opravné rozpočty (výsledkové účty, výdaje a příjmy, schopnost sebefinancování) sdružení SMAC, aby je v souladu se stanovami sdružení SMAC schválilo jakožto orgán udělující pověření.

- 246) Komise proto soudí, že úkol správy letiště byl svěřen sdružení SMAC a CCI d'Angoulême prostřednictvím aktu, který splňuje podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark*.

iii) Období od 1. ledna 2012

- 247) Správa a provozování letiště Angoulême byly svěřeny společnosti SNC-Lavalin na dobu šesti let zavazujícím aktem ze dne 8. srpna 2011, zadávacími podmínkami a technickými doložkami⁽¹⁵³⁾. Ačkoliv několik závazků zůstává v odpovědnosti sdružení SMAC⁽¹⁵⁴⁾, tyto akty upřesňují povinnosti smluvních stran v rámci provozování letiště.

- 248) Odpovědnosti společnosti SNC-Lavalin v rámci provozování letiště jsou uvedeny a upřesněny v zadávacích podmínkách a technických doložkách. Podle ustanovení článku 8 těchto zadávacích podmínek je společnost SNC-Lavalin pověřena zejména těmito úkoly: plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu, provádění služby AFIS (Air Flight Information Service), plnění úkolů zaručujících bezpečné používání letiště, údržba pozemků a sítí letiště a udržování možností letiště přijmout v příhodné době pravidelnou komerční dopravu. Tyto akty stanoví rovněž způsoby výpočtu odměny společnosti SNC-Lavalin vyplácené sdružením SMAC. Maximální výše vyrovnání vypláceného sdružením SMAC vyplývá ze zavazujícího aktu společnosti SNC-Lavalin. Pokud jde o pravidelné kontroly neexistence nadměrného vyrovnání, ustanovení hlavy III zadávacích podmínek nabídkového řízení upřesňují způsoby kontroly sdružení SMAC, které umožňují ověření a zabraňují nadměrnému vyrovnání příspěvkem

⁽¹⁴⁹⁾ Viz 18. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

⁽¹⁵⁰⁾ Tento postup probíhá zejména takto: CCI d'Angoulême vydá každý rok rozpočtové pokyny a každé oddělení vypracuje svůj rozpočet na základě tohoto rámce. Hlavní správa letiště předkládá každý rok na podzim návrh rozpočtu na roky n, n+1, n+2. Zvolení členové představenstva CCI d'Angoulême tyto rozpočty prostudují a případně v nich provedou změny. Po schválení představenstvem je rozpočet letiště a s ním i rozpočty ostatních oddělení předložen při valné hromadě zvoleným členům CCI d'Angoulême, kteří přistoupí k hlasování, jež podmiňuje schválení k jeho provedení. K tomu pravidelné podávání hlášení umožňuje kontrolovat, zda je rozpočet řádně plněn. Během roku n+1 je valné hromadě předložen rozpočet roku „n“ provázený případnými vysvětlujícími poznámkami ke zjištěným odchylkám. Valná hromada přistoupí k novému hlasování o schválení provedených rozpočtů.

⁽¹⁵¹⁾ Článek 17 stanov SMAC.

⁽¹⁵²⁾ Viz poznámka pod čarou č. 150.

⁽¹⁵³⁾ Závazek společnosti SNC-Lavalin ze dne 19. července 2011, který sdružení SMAC přijalo dne 8. srpna 2011 na základě usnesení ze dne 23. června 2011.

⁽¹⁵⁴⁾ Viz 23. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

sdružení SMAC v porovnání s náklady vzniklými plněním úkolů obecného hospodářského zájmu, které byly svěřeny společnosti SNC-Lavalin.

- 249) Je proto nutno usoudit, že úkol správy letiště byl svěřen společnosti SNC-Lavalin rovněž prostřednictvím aktu, který splňuje podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark*.
- 250) Komise tím dospívá ke zjištění, že v každém období provozování letiště Angoulême, jež jí bylo předloženo k posouzení, byl jeho správce (či správci) skutečně pověřen plněním závazků veřejné služby, které spočívaly v udržování provozuschopnosti platformy a v přístupu k infrastruktuře, na základě pověřujícího aktu. U úkolů uvedených výše je tak splněna první podmínka stanovená rozsudkem ve věci *Altmark*.

8.1.3.2. Výběr poskytovatele služby (čtvrtá podmínka)

- 251) Komise považuje rovněž za vhodné přistoupit k analýze čtvrté podmínky rozsudku ve věci *Altmark* u všech zvažovaných období.
- 252) Komise připomíná, že podle této podmínky musí poskytnutá vyrovnávací platba vycházet buď z postupu zadávání veřejných zakázek, který umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenší náklady pro územně správní celek (první dílčí kritérium), nebo z porovnání s průměrným, správně řízeným podnikem vybaveným nezbytnými prostředky (druhé dílčí kritérium).
- a) První dílčí kritérium
- i) Období 2002–2006 a 2007–2011
- 253) Pokud jde o období 2002–2006, byla koncese na provozování letiště svěřena CCI d'Angoulême ministerskou vyhláškou⁽¹⁵⁵⁾ ze dne 20. září 2002, jež byla zveřejněna v Úředním věstníku Francouzské republiky dne 5. října 2002. Pokud jde o období 2007–2011, vyhláška prefektury ze dne 21. prosince 2006 o založení sdružení SMAC a smlouva o postoupení správy z roku 2009 svěřily tomuto sdružení úkol úpravy, vybavení, údržby, správy a přímého či nepřímého provozování letiště Angoulême.
- 254) Tyto jednostranné a smluvní správní akty nebyly zjevně přijaty po otevřeném, transparentním a nediskriminačním nabídkovém řízení, jež by umožnilo porovnat různé možné nabídky a stanovit výši vyrovnání způsobem, který by vylučoval existenci státní podpory.
- 255) U výše uvedených období proto Komise soudí, že podmínky zvoleného postupu neumožnily zajistit skutečnou hospodářskou soutěž při zajištění správy letiště Angoulême. Postup při výběru správců letiště Angoulême tak nespĺňuje první dílčí kritérium čtvrté podmínky rozsudku ve věci *Altmark*, protože neumožnil vybrat zájemce schopného poskytnout předmětné služby za nejmenší náklady pro územně správní celek.
- ii) Období od 1. ledna 2012
- 256) Správa a provozování letiště byly svěřeny společnosti SNC-Lavalin na základě nabídkového řízení provedením článku 21 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES⁽¹⁵⁶⁾. Francouzské orgány k tomu před řízením vydaly oznámení o veřejné zakázce, jež bylo v tomto případě zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie.
- 257) Nicméně je nutno konstatovat, že francouzské orgány měly při výběru přidělovatele široký prostor pro posouzení, protože nebyly nuceny použít formalizované řízení⁽¹⁵⁷⁾. Postup, který poskytuje zadavateli tak široký prostor pro posouzení, může totiž omezovat účast zainteresovaných provozovatelů.

⁽¹⁵⁵⁾ Vyhláška o postoupení letiště Angoulême-Brie-Champniers obchodní a průmyslové komoře města Angoulême.

⁽¹⁵⁶⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114).

⁽¹⁵⁷⁾ Mezi kritérii přidělení bylo kritérium s názvem „Hospodářsky nejvýhodnější nabídka posuzovaná podle kritérií uvedených v zadávacích podmínkách, výzvě k podávání nabídek nebo k jednání či popísaném dokumentu“.

- 258) Komise proto soudí, že postup zvolený v tomto konkrétním případě nemůže být jako takový považován za dostatečný pro splnění čtvrté podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark* ⁽¹⁵⁸⁾.
- 259) Komise se proto musí ujistit, že postup nabídkového řízení zvolený v tomto konkrétním případě umožnil vybrat zájemce schopného poskytnout tyto služby za nejmenší náklady pro územně správní celek.
- 260) Smluvní struktura je založena na: i) délce šesti let, ii) smluvním závazku poskytovatele ohledně limitní výše příspěvku na vyrovnání účtů letiště ze strany sdružení SMAC, iii) paušální odměně za poskytnutou službu, iv) doložce o podílu na výkonnosti správy. Možní zájemci byli vyzváni, aby předložili základní nabídku (bez komerčního provozu) a nabídku odpovídající proaktivnímu scénáři (s komerčním provozem). V tomto ohledu úvodní zpráva o trhu předložená komisi nabídkového řízení zdůrazňuje, že byly podány dvě konkurenční nabídky. Vedle společnosti SNC-Lavalin předložila základní a proaktivní scénář také společnost APCO ⁽¹⁵⁹⁾. Při stejné technické hodnotě nabídky předložené společností SNC-Lavalin v případě zvoleného proaktivního scénáře byly ceny nabídnuté oběma konkurenty pro celé období tyto:

(v tisících EUR)

	Vyrovnávací příspěvek	Odměna	Celkové náklady pro SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

- 261) Z úvodní zprávy sdružení SMAC pro komisi nabídkového řízení vyplývá, že každý z obou zájemců předložil základní a proaktivní scénář ⁽¹⁶⁰⁾. Tento druhý scénář, pro který se přidělující orgán rozhodl, je scénářem, který odpovídá plánu strategického směřování s cílem zajistit komerční rozvoj letiště Angoulême. Zpráva komisi nabídkového řízení uvádí skutečnost, že odměna společnosti SNC-Lavalin, která nabídkové řízení vyhrála, zůstává v případě obou scénářů stejná. Nicméně horní hranice příspěvku na vyrovnání účtů letiště, který má hradit sdružení SMAC a který navrhla tato společnost ve své odpovědi na výzvu k podávání nabídek, vykazuje rozdíl zaručené limitní hodnoty vyrovnávacího příspěvku. Jak uvádí výše zmíněná zpráva, představují sice dodatečné náklady v rámci proaktivního scénáře v průměru částku 30 000 EUR za rok, ale tyto dodatečné náklady nejsou rovnoměrně rozloženy na celé období plnění smlouvy. Rozdíl mezi základním a proaktivním scénářem je tento (v tisících EUR):

(v tisících EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Základní scénář	405	364	374	357	350	342
Proaktivní scénář	465	425	448	384	341	296
Rozdíl	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	- 9	- 46

- 262) Komise se proto domnívá, že se přidělující orgán nerozhodl pro nabídku, jež by umožnila zajistit službu za nejmenší náklady pro územně správní celek. Základní scénář nabídnutý společností SNC-Lavalin, který byl mimochodem výhodnější než základní scénář nabídnutý společností APCO, byl totiž takové povahy, že by zaručil přístup k infrastruktuře a zachování provozuschopnosti letiště Angoulême. Proaktivní scénář měl naopak za cíl zajistit komerční rozvoj letiště. Tento druhý scénář se nejevil jako nutný pro zajištění prvního úkolu a v žádném případě ho nebylo možno považovat za službu obecného hospodářského zájmu. Ukazuje se proto, že při rozhodování o poskytovateli služeb, který by zajistil poskytování veřejné služby za nejmenší náklady pro územně správní celek, nebyla vybrána hospodářsky nejvýhodnější nabídka.

⁽¹⁵⁸⁾ Viz bod č. 66 výše uvedeného sdělení o službách obecného hospodářského zájmu.

⁽¹⁵⁹⁾ APCO byla založena v lednu roku 2011 a je 100 % dceřinou společností obchodní a průmyslové komory CCI de Limoges et de la Haute-Vienne. Předmětem její činnosti je poradenství při správě letiště, školení letištních zaměstnanců, správa, řízení a rozvoj letišť, asistence při mezipřistání a letištní ochrana.

⁽¹⁶⁰⁾ Viz 20. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

- 263) Pokud jde o mimosmluvní platby, jež byly určeny na komerční rozvoj letiště a o nichž se Komise domnívá, že je nelze odůvodněně zahrnout do oblasti působnosti služby obecného hospodářského zájmu⁽¹⁶¹⁾, byly pochybnosti Komise vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení odstraněny. Usnesení sdružení SMAC ze dne 23. června 2001 totiž stanoví, že tato opatření jsou sdružením SMAC hrazena přímo leteckým společností. Tento systém by proto měl být analyzován z hlediska pravidel pro státní podporu v rámci kontroly opatření poskytnutých společností Ryanair a AMS⁽¹⁶²⁾.
- 264) Vzhledem k těmto skutečnostem Komise soudí, že podmínky řízení, podle něž se postupovalo při přidělení veřejné zakázky společnosti SNC-Lavalin, neumožnily zajistit výběr nabídky umožňující zajistit služby za nejmenší náklady pro územně správní celek, a tím není splněno první dílčí kritérium čtvrté podmínky rozsudku ve věci *Altmark*.
- b) Druhé dílčí kritérium
- 265) Pokud jde o období 2002–2006 a 2007–2011, příslušelo francouzským orgánům, aby prokázaly, že vyrovnání bylo stanoveno tak, že se jako reference vzal průměrný, správně řízený podnik vybavený odpovídajícím způsobem nezbytnými prostředky.
- 266) V tomto ohledu Komise konstatuje, že Francie takové důkazy nepředložila. Kromě toho Komise zjišťuje, že vyrovnání nebylo určeno odkazem na základ nákladů stanovený předem nebo porovnáním se strukturou nákladů jiných srovnatelných správců letišť. Pokud jde o výše uvedená období, Komise tak nemá podklady pro srovnání, které jsou nutné pro posouzení, zda bylo dodrženo kritérium týkající se výběru poskytovatele služeb.
- 267) Vzhledem k předchozímu Komise soudí, že čtvrtá podmínka rozsudku ve věci *Altmark* nebyla splněna, pokud jde o období 2002–2006 a 2007–2011.
- 268) Stejný závěr je nutný, pokud jde o období po 1. červenci 2012, protože Komise nemá podklady pro srovnání, které jsou nutné pro posouzení, zda bylo dodrženo kritérium týkající se výběru poskytovatele služeb. Je proto nutno usoudit, že čtvrtá podmínka rozsudku ve věci *Altmark* není splněna, ani pokud jde o toto období.
- 269) Protože není splněna čtvrtá podmínka rozsudku ve věci *Altmark*, domnívá se Komise, že předmetná opatření poskytla postupným provozovatelům letiště Angoulême výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískali.

8.1.4. Ovlivnění obchodu v rámci EU a narušení hospodářské soutěže

- 270) Jestliže finanční podpora poskytovaná členskými státy posiluje postavení určitých podniků ve srovnání s jinými podniky, které si konkurují při obchodu v rámci Společenství, musí se mít za to, že tento obchod je touto podporou ovlivněn. Aby určité opatření narušovalo hospodářskou soutěž, je podle ustálené judikatury⁽¹⁶³⁾ dostačující, aby příjemce podpory s ostatními podniky soutěžil na trhu otevřeném hospodářské soutěži.
- 271) Obecněji je nutno zaznamenat, že správci letišť Unie si navzájem konkurují, aby přilákali letecké společnosti, jak potvrzuje společnost Ryanair ve svých připomínkách. Letecké společnosti určují spoje, které provozují, a odpovídající četnost letů podle různých kritérií. Tato kritéria zahrnují možný počet zákazníků, který společnosti na těchto spojích mohou očekávat, ale také parametry letišť, která se nacházejí na konci těchto leteckých spojů.
- 272) Letecké společnosti posuzují zejména kritéria, jako je druh poskytovaných letištních služeb, počet obyvatel a hospodářská činnost v okolí letiště, přetížení, existence přístupu po zemi nebo výše poplatků za používání letištní infrastruktury a služeb a související všeobecné obchodní podmínky. Výše poplatků je důležitý ukazatel, protože finanční prostředky z veřejných zdrojů poskytnuté letišti by mohly být použity k udržování letištních poplatků na uměle nízké úrovni s cílem přilákat letecké společnosti, a mohou tak významně narušit hospodářskou soutěž⁽¹⁶⁴⁾.

⁽¹⁶¹⁾ Viz 225. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

⁽¹⁶²⁾ Viz oddíl č. 9 tohoto rozhodnutí.

⁽¹⁶³⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 30. dubna 1998 ve věci T-214/95, *Het Vlaamse Gewest v. Komise*, Sb. rozh. 1998, s. II-717.

⁽¹⁶⁴⁾ Viz nové pokyny, bod č. 43.

- 273) Letecké společnosti proto přidělují své prostředky, a to hlavně letadla a posádky, mezi různé spoje zejména se zřetelem na služby, které správci letišť nabízejí, a na ceny, které jim tyto správci za tyto služby účtují.
- 274) Jelikož je trh letištních služeb trhem otevřeným hospodářské soutěži v rámci Unie, mohou tak výhody poskytnuté postupným provozovatelům letiště Angoulême ovlivnit obchod mezi členskými státy tím, že uměle zvyšují nabídku letištních služeb poskytovaných v Angoulême ve srovnání s běžnými tržními podmínkami. Komise proto soudí, že předmětná opatření mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod v rámci Unie.

8.1.5. Závěr k existenci podpory

- 275) Vzhledem ke všem předchozím úvahám dospívá Komise k tomuto závěru:

- S ohledem na specifické parametry letiště Angoulême mohla Francie usoudit, aniž by se dopustila zjevně nesprávného posouzení, že během všech období zkoumaných v rámci tohoto rozhodnutí lze správní úkoly výlučně spojené se zachováním provozuschopnosti letiště a přístupu k jeho infrastruktuře označit za službu obecného hospodářského zájmu.
- Naopak hospodářský rozvoj letiště odůvodněný komerčními ohledy nelze označit za službu obecného hospodářského zájmu, a to bez ohledu na zvažované období.
- Vyrovnaní z veřejných prostředků poskytnuté na financování úkolů veřejné služby, která spadá do oblasti služby obecného hospodářského zájmu, není v souladu se čtvrtou podmínkou rozsudku ve věci *Altmark*, a to bez ohledu na období zkoumané v rámci tohoto rozhodnutí. Tato opatření proto představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.2. Slučitelnost opatření ve prospěch provozovatelů letišť s vnitřním trhem

- 276) Úvodem je nutno připomenout, že musí být analyzována pouze slučitelnost s vnitřním trhem veřejných vyrovnání, která obdrželi postupní správci letiště Angoulême na základě plnění úkolů služby obecného hospodářského zájmu. Jak bylo zjištěno výše v 225. bodě odůvodnění, činnosti spojené s rozvojem komerční činnosti letiště, a to včetně činností prováděných s cílem podpořit regionální rozvoj, nelze označit za službu obecného hospodářského zájmu. V tomto konkrétním případě nevedly tyto činnosti během období krytých tímto rozhodnutím k vyplacení vyrovnání postupným správcům letiště Angoulême.

8.2.1. Slučitelnost podpor poskytnutých provozovatelům letišť

- 277) Komise soudí, že rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je použitelné na podpory poskytnuté během všech období krytých tímto rozhodnutím. Podle čl. 10 písm. b) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 totiž každá „podpora uvedená v účinnost před [31. lednem 2012], která nebyla slučitelná s vnitřním trhem a vyňata z oznamovací povinnosti v souladu s rozhodnutím 2005/842/ES, ale splňuje podmínky stanovené v tomto rozhodnutí, je slučitelná s vnitřním trhem a je vyňata z povinnosti oznámení předem“.
- 278) Je však nutno zaprvé zdůraznit, že v souvislostech tohoto případu nelze uplatnit čl. 4 písm. f) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, který stanoví, že pověřující akt, jímž se udílí dotčená podpora, musí obsahovat odkaz na toto rozhodnutí. V tomto konkrétním případě byly totiž předmětné podpory poskytnuty před vstupem v platnost rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a vyžadovat, aby zkoumané pověřující akty na něj odkazovaly, by znamenalo zbavit smyslu čl. 10 písm. b) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Za druhé a v zájmu hospodárnosti řízení se Komise domnívá, že může přistoupit k otázce uplatnění rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 na podpory poskytnuté před 31. lednem 2012, aniž by předtím přezkoumala neslučitelnost těchto podpor s rozhodnutím 2005/842/ES. Cílem čl. 10 písm. b) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je totiž rozšířit toto rozhodnutí na neslučitelné podpory poskytnuté před jeho vstupem v platnost, aniž by se vyloučily podpory, které mohly být případně prohlášeny za slučitelné na základě rozhodnutí 2005/842/ES.

8.2.1.1. Podmínka ve spojitosti s oblastí působnosti

- 279) Podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 lze považovat vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené podnikům pověřeným poskytováním služby obecného hospodářského zájmu za slučitelné s vnitřním trhem za podmínky, že byly poskytnuty letišti, kde v průběhu dvou rozpočtových let předcházejících roku, v němž bylo vydáno pověření službou obecného hospodářského zájmu, nepřevýšil roční počet cestujících 200 000 osob. V tomto konkrétním případě nepřesáhl nikdy mezi rokem 2000 a rokem 2012 roční počet cestujících na letišti Angoulême 200 000 osob.

280) Zvažovaná opatření proto spadají do oblasti působnosti rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, a musí být tak posuzována podle podmínek tohoto rozhodnutí.

8.2.1.2. Podmínka ve spojitosti s pověřujícím aktem (článek 4 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011)

281) Z posouzení Komise věnovaného dodržení první a druhé podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark* vyplývá, že správcům letiště Angoulême bylo svěřeno plnění skutečné služby obecného hospodářského zájmu a že jsou splněny podmínky ohledně existence pověřujícího aktu. Připomíná se, že pouze úkoly při správě letiště spojené s udržováním jeho provozuschopnosti a s přístupností jeho infrastruktury lze označit za služby obecného hospodářského zájmu.

8.2.1.3. Podmínka ve spojitosti s vyrovnávací platbou (článek 5 a 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011)

a) Období 2002–2006 a 2007–2011

282) Podle čl. 5 odst. 1 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 nesmí výše vyrovnávací platby přesáhnout rozsah nezbytný k pokrytí čistých nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku. V tomto konkrétním případě je omezení vyrovnávací platby na nezbytné náklady vynaložené při plnění veřejné služby zajištěno postupem při stanovení rozpočtu přidělovaného letišti. V bodě 2.6 oběžníku, v němž je tento postup popsán, se tak stanoví, že CCI d'Angoulême musí pro vypracování rozpočtu zjistit: i) stav provozních činností, ii) stav schopnosti samofinancování a iii) stav kapitálových operací. K rozpočtovému návrhu, jehož schválení je vyžadováno, musí být kromě toho připojena povinně řada dokumentů (tabulka s přehledem služeb mezi jednotlivými službami a jejich příspěvků, tabulka s počtem zaměstnanců a mzdovými náklady atd.). Ukazuje se tak, že kontroly prováděné před stanovením rozpočtu zaručují jako celek, že rozpočet zůstane omezen na to, co je z hlediska úkolů CCI d'Angoulême nezbytné a odůvodněné. Z informací předaných francouzskými orgány vyplývá, že poskytnuté podpory měly pouze za cíl vyrovnat provozní ztrátu spojenou se správou letiště Angoulême. Kromě toho systém kontroly provedeného rozpočtu, který stanoví stanovy sdružení SMAC, byl takové povahy, že zabraňoval *ex post* jakémukoliv nadměrnému vyrovnání. Výše vyrovnávací platby proto nepřesahovala rozsah nezbytný k pokrytí nákladů vzniklých plněním závazků veřejné služby.

283) Existence oddělených účtů dále umožnila oddělit správní činnosti letiště Angoulême z účetního hlediska. Z účetnictví CCI-letiště vyplývá, že se v něm počítá se zvláštní položkou věnovanou činnostem letiště. Toto opatření bylo dostatečné, aby se zaručilo, že nedojde ke křížení dotací ve prospěch jiných činností. Účty a rozpočty letiště byly odesílány rovněž Službě civilního letectví, jež vydávala dohlížecímu orgánu CCI d'Angoulême své stanovisko před schválením či neschválením účtů a rozpočtů, protože stát byl orgánem udělujícím pověření ke správě letiště. Vyrovnání bylo tedy skutečně použito k zajištění fungování dotčené služby a veřejné orgány zavedly postup, kterým se měly ujistit o neexistenci nadměrného vyrovnání. Komise nicméně upřesňuje, že toto posouzení neplatí pro náklady vzniklé činností společnosti Ryanair, jež spadá do rámce komerčního rozvoje⁽¹⁶⁵⁾.

284) Komise závěrem připomíná, že informace předané francouzskými orgány umožňují stanovit, že předmětné podpory měly pouze za cíl pokrýt provozní ztrátu letiště během zvažovaného období, aniž jeho správci přinesly jakýkoliv zisk.

b) Období od 1. ledna 2012

285) Výzva k podávání nabídek na trhu služeb jasně upřesňovala, že uchazeč musí stanovit svou odměnu za provozování letiště bez komerční dopravy (základní scénář) a za provozování s komerční dopravou (proaktivní scénář). Měl rovněž stanovit maximální výši požadované záruky sdružení SMAC na vyrovnání účtů svého provozování u každého z obou scénářů. Sdružení SMAC kromě toho ve své výzvě k podávání nabídek počítalo s doložkou o spoluúčasti (50%/50%) pro případ, že příspěvek sdružení SMAC nedosáhne limitní výše stanovené ve výzvě, a tato doložka je převzata v zadávacích podmínkách. Jak je připomenuto výše v 262. bodě odůvodnění, základní scénář nabídnutý společností SNC-Lavalin, který byl mimochodem výhodnější než základní scénář nabídnutý společností APCO, byl takové povahy, že by zaručil přístup k infrastruktuře a zachování provozuschopnosti letiště Angoulême.

286) Výpočet vyrovnávací platby spočívá především v odkazu na ztrátu, již skutečně vykáže oddělený účet vyhrazený letišti⁽¹⁶⁶⁾. Provozovatel má za povinnost nechat si potvrdit tento oddělený účet auditorem a předávat své roční závěrky sdružení SMAC.

⁽¹⁶⁵⁾ Viz 225. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

⁽¹⁶⁶⁾ Článek 14-1 zadávacích podmínek a technických doložek.

- 287) Dále je zjištěno, že veřejný vyrovnávací příspěvek, jehož příjemcem je společnost SNC-Lavalin, by se měl snižovat v případě, když se ukáže, že částka nutná na vyrovnání účtů letiště nedosahuje limitní hodnoty stanovené v zavazujícím aktu. Tento mechanismus zpětné úpravy minimalizuje riziko nadměrného vyrovnání *ex post*.
- 288) Pokud jde o pravidelné kontroly neexistence nadměrného vyrovnání, ustanovení hlavy III zadávacích podmínek nabídkového řízení upřesňují způsoby kontroly ze strany sdružení SMAC, které umožňují ověření a zabraňují nadměrnému vyrovnání příspěvkem sdružení SMAC v porovnání s náklady vzniklými plněním úkolů obecného hospodářského zájmu, které byly svěřeny společnosti SNC-Lavalin.
- 289) Pokud jde o výši vyrovnávací platby, Komise nicméně zjišťuje, že vyváženost smlouvy uzavřené mezi sdružením SMAC a společností SNC-Lavalin nespočívá na *ex ante* stanovení přiměřeného zisku, ale na paušální odměně. Komise bere rovněž na vědomí dosavadní značně omezený provoz letiště, mechanismy výpočtu a kontroly stanovené vyrovnávací platby, existenci výše popsané doložky o spoluúčasti, jež podněcuje výkonnost správy, a skutečnost, že nabídka společnosti SNC-Lavalin byla z finančního hlediska nejvýhodnější. Vzhledem k těmto skutečnostem Komise soudí, že vyrovnání poskytnuté na základě smlouvy mezi sdružením SMAC a společností SNC-Lavalin lze prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem za podmínky, že se francouzské orgány ujistí, že celková částka vyrovnání uhrazená společností SNC-Lavalin za celé období plnění smlouvy nepřesáhne rozsah nezbytný k pokrytí čistých nákladů vzniklých výhradně plněním závazků veřejné služby, a to včetně přiměřené míry návratnosti investovaného kapitálu, při vyloučení nákladů spojených s komerčním rozvojem platformy.
- 290) V tomto ohledu musí francouzské orgány předložit Komisi ve lhůtě čtyř měsíců po uplynutí platnosti smlouvy uzavřené mezi sdružením SMAC a společností SNC-Lavalin zprávu prokazující, že částka vyrovnávací platby poskytnuté společnosti SNC-Lavalin, a to včetně přiměřené míry návratnosti investovaného kapitálu, zůstala po celou dobu plnění smlouvy v souladu s článkem 5 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

8.2.2. Závěr ke slučitelnosti podpor mezi rokem 2002 a rokem 2017

- 291) Vzhledem k předchozím úvahám dochází Komise k závěru, že podpory již poskytnuté na správu letiště Angoulême od roku 2002, a to bez ohledu na jednotlivé dotčené správce, jsou slučitelné s vnitřním trhem z hlediska čl. 106 odst. 2 SFEU a rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011⁽¹⁶⁷⁾.
- 292) Pokud jde o společnost SNC-Lavalin, Komise soudí, že vyrovnání poskytnuté na základě smlouvy mezi sdružením SMAC a společností SNC-Lavalin lze prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem za podmínky, že Francie Komisi prokáže, že celková částka vyrovnání uhrazená této společností za celé období plnění smlouvy nepřesáhne rozsah nezbytný k pokrytí čistých nákladů vzniklých výhradně plněním závazků veřejné služby, a to včetně přiměřené míry návratnosti investovaného kapitálu, při vyloučení nákladů spojených s komerčním rozvojem platformy.
- 293) V tomto ohledu musí francouzské orgány předložit Komisi ve lhůtě čtyř měsíců po uplynutí platnosti smlouvy uzavřené mezi sdružením SMAC a společností SNC-Lavalin zprávu prokazující, že částka vyrovnávací platby poskytnuté společnosti SNC-Lavalin, a to včetně přiměřené míry návratnosti investovaného kapitálu, zůstala po celou dobu plnění smlouvy v souladu s článkem 5 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

9. POSOUZENÍ OPATŘENÍ PODPORY POSKYTNUTÝCH SPOLEČNOSTEM RYANAIR A AMS

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

- 294) Ačkoliv smlouvy z roku 2008 byly formálně uzavřeny mezi sdružením SMAC na jedné straně a společnostmi Ryanair a AMS na straně druhé, Komise soudí, že pro posouzení opatření podpory poskytnutých společnostmi Ryanair a AMS je nutno přezkoumat chování sdružení SMAC a CCI-letiště jako celek. Jak Komise prokázala výše ve 178. bodě odůvodnění, domnívá se totiž, že sdružení SMAC a CCI-letiště provozovaly v období 2007–2011 letištní platformu Angoulême společně.

⁽¹⁶⁷⁾ Komise považuje za vhodné poznamenat, že předmětná opatření podpory, jež spadají do oblasti působnosti rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, by byla slučitelná s vnitřním trhem rovněž při použití tohoto rozhodnutí, a to ze stejných důvodů. Pro účely analýzy, již je nutno provést v tomto konkrétním případě, se podmínky slučitelnosti rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 výrazně neliší od podmínek rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

9.1.1. Pojmy podnik a hospodářská činnost

- 295) Pro účely zjištění, zda opatření smluv z roku 2008 představují státní podporu, je nutno určit, zda se u jejich příjemců, tj. společností Ryanair a AMS, jedná o podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Nelze popírat, že obě tyto společnosti jsou subjekty zapojené do poskytování služeb v oblasti letecké dopravy a reklamy. Z tohoto důvodu vykonávají hospodářské činnosti.

9.1.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

9.1.2.1. Existence státních prostředků

- 296) Smlouvy z roku 2008 uzavřelo přímo sdružení SMAC. Vzhledem ke skutečnostem uvedeným výše ve 203. až 205. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí se Komise domnívá, že prostředky sdružení SMAC představují státní prostředky.

9.1.2.2. Přičitatelnost opatření státu

- 297) Usnesení sdružení SMAC, jímž se povolilo podepsání smluv z roku 2008, schválily jednohlasně veřejnoprávní entity, které jsou jeho členy, přičemž samotné sdružení se přímo či nepřímo skládá z územně správních celků a obchodních a průmyslových komor. Komise se domnívá, že povaha těchto entit má za následek, že rozhodnutí sdružení SMAC ohledně letištní činnosti jsou přičitatelná státu ⁽¹⁶⁸⁾.
- 298) Komise proto soudí, že uzavření těchto smluv znamená použití státních prostředků ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a že rozhodnutí o jejich uzavření jsou přičitatelná státu.

9.1.3. Selektivní výhoda

- 299) Za účelem posouzení, zda státní opatření představuje podporu, je nutno zjistit, zda jím přijímající podnik získává selektivní hospodářské zvýhodnění, jež by za běžných tržních podmínek nezískal ⁽¹⁶⁹⁾.
- 300) V tomto ohledu Komise zaprvé konstatuje, že předmětná opatření jsou selektivní, protože se týkají výlučně společnosti Ryanair. Uzavření smluv z roku 2008 totiž předchází zveřejnění rozhodnutí o veřejném sazebníku, v nichž se uvádí podobný systém s platností od 1. března 2009 pro všechny letecké společnosti, které by si přály působit na letišti Angoulême. Kromě toho rozhodnutí London Court of International Arbitration (LCIA) ze dne 18. června 2012 ohledně vypovězení smluv z roku 2008 společností Ryanair ukazuje, že mezi zástupci společnosti Ryanair a CCI d'Angoulême probíhala dvoustranná jednání o podmínkách činnosti společnosti Ryanair na letišti Angoulême. Tato jednání probíhala již od září 2009, kdy zástupci společnosti Ryanair informovali zástupce CCI-letišť o finančních potížích, do nichž se letecký dopravce dostal na spoji Londýn Stansted – Angoulême. Z těchto diskusí vyplývá, že správce letiště a společnost Ryanair považovali své vztahy za výlučné, protože správce letiště vyloučil možnost obrátit se na jinou leteckou společnost.
- 301) Za účelem zjištění, zda uzavřené smlouvy poskytly společnosti Ryanair hospodářskou výhodu, musí Komise dále přezkoumat, zda by případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost a jednající na místě sdružení SMAC a CCI-letišť podobné smlouvy uzavřel.
- 302) Pro účely uplatnění této zásady a vzhledem ke skutkovým okolnostem tohoto případu se Komise domnívá, že je nejprve nutno odpovědět na tyto otázky:
- Je nutno analyzovat smlouvu o marketingových službách a smlouvu o letištních službách, které byly uzavřeny současně, společně nebo naopak odděleně?
 - Jaký prospěch by případný subjekt v tržním hospodářství jednající na místě CCI-letišť mohl očekávat od smluv o marketingových službách?

⁽¹⁶⁸⁾ Viz oddíl 8.1.2.2 tohoto rozhodnutí.

⁽¹⁶⁹⁾ Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999 ve věci C-342/96, *Španělsko v. Komise*, Sb. rozh. I-2459, bod č. 41.

- Do jaké míry je srovnání ustanovení smluv o letištních službách, na něž je zaměřeno formální vyšetřovací řízení, s letištními poplatky účtovanými na jiných letištích relevantní pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství?
- 303) Po zodpovězení těchto různých otázek uplatní Komise v druhé fázi zásadu subjektu v tržním hospodářství na jednotlivá předmětná opatření.
- 9.1.3.1. Společná analýza smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách
- 304) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise předběžně usoudila, že pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je nutno analyzovat smlouvu o letištních službách a smlouvu o marketingových službách uzavřenou mezi sdružením SMAC na jedné straně a leteckou společností Ryanair a společností AMS na straně druhé společně. Připomeňme v těchto souvislostech, že podle Tribunálu⁽¹⁷⁰⁾ je nutno pro ověření, zda se státní entita chovala jako rozumný subjekt v tržním hospodářství, posuzovat obchodní transakci jako celek. Při posuzování sporných opatření má proto Komise povinnost zohlednit všechny relevantní skutečnosti a jejich souvislosti.
- 305) V rámci svých připomínek Francie podpořila přístup zvolený Komisí v jejím rozhodnutí o zahájení řízení, který spočíval ve společné analýze smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách, jež byly uzavřeny současně. Některé třetí zúčastněné strany, jako je společnost Ryanair, naopak tento přístup odmítají a domnívají se, že smlouvy o marketingových službách je nutno analyzovat odděleně.
- 306) Komise se přesto domnívá, že analýza všech prvků případu jako celku potvrzuje opodstatněnost přístupu zvoleného v rozhodnutí o zahájení řízení (viz 215. až 220. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení). V tomto ohledu je záhodno konstatovat, že žádná z informací předaných v rámci formálního vyšetřovacího řízení nezpochybnila tuto předběžnou analýzu Komise.
- 307) Za prvé byla smlouva o marketingových službách uzavřena ve stejný den jako smlouva o letištních službách a obě smlouvy uzavřely stejné smluvní strany. Společnost AMS je totiž 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair a její vedoucí jsou vrcholnými manažery společnosti Ryanair. Společnosti Ryanair a AMS tak tvoří jedinou hospodářskou entitu v tom smyslu, že společnost AMS jedná podle zájmů společnosti Ryanair a pod její kontrolou a že zisky, které vytváří, jsou určeny společnosti Ryanair v podobě dividend nebo navýšení hodnoty společnosti. Jak bude podrobněji rozvedeno níže, smlouva o marketingových službách je navíc vázána na provozování leteckého spoje společností Ryanair s odletem z letiště Angoulême. Smlouva o marketingových službách totiž uvádí, že důvodem jejího vzniku je závazek společnosti Ryanair provozovat tento spoj a že byla uzavřena současně se smlouvou o letištních službách mezi sdružením SMAC a společností Ryanair týkající se stejného spoje. Pouhá skutečnost, že smlouvy o marketingových službách byly uzavřeny sdružením SMAC se společností AMS a nikoliv se společností Ryanair, proto nemůže zabránit tomu, aby smlouva o marketingových službách a smlouva o letištních službách nebyly považovány za jedinou obchodní transakci.
- 308) Komise dále připomíná, že smlouva o marketingových službách je vázána na provozování leteckých spojů společností Ryanair na letišti Angoulême. Komise soudí, že o obchodních vztazích mezi sdružením SMAC a společností Ryanair na jedné straně a mezi sdružením SMAC a společností AMS na straně druhé bylo možno uvažovat jediné v rámci zahájení provozu na spoji Angoulême – Londýn Stansted společností Ryanair. V tomto ohledu je nutno zdůraznit, že audit provedený pro územně správní celky departementu Charente⁽¹⁷¹⁾ představuje společnost Ryanair jako přímého příjemce „podpor na marketing“, jež letecká společnost vyžaduje, aby případně otevřela nízkonákladový letecký spoj. Francouzské orgány zdůrazňují, že smlouvy z roku 2008 tvoří ucelený, globální a nedělitelný smluvní celek. Ukazuje se tak, že z hlediska sdružení SMAC jako smluvní strany je smlouva o marketingových službách nerozlučně spjata s leteckými spoji provozovanými společností Ryanair na letišti Angoulême.
- 309) Toto posouzení posilují ustanovení smlouvy o marketingových službách, z nichž vyplývá, že tato smlouva spočívá na závazku společnosti Ryanair provozovat letecký spoj, který je souběžně předmětem smlouvy o letištních službách. První článek smlouvy o marketingových službách, který je věnován předmětu úmluvy, v tomto ohledu uvádí, že „tato úmluva spočívá na závazku společnosti Ryanair provozovat letecký spoj mezi letištěm Angoulême a Londýnem. Výchozí letový řád bude tři spoje za týden během jarního a letního období s výhradou znemožnění z důvodu vyšší moci“. Komise dále zjišťuje, že některá ustanovení smlouvy o marketingových službách odkazují přímo na společnost Ryanair takovým způsobem, že ji lze považovat za stranu smlouvy, ačkoliv dohoda byla formalizována mezi sdružením SMAC a společností AMS. V článku 7 smlouvy o marketingových službách se tak například uvádí: „Pokud společnost Ryanair vypoví úmluvu v daném okamžiku před koncem třetího roku její

⁽¹⁷⁰⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 17. prosince 2008 ve věci T-196/04, *Ryanair v. Komise*, Sb. rozh. s. II-3643.

⁽¹⁷¹⁾ Studie ze dne 14. června 2006 vypracovaná Alliance ELSA a stanovující výhledy letišť Angoulême Brie-Champnier a Cognac-Chanteaubernard po 1. lednu 2007.

platnosti, zaplatí sdružení SMAC pokutu ve výši 50 000 EUR za čtvrtý rok a ve výši 25 000 EUR za pátý rok, a to poměrně za každý rok a letový program“. Úvodní zpráva předaná komisi nabídkového řízení kromě toho uvádí, že společnost SNC-Lavalin navrhuje zahájit v roce 2013 provoz na novém spoji na britské ostrovy provozovaném nízkonákladovou leteckou společností, „pokud sdružení SMAC bude souhlasit s poskytnutím požadovaných podpor na marketing, jež odhaduje na 30 až 35 EUR na jednoho odlétajícího cestujícího“. Tato ustanovení proto vytvářejí spojení mezi rozhodnutími prováděnými při správě letiště Angoulême a smlouvou o marketingových službách.

- 310) Tvrzení společnosti Ryanair v rámci tohoto řízení, podle něž uzavření smlouvy o marketingových službách mezi letištěm a společností AMS nemělo za cíl zvýšit obsazenost letů provozovaných společností Ryanair na spoji Angoulême – Londýn, nemůže tento závěr zpochybnit. Předmětem smlouvy o marketingových službách bylo poskytnutí reklamního prostoru na internetových stránkách společnosti Ryanair k propagaci Angoulême jako cestovní destinace u návštěvníků internetových stránek společnosti Ryanair, a tedy u zákazníků této letecké společnosti. Za předpokladu, že tvrzení společnosti Ryanair je pravdivé a že smlouva o marketingových službách neměla mít vliv na zvýšení počtu cestujících přepravovaných společností Ryanair do a z Angoulême, je obtížné pochopitelné, jaký zájem mohlo mít letiště na uzavření takové smlouvy o marketingových službách.
- 311) Náklady spojené se smlouvou o marketingových službách byly proto pro sdružení SMAC přičitatelné otevření spoje mezi Angoulême a letištěm Londýn-Stansted. Z hlediska sdružení SMAC se přínos této smlouvy mohl projevit pouze prostřednictvím dodatečných příjmů spojených s přepravou cestujících na spoji Angoulême – Londýn –Stansted, což byla jediná linka provozovaná společností Ryanair na letišti Angoulême.
- 312) Smlouva o marketingových službách je tak nerozlučně spjata se současně uzavřenou smlouvou o letištních službách a službami letecké přepravy, jež jsou jejím předmětem. Z věcných skutečností uvedených výše navíc vyplývá, že bez předmětných leteckých spojů (a tedy smlouvy o letištních službách, která se jich týká) by pro smlouvu o marketingových službách neexistovalo žádné hospodářsky rozumné vysvětlení, a že by proto tato smlouva nebyla uzavřena. V oné době byla společnost Ryanair jedinou velkou leteckou společností, která létala na toto letiště a která by na něm mohla zvýšit provoz. Pokud by letiště chtělo podpořit provoz na jiných spojích provozovaných leteckými společnostmi, které konkurují společnosti Ryanair, je rozumné předpokládat, že by si nedělalo reklamu na internetových stránkách společnosti Ryanair. Jak je uvedeno výše, smlouva o marketingových službách uvádí výslovně, že vznikla na základě závazku společnosti Ryanair provozovat letecký spoj mezi letištěm Angoulême a letištěm Londýn-Stansted, a počítá ostatně s marketingovými službami, které mají hlavně za cíl propagovat tento spoj.
- 313) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospívá Komise k závěru, že za účelem zjištění, zda smlouva o marketingových službách a smlouva o letištních službách (dále jen „smlouvy z roku 2008“) představují státní podporu, je nutno analyzovat tyto smlouvy, které tvoří jedinou transakci, společně.

9.1.3.2. Přínos, který by subjekt v tržním hospodářství mohl očekávat od smluv o marketingových službách, a cena, kterou by za tyto služby byl ochoten zaplatit.

- 314) Pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na tento konkrétní případ je nutno porovnat chování CCI d'Angoulême a sdružení SMAC jakožto stran smluv z roku 2008 s chováním případného subjektu v tržním hospodářství, který by byl pověřen správou letiště Angoulême.
- 315) Při analýze takto vymezené transakce je nutno vyhodnotit přínos, který by tento případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na výnosnost mohl očekávat od marketingových služeb. V tomto ohledu nelze zohledňovat obecné dopady těchto služeb jako takových na cestovní ruch a hospodářskou činnost regionu. Platí pouze dopady těchto služeb na ziskovost letiště, protože pouze tyto dopady by zohlednil případný subjekt v tržním hospodářství.
- 316) V tomto ohledu podněcují marketingové služby k využívání leteckých spojů, které jsou předmětem smluv o marketingových službách a odpovídajících smluv o letištních službách, protože jsou pojaty tak, aby tyto spoje propagovaly. Z tohoto dopadu sice těží v prvé řadě dotčená letecká společnost, je ale nutno jej považovat také za přínos pro správce letiště. Nárůst počtu cestujících se totiž může pro správce letiště projevit ve zvýšení příjmů z některých letištních poplatků a příjmů z činností mimo leteckou dopravu, a to zejména u parkovišť, restaurací a dalších obchodů.

- 317) Je proto nepopíratelné, že by subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Angoulême místo CCI-letiště a sdružení SMAC mohl zohlednit tento pozitivní dopad v okamžiku, kdy by uvažoval o uzavření smlouvy o marketingových službách a odpovídající smlouvy o letištních službách. Učinil by tak posouzením dopadu dotčeného leteckého spoje na své budoucí příjmy a náklady a odhadem, v těchto souvislostech, počtu cestujících využívajících těchto spojů, který by byl odrazem pozitivního dopadu marketingových služeb. Tento dopad by byl dále posuzován za celou dobu provozování dotčených spojů, tzn. za dobu stanovenou ve smlouvě o letištních službách a smlouvě o marketingových službách.
- 318) Když správce letiště uzavírá smlouvu, která počítá s propagací určitých leteckých spojů, je skutečně možné, aby výhledově předpokládal určitou míru obsazenosti (nebo faktor vytížení)⁽¹⁷²⁾ na dotčených leteckých spojích a toto zohlednil v odhadu svých budoucích příjmů. V tomto bodě bere Komise na vědomí názor společnosti Ryanair, podle nějž neznamenají smlouvy o marketingových službách pro správce letiště pouze náklad, ale mohou být pro něj také přínosem.
- 319) Dále je nutno zjistit, zda by případný subjekt v tržním hospodářství provozující letiště Angoulême místo CCI-letiště a sdružení SMAC mohl rozumně očekávat a kvantifikovat další přínosy než jen přínosy vyplývající z pozitivního dopadu na využívání leteckých spojů, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách po dobu provozování těchto spojů, již stanoví smlouva o marketingových službách nebo smlouva o letištních službách.
- 320) Některé zúčastněné třetí strany, a to zejména společnost Ryanair ve své studii ze dne 17. ledna 2014, tento názor zastávají. Studie ze dne 17. ledna 2014 spočívá na myšlence, podle níž marketingové služby, jež získá správce letiště jako CCI-letiště a sdružení SMAC, jsou takové povahy, že posílí značku letiště, a tím trvale podněcují růst počtu cestujících, kteří toto letiště používají, a to bez omezení na pouhé letecké spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách po dobu jejich provozování stanovenou v této smlouvě. Z této studie zejména vyplývá, že podle společnosti Ryanair jsou marketingové služby takové povahy, že vyvolají trvalé pozitivní dopady na používání letiště i po uplynutí platnosti smlouvy o marketingových službách.
- 321) V tomto ohledu je nejprve nutno poznamenat, že žádný prvek tohoto případu nenaznačuje, že by správce letiště při uzavírání smlouvy o marketingových službách, již se týká formální vyšetřovací řízení, uvažoval, a tím spíše kvantifikoval případné pozitivní dopady smluv o marketingových službách, které by přesahovaly letecké spoje, které jsou předmětem této smlouvy, nebo které by z časového hlediska přesahovaly uplynutí platnosti této smlouvy. Francie ostatně ze své strany nenabídla žádnou metodu, která by umožnila odhadnout případnou hodnotu, již by případný tržní subjekt spravující letiště Angoulême místo CCI-letiště a sdružení SMAC přisoudil těmto dopadům v okamžiku posouzení vhodnosti uzavřít smlouvy z roku 2008. I za předpokladu, že by bylo možno považovat tyto dopady za prokázané, platí proto v každém případě, že v okamžiku podepsání smluv se společnostmi AMS a Ryanair je správce letiště nebral v potaz.
- 322) Pokud jde o trvalou povahu těchto dopadů, ukazuje se na základě dostupných informací, že je nejistá. Lze si představit, že propagace města Angoulême a jeho kraje na internetových stránkách společnosti Ryanair mohla podnítit osoby, které si tyto stránky prohlížely, ke koupi letenek společnosti Ryanair v okamžiku, kdy k této reklamě měly přístup, nebo krátce poté. Je naopak málo pravděpodobné, že by vzpomínka na tuto reklamu shlédnutou při prohlížení internetových stránek společnosti Ryanair mohla přetrvat a ovlivnit jejich nákup letenek po uplynutí několika týdnů. Reklamní kampaň může mít trvalé dopady, pokud jsou propagační akce prováděny pomocí jednoho či více reklamních prostředků, jejichž působení jsou spotřebitelé po dané období často vystaveni. Například reklamní kampaň na všeobecných televizních kanálech a rozhlasových stanicích, hojně navštěvovaných internetových stránkách a/nebo venkovních reklamních panelech či panelech umístěných na veřejných prostranstvích může vyvolat takový trvalý dopad, pokud mají spotřebitelé přístup k těmto prostředkům masivně a opakovaně. Naopak propagační akce omezená na pouhé internetové stránky společnosti Ryanair může mít jen obtížně dopad výrazně přesahující trvání této propagační akce. Ostatně dokonce držitelé velmi známých značek je také neustále propagují pomocí marketingových kampaní, což by nemělo, pokud by se přijala argumentace společnosti Ryanair, z hospodářského hlediska racionální odůvodnění.
- 323) Je totiž málo pravděpodobné, že si většina osob prohlíží internetové stránky společnosti Ryanair dostatečně často, aby se jim vtiskla trvale do paměti propagace určitého regionu prováděná na těchto stránkách. Toto konstatování výrazně posilují dvě skutečnosti. Za prvé, podle ustanovení smlouvy o marketingových službách spočívala propagace oblasti města Angoulême na vstupní stránce internetových stránek společnosti Ryanair v pěti odstavcích o 150 slovech v oddílu „Top Five Things To Do“ na stránce s destinací Angoulême-Cognac a v pouhém odkazu na vstupní stránce www.ryanair.com k adrese internetových stránek určených sdružením SMAC, a to během omezených a spíše velmi krátkých období (24, 17 a 12 dní během prvních tří let). Jak povaha těchto propagačních

⁽¹⁷²⁾ Míra vytížení nebo faktor vytížení je definována jako podíl obsazených sedadel v letadlech používaných pro provozování dotčeného leteckého spoje.

akcí (pouhý odkaz s omezenou propagační hodnotou), tak jejich krátké trvání jsou prvkem, který mohl silně omezit jejich dopad na dobu po jejich ukončení, a to tím spíše, že se tyto akce omezily pouze na internetové stránky společnosti Ryanair a nebyly převzaty na jiných reklamních prostředcích. Za druhé, ostatní marketingové akce stanovené ve smlouvě uzavřené se společností AMS se týkaly výlučně internetové stránky věnované destinaci Angoulême. Je velmi pravděpodobné, že většina osob si tuto stránku často neprohlíží, a pokud tak činí, znamená to, že je tato destinace již potenciálně zajímavá.

- 324) Pokud tak marketingové služby mohly během svého provádění podněcovat k využití leteckých spojů, které byly předmětem smlouvy o marketingových službách, je velmi pravděpodobné, že neměly žádný či zanedbatelný dopad po tomto období nebo v případě jiných spojů.
- 325) Ze studií společnosti Ryanair ze dne 17. a 31. ledna 2014 vyplývá, že přínos smluv o marketingových službách přesahující letecké spoje, které jsou předmětem těchto smluv, a dobu provozování těchto spojů, jak ji stanoví smlouvy o marketingových a letištních službách, je značně nejistý a nelze jej kvantifikovat s mírou spolehlivosti, již by obezřetný subjekt v tržním hospodářství považoval za dostatečnou.
- 326) Například podle studie ze dne 17. ledna 2014 „[...] jsou budoucí přírůstkové zisky po uplynutí stanovené platnosti smlouvy o letištních službách svou podstatou nejisté“. Tato studie mimo to navrhuje dvě metody vyhodnocení pozitivních dopadů smluv o marketingových službách, a to přístup založený na peněžních tocích („cash flow“) a přístup založený na kapitalizaci.
- 327) Přístup založený na peněžních tocích spočívá ve vyhodnocení přínosů smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách ve formě budoucích příjmů, které vzniknou správci letiště z poskytování marketingových služeb a ze smlouvy o letištních službách, a to po odečtení souvisejících nákladů. Přístup založený na kapitalizaci spočívá v zohlednění zlepšení značky letiště díky marketingovým službám jako nehmotného aktiva, jež bylo získáno za cenu stanovenou ve smlouvě o marketingových službách.
- 328) Studie nicméně zdůrazňuje rozsah obtíží vyvolaných přístupem založeným na kapitalizaci, a tím dokládá nedostatečnou spolehlivost výsledků, ke kterým může tato metoda vést, a upřednostňuje přístup založený na peněžních tocích. Studie zejména uvádí: „Přístup založený na kapitalizaci by měl zohlednit pouze podíl výdajů na marketing přičítatelný základu nehmotných aktiv letiště. Může být nicméně obtížné určit podíl výdajů na marketing, jejichž cílem je vytvářet budoucí příjmy letiště (tzn. investice do základu nehmotných aktiv letiště), v poměru k výdajům, které vytvářejí současné příjmy letiště“. Zpráva rovněž zdůrazňuje, že „pro použití přístupu založeného na kapitalizaci je nutno odhadnout průměrnou dobu, po níž by bylo letiště schopno udržet si zákazníka získaného marketingovou kampaní společnosti AMS. Kvůli nedostatečným údajům by bylo v praxi velmi obtížné odhadnout průměrnou dobu udržení zákazníků po kampani společnosti AMS“.
- 329) Pokud jde o studii ze dne 31. ledna 2014, navrhla praktické uplatnění přístupu založeného na peněžních tocích. Podle tohoto přístupu nabývají přínosy smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách, které přesahují uplynutí platnosti smlouvy o marketingových službách, podobu „koncové hodnoty“, jež se vypočítává v den uplynutí platnosti smlouvy. Tato koncová hodnota se vypočítává na základě přírůstkových zisků očekávaných od smluv o letištních a marketingových službách během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách. Tyto zisky se prodlužují během následujícího období, jehož délka se rovná délce smlouvy o letištních službách, a upravují se podle míry růstu trhu letecké dopravy v Evropě a faktoru pravděpodobnosti, který má údajně odrážet schopnost smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách přispívat k ziskům letiště po uplynutí jejich platnosti. Tato schopnost vytvářet trvalý přínos vyplývá podle studie ze dne 31. ledna 2014 bez většího upřesnění z řady faktorů, které „zahrnují větší známost, silnější značku, síťové externality a pravidelné cestující“. Kromě toho tato metoda zohledňuje míru aktualizace, která odráží náklady kapitálu.
- 330) Pokud jde o faktor pravděpodobnosti, studie navrhuje jeho míru ve výši 30 %, již považuje za opatrnou. Tato velmi teoretická studie ale nenabízí v tomto bodě žádné náležité odůvodnění, ať již kvantitativní či kvalitativní povahy. Na podporu této míry ve výši 30 % se neopírá o žádnou skutkovou okolnost, jež by byla vlastní činnosti společnosti Ryanair nebo trhům letecké dopravy či letištním službám. Nevytváří žádnou vazbu mezi touto mírou a faktory, o kterých se zmiňuje velmi krátce (známost, silná značka, síťové externality a pravidelní cestující) a které mají údajně prodlužovat přínosy smluv o letištních a marketingových službách do období po uplynutí jejich platnosti. V ničem se neopírá o specifický obsah marketingových služeb stanovených v různých smlouvách se společností AMS, aby analyzovala míru, v jaké by tyto služby mohly ovlivňovat výše uvedené faktory.

- 331) Navíc ničím nedokládá, že po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách jsou zisky, které tyto smlouvy správci letiště během posledního roku svého plnění přinesly, takové povahy, aby se prodloužily do budoucna s jakoukoliv mírou pravděpodobnosti. Neodůvodňuje ani relevantnost míry růstu trhu letecké dopravy v Evropě pro posouzení dopadů smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách pro dané letiště.
- 332) U „koncové hodnoty“ vypočítané metodou, již navrhuje společnost Ryanair, je proto velmi málo pravděpodobné, že by ji zohlednil opatrný subjekt v tržním hospodářství, který by posuzoval, zda je v jeho zájmu uzavřít smlouvu.
- 333) Studie ze dne 31. ledna 2014 tak ukazuje, že metoda peněžních toků („cash flow“) by mohla, stejně jako metoda „kapitalizace“, vést pouze k velmi nejistým a velmi málo spolehlivým výsledkům.
- 334) Francie a ani žádná zúčastněná strana ostatně neposkytly podklady, které by dokazovaly, že by správci regionálních letišť srovnatelných s letištěm Angoulême skutečně používali metodu navrženou společností Ryanair či jakoukoliv jinou metodu, jež by kvantifikovaným způsobem zohledňovala přínosy, které by přesahovaly uplynutí platnosti smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách. Francie se ostatně ke studiím ze dne 17. a 31. ledna 2014 vůbec nevyjádřila, a v rámci tohoto řízení tak neschválila jejich závěry.
- 335) Jak je uvedeno výše, marketingové služby, jichž se týká formální vyšetřovací řízení, se navíc zjevně zaměřují na osoby, které by mohly použít spoje, který je předmětem smlouvy o marketingových službách. Pokud tento spoj není po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách obnoven, je vysoce nepravděpodobné, že by marketingové služby mohly mít po uplynutí této platnosti nadále pozitivní dopady na používání letiště. Správce letiště přitom může jen velmi obtížně posoudit pravděpodobnost, že si letecká společnost přeje pokračovat v provozování určitého spoje déle než po dobu, ke které se zavázala jej provozovat ve smlouvě o letištních službách. Zejména nízkonákladové letecké společnosti ukázaly, že řeší otevírání a uzavírání spojů velmi dynamicky. Při uzavírání transakce, jako je transakce zkoumaná v tomto formálním vyšetřovacím řízení, by proto opatrný subjekt v tržním hospodářství nepočítal s vůlí letecké společnosti prodloužit provozování dotčeného spoje po uplynutí platnosti smlouvy.
- 336) Pro úplnost je nutno zdůraznit, že koncová hodnota vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair ve studii ze dne 31. ledna 2014 je pozitivní (a má tak pozitivní dopad na výhledovou výnosnost smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách) pouze tehdy, je-li pozitivní přírůstkový zisk očekávaný z těchto smluv během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách. Metoda totiž spočívá v tom, že se vychází z přírůstkového zisku očekávaného během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách a že se tento zisk promítne do budoucnosti tak, že se na něj uplatní dva faktory. První faktor představuje celkový růst evropského trhu letecké dopravy a odráží očekávaný růst provozu. Druhým faktorem je faktor 30 %, který představuje zhruba pravděpodobnost, že plnění smluv na konci jejich platnosti podporuje uzavření podobných smluv v budoucnosti, a tak pomůže vyvolat podobné finanční toky. Pokud je přírůstkový zisk očekávaný během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách negativní, je negativní také koncová hodnota, což vyjadřuje skutečnost, že uzavření smluv podobných smlouvám, jejichž platnost právě uplynula, povede stejně jako v případě těchto smluv každý rok ke zhoršení ziskovosti letiště.
- 337) Studie ze dne 31. ledna 2014 tento případ krátce zvažuje a omezuje se bez komentáře či odůvodnění na to, že v poznámce pod čarou uvádí: „[...] žádnou koncovou hodnotu nelze vypočítat, jsou-li čisté přírůstkové zisky plateb společnosti AMS během posledního roku předmětného období negativní“⁽¹⁷³⁾. Jak bude ale doloženo dále, všechny smlouvy, jichž se týká tento případ, vedou k negativním výhledovým přírůstkovým tokům každý rok, a ne pouze celkově v čisté aktualizované hodnotě. „Koncová hodnota“ vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair by tak v případě těchto smluv nebyla žádná či spíše negativní. Zohlednění takové koncové hodnoty by proto nezpochybnilo závěr, podle něž různé smlouvy zahrnují hospodářské zvýhodnění.
- 338) Jako závěr z výše uvedeného vyplývá, že jediný konkrétní přínos, který by opatrný subjekt v tržním hospodářství očekával od smlouvy o marketingových službách a který by kvantifikovaným způsobem zohlednil při posuzování svého zájmu uzavřít takovou smlouvu ve spojení se smlouvou o letištních službách, by byl možný pozitivní dopad marketingových služeb na počet cestujících, kteří použijí spojů, které jsou předmětem dotčených smluv, a to po dobu provozování těchto spojů, jak je stanovena ve smlouvách. Komise se domnívá, že další případné přínosy by byly považovány za příliš nejisté, aby je šlo zohlednit kvantifikovaným způsobem, a ostatně správci letiště Angoulême takové teoretické přínosy při uzavírání předmětných smluv nezohledňovali.

⁽¹⁷³⁾ Studie ze dne 31. ledna 2014, poznámka pod čarou č. 17, volný překlad anglického znění.

9.1.3.3. Srovnatelnost letiště Angoulême s jinými evropskými letišti

- 339) Podle nových pokynů lze pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství v zásadě vyloučit existenci podpory ve prospěch letecké společnosti, která letiště využívá, pokud cena účtovaná za letištní služby odpovídá „tržní ceně nebo lze-li analýzou *ex ante*, to znamená analýzou založenou na informacích dostupných v okamžiku poskytnutí opatření a na vývojích předvídatelných v oné době, prokázat, že ujednání mezi letištěm a leteckou společností bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště“⁽¹⁷⁴⁾.
- 340) Podle nových pokynů „při posuzování ujednání mezi letištěm a leteckou společností Komise rovněž zohlední míru, do jaké lze posuzovaná ujednání považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti“⁽¹⁷⁵⁾. Pokud jde o první přístup (srovnání s „tržní cenou“), má Komise pochybnosti, zda je v současnosti vůbec možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují, a domnívá se, že nejvhodnějším kritériem pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante*⁽¹⁷⁶⁾.
- 341) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství odkazem na průměrnou cenu zjištěnou na jiných podobných trzích se obecně může ukázat jako důvodné, pokud lze takovou cenu rozumně zjistit či odvodit z jiných tržních ukazatelů. Ovšem v případě letišť nemusí mít tato metoda stejnou relevantnost. Struktura nákladů a příjmů má totiž tendenci výrazně se lišit od jednoho letiště k druhému. Tyto náklady a příjmy závisí na stavu rozvoje letiště, počtu leteckých společností, které ho dopravně obsluhují, kapacitě z hlediska přepravy cestujících, stavu infrastruktury a návazných investic, předpisovém rámci, který se může v jednotlivých členských státech lišit, a ztrátách a závazcích letiště z minulosti⁽¹⁷⁷⁾.
- 342) Liberalizace trhu letecké dopravy navíc učinila z každé výlučně srovnávací analýzy velmi složitou záležitost. Jak názorně ukazuje tento konkrétní případ, obchodní postupy mezi letišti a leteckými společnostmi nespočívají na seznamu veřejných cen za jednotlivé služby. Tyto obchodní vztahy jsou velmi rozdílné. Zahrnují sdílení rizik v oblasti používání letiště a souvztažných finančních a obchodních odpovědností, všeobecné rozšíření podněcujících mechanismů a proměnlivé rozdělení rizik na dobu trvání smluv. Transakce jsou proto navzájem obtížně srovnatelné na základě ceny za rotaci nebo za cestujícího.
- 343) Společnost Ryanair se domnívá, že zásadu obezřetného investora v tržním hospodářství lze uplatnit na základě srovnání některých evropských letišť. V tomto ohledu soudí, že některá evropská letiště jsou zaměnitelná za letiště Angoulême kvůli jejich podobnosti⁽¹⁷⁸⁾. Studie poskytnutá za tímto účelem Komisí srovnává poplatky hrazené společností Ryanair letišti Angoulême s poplatky, které letecká společnost platí těmto letištím, jež jsou považována za srovnatelná. Společnost Ryanair uzavírá, že poplatky uplatňované těmito jinými letišti jsou nižší než poplatky požadované letištěm Angoulême.
- 344) Komise se nicméně domnívá, že metoda použitá výše uvedenou studií není funkční, protože se omezuje na služby a platby vzniklé ze smlouvy o letištních službách, aniž by zohlednila smlouvy o marketingových službách. Jak je ale uvedeno výše, Komise soudí, že kritérium subjektu v tržním hospodářství je nutno uplatnit po společné analýze těchto dvou vzájemně propojených smluvních aktů. Závěry srovnávací analýzy dodané společností Ryanair nelze proto přijmout.
- 345) Poplatky hrazené společností Ryanair za letištní služby na jiných letištích tak nemohou sloužit jako referenční hodnota pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství.

⁽¹⁷⁴⁾ Viz bod č. 53 nových pokynů.

⁽¹⁷⁵⁾ Viz bod č. 66 nových pokynů.

⁽¹⁷⁶⁾ Viz bod č. 59 a 61 nových pokynů.

⁽¹⁷⁷⁾ Viz rozhodnutí Komise uvedené výše v pozn. pod čarou č. 69, 88. a 89. bod odůvodnění.

⁽¹⁷⁸⁾ Ryanair zakládá svou analýzu na studii vypracované společností Oxera dne 25. června 2012.

- 346) Komise dále poznamenává, že cena, již společnost Ryanair skutečně platila v období 2008–2009 za využívání letištních služeb na letišti Angoulême, byla negativní. Negativní cena poskytnutá správcem letiště letecké společnosti z důvodu úrovně letištních poplatků, která nekryje náklady návazných služeb, může být v souladu s racionálním uvažováním subjektu v tržním hospodářství. Je to ale možné za podmínky, že tato negativní cena je za předem stanovené období vyrovnána předpokládaným nárůstem příjmů z provozování leteckého spoje, a to bez ohledu na to, zda se jedná o příjmy z letecké dopravy nebo příjmy z činností mimo leteckou dopravu. V tomto konkrétním případě příjmy z činností mimo leteckou dopravu nemohly být dostatečné a nebyly takové povahy, aby se rozvíjely v nutné a dostatečné míře během pěti let trvání smlouvy o letištních službách.
- 347) Letiště, u nichž by negativní cena mohla být odůvodnitelná, nejsou početná a ve vybraném vzorku vůbec chybí. Komise se v tomto ohledu domnívá, že charakteristiky letišť, která tvoří tento vzorek, jsou příliš nesourodé, aby mohly sloužit za uspokojivý základ analýzy⁽¹⁷⁹⁾.
- 348) Společnost Ryanair nijak neprokázala, v čem jsou letiště uváděná ve studii dostatečně srovnatelná, pokud jde o objem provozu, druh provozu, druh a úroveň poskytovaných letištních služeb, blízkost letiště k velkému městu, počet obyvatel ve spádové oblasti letiště, prosperitu okolní oblasti a různé geografické oblasti, z nichž by bylo možné získat cestující⁽¹⁸⁰⁾. Francie a ani žádná zúčastněná strana ostatně nezminily existenci letišť, která by byla z hlediska těchto různých kritérií dostatečně srovnatelná s letištem Angoulême.
- 349) Za těchto okolností Komise soudí, že za stávajících souvislostí a při zohlednění všech prvků, které má k dispozici, není důvod odchýlit se od přístupu doporučeného v nových pokynech pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi, to znamená analýzy *ex ante* dodatečné (neboli inkrementální) ziskovosti. Tento přístup je odůvodněn skutečností, že správce letiště má objektivní zájem uzavřít transakci s leteckou společností, pokud může rozumně očekávat, že tato transakce zlepší jeho zisk (nebo sníží jeho ztráty) oproti hypotetické srovnávací situaci, v níž by tato transakce nebyla uzavřena, a to bez ohledu na jakékoliv srovnání.

9.1.3.4. Závěr ke způsobům uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství

- 350) Z výše uvedeného vyplývá, že Komise musí pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na smlouvy z roku 2008 provést společnou analýzu smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách, jež byly uzavřeny současně, a musí určit, zda by případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost a spravující letiště Angoulême místo CCI-letiště a sdružení SMAC tyto smlouvy uzavřel. Za tímto účelem je nutno stanovit inkrementální ziskovost smluv z roku 2008 za celé období jejich plnění, jak by ji vyhodnotil subjekt v tržním hospodářství v okamžiku uzavření smluv odhadem:
- budoucího inkrementálního provozu, který lze očekávat v důsledku provádění smluv z roku 2008, při současném zohlednění dopadů marketingových služeb na míru obsazenosti spojů, které jsou předmětem těchto smluv,
 - budoucích inkrementálních příjmů, které lze očekávat v důsledku plnění smluv z roku 2008, zahrnujících příjmy z letištních poplatků a asistenčních služeb při mezipřistání vytvořené spoji, které jsou předmětem těchto smluv, a také příjmy z činností mimo leteckou dopravu vytvořené v důsledku dodatečného provozu vyvolaného plněním těchto smluv,
 - budoucích inkrementálních nákladů, které lze očekávat v důsledku plnění smluv z roku 2008, zahrnujících provozní náklady a případné inkrementální investiční náklady vyvolané spoji, které jsou předmětem těchto smluv, a také náklady na marketingové služby.
- 351) Z těchto výpočtů mají vyplynout budoucí roční toky, které odpovídají rozdílu mezi inkrementálními příjmy a náklady, který je v případě potřeby nutno aktualizovat koeficientem odrážejícím náklady kapitálu pro správce letiště. Pozitivní čistá aktualizovaná hodnota v zásadě znamená, že dotčené smlouvy neposkytují hospodářské zvýhodnění, zatímco negativní čistá aktualizovaná hodnota svědčí o existenci takového zvýhodnění.

⁽¹⁷⁹⁾ Jedno z vybraných srovnávacích kritérií spočívá v příslušnosti do kategorie letišť s provozem do jednoho milionu cestujících za rok. Jsou-li letištní poplatky uplatňované letištem Angoulême srovnávány s poplatky uplatňovanými letišti, jejichž roční provoz představuje několik stovek tisíc cestujících za rok, je srovnávací analýza vycházející z těchto výsledků postavena na příliš nedostatečně přesném základě, aby byla přijatelná.

⁽¹⁸⁰⁾ Viz nové pokyny, bod č. 60.

- 352) Je nutno poznamenat, že v rámci takového posouzení ztrácí tvrzení společnosti Ryanair, podle něž je cena marketingových služeb zakoupených sdružením SMAC stejná nebo nižší než cena, již lze považovat za „tržní cenu“ těchto služeb, jakýkoliv význam. Subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost by totiž nebyl ochoten pořídit si takové služby ani za cenu nižší nebo rovnající se „tržní ceně“, pokud by předpokládal, že bez ohledu na pozitivní dopad těchto služeb na využívání dotčených leteckých spojů by inkrementální náklady vyvolané smlouvami přesáhly inkrementální příjmy v aktualizované hodnotě. V takovém případě by „tržní cena“ přesáhla jeho ochotu platit, což by ho logicky vedlo k tomu, že by od předmětných služeb upustil.
- 353) Ze stejných důvodů by skutečnost, že ceny stanovené ve smlouvě o letištních službách mohou být vyšší nebo stejné jako ceny účtované správci více či méně srovnatelných letišť, neměla v rámci této analýzy žádný význam, jakmile by se nedalo očekávat, že tyto ceny povedou k inkrementálním příjmům dostatečně vysokým, aby se jimi pokryly inkrementální náklady.

9.1.3.5. Uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství

- 354) Pro účely posouzení smluv z roku 2008 a s ohledem na výše uvedená odůvodnění je nutno připomenout, že jak existence, tak význam prvků podpory v těchto smlouvách se musí posuzovat při zohlednění situace, která převládala v okamžiku jejich uzavření⁽¹⁸¹⁾, a konkrétněji při zohlednění dostupných informací a vývoje předvídatelného v oné době.
- 355) Podklady předané francouzskými orgány zdůrazňují, že si sdružení SMAC nechalo vypracovat výhledovou studii, která byla předána dne 14. června 2006⁽¹⁸²⁾. Tato studie se týká výhledů letiště Angoulême po 1. lednu 2007. Aniž by zacházel do podrobností, uvádí tento dokument ve spojení s otevřením spoje provozovaného společností Ryanair mezi Angoulême a Londýnem hlavní souhrnné ukazatele. U možného provozu odhadovaného na 100 000 cestujících za rok je výsledek studie tento:

	Rok 1	Rok 2	Rok 3
Negativní saldo provozního účtu	56 000	56 000	56 000
Podpora na marketing	560 000	560 000	560 000
Roční výdaje sdružení SMAC	616 000	616 000	616 000

- 356) Tento dokument neodpovídá podnikatelskému plánu, u kterého Komise může přistoupit k analýze dodržení kritéria subjektu v tržním hospodářství. Údaje, které sloužily jako reference k vypracování těchto výhledů, nejsou upřesněny a vybrané hypotézy nejsou dostatečně podrobně rozpracovány. Tento odhad je navíc vypracován pouze na období tří let, zatímco před uzavřením smluv z roku 2008 bylo stanoveno jejich plnění na období pěti roků. Tato studie byla také vypracována velmi dlouho před rokem 2008. Jejím cílem nebylo zjistit, zda plnění těchto smluv se společnostmi Ryanair a AMS v podobě, o jaké by se mohlo uvažovat před jejich uzavřením, bylo dostatečně přínosné pro správce letiště.
- 357) Komise každopádně konstatuje, že tyto výhledy spíše prokazují, že sdružení SMAC nejednalo jako správce letiště Angoulême v souladu s jednáním obezřetného subjektu v tržním hospodářství. Z této výhledové studie z roku 2006 totiž vyplývá, že sdružení SMAC nemohlo již v oné době nevědět, že otevření linky spojující Angoulême s Londýnem a provozované nízkonákladovou leteckou společností může vést k výrazným provozním ztrátám, a tím k vysoké potřebě financování.
- 358) Bez ohledu na tyto informace, jež sdružení SMAC mělo v okamžiku uzavření smluv z roku 2008, neusoudilo za potřebné nechat si vypracovat podnikatelský plán nebo jinou podobnou předběžnou hospodářskou analýzu ohledně smluv, které se měly uzavřít se společnostmi Ryanair a AMS, jež by z hospodářského hlediska mohla podpořit jeho rozhodnutí vzít na sebe tyto závazky.

⁽¹⁸¹⁾ Viz například rozsudek Tribunálu ze dne 19. října 2005 ve věci T-318/00, *Freistaat Thüringen v. Komise*, Sb. rozh. s. II-4179, bod č. 125.

⁽¹⁸²⁾ Tato studie byla vypracována Alliance ELSA.

- 359) Podle společnosti Ryanair nelze neexistenci podnikatelského plánu v okamžiku uzavření smluv, jako jsou smlouvy, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, použít jako důkaz nedodržení zásady subjektu v tržním hospodářství.
- 360) V tomto ohledu představuje neexistence podnikatelského plánu či obecněji jakékoli vyčíslené analýzy ziskovosti vypracované před uzavřením smlouvy vážný příznak, že nebyla dodržena zásada subjektu v tržním hospodářství. Platí to tím spíše v tomto konkrétním případě, protože správce letiště Angoulême měl před uzavřením smluv z roku 2008 informace, které mohly zpochybnit v případě uzavření smlouvy o rozvoji nízkonákladového leteckého spoje s Londýnem jeho hospodářskou ziskovost.
- 361) V těchto souvislostech považuje Komise za užitečné zdůraznit, že Francie nepředložila žádný podklad, který by ukazoval, že správce letiště provedl analýzu rizik, která postoupil v okamžiku uzavření smluv, z hlediska zisků, které by mohly vyplynout ze smluv z roku 2008. Francie naopak zdůrazňuje, že rozhodnutí sdružení SMAC spočívalo na vůli zachovat letiště Angoulême a vedl k němu cíl regionálního rozvoje. Toto tvrzení ale jen znovu dokládá, že k uzavření smluv z roku 2008 se společnostmi Ryanair a AMS nevedly v první řadě výhledy na ziskovost.
- 362) Komise se domnívá, že její posouzení toho, jaká by byla analýza ziskovosti smluv z roku 2008 provedená obezřetným subjektem v tržním hospodářství, tento závěr potvrzuje.
- 363) Komise za tímto účelem provedla vlastní analýzu, v níž vycházela v souladu s novými pokyny výlučně z inkrementálních nákladů a příjmů vzniklých z plnění smluv z roku 2008, jak by je subjekt v tržním hospodářství vyhodnotil *ex ante*. Vybrané hypotézy a výsledky analýzy jsou uvedeny níže.
- 364) V souvislostech této analýzy považuje Komise za vhodné připomenout, že po přijetí nových pokynů byly jak Francie, tak zúčastněné strany vyzvány, aby předložily své připomínky k uplatnění ustanovení těchto pokynů na tento případ (viz 8. a 9. bod odůvodnění). V tomto konkrétním případě nevznesla Francie a ani zúčastněné strany žádnou námitku proti přístupu Komise, který spočívá v tom, že v případě nemožnosti určit vhodný srovnávací prvek pro stanovení reálné tržní ceny za služby, které letiště poskytují leteckým společnostem, je nejrelevantnějším kritériem pro posouzení ujednání, která tyto dvě strany uzavřely, analýza *ex ante* inkrementální ziskovosti těchto ujednání.
- a) Časový horizont
- 365) Při posuzování zájmu na uzavření smlouvy o letištních službách a/nebo smlouvy o marketingových službách by subjekt v tržním hospodářství zvolil za časový horizont svého posouzení buď dobu plnění předmětných smluv, nebo období stanovené v každé smlouvě zvlášť. Řečeno jinými slovy, vyhodnotil by inkrementální náklady a příjmy během období plnění smluv.
- 366) Zvolit delší období se nejeví jako odůvodněné. V den uzavření smluv by obezřetný subjekt v tržním hospodářství nepočítal s jejich obnovením na konci jejich platnosti, a to ani ve stejné, ani v odlišné podobě. Platí to tím spíše, že běžně obezřetný správce by nemohl nevědět, že o nízkonákladových společnostech, jako je společnost Ryanair, bylo a je známo, že své činnosti vyvíjejí velmi dynamicky, aby se přizpůsobily vývojem na trhu, ať už jde o otevírání či zavírání spojů nebo o zvyšování či omezování četnosti spojů.
- 367) V rámci uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je rovněž nutno zaznamenat, že nebylo zohledněno, že společnost Ryanair neprovozovala některé spoje po celou dobu stanovenou ve smlouvách z roku 2008, protože tato skutečnost nebyla v okamžiku uzavření těchto smluv známa a ani předvídatelná.
- 368) V následujících úvahách Komise přezkoumá zvolené hypotézy, aby analyzovala smlouvy z roku 2008, které byly uzavřeny se společnostmi Ryanair a AMS, z hlediska provozu a inkrementálních příjmů a nákladů, a poté postupně představí bilanci analýzy těchto smluv.
- b) Výhledový inkrementální provoz a výhledový počet rotací
- 369) Analýza provedená Komisí je založena na inkrementálním provozu (jinými slovy, na dodatečném počtu cestujících), jak by ho subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Angoulême místo sdružení SMAC mohl odhadovat při uzavírání smluv z roku 2008. Řečeno jinými slovy, jedná se o odhad počtu cestujících, u kterého by správce letiště Angoulême mohl v roce 2008 očekávat, že během plnění smlouvy použijí spoj Angoulême – Londýn provozovaný společností Ryanair.

- 370) Výhledový inkrementální provoz byl určen podle četnosti letů na spoji Angoulême – Londýn, jak byla stanovena ve smlouvách o letištních a marketingových službách, a podle počtu rotací za rok, který z toho vyplýval.
- 371) Komise dále zohlednila přepravní kapacitu letadel používaných společnostmi Ryanair, tzn. letadel Boeing 737–800 v provedení 189 míst.
- 372) Komise tak použije jako předpoklad míru obsazenosti ve výši 85 % u každého letu. Jedná se o hypotézu výhodnou pro společnost Ryanair, protože míra 85 % je vysoká hodnota. Tato míra přesahuje mírně průměr dosahovaný u letů provozovaných společnostmi Ryanair v rámci její sítě⁽¹⁸³⁾ a přesahuje či se rovná míře obsazenosti, již Francie navrhla ve svém přepracování analýz ziskovosti u různých smluv. Komise se nicméně domnívá, že se sice jedná o výhodnou hypotézu, ale že lze tuto vysokou míru obsazenosti použít, aby se odrazil možný přínosný dopad marketingových služeb na využívání leteckých spojů, které jsou předmětem různých smluv, a to v situaci, kdy neexistují jiné prvky, které by kvantifikovaly předvídatelný dopad těchto služeb na míru obsazenosti.

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

c) Inkrementální příjmy

- 373) Pokud jde o smlouvy z roku 2008, které jsou předmětem její analýzy, Komise se snažila určit inkrementální příjmy, to znamená příjmy vzniklé transakcí, se kterými by počítal subjekt v tržním hospodářství.
- 374) Podle zásady „jednotného zpoplatnění“ se Komise v tomto ohledu domnívá, že je nutno zohlednit jak příjmy z leteckých činností, tak příjmy z činností mimo leteckou dopravu.
- 375) Pokud jde o příjmy z leteckých činností, skládají se z výnosu různých poplatků, které letecká společnost hradí správci letiště, a to:
- „přistávacího poplatku“, tj. určité částky za každou rotaci,
 - „poplatku za cestujícího“, tj. určité částky za každého cestujícího, a
 - poplatku placeného za asistenční služby při mezipřistání, který má formu určité částky za rotaci, jež je stanovena ve smlouvě o letištních službách.
- 376) Smlouvy z roku 2008 stanovily přímo výši poplatku za cestujícího a přistávacího poplatku. Podle článku 7.1 smlouvy o letištních službách byla výše poplatku za cestujícího stanovena na základě sazebníku letiště Angoulême. Článek 7.3 smlouvy o letištních službách ale počítá během prvních tří let s propagačními slevami. Tyto slevy dosahovaly výše 57,25 % první rok, což odpovídá poplatku ve výši 1,18 EUR, 48 % druhý rok, což odpovídá poplatku ve výši 1,44 EUR, a 24 % třetí rok, což odpovídá poplatku ve výši 2,10 EUR. Článek 7.2 stejné smlouvy dále stanovil přistávací poplatky na výši 252,29 EUR za přistání. Analýza proto převzala částky stanovené ve smlouvě.
- 377) Článek 7.4 smlouvy o letištních službách upřesňoval, že poplatek za asistenční služby při mezipřistání dosahuje během prvního roku výše 195 EUR. Stanovil rovněž, že se tento poplatek zvyšuje počínaje druhým rokem na 245 EUR. Komise proto ve své analýze pracovala s touto částkou.
- 378) Pro výpočet výnosu tří výše uvedených poplatků z leteckých činností, které by subjekt v tržním hospodářství očekával od smlouvy, použila Komise prognózy počtu rotací (u přistávacího poplatku a u poplatku za asistenční služby při mezipřistání) a inkrementálního provozu (u poplatku za cestujícího), jak je stanovila smlouva, a vynásobila je výše vymezenou jednotkovou výší poplatků.
- 379) Pokud jde o příjmy z činností mimo leteckou dopravu, jsou v zásadě téměř úměrné počtu cestujících. Činnost parkovišť, restaurací a jiných obchodů na letišti závisí na počtu cestujících. Je tomu tak také u příjmů správce letiště spojených s těmito činnostmi. V tomto konkrétním případě ale významná část příjmů z činností mimo leteckou dopravu pochází z výdajů zaměstnanců provozovatele a jiných podniků v době, kdy je provoz cestujících na letišti Angoulême nevýrazný.

⁽¹⁸³⁾ Viz <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>

380) Pokud je o výši těchto inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu, Komise považuje za pravděpodobné, že by ji rozumný subjekt v tržním hospodářství vypočítal v okamžiku uzavření smluv na základě celkových příjmů z činností mimo leteckou dopravu, které letiště mělo těsně před uzavřením dotčené smlouvy. V tomto konkrétním případě pochází v době, kdy je provoz cestujících nevýrazný, velká část příjmů z činností mimo leteckou dopravu z výdajů zaměstnanců provozovatele a podniků působících na letišti. Podle informací předložených Francií lze celkovou inkrementální částku výnosů z činností mimo leteckou dopravu, která se týká pouze komerčního provozu, odhadnout na [...] EUR za rok. Komise soudí, že se tento odhad jeví jako rozumný.

d) Inkrementální náklady

381) Inkrementální náklady, které by u každé transakce (zahrnující případně smlouvu o letištních službách a smlouvu o marketingových službách) mohl očekávat a priori subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Angoulême místo jeho správců, spadají do těchto tří kategorií:

— náklady na zakoupení marketingových služeb,

— inkrementální investiční náklady vyvolané investicemi prováděnými kvůli transakci,

— inkrementální provozní náklady, tj. provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy), které mohou vzniknout prováděním transakce.

382) Pokud jde o náklady vzniklé ze smluv o marketingových službách, Komise zohlednila částky stanovené ve smlouvě o marketingových službách. Smlouva o marketingových službách uzavřená se společností Ryanair stanovila ve svém článku 3.1 marketingové služby v hodnotě 400 000 EUR za první rok, v hodnotě 300 000 EUR za druhý rok a v hodnotě 225 000 EUR za třetí rok. Za náklady na marketingové služby proto Komise zvolila tyto částky.

383) Stejně jako v případě prognóz provozu nepředstavují výhledové platby za marketing nutně částky, které byly skutečně uhrazeny, protože některé události, k nimž došlo po uzavření smluv, mohly vést k odchylkám od částek, které byly stanoveny na počátku. Je to zejména případ předčasného vypovězení smlouvy. Při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství nelze ale tyto události zohlednit, protože k nim došlo až po uzavření smluv. Při posuzování ziskovosti smluv z roku 2008 by každý subjekt v tržním hospodářství vycházel z částek stanovených při podepsání smlouvy.

384) Pokud jde o inkrementální investiční náklady, nebyl vybrán žádný náklad, protože žádný prvek tohoto případu neprokazuje, že by subjekt v tržním hospodářství očekával, že mu vznikne povinnost realizovat některé investice v zásadě z důvodu smluv, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení.

385) Při odhadu inkrementálních provozních nákladů, které byly předvídatelné při uzavření smluv z roku 2008, je Komise nucena vycházet z prvků analýzy správce letiště, protože sama není schopna posoudit, jakým způsobem může daná smlouva ovlivnit různé nákladové položky letiště.

386) Komise bere na vědomí, že tento odhad byl proveden CCI-letiště a sdružením SMAC před uzavřením smluv z roku 2008, a byl tak dostupný v okamžiku uzavření těchto smluv.

e) Prezentace výsledků týkajících se smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS

387) Po určení všech inkrementálních příjmů a nákladů vzniklých ze smlouvy, se kterými by počítal subjekt v tržním hospodářství, je Komise schopna stanovit očekávané inkrementální toky (příjmy po odečtení nákladů) u smluv z roku 2008 rok po roce a po celou stanovenou dobu jejich plnění. Tyto výsledky jsou uvedeny níže.

Tabulka 12

Očekávané inkrementální toky smluv z roku 2008

	2008	2009	2010	2011	2012
Míra obsazenosti	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Počet cestujících na let	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Počet cestujících na rotaci	322	322	322	322	322
Počet rotací od dubna do října	93	93	93	93	93
Cestujících celkem	29 946	29 946	29 946	29 946	29 946

Výše poplatků	2008	2009	2010	2011	2012
Poplatek za cestujícího	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Poplatky při přistání za každou rotaci	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Poplatek za asistenční služby za každou rotaci	195	245	245	245	245

Inkrementální příjmy	2008	2009	2010	2011	2012
Výnos poplatku za cestující	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Výnos přistávacího poplatku	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Výnos poplatku za asistenční služby	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Inkrementální náklady	2008	2009	2010	2011	2012
Asistenční služby a příjem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>z toho zaměstnanci</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>z toho jiné</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Marketing	400 000	300 000	225 000	0	0
Celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

	2008	2009	2010	2011	2012
Příjmy	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Výdaje	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Výsledek	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

- 388) Komise zjišťuje, že přes hypotézy výhodné pro společnost Ryanair, které Komise zvolila, a to zejména pokud jde o inkrementální provoz a inkrementální náklady, jsou u smluv z roku 2008 všechny inkrementální toky negativní, jak je uvedeno v tabulce č. 12. Komise navíc zjišťuje, že by tento závěr zůstal platný i v případě úplného vyloučení inkrementálních provozních nákladů a zohlednění jako inkrementálních nákladů pouze nákladů na nákup marketingových služeb.
- 389) Komise proto soudí, že smlouvy z roku 2008 uzavřené sdružením SMAC se společnostmi Ryanair a AMS poskytují těmto dvěma společnostem hospodářskou výhodu. Protože tato výhoda vyplývá ze specifických smluvních ustanovení s dotčenou leteckou společností, jedná se o selektivní zvýhodnění.

9.1.4. Ovlivnění obchodu a hospodářské soutěže

- 390) Jestliže finanční podpora poskytovaná členskými státy posiluje postavení určitých podniků ve srovnání s jinými podniky, které si konkurují při obchodu v rámci Společenství, musí se mít za to, že tento obchod je touto podporou ovlivněn. Aby určité opatření narušovalo hospodářskou soutěž, je podle ustálené judikatury ⁽¹⁸⁴⁾ dostačující, aby příjemce podpory s ostatními podniky soutěžil na trhu otevřeném hospodářské soutěži.
- 391) Po vstupu v platnost třetí části liberalizace letecké dopravy dne 1. ledna 1993 ⁽¹⁸⁵⁾ mohou letečtí dopravci volně létat na trasách uvnitř Společenství a využívat neomezeného povolení ke kabotáži. Podle Soudního dvora ale „v případě, kdy podnik vyvíjí činnost v odvětví, ve kterém si skutečně konkurují výrobci z různých členských států, jakákoli podpora, kterou může tento podnik obdržet od veřejných orgánů, může nepříznivě ovlivnit obchod mezi členskými státy a narušit hospodářskou soutěž do té míry, do které její nepřetržitá přítomnost na trhu brání konkurentům zvýšit jejich podíl na trhu a omezuje jejich možnost zvýšit jejich vývoz“ ⁽¹⁸⁶⁾.
- 392) V tomto konkrétním případě je nutno usoudit, že předmětná opatření byla takové povahy, že snižovala provozní náklady určitého leteckého spoje a podněcovala provozovatele k převedení spoje z jednoho letiště na druhé. Komise proto soudí, že předmětná opatření narušují hospodářskou soutěž a ovlivňují obchod v rámci Evropské unie.

9.1.5. Závěr k existenci podpory

- 393) Vzhledem k předchozím úvahám Komise soudí, že společnosti Ryanair a AMS byly z důvodu smluv z roku 2008 příjemci státní podpory.

9.2. Slučitelnost s vnitřním trhem

- 394) Dotčená podpora představuje podporu na provoz. Takové podpory lze prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem pouze za mimořádných a řádně odůvodněných okolností.
- 395) Z judikatury Soudního dvora ⁽¹⁸⁷⁾ vyplývá, že je na Francii, aby uvedla, na jakém právním základě je možno předmětné podpory považovat za slučitelné s vnitřním trhem, a prokázala, že byly splněny podmínky slučitelnosti. Komise proto v rozhodnutí o zahájení řízení vyzvala Francii, aby uvedla možné právní základy slučitelnosti a stanovila, zda byly splněny použitelné podmínky slučitelnosti, a to zejména pro případ, že by předmětné podpory měly být považovány za podpory na zahájení činnosti při otevírání nových spojů. Francie nicméně nikdy netvrdila, že zkoumaná opatření představují podpory na zahájení činnosti slučitelné s vnitřním trhem, a ani nenavrhl jiné základy slučitelnosti či postupy, na jejichž základě by mohlo spočívat prohlášení o slučitelnosti. Žádná zúčastněná strana navíc nepředložila podklady, které by prokazovaly slučitelnost těchto opatření s vnitřním trhem.
- 396) Komise přesto považuje za užitečné přezkoumat, do jaké míry by bylo možno prohlásit tyto podpory za slučitelné s vnitřním trhem kvůli jejich přispění k otevření nových spojů.

⁽¹⁸⁴⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 30. dubna 1998 ve věci T-214/95, *Het Vlaamse Gewest v. Komise*, Sb. rozh. s. II-717.

⁽¹⁸⁵⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1), nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8), nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15).

⁽¹⁸⁶⁾ Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991 ve věci C-305/89, *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. 1991, s. I-1603.

⁽¹⁸⁷⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 28. dubna 1993 ve věci C-364/90, *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. s. I-02097, bod č. 20.

- 397) V tomto ohledu nové pokyny uvádějí: „V případě podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti Komise použije zásady obsažené v těchto pokynech na všechna oznámená opatření podpory na zahájení činnosti, ohledně nichž má přijmout rozhodnutí, ode dne 4. dubna 2014, a to i tehdy, pokud opatření byla oznámena před tímto dnem. V souladu se sdělením Komise o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory uplatní Komise na protiprávní podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta. Zásady obsažené v těchto pokynech tedy nepoužije v případě protiprávních podpor leteckým společnostem na zahájení činnosti poskytnutých přede dnem 4. dubna 2014“⁽¹⁸⁸⁾.
- 398) Pokyny z roku 2005 stanoví, že „Komise přezkoumá slučitelnost každé podpory na financování letištních infrastruktur nebo podpor na zahájení činnosti poskytnutých bez povolení a tedy porušením čl. 88 odst. 3 Smlouvy na základě těchto pokynů, pokud poskytování podpory začalo po jejich zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie. V jiných případech bude přezkoumána na základě pravidel platných v okamžiku zahájení poskytování podpory“⁽¹⁸⁹⁾.
- 399) Tyto pokyny z roku 2005 představují použitelný právní základ, protože smlouvy z roku 2008 byly uzavřeny po jejich vstupu v platnost.
- 400) V tomto ohledu bod č. 27 pokynů z roku 2005 upřesňuje, že provozní podpory poskytnuté letišťům nebo leteckým společnostem (například podpory na zahájení činnosti) jsou slučitelné s vnitřním trhem pouze výjimečně a za velmi přísných podmínek, a to ve znevýhodněných regionech Evropy, jako jsou např. regiony požívající odchylky podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU, nejvzdálenější regiony a regiony s nízkou hustotou obyvatelstva.
- 401) Tato odchylka není použitelná na letiště Angoulême, protože se nenachází v regionu tohoto typu.
- 402) Komise zaznamenává, že Francie a ani žádná zúčastněná strana neprokázaly slučitelnost těchto opatření s vnitřním trhem, ať už podle pokynů z roku 2005 nebo na jakémkoli jiném základě.
- 403) Komise považuje za vhodné přezkoumat kritéria uvedená v bodě č. 5.2 písm. i) a k) pokynů z roku 2005, protože kritéria stanovená v bodě č. 79 těchto pokynů pro podpory na zahájení činnosti jsou kumulativní.
- 404) Pokud jde o kritérium i) (obchodní plán prokazující životaschopnost linky a analýza dopadu nové trasy na konkurenční linky), Komise vyzvala Francii, aby uvedla, zda byly podobné plány vypracovány, a pokud byly vypracovány, aby předložila jejich kopii. Francie a ani žádná zúčastněná strana se o existenci takových podnikatelských plánů nezmínily. Z prohlášení společností Ryanair a AMS také vyplývá, že nebyl vypracován žádný podnikatelský plán, aby se prokázala životaschopnost spoje po dostatečně dlouhé období po poskytnutí podpory. Žádná analýza *ex ante* založená na údajích, které měla letecká společnost k dispozici v okamžiku uzavření smluv z roku 2008, neumožnila totiž prokázat životaschopnost leteckého spoje mezi letištěm Angoulême a Londýn-Stansted. Není tak splněno kritérium stanovené v bodě i).
- 405) Kritérium k) (přezkumné řízení) stanoví, že musí být stanoveny mechanismy přezkumných řízení na úrovni členských států, aby byla vyloučena jakákoli diskriminace, ke které by došlo při přidělování podpor. Komise konstatuje, že v okamžiku uzavření smluv z roku 2008 nebyl stanoven žádný mechanismus přezkumných řízení, který by vyloučil diskriminaci při přidělování podpor. Není tak splněno ani kritérium stanovené v bodě k).

9.3. Závěr

- 406) Smlouvy z roku 2008 uzavřené sdružením SMAC se společnostmi Ryanair a AMS, jež jsou předmětem tohoto řízení, představují proto státní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem.

10. OBECNÝ ZÁVĚR

- 407) Podle čl. 108 odst. 3 SFEU je členský stát povinen oznámit každý záměr poskytnout nebo upravit podpory. Dotyčný členský stát neprovede zamýšlená opatření, dokud se v tomto řízení nepřijme konečné rozhodnutí. V tomto konkrétním případě neoznámily francouzské orgány vyrovnávací platby, které obdrželi správci letiště Angoulême, a ani smlouvy z roku 2008. Kromě toho byly podpory vyplaceny dříve, než k nim Komise přijala konečné rozhodnutí.

⁽¹⁸⁸⁾ Bod č. 174 nových pokynů.

⁽¹⁸⁹⁾ Bod č. 85 pokynů z roku 2005.

- 408) S ohledem na výše uvedené Komise soudí, že vyrovnávací platby, které obdrželo letiště Angoulême, představují protiprávní státní podporu, která je přesto slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 SFEU.
- 409) Naopak částky vyplacené v rámci plnění smluv z roku 2008 na činnost společností Ryanair a AMS představují protiprávní státní podporu, která je neslučitelná s vnitřním trhem.

11. NAVRÁCENÍ

- 410) Podle ustálené judikatury platí, že jakmile Komise prokáže, že určitá podpora není slučitelná s vnitřním trhem, má pravomoc donutit dotčený členský stát ke zrušení nebo úpravě této podpory⁽¹⁹⁰⁾. Podle článku 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999⁽¹⁹¹⁾, „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotčený členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil (dále jen „rozhodnutí o navrácení“). Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva Společenství“.
- 411) Cíl, který Komise sleduje tím, že požaduje od dotčeného členského státu, aby získal zpět podporu neslučitelnou s vnitřním trhem, je návrat do stavu před jejím poskytnutím⁽¹⁹²⁾. V tomto ohledu považuje Soudní dvůr cíl za dosažený, když příjemci vrátí částky protiprávně poskytnuté v rámci podpory, a ztrácí tak výhodu, již měli oproti svým konkurentům. Tím dojde k návratu do stavu před vyplacením podpory⁽¹⁹³⁾.
- 412) V tomto konkrétním případě se ukazuje, že žádná obecná zásada práva Unie není v rozporu s navrácením zjištěných protiprávních podpor. Francie a ani žádná zúčastněná strana zejména neposkytly žádné argumenty v tomto smyslu.
- 413) Z uvedeného vyplývá, že Francie učiní všechna nezbytná opatření, aby od společností Ryanair a AMS získala zpět podpory poskytnuté protiprávně prostřednictvím smluv z roku 2008.
- 414) Částky podpory, které je nutno vrátit, se stanoví následovně. Smlouvy z roku 2008 se považují za zdroj stejné výše roční podpory za každý rok, během něž byly tyto smlouvy plněny. Každá z těchto částek se vypočítává na základě negativní části inkrementálního toku (příjmy po odečtení nákladů) předvídatelného v okamžiku uzavření smluv z roku 2008, jak je uveden v tabulce č. 12. Tyto částky odpovídají částkám, s jejichž odečtením od částky vynaložené na marketingové služby by bylo nutno počítat (či které by bylo nutno přidat k letištním poplatkům a poplatkům za asistenční služby při mezipřistání účtovaným leteckým společností), aby čistá aktualizovaná hodnota smlouvy byla pozitivní, čili jinými slovy, aby tato smlouva byla v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.
- 415) Za účelem zohlednění skutečného zvýhodnění, jehož se dostalo společností Ryanair a AMS plněním smluv z roku 2008, lze částky uvedené v předchozím bodě odůvodnění upravit na základě důkazů předložených Francii podle i) rozdílu mezi na jedné straně skutečnými platbami provedenými společností Ryanair za přistávací poplatky, poplatky za cestující a poplatky za asistenční služby při mezipřistání na základě smlouvy o letištních službách a na druhé straně výhledovými toky (*ex ante*), které odpovídají těmto příjmovým položkám a jsou uvedeny v tabulce č. 12, a podle ii) rozdílu mezi na jedné straně skutečně provedenými platbami za marketingové služby, jak byly zjištěny *ex post*, ve prospěch společností Ryanair a AMS v rámci plnění smlouvy o marketingových službách a na druhé straně výhledovými náklady na marketingové služby (*ex ante*), jak jsou uvedeny v tabulce č. 12.
- 416) Komise dále soudí, že se skutečné zvýhodnění, jehož se dostalo společností Ryanair a AMS, omezuje na dobu skutečného plnění smluv z roku 2008. Po vypovězení těchto smluv nebyly ve prospěch společností Ryanair a AMS provedeny žádné platby za marketingové služby. Částky podpory vypočítané výše uvedeným způsobem a spojené se smlouvami z roku 2008 se snižují proto na nulu v letech, v nichž smlouva přestala být plněna (zejména z důvodu jejího předčasného vypovězení společnou dohodou smluvních stran).

⁽¹⁹⁰⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. července 1973 ve věci C-70/72, *Spolková republika Německo v. Komise*, Sb. rozh. s. 813, bod č. 13.

⁽¹⁹¹⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽¹⁹²⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. září 1994 ve spojených věcech C-278/92, C-279/92 a C-280/92, *Španělsko v. Komise*, Sb. rozh. s. I-4103, bod č. 75.

⁽¹⁹³⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. června 1999 ve věci C-75/97, *Belgie v. Komise*, Sb. rozh. s. I-3671, bod č. 64 a 65.

- 417) Tabulka č. 13 uvádí relevantní údaje o částkách, na jejichž základě se vypočítávají částky, které je nutno vrátit. Tyto částky se skládají z výhledových inkrementálních toků (příjmy po odečtení nákladů) vyplývajících z uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství, přičemž jsou tyto částky sníženy v letech bez celoročního plnění.

Tabulka 13

Údaje o částkách, které je nutno získat zpět u smluv z roku 2008

Orientační částka podpory obdržené v rámci režimu podpor (EUR) ⁽¹⁾					Orientační částka podpory k vrácení (EUR) (Jistina)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	405 630	0	0	0	868 695

⁽¹⁾ Pokud jde o výpočet úroku, je za den poskytnutí podpory považován den 31. prosince dotčeného roku.

- 418) Jak je vysvětleno výše, Komise soudí, že pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu tvoří společnosti Ryanair a AMS jedinou hospodářskou entitu a že smlouvu o marketingových službách a smlouvu o letištních službách uzavřené současně dne 8. února 2008 je nutno považovat za jedinou obchodní transakci. Komise proto soudí, že společnosti Ryanair a AMS jsou solidárně odpovědné za vrácení celé částky podpory získané na základě smluv z roku 2008.
- 419) Částka podpory skutečně vyplacené v období 2008–2009 na základě plnění smluv z roku 2008 dosahuje celkové přibližné částky 868 695 EUR.
- 420) Francouzské orgány získají zpět výše uvedenou částku do 4 měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.
- 421) Pro účely tohoto navrácení francouzské orgány v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ⁽¹⁹⁴⁾ připočtou navíc k výši podpory úroky z navrácení, které se účtují ode dne, kdy byla podnikům předmětná podpora dána k dispozici, tj. od každého dne provedení platby podpory, a až do dne skutečného navrácení ⁽¹⁹⁵⁾. Vzhledem k tomu, že v tomto konkrétním případě jsou toky, které tvoří tyto podpory, složité, dochází k nim několikrát za rok a u některých kategorií příjmů dokonce průběžně, se Komise domnívá, že lze u výpočtu úroků z navrácení souhlasit se stanovením okamžiku vyplacení dotčených podpor na konec roku, tj. 31. prosince každého dotčeného roku.
- 422) V případě, že se členský stát setká s nepředvídatelnými potížemi nebo s okolnostmi, se kterými Komise nepočítala, může tyto potíže oznámit Komisi spolu s návrhy odpovídajících úprav, aby je Komise posoudila. V takovém případě spolupracují Komise a členský stát v dobré víře s cílem nalézt řešení těchto potíží při plném dodržení ustanovení ⁽¹⁹⁶⁾ SFEU.
- 423) Komise proto vyzývá Francii, aby ji bezodkladně informovala o každém problému, se kterým se setká při provádění tohoto rozhodnutí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Platby provedené departementem Charente, společenstvím Communauté d'agglomération du grand Angoulême a společenstvím obcí Communauté des communes de Braconne Charente na základě úmluvy ze dne 23. května 2002 o podmínkách financování provozování a rozvoje letiště Angoulême Brie Champniers a sdružením Syndicat mixte des

⁽¹⁹⁴⁾ Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

⁽¹⁹⁵⁾ Viz čl. 14 odst. 2 výše uvedeného nařízení (ES) č. 659/1999.

⁽¹⁹⁶⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 2. února 1989 ve věci C-94/87, *Spolková republika Německo v. Komise*, Sb. rozh. s. 175, bod č. 9, a rozsudek Soudního dvora ze dne 4. dubna 1995 ve věci C-348/93, *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. s. 673, bod č. 17.

aéroports de Charente na základě smlouvy o postoupení správy ze dne 22. ledna 2009 a zavazujícího aktu ze dne 8. srpna 2011 ve prospěch obchodní a průmyslové komory města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême) a společnosti SNC-Lavalin představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU poskytnutou protiprávně Francií v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

2. Platby ve prospěch společností Ryanair a Airport Marketing Services provedené sdružením Syndicat mixte des aéroports de Charente na základě smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách uzavřených dne 8. února 2008 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU poskytnutou protiprávně Francií v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

Článek 2

1. Platby provedené departementem Charente, společenstvím Communauté d'agglomération du grand Angoulême a společenstvím obcí Communauté des communes de Braconne Charente na základě úmluvy ze dne 23. května 2002 o podmínkách financování provozování a rozvoje letiště Angoulême Brie Champniers a sdružením Syndicat mixte des aéroports de Charente na základě smlouvy o postoupení správy ze dne 22. ledna 2009 ve prospěch obchodní a průmyslové komory města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême) představují státní podporu slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU.

2. Platby provedené sdružením Syndicat mixte des aéroports de Charente ve prospěch společnosti SNC-Lavalin na základě zavazujícího aktu ze dne 8. srpna 2011 jsou slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU za podmínky, že Francie prokáže Komisi, že celková částka vyplacená za celé období plnění smlouvy nepřesahuje rozsah nezbytný k pokrytí čistých nákladů vzniklých výhradně plněním závazků veřejné služby, a to včetně přiměřené míry návratnosti investovaného kapitálu, při vyloučení nákladů spojených s komerčním rozvojem platformy.

3. Francie předá Komisi ve lhůtě čtyř měsíců po uplynutí platnosti smlouvy uzavřené v roce 2011 mezi sdružením Syndicat mixte des aéroports de Charente a společností SNC-Lavalin zprávu prokazující, že částka vyrovnávací platby poskytnuté společnosti SNC-Lavalin, a to včetně přiměřené míry návratnosti investovaného kapitálu, zůstala po celou dobu plnění smlouvy v souladu s článkem 5 rozhodnutí 2012/21/EU.

4. Podpory poskytnuté ve prospěch společností Ryanair a Airport Marketing Services sdružením Syndicat mixte des aéroports de Charente na základě smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách uzavřených dne 8. února 2008 se společnostmi Ryanair a Airport Marketing Services jsou neslučitelné s vnitřním trhem.

Článek 3

1. Francie je povinna nechat si vrátit od příjemců podpory uvedené v čl. 2 odst. 4. Společnosti Ryanair a Airport Marketing Services jsou za vrácení podpor solidárně odpovědné.

2. Z částek, které je nutno vrátit, se účtují úroky počínaje dnem, kdy tyto částky byly dány k dispozici příjemcům, až do jejich skutečného vrácení.

3. Úroky se počítají ze základu složeného v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 a nařízením Komise (ES) č. 271/2008⁽¹⁹⁷⁾, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.

4. Francie zruší všechny neprovedené platby podpor uvedených v čl. 2 odst. 4 počínaje dnem přijetí tohoto rozhodnutí.

Článek 4

1. Navrácení podpor uvedených v čl. 2 odst. 4 se provede s okamžitým účinkem.

2. Francie zajistí, aby toto rozhodnutí bylo provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

⁽¹⁹⁷⁾ Nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ze dne 30. ledna 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1).

Článek 5

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Francie Komisi tyto informace:

- a) částky podpory, jež je nutno vrátit podle článku 3;
- b) podrobný popis již přijatých nebo plánovaných opatření pro splnění tohoto rozhodnutí;
- c) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno podpory vrátit.

2. Francie bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých s cílem vykonat toto rozhodnutí až do úplného navrácení podpor uvedených v čl. 2 odst. 4. Na pouhou žádost Komise předloží neprodleně informace o již přijatých a plánovaných opatřeních pro splnění tohoto rozhodnutí. Rovněž poskytne podrobné informace o částkách podpory a úrocích, které již byly získány od příjemců zpět.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 23. července 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1227

ze dne 23. července 2014

o státní podpoře SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn a společností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia

(oznámeno pod číslem C(2014) 5085)

(Pouze francouzské znění je závazné)**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

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

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- 1) Dopisem ze dne 25. ledna 2007 francouzské orgány oznámily Komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) opatření ve prospěch společnosti Airport Marketing Services (dále jen „AMS“), dceřiné společnosti společnosti Ryanair ve 100 % vlastnictví, ve formě smlouvy o marketingových službách uzavřené s touto společností. Francouzské orgány oznámily toto opatření jako státní podporu. Protože francouzské orgány toto opatření již provedly, Komise je zaevidovala do registru protiprávních podpor pod číslem NN 12/07.
- 2) Na žádost francouzských orgánů proběhla pracovní jednání s útvary Komise ve dnech 20. února 2007 a 16. července 2007.
- 3) Dopisem ze dne 26. února 2007 vyzvala Komise francouzské orgány, aby jí poskytly doplňující informace. Jelikož tato výzva zůstala bez odpovědi ve stanovené lhůtě, byla dne 15. června 2007 zaslána francouzským orgánům upomínka. Dopisem ze dne 12. července 2007 poskytly francouzské orgány požadované informace.
- 4) Dopisem ze dne 28. listopadu 2007 oznámila Komise francouzským orgánům své rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU.
- 5) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 15. února 2008⁽³⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek k předmětnému opatření.
- 6) Dne 18. prosince 2007 a 29. ledna 2008 požádaly francouzské orgány o prodloužení lhůty, která jim byla stanovena k předložení jejich připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení. Dopisy ze dne 4. ledna 2008 a 1. února 2008 Komise souhlasila, aby byla tato lhůta prodloužena až do dne 28. února 2008.
- 7) Připomínky francouzských orgánů byly Komisi předány dne 2. června 2008.

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

⁽²⁾ Úř. věst. C 41, 15.2.2008, s. 11 a Úř. věst. C 96, 31.3.2012, s. 22.

⁽³⁾ Úř. věst. C 41, 15.2.2008, s. 11.

- 8) Komise obdržela dne 25. února 2008 připomínky Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn⁽⁴⁾ (Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau-Béarn, dále jen „CCIPB“). Dopisy ze dne 14. března 2008 obdržela připomínky společnosti AMS⁽⁵⁾, letecké společnosti Ryanair a sdružení evropských leteckých společností (Association of European Airlines, dále jen „AEA“) a dopisem ze dne 19. března 2008⁽⁶⁾ letecké společnosti Air France. Dopisem ze dne 11. června 2008 předala Komise tyto připomínky Francii a umožnila se jí k nim vyjádřit.
- 9) Dopisem ze dne 7. července 2008 informovaly francouzské orgány Komisi, že se k připomínkám třetích stran nebudou vyjadřovat.
- 10) Na žádost francouzských orgánů proběhlo dne 4. listopadu 2008 jednání mezi útvary Komise a zástupci CCIPB. Během jednání Komise informovala francouzské orgány, že najala nezávislého konzultanta, aby jí pomohl analyzovat předmětné smlouvy (dále jen „konzultant“). Konzultant předal svou zprávu dne 30. března 2011.
- 11) Dopisem ze dne 17. března 2011 požádala Komise francouzské orgány, aby poskytly doplňující informace. Dopisem ze dne 13. dubna 2011 požádaly francouzské orgány o prodloužení lhůty do 1. června 2011 a útvary Komise s touto lhůtou vyslovily souhlas dopisem ze dne 6. května 2011. Francouzské orgány poskytly svou odpověď dopisem ze dne 30. května 2011.
- 12) Dopisem ze dne 11. dubna 2011 vyzvala Komise společnost Ryanair k poskytnutí doplňujících informací. Společnost Ryanair odpověděla dopisem ze dne 31. srpna 2011. Komise předala tyto připomínky Francii k vyjádření dopisem ze dne 11. října 2011. Dopisem ze dne 21. listopadu 2011 informovaly francouzské orgány Komisi, že se k těmto připomínkám nepřejí vyjádřit.
- 13) Dopisem ze dne 25. ledna 2012 oznámila Komise Francii své rozhodnutí rozšířit formální vyšetřovací řízení zahájené v roce 2007 na různá opatření ve prospěch leteckých společností, které používají letiště Pau, a ve prospěch správce tohoto letiště. Rozhodnutí Komise bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 31. března 2012⁽⁷⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky k předmětným opatřením.
- 14) Dopisem ze dne 22. února 2012 požádala Komise francouzské orgány, aby poskytly doplňující informace. Dne 28. února 2012 požádaly francouzské orgány o prodloužení lhůty, která jim byla stanovena k předložení jejich připomínek k rozhodnutí ze dne 25. ledna 2012, a lhůty, která jim byla stanovena v dopise Komise ze dne 22. února 2012. Komise souhlasila, aby tyto lhůty byly prodlouženy až do dne 27. března 2012. Dopisem ze dne 29. března 2012 poskytly francouzské orgány svou odpověď na dopis Komise ze dne 22. února 2012 a své připomínky k rozhodnutí o rozšíření řízení.
- 15) V rámci rozšíření řízení obdržela Komise připomínky CCIPB dne 30. dubna 2012⁽⁸⁾, společnosti AMS dne 30. dubna 2012⁽⁹⁾ a letecké společnosti Ryanair dne 30. dubna 2012⁽¹⁰⁾. Komise předala tyto připomínky Francii k vyjádření dopisem ze dne 31. května 2012. Dopisem ze dne 13. června 2012 Francie uvedla, že nemá žádné připomínky.
- 16) Dopisem ze dne 26. dubna 2012 požádala Komise francouzské orgány, aby poskytly doplňující informace. Francouzské orgány poskytly svou odpověď dopisem ze dne 10. května 2012.
- 17) Dopisem ze dne 10. dubna 2013 zaslala společnost Ryanair Komisi dvě zprávy připravené společností Oxera a jednu analýzu vypracovanou profesorem Damienem P. McLoughlinem. Dopisem ze dne 3. května 2013 zaslala Komise tyto dokumenty francouzským orgánům k vyjádření. Dopisem ze dne 7. června 2013 Francie uvedla, že nemá žádné připomínky.

⁽⁴⁾ Dne 14. dubna 2008 požádala Komise CCIPB o nedůvěrnou verzi jejich připomínek. Dne 16. dubna 2008 CCIPB potvrdila, že její připomínky neobsahují důvěrné údaje, které by nebylo možno předat francouzským orgánům.

⁽⁵⁾ Dne 10. dubna 2008 požádala Komise společnost AMS o nedůvěrnou verzi jejich připomínek. Dne 19. května 2008 předala společnost AMS Komisi nedůvěrnou verzi svých připomínek.

⁽⁶⁾ Dopisem ze dne 13. března 2008 požádala společnost Air France o prodloužení lhůty pro zaslání svých připomínek k rozhodnutí ze dne 28. listopadu 2007 a Komise s tímto prodloužením souhlasila dne 17. března 2008.

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 96, 31.3.2012, s. 22.

⁽⁸⁾ Dne 14. května 2012 CCIPB potvrdila, že její připomínky neobsahují důvěrné údaje, které by nebylo možno předat francouzským orgánům.

⁽⁹⁾ Dne 1. května 2012 předala společnost AMS Komisi nedůvěrnou verzi svých připomínek.

⁽¹⁰⁾ Společnost Ryanair potvrdila, že její připomínky neobsahují žádné důvěrné údaje.

- 18) Dopisem ze dne 14. listopadu 2013 požádala Komise Francii o doplňující informace.
- 19) Dopisem ze dne 16. prosince 2013 zaslala Komise francouzským orgánům zprávu konzultanta k vyjádření. Francie neposkytla ve stanovené lhůtě žádné připomínky.
- 20) Dne 19. prosince 2013 požádala Francie o prodloužení lhůty, která jí byla stanovena na odpověď k žádosti o informace ze dne 14. listopadu 2013. Komise souhlasila, aby tato lhůta byla prodloužena až do dne 23. ledna 2014. Jelikož v této lhůtě nepřišla žádná odpověď, Komise zaslala Francii upomínku dopisem ze dne 24. ledna 2014 a stanovila dodatečnou lhůtu v délce deseti pracovních dnů. Francie poskytla svou odpověď dopisem ze dne 6. února 2014.
- 21) Komise obdržela připomínky společnosti Ryanair dne 20. prosince 2013, 17. ledna 2014 a 31. ledna 2014. Tyto připomínky byly předány Francii dopisy ze dne 9. ledna 2014, 23. ledna 2014 a 4. února 2014. Dopisy ze dne 29. ledna 2014, 3. února 2014 a 21. května 2014 informovala Francie Komisi, že k nim nevznáší žádné připomínky.
- 22) Po přijetí pokynů Unie ke státní podpoře letišť a leteckých společností⁽¹¹⁾ (dále jen „nové pokyny“) vyzvala Komise dne 24. února, 13. března a 19. března 2014 Francii a zúčastněné strany k podání připomínek ohledně uplatnění nových pokynů na tento konkrétní případ. Francie předložila své připomínky dne 19. března 2014.
- 23) Dne 15. dubna 2014 byla dále zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie*⁽¹²⁾ výzva členským státům a zúčastněným stranám, aby předložily své připomínky, a to včetně tohoto případu, s ohledem na vstup nových pokynů v platnost. Ve stanovené lhůtě předložily připomínky společnost Air France, nevládní organizace Transport & Environment a CCIPB. Dopisem ze dne 28. května 2014 předala Komise tyto připomínky francouzským orgánům. Dopisem ze dne 6. června 2014 informovala Francie Komisi, že k nim nevznáší žádné připomínky.
- 24) Dopisem ze dne 27. února 2014 požádala Komise Francii o doplňující informace. Dne 17. března 2014 požádala Francie o prodloužení lhůty, která jí byla stanovena na odpověď k žádosti o informace ze dne 27. února 2014. Komise souhlasila, aby tato lhůta byla prodloužena až do dne 27. dubna 2014. Francie poskytla svou odpověď dopisem ze dne 25. dubna 2014⁽¹³⁾.
- 25) Dopisem ze dne 16. května 2014 požádala Komise Francii o doplňující informace. Francie poskytla svou odpověď dopisem ze dne 6. června 2014.

2. OBECNÉ INFORMACE O LETIŠTI

- 26) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, letiště Pau-Pyrénées (dále jen „letiště Pau“) se nachází v departementu Pyrénées-Atlantiques regionu Aquitaine.
- 27) Toto letiště vlastnil původně stát, který svěřil jeho provozování CCIPB na základě koncese veřejného zařízení udělené až do 31. prosince 2015 meziresortní vyhláškou ze dne 12. března 1965 (dále jen „vyhláška z roku 1965“), ke které jsou připojeny zadávací podmínky, kterými se stanoví zejména povinnosti jak státu, tak CCIPB. Meziresortní vyhláška a zadávací podmínky koncese byly postupně změněny čtyřmi dodatky.
- 28) CCIPB je součástí sítě obchodních a průmyslových komor. Obchodní a průmyslové komory jsou ve Francii veřejnoprávní instituce správní povahy. Obchodní a průmyslová komora obvykle zastupuje obecné zájmy obchodu, průmyslu a služeb ve svém obvodu. Úkoly a pravomoci obchodních a průmyslových komor stanoví zákon a komory podléhají správnímu a finančnímu dohledu státu prostřednictvím ministerstva financí a výstavby a ministerstva plánování a územní správy, z nichž každé jedná v oblasti svých pravomocí. Podle článku R 712-2 obchodního zákoníku „*dohled nad regionálními obchodními a průmyslovými komorami a nad územními obchodními a průmyslovými komorami vykonává prefekt regionu za asistence regionálního správce veřejných financí*“. Dohlížecí orgán musí být informován o určité kategorii důležitých usnesení, jež jsou stanovena právními předpisy (a která se týkají např. rozpočtu, uzavření půjčky, poskytnutí záruk třetím stranám, postoupení majetku, převzetí nebo rozšíření finančního podílu v občanskoprávních nebo obchodních společnostech atd.). Tyto akty smí být provedeny pouze za podmínky, že byly předloženy dohlížecímu orgánu, který má pravomoc je zamítnout. V čele obchodních a průmyslových komor stojí shromáždění volené ze zástupců podniků jejich obvodu.

⁽¹¹⁾ Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3.

⁽¹²⁾ Úř. věst. C 113, 15.4.2014, s. 30.

⁽¹³⁾ Společně s tímto dopisem Francie předala rovněž zprávu CCIPB s uvedením, že francouzské orgány nesdílejí posouzení, které obsahuje. Tato zpráva v každém případě v podstatě opakuje připomínky, které CCIPB předala přímo Komisi.

- 29) Správa letiště Pau vede vlastní účetnictví, které je oddělené od všeobecného účetnictví CCIPB.
- 30) V rámci provedení článku 28 zákona 2004-809 ze dne 13. srpna 2004 o svobodách a odpovědnostech místních samospráv převedl stát dne 1. ledna 2004 vlastnictví letiště na seskupení samosprávných územních celků, a to na smíšené sdružení letiště Pau-Pyrénées (Syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées – dále jen „smíšené sdružení“), jehož členy jsou regionální rada regionu Aquitaine, generální rada departementu Pyrénées-Atlantiques, sdružení obcí aglomerace Pau s názvem Porte des Pyrénées a 14 sdružení obcí. Za tímto účelem byla mezi státem a smíšeným sdružením uzavřena úmluva, která vstoupila v platnost dne 1. března 2007. Tato úmluva byla změněna dodatkem ze dne 12. srpna 2009.
- 31) Tím, že se smíšené sdružení stalo majitelem letiště, nahradilo stát jako pověřující orgán. Podle ustanovení článku 28-VI-2° výše uvedeného zákona ze dne 13. srpna 2004 převzalo předchozí smlouvy, a to zejména smlouvu o koncesi uzavřenou s CCIPB. CCIPB tak zůstala před a po převedení vlastnictví na smíšené sdružení provozovatelem letiště.
- 32) Letiště přijímá jak civilní, tak vojenská letadla. Následující tabulka uvádí celkový počet cestujících, kteří v období 2000–2013 z letiště odletěli nebo na něj přiletěli.

Tabulka 1

Provoz na letišti Pau (počet cestujících) v období 2000–2013

Rok	Celkový počet
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Zdroj: údaje poskytnuté Francií a internetové stránky CCIPB

- 33) Společnost Ryanair zahájila činnost na letišti Pau v dubnu roku 2003. Během zkoumaného období (od roku 2003 do roku 2011) provozovala společnost Ryanair letecké spoje do Londýna, Charleroi, Bristolu a Beauvais.
- 34) V roce 2010 představovaly lety zajišťované společností Ryanair přibližně 16 % všech cestujících na letišti. Po uplynutí svých smluvních závazků s letištem dne 1. dubna 2011 společnost Ryanair své lety do Pau ukončila.

- 35) Kromě společnosti Ryanair je hlavní komerční leteckou společností, která využívá letiště Pau, společnost Air France. Air France provozuje většinu leteckých spojů s odletem z Pau a představuje většinu provozu tohoto letiště (přibližně 80 % cestujících).
- 36) Během zkoumaného období používaly letiště další letecké společnosti, a to zejména Transavia CV (dále jen „Transavia“), což je dceřiná společnost skupiny Air France KLM.

3. OPATŘENÍ, KTERÁ BYLA PŘEDMĚTEM ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ, A ZPRÁVA KONZULTANTA

- 37) Opatření, která jsou předmětem rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, se týkala zejména provozování spoje mezi letištěm Pau a letištěm Londýn Stansted. Jednalo se na jedné straně o smlouvu o marketingových službách uzavřenou mezi CCIPB a společností AMS v dubnu roku 2005 a na druhé straně o smlouvu o letištních službách uzavřenou mezi CCIPB a společností Ryanair ve stejný okamžik. Obě výše uvedené smlouvy (dále jen „smlouvy z roku 2005“) byly podepsány dne 30. června 2005 a uzavřeny na dobu pěti let s možností prodloužení na dalších pět roků.

3.1 SMLOUVY Z ROKU 2005 UZAVŘENÉ SE SPOLEČNOSTMI AMS A RYANAIR

3.1.1 SMLOUVA O MARKETINGOVÝCH SLUŽBÁCH UZAVŘENÁ SE SPOLEČNOSTÍ AMS PRO LETECKÝ SPOJ PAU – LONDÝN STANSTED

- 38) AMS je dceřinou společností společnosti Ryanair a má výhradní licenci na nabízení marketingových služeb na internetových stránkách společnosti Ryanair www.ryanair.com. Smlouva o marketingových službách na internetu uzavřená se společností AMS (dále jen „smlouva o marketingových službách z roku 2005“), kterou Francie oznámila, upřesňuje: „Tato smlouva spočívá na závazku společnosti Ryanair provozovat každodenně letecký spoj mezi Pau a Londýnem (Stansted)“ (článek 1). Předmětem smlouvy o marketingových službách je „stanovit podmínky, za jakých bude společnost Airport Marketing Services poskytovat CCIPB specifické marketingové služby s cílem propagovat turistickou a podnikatelskou přitažlivost města Pau a oblasti Béarn“, a smlouva upřesňuje, že „hlavním nástrojem pro poskytování marketingových služeb na základě této smlouvy jsou internetové stránky <http://www.ryanair.com>, které umožňují přímé zaměření na potenciální cestující nízkonákladové letecké společnosti Ryanair“ (článek 1.1).
- 39) Smlouva o marketingových službách z roku 2005 stanoví způsoby, jakými společnost AMS provádí určité reklamní kampaně na internetových stránkách společnosti Ryanair⁽¹⁴⁾. Všechny tyto služby spočívají:
- „ve vhodném prostoru na stránce odpovídající destinaci Pau na internetových stránkách <http://www.ryanair.com> v rozsahu pěti (5) odstavců o 150 slovech v oddílu ‚Airport marketing Services Top Fine Things To Do‘ (pět věcí, které by vám v Pau neměly uniknout) (cena jednoho odstavce za rok podle sazebníku: 20 000 EUR)“,
 - „ve vhodném prostoru v pravém sloupci na stránce odpovídající destinaci Pau na internetových stránkách <http://www.ryanair.com> pro umístění jednoho (1) odkazu na internetové stránky určené CCIPB (cena za odkaz a rok podle sazebníku: 15 000 EUR)“,
 - „ve vhodném prostoru v oddílu ‚Top Five Things To Do‘ na stránce odpovídající destinaci Pau na internetových stránkách <http://www.ryanair.com> pro umístění sedmi (7) odkazů na internetové stránky určené CCIPB (cena za odkaz a rok podle sazebníku: 10 000 EUR)“,
 - „v umístění po dobu čtyřiceti pěti (45) dnů ročně odkazu na internetové stránky určené CCIPB na domovské stránce v angličtině internetových stránek <http://www.ryanair.com> (cena za den podle sazebníku: 6 000 EUR) (článek 3)“.
- 40) Na základě této smlouvy se CCIPB zavázala hradit společnosti AMS částku 4 37 000 EUR ročně, a to každý rok po celou dobu plnění smlouvy.

3.1.2 SMLOUVA O LETIŠTNÍCH SLUŽBÁCH UZAVŘENÁ SE SPOLEČNOSTÍ RYANAIR PRO LETECKÝ SPOJ PAU – LONDÝN STANSTED

- 41) Smlouva o letištních službách (dále jen „smlouva o letištních službách z roku 2005“) uzavřená se společností Ryanair stanoví způsoby, jakými dopravce může využívat infrastrukturu letiště Pau, a to zejména pokud jde o pozemní odbavení a používání jemu vyhrazených prostor. Tato smlouva se týká leteckého spoje Londýn Stansted – Pau, na kterém byl provoz zahájen v dubnu roku 2003. Nahrazuje původní smlouvu uzavřenou dne 28. ledna 2003, která byla dne 3. května 2005 zrušena správním soudem města Pau.
- 42) Předmětem této smlouvy je „stanovit jak finanční, tak provozní podmínky, za nichž se společnost Ryanair zavazuje zprovoznit a zajišťovat mezinárodní komerční lety s odletem z letiště a s přílety na něj. Smlouva [...] navíc stanoví podmínky pro přistání, handlingové a další služby, které letiště společnosti Ryanair nabízí“ (článek 1.1 a 1.2).

⁽¹⁴⁾ <http://www.ryanair.com>

- 43) Podle článku 4 smlouvy o letištních službách z roku 2005 zajistí společnost Ryanair pravidelné a každodenní letecké služby na spoji Londýn – Pau a bude letišti hradit poplatky, které jsou podrobně uvedeny v článku 7.1 (regulované letecké poplatky) a článku 7.2 (neregulované letecké poplatky).

3.2 ZPRÁVA KONZULTANTA

- 44) Konzultant ve své zprávě zejména přezkoumal povahu marketingových služeb a jednotlivé položky letištních služeb, jež jsou předmětem smluv uzavřených CCIPB s leteckými společnostmi, a to zejména smluv z roku 2005, které obchodní a průmyslová komora uzavřela se společnostmi Ryanair a AMS⁽¹⁵⁾.

3.2.1 SMLOUVY O MARKETINGOVÝCH SLUŽBÁCH UZAVŘENÉ SE SPOLEČNOSTMI RYANAIR A AMS

- 45) Konzultant provedl shrnutí všech smluv o marketingových službách letiště Pau, které CCIPB podepsala mezi rokem 2003 a rokem 2008 se společnostmi Ryanair a AMS, přičemž předmětem rozhodnutí o zahájení řízení jsou pouze smlouvy z roku 2005.
- 46) Konzultant zejména:
- ověřil, do jaké míry odpovídají sazby stanovené ve smlouvách o marketingových službách sazbám uváděným na internetových stránkách společnosti AMS (<http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>). Podle konzultanta sazby stanovené na internetových stránkách společnosti AMS odpovídají sazbám stanoveným ve smlouvě o marketingových službách z roku 2005,
 - analyzoval vzájemnou vazbu mezi částkami účtovanými společností AMS a mírou činnosti společnosti Ryanair v Pau. Podle konzultanta se stanovení sazeb za marketingové služby zřejmě vyvíjí podle vývoje počtu uskutečněných letů,
 - porovnal služby poskytované CCIPB společností AMS s jinými marketingovými službami na internetu, které jsou obvykle nabízeny v přibližně stejných podobách.
- 47) Konzultant vyjádřil pochybnosti ohledně zájmu CCIPB na podepsání smlouvy o nákupu takových marketingových služeb, a to z následujících důvodů. Za prvé se u internetových stránek společnosti Ryanair jedná především o stránky určené k prodeji letenek, a nikoli o obecné stránky věnované prodeji zájezdů. Internetové stránky společnosti Ryanair jsou tak podle konzultanta srovnatelné s internetovými stránkami jiných leteckých společností, které obvykle poskytují jen omezený prostor placené reklamě a na nichž letiště neinzerují. Za druhé konzultant zjišťuje, že letiště nelze srovnávat s jinými potenciálními inzerenty na internetových stránkách leteckých společností, jako je společnost Ryanair, protože služby poskytované letištním cestujícím společností Ryanair jsou již svou povahou neoddělitelné od služeb poskytovaných samotnou společností Ryanair, a to na rozdíl od návazných služeb, jako je ubytování nebo půjčování aut. Nakonec konzultant obecně vyjadřuje pochybnosti o racionálnosti chování letišť, která by utrácela vlastní peníze u leteckých společností, aby přilákala zákazníky na lety, které je dopravně obsluhují, a z těchto dodatečných cestujících by přitom měly přímý prospěch dotčené letecké společnosti.
- 48) Z těchto důvodů dochází konzultant k závěru, že letiště má pouze velmi omezený obchodní zájem na tom, aby bylo inzerentem na internetových stránkách společnosti Ryanair.
- 49) Na druhé straně podle konzultanta i v případě, že by takový zájem existoval, jeho míru nezjišťují ani letiště a ani společnost Ryanair. Konzultant dále zaznamenává, že marketingová informace na internetových stránkách společnosti je poměrně krátká a málo propracovaná a že v případě, pokud by tato reklama byla považována za účinnou (ať již letištním nebo společností Ryanair), bylo by již investováno do zlepšení její kvality a vzhledu. Konzultant dochází z uvedeného k závěru, že smluvní strany nepovažují obchodní hodnotu marketingových služeb za klíčový prvek.
- 50) Podle názoru konzultanta by naopak cílový region mohl mít skutečný prospěch z reklamních kampaní, které podněcují zákazníky společnosti Ryanair, aby v něm strávili delší dobu nebo na místě zvýšili svou spotřebu. Protože smlouva byla ale podepsána mezi CCIPB a společností Ryanair nebo její dceřinou společností, konzultant soudí, že z analýzy smlouvy je nutno vyloučit případné přínosy pro region.
- 51) Nesoulad mezi velmi neklidnou povahou trhu on-line marketingu a pevně stanoveným sazebníkem společnosti AMS navíc vyvolává podle konzultanta otázky ohledně skutečného předmětu činnosti tohoto podniku. Smlouva se společností AMS je podle společnosti Ryanair nepovinná a správci letišť by ji nepodepisovali, pokud by neměla obchodní hodnotu. Konzultant si přesto klade otázku o tlaku vyvíjeném společností Ryanair během jednání s letištním ve spojení s provozováním leteckých spojů, a to zejména v případě, kdy o přítomnost společnosti Ryanair navzájem soutěží několik blízkých letišť (např. Tarbes a Biarritz v případě Pau).

⁽¹⁵⁾ Konzultant ve své zprávě přezkoumal různé smlouvy o marketingových službách uzavřené mezi CCIPB a společnostmi Ryanair a AMS a smlouvu uzavřenou se společností Transavia za období 2002–2008, smlouvy o letištních službách uzavřené mezi rokem 2002 a rokem 2005, finanční výsledky letiště mezi rokem 2002 a rokem 2007 a dopad leteckého spoje Pau – Londýn Stansted provozovaného společností Ryanair na účty letiště mezi rokem 2003 a rokem 2008. Tato zpráva má tak větší záběr, než je předmět rozhodnutí o zahájení řízení.

- 52) Ze všech těchto skutečností podle konzultanta vyplývá, že nevyslovenou strategií společnosti Ryanair při uzavírání smluv o marketingových službách je získat od letiště dotaci, aby mohla udržovat své ceny na nízké úrovni.

3.2.2 SMLOUVA O MARKETINGOVÝCH SLUŽBÁCH UZAVŘENÁ SE SPOLEČNOSTÍ TRANSAVIA

- 53) Konzultant rovněž přezkoumal smlouvu o marketingových službách uzavřenou v roce 2006 mezi CCIPB a leteckou společností Transavia. Tato smlouva nebyla předmětem rozhodnutí o zahájení řízení.

3.2.3 SMLOUVY O LETIŠTNÍCH SLUŽBÁCH

- 54) Konzultant provedl analýzu různých smluv o letištních službách podepsaných mezi CCIPB a jednotlivými leteckými společnostmi (tj. Ryanair, Air France a Transavia) během období od roku 2003 do roku 2005.
- 55) Podle konzultanta se ceny letištních služeb vyvíjejí takto: cena regulovaných poplatků (poplatek za světelnou signalizaci, poplatek za přistání, poplatek za parkování a poplatek za cestující) vyplývá ze sazebníku, který platí pro všechny letecké společnosti. Sazba každého poplatku se každoročně aktualizuje pomocí míry, jež závisí na jednání v rámci hospodářské poradní komise letiště. Podle konzultanta tak není možné, aby mezi leteckými společnostmi existoval rozdíl v sazbách za regulované služby.
- 56) Pokud jde o cenu neregulovaných poplatků (handlingové letištní služby), tak ta se podle konzultanta liší podle jednotlivých leteckých společností a je výsledkem dvoustranných obchodních vyjednávání.
- 57) Konzultant vypracoval srovnání mezi neregulovanými službami účtovanými společností Ryanair a stejnými službami účtovanými jiným leteckým společností (Air France a Transavia). Toto srovnání je založeno jak na povaze služby, tak na uplatňované ceně.
- 58) Konzultant zjistil, že handlingové služby stanovené ve smlouvách těchto dvou společností jsou řádně plněny a že existuje skutečný rozdíl v povaze služeb poskytovaných různým společností. Společnost Air France využívá úplnějšího souboru služeb. Společnost Ryanair dále hradí nižší paušál než Transavia (avšak za rozsáhlejší činnost).
- 59) Podle konzultanta, který porovnal sazby uplatňované paušálně u společností Ryanair a Transavia a sazbu uplatňovanou u společností Air France za poskytování srovnatelných služeb v rámci srovnatelné obecné služby, společnost Ryanair nicméně využívá nižší sazbu ([...] (*) EUR), než je sazba uplatňovaná u společností Air France ([...] EUR) nebo Transavia ([...] EUR). Hrazená cena tak údajně představuje [...] % ceny hrazené jinými společnostmi.
- 60) Podle Francie neshrnuje srovnání letištních služeb v případě neregulovaných služeb, jak jej vypracoval konzultant, řádně výsledky různých jednání vedených CCIPB. Francie uvádí několik příkladů, které toto stanovení sazeb odůvodňují, a to zejména v případě, kdy společnosti Ryanair nejsou zajišťovány určité služby, které jsou poskytovány společností Air France.

4. OPATŘENÍ, KTERÁ BYLA PŘEDMĚTEM ROZHODNUTÍ O ROZŠÍŘENÍ ŘÍZENÍ

- 61) Komise usoudila, že je nutno formální vyšetřovací řízení rozšířit a přezkoumat všechny smlouvy uzavřené CCIPB se společnostmi AMS a Ryanair během celého období, kdy společnost Ryanair působila na letišti Pau (od roku 2003 do roku 2011), aby se zjistilo, zda smlouvy, které CCIPB uzavřela se společnostmi Ryanair a AMS, neobsahují státní podporu.
- 62) Komise rovněž rozhodla rozšířit formální vyšetřovací řízení na smlouvu, již CCIPB podepsala dne 23. ledna 2006 s leteckou společností Transavia, a také na různé finanční příspěvky poskytnuté letišti veřejnoprávními subjekty během zkoumaného období, jejichž seznam poskytl Francie Komisi dopisem ze dne 30. května 2011.
- 63) Tato opatření jsou podrobně popsána níže v oddílech 4.1 až 4.3.

(*) Důvěrné informace

4.1 SMLOUVY UZAVŘENÉ MEZI CCIPB A SPOLEČNOSTMI RYANAIR A AMS

- 64) Rozhodnutí o rozšíření řízení zahrnuje různé smlouvy uzavřené CCIPB se společnostmi Ryanair a AMS mezi rokem 2003 a rokem 2011.

4.1.1 SMLOUVA ZE DNE 28. LEDNA 2003

- 65) Smlouva podepsaná dne 28. ledna 2003 byla uzavřena přímo mezi CCIPB a společností Ryanair (a nikoliv společností AMS). Tato smlouva obsahuje ustanovení o letištních a marketingových službách.
- 66) V článku 2 smlouvy jsou uvedeny povinnosti společnosti Ryanair vůči CCIPB a výše letištních poplatků. V článku 3 smlouvy jsou upřesněny povinnosti CCIPB, a zejména je zde doslova uvedeno, že obchodní a průmyslová komora musí plně na vlastní náklady:

- a) „poskytovat nebo zajistit poskytování služeb letištních terminálů/infrastruktur pro služby popsané zejména v příloze A;
- b) plnit funkce popsané zejména v příloze B v oblasti vztahů s veřejností a marketingu;
- c) po podepsání smlouvy uhradit společnosti Ryanair paušální částku ve výši osmdesáti tisíc EUR (80 000 EUR) na zahájení tohoto nového spoje;
- d) vzhledem k propagaci, které se dostalo letišti Pau díky internetovým odkazům poskytnutých kmoře CCIPB na internetových stránkách společnosti Ryanair, reklamě v tisku uvádějící nízké ceny uplatňované při odletech z letiště Pau nebo u letů, u nichž je cílovou destinací, a díky dalším prostředkům vybraným společností Ryanair, jako je rozhlasová, televizní a venkovní reklama, hradit společnosti Ryanair částku jedenácti EUR (11 EUR) za cestujícího odletajícího z letiště Pau v rámci zajišťovaných služeb, a to měsíčně k datu splatnosti a/nebo odečtením z plateb, které společnost Ryanair hradí CCIPB na základě ustanovení výše uvedeného čl. 2 písm. b), přičemž stropní hodnota je stanovena na čtyři sta tisíc EUR (400 000 EUR) za rok a za každodenní rotaci letových služeb;
- e) tato smlouva platí výlučně pro letecký spoj Pau – Londýn na základě minimálně jednoho letu denně a 364 dní v roce. Pokud se letecký spoj mezi Pau a Londýnem rozvine tak, že se bude nabízet několik letů denně, CCIPB nebude hradit žádný příplatek. Pokud se na základě společné dohody otevřou další spoje do Německa, Belgie, Irska nebo Itálie, bude tato smlouva převzata a pro zahájení jejich provozu bude uhrazena stejná částka ve výši osmdesáti tisíc EUR (80 000 EUR) se stropní hodnotou ve výši čtyři sta tisíc EUR (400 000 EUR) vypočítávanou na základě jedenácti EUR (11 EUR) za odletajícího cestujícího. Každý nový spoj bude předmětem nové smlouvy nebo dodatku k této smlouvě...“.

- 67) V příloze A je uveden seznam handlingových služeb na letišti a návazných služeb poskytovaných u letů zajišťovaných společností Ryanair. Příloha B obsahuje ustanovení ohledně funkcí zajišťovaných letištem v oblasti vztahů s veřejností, prodeje a marketingu. V části věnované prodeji a marketingu je zejména uvedeno:

„Letiště poskytuje společnosti Ryanair podporu a asistenci při prodejkách, které pravidelně organizuje ve spádové oblasti letiště, a to zejména bezplatně poskytnutí kanceláře, telefonní linky a faxu pracovnímu týmu společnosti Ryanair. Letiště posoudí všechny reklamní možnosti (venkovní reklama, reklama v tisku, televizi, rozhlasu atd.), které bude v regionu považovat za zajímavé pro společnost Ryanair...“.

- 68) Správní soud ve městě Pau tuto smlouvu zrušil dne 3. května 2005 ⁽¹⁶⁾ s tímto odůvodněním:

„Zjištěná [...] nevyváženost mezi vzájemnými závazky smluvních stran úmluvy, a to vzhledem k nepřesné povaze závazků připadajících společnosti Ryanair Limited, pokud jde o turistickou propagaci města Pau v zahraničí, a vzhledem ke skutečnosti, že se nepočítá ani s částečným vrácením vyplacených částek v případě, kdy se nedosáhne stanovených cílů, vede k závěru, že napadnuté rozhodnutí představuje finanční podporu ve prospěch společnosti Ryanair Limited“.

„Sporné rozhodnutí, kterým se schvaluje úmluva zavádějící finanční podporu ve prospěch společnosti Ryanair Limited, je bez předchozího oznámení tohoto rozhodnutí Komisi Evropských společenství protiprávní a musí být zrušeno“.

⁽¹⁶⁾ Správní soud ve městě Pau, 3. května 2005, věc *Air Méditerranée*. Rozsudek správního soudu ve městě Pau vyplývá ze stížnosti podané v září roku 2003 společností *Air Méditerranée*, která je charterovou leteckou společností působící na letišti Tarbes, jež se nachází v sousedství letiště Pau. Společnost *Air Méditerranée* se domnívala, že utrpěla újmu tím, co považovala za nekalou hospodářskou soutěž vůči svým vlastním leteckým spojům mezi Londýnem a jihozápadní Francií.

- 69) Správní soud ve městě Pau ve svém rozsudku ze dne 3. května 2005 připomenul, že se CCIPB, která spravuje letiště Pau, zavázala uhradit „bez protislužby“ společnosti Ryanair částku 80 000 EUR za otevření leteckého spoje mezi Londýnem Stansted a Pau v roce 2003. CCIPB se rovněž zavázala vyplácet společnosti Ryanair 11 EUR za cestujícího, a to až do roční stropní částky ve výši 400 000 EUR, „za činnosti vedené s cílem propagovat město Pau“. Soud z uvedeného dospěl k závěru, že úmluva představuje „finanční podporu ve prospěch společnosti Ryanair“.
- 70) Tuto smlouvu z roku 2003 tak nahradily dvě smlouvy z roku 2005, které jsou předmětem rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

4.1.2 SMLOUVY Z ROKU 2005 ⁽¹⁷⁾

- 71) Smlouvy z roku 2005 přezkoumala Regionální účetní komora regionu Aquitaine (Chambre régionale des comptes d'Aquitaine – dále jen „CRC“).
- 72) Zpráva o konečných zjištěních CRC ohledně CCIPB byla schválena dne 19. října 2006 a týká se účetního období 2001 a následujících. Část této zprávy je věnována „podpoře poskytnuté nízkonákladové letecké společnosti“ (kapitola 3 zprávy). Této zprávě předcházela přezkoumání smlouvy o marketingových službách provedené CRC. Ve své zprávě o konečných zjištěních vyjádřila CRC zejména tyto připomínky:

„Aby se obchodní a průmyslová komora vyhnula důsledkům rozhodnutí správního soudu (který dospěl k závěru, že úmluva z roku 2003 se společností Ryanair poskytuje protiprávní státní podporu), použila nové právní konstrukce“.

„Společnost AMS je pouhou odnoží společnosti Ryanair a řídí ji dva vrcholní manažeři společnosti Ryanair“.

„Při převzetí uvažování, které používá správní soud (správní soud města Štrasburk, 24. července 2003, věc Společnost Brit Air v. Obchodní a průmyslová komora města Štrasburk a departementu Bas-Rhin, odvolací správní soud města Štrasburk, 18. prosince 2003, věc Obchodní a průmyslová komora města Štrasburk a departementu Bas-Rhin v. společnost Brit Air), je nevyváženost mezi závazky smluvních stran úmluvy zjevná. Reklamní propagace na internetových stránkách společnosti Ryanair prospívá i této společnosti a nemůže představovat přímou protislužbu vůči finančním závazkům, které na sebe vzala obchodní komora (CCIPB)“.

- 73) Zpráva o zjištěních vykazuje „zjištěnou [...] nevyváženost mezi vzájemnými závazky smluvních stran úmluvy“.
- 74) Zpráva uvádí, že přes argumenty předložené společnostmi AMS a Ryanair trvá CRC „na svém stanovisku“. Uzavírá takto:
- „S výhradou posouzení příslušným soudcem se CRC domnívá, že tato úmluva o poskytnutí služeb představuje ve skutečnosti finanční podporu společnosti Ryanair a že je protiprávní, protože tato podpora nebyla předběžně oznámena Komisi“.*
- 75) Zpráva se věnuje rovněž otázce efektivnosti podpory (kapitola 3.2) a její účinnosti (kapitola 3.3). Uvádí, že hospodářské přínosy leteckého spoje Pau – Londýn Stansted pro oblast Béarnu jsou nepopiratelné:

„Cíle 50 000 cestujících odlétajících z Londýna, který byl stanoven v roce 2003, bylo téměř dosaženo již druhý rok provozování spoje. Podle studie vypracované obchodní a průmyslovou komorou v roce 2005 dosahovaly hospodářské přínosy leteckého spoje téměř 8 milionů EUR ročně. K měření těchto přínosů byl vytvořen reprezentativní vzorek hospodářských činností spojených s cestovním ruchem. Přibližně 700 béarnských subjektů z oboru bylo dotázáno na podíl britských zákazníků na jejich obratu. Podíl leteckého spoje na celkové návštěvnosti britských turistů v oblasti Béarnu byl posouzen na základě šetření provedeného u cestujících a údajů turistického výboru departementu“.

- 76) Pokud jde o účinnost podpory, zpráva uvádí, že „celkové náklady pro obchodní a průmyslovou komoru ve spojení s leteckým spojením, které zohledňují příjmy vytvořené touto činností, jsou za rok 2004 odhadovány na téměř 360 000 EUR“.
- 77) CRC si klade otázku, zda CCIPB mohla dosáhnout stejných výsledků pro hospodářský rozvoj oblasti Béarn, pokud by poskytla společnosti Ryanair nižší finanční podporu. V těchto souvislostech odkazuje zpráva na podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť ⁽¹⁸⁾ z roku 2005 (dále jen „pokyny z roku 2005“). V tomto ohledu dospívá zpráva k závěru, že tyto podmínky nebyly dodrženy.

⁽¹⁷⁾ Těchto smluv se týká rozhodnutí o zahájení řízení, viz oddíl 3.1.

⁽¹⁸⁾ Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

4.1.3 SMLOUVY UZAVŘENÉ MEZI LETIŠTĚM A SPOLEČNOSTMI RYANAIR A AMS PO ROCE 2005

- 78) Podle francouzských orgánů jsou různé smlouvy nebo dodatky ke smlouvám z roku 2005 uzavřené mezi CCIPB a společnostmi Ryanair a AMS tyto:
- Smlouva o marketingových službách uzavřená dne 25. září 2007 původně na pět let počínaje dnem jejího podepsání, přičemž se obě strany dohodly, že „*se sejdou k jednání o pokračování spolupráce mezi CCIPB a společností AMS nejméně šest měsíců před uplynutím původní doby trvání*“. Tato propagace je spojena s provozováním spoje Pau – Charleroi třemi lety týdně a týká se celého roku provozování. Za internetový odkaz k internetovým stránkám uvedeným CCIPB umístěný na belgické a nizozemské domovské stránce na internetových stránkách společnosti Ryanair (www.ryanair.com) hradí CCIPB společnosti AMS částku [...] EUR za rok. Provoz na spoji byl zahájen dne 30. října 2007. Aniž by došlo k úpravě poskytovaných služeb, byla tato smlouva změněna výměnou korespondence ze dne 16. června 2009, kterou došlo k navýšení úsilí v oblasti propagace na částku [...] EUR počínaje dnem 1. ledna 2009.
 - Dodatek ke smlouvě o letištních službách z roku 2005 byl uzavřen formou dopisu CCIPB ze dne 25. září 2007, kterým CCIPB souhlasila s uplatněním podmínek stanovených ve smlouvě o letištních službách z roku 2005 na letecký spoj Pau – Charleroi po dobu pěti let.
 - Dodatek ke smlouvě o letištních službách z roku 2005 byl uzavřen formou dopisu CCIPB ze dne 17. března 2008, kterým CCIPB souhlasila s uplatněním podmínek stanovených ve smlouvě o letištních službách z roku 2005 na letecký spoj Pau – Bristol po dobu jednoho roku.
 - Smlouva o marketingových službách uzavřená dne 31. března 2008 na období od 16. května 2008 do 13. září 2008, přičemž se obě strany dohodly, že „*se sejdou k jednání o pokračování spolupráce mezi CCIPB a společností AMS nejméně tři měsíce před uplynutím původní doby trvání*“. Propagační akce stanovené v této smlouvě jsou spojeny se závazkem společnosti Ryanair provozovat během stejného období letecký spoj Pau – Bristol třemi lety týdně. Za internetový odkaz k internetovým stránkám uvedeným CCIPB umístěný na anglické domovské stránce na internetových stránkách www.ryanair.com po dobu 8 dnů zaplatí CCIPB společnosti AMS částku [...] EUR.
 - Usnesení ze dne 15. června 2009, kterým CCIPB zmocnila svého předsedu, aby za rok 2009 omezil částku placenou podle smlouvy o marketingových službách z roku 2005 na částku ve výši [...] EUR, a to v souvislosti s tím, že společnost Ryanair na svém spoji Pau – Londýn snížila počet plánovaných letů na 211.
 - Dodatek ke smlouvě o letištních službách z roku 2005 byl uzavřen formou dopisu CCIPB ze dne 16. června 2009, kterým CCIPB souhlasila s uplatněním podmínek stanovených ve smlouvě o letištních službách z roku 2005 na letecký spoj Pau – Bristol během letní sezóny roku 2009.
 - Smlouva o marketingových službách uzavřená dne 16. června 2009 na období od 1. dubna 2009 do 24. října 2009, kterou lze prodloužit s výhradou dohody tři měsíce před koncem její platnosti. Propagační kampaně stanovené v této smlouvě jsou spojeny s provozováním leteckého spoje Pau – Bristol dvakrát týdně v rámci výhledového plánu 60 letů během stejného období. Za internetový odkaz k internetovým stránkám uvedeným CCIPB umístěný na anglické domovské stránce na internetových stránkách www.ryanair.com po dobu 9 dnů zaplatí CCIPB společnosti AMS částku [...] EUR. Provozování spoje bylo ukončeno v říjnu roku 2009.
 - Smlouva o marketingových službách uzavřená dne 28. ledna 2010 „*původně s platností počínaje dnem jejího podepsání a s ukončením platnosti jeden rok po zahájení provozu na spojích*“, kterou lze „*prodloužit o dodatečné období v délce jednoho roku*“. Propagační kampaně stanovené v této smlouvě jsou spojeny s provozováním spoje Pau – Londýn Stansted počínaje 30. březnem 2010 třikrát týdně a s minimálním počtem 220 letů, s provozováním spoje Pau – Charleroi počínaje stejným dnem třikrát týdně a s minimálním počtem 100 letů a s provozováním spoje Pau – Beauvais počínaje 1. dubnem 2010 třikrát týdně a s minimálním počtem 100 letů. Za internetový odkaz k internetovým stránkám uvedeným CCIPB umístěný na anglické, belgické, nizozemské a francouzské domovské stránce na internetových stránkách www.ryanair.com po dobu 25 nebo 45 dnů zaplatí CCIPB společnosti AMS částku [...] EUR.
- 79) Služby nabízené společností AMS a jejich finanční podmínky jsou uvedeny v článku 3 jednotlivých smluv o marketingových službách. Podle francouzských orgánů se částky hrazené společností AMS vyvíjejí v závislosti na podepsání nových smluv ve spojení s novými leteckými spoji (Charleroi, Bristol) a změn ve výhledových programech letů, a to zejména na spoji Pau – Londýn Stansted. V souladu s prodlouženými smlouvami ze dne 30. června 2005 a 25. září 2007 byla uzavřena nová smlouva, která zohlednila všechny spoje zajišťované od 30. března 2010.

- 80) Podle francouzských orgánů nebyla po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách z roku 2005 v dubnu roku 2010 podepsána žádná nová smlouva o letištních službách. Sazebník uplatňovaný na společnost Ryanair od dubna 2010 do dubna 2011 byl proto v případě regulovaných poplatků sazebník přijatý v rámci hospodářské poradní komise a v případě pozemního odbavení sazebník stanovený smlouvou z roku 2005, protože vyjednávání nové smlouvy neskončilo úspěšně. Francouzské orgány uvedly, že předmětem nové smlouvy byly pouze marketingové služby.
- 81) Podle Francie byl na spojích Pau – Londýn, Pau – Charleroi a Pau – Beauvais, kterých se týkala smlouva o letištních službách, zahájen provoz dne 30. března 2010 v případě prvních dvou spojů a v dubnu 2010 v případě třetího spoje. Konec původního období tak odpovídal konci zimního letového řádu 2010/2011. Dopisem ze dne 14. února 2011 CCIPB „konstatovala, že smlouva nebyla prodloužena o dodatečné období v délce jednoho roku ve stanových lhůtách“, a požádala společnost AMS, aby „vzala na vědomí automatické uplynutí platnosti smlouvy ke dni 1. dubna 2011“.
- 82) V dopisech ze dne 30. května 2011 a 10. května 2012 předložila Francie přehled částek, které CCIPB a další veřejnoprávní subjekty uhradily od roku 2003 do roku 2011 společnosti AMS (nebo společnosti Ryanair v případě smlouvy ze dne 28. ledna 2003). V rámci smluv uvedených v bodech odůvodnění 64 až 81 dosáhla od roku 2003 do roku 2011 celková částka těchto plateb výše [4-6] milionů EUR. Přesné částky plateb uhrazených CCIPB a dalšími veřejnoprávními subjekty společnosti AMS (nebo společnosti Ryanair) jsou uvedeny níže v tabulce 2 níže.

Tabulka 2

Dotace společnosti AMS nebo Ryanair za provozovaný spoj

(v tisících EUR)

Dotace vyplacená AMS nebo Ryanair za provozovaný spoj	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Celkem
Pau – Londýn	(...)	(...)	(...)	437	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pau – Charleroi					(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pau – Bristol						(...)	(...)			(...)
Pau – Beauvais								(...)	(...)	(...)
Celkem platby provedené ve prospěch AMS nebo Ryanair	(...)	(...)	(...)	437	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[4 000-6 000]

Zdroj: Dopisy Francie ze dne 30. května 2011 a 10. května 2012 ⁽¹⁾⁽¹⁾ Pro rok 2011 neexistuje přesné rozdělení mezi jednotlivé spoje, a Komise proto rozdělila celkovou částku mezi jednotlivé spoje ve stejném poměru, jaký byl zaznamenán pro rok 2010.**4.2 SMLOUVA UZAVŘENÁ MEZI CCIPB A SPOLEČNOSTÍ TRANSAVIA**

- 83) CCIPB podepsala smlouvu s leteckou společností Transavia dne 23. ledna 2006. Tato smlouva byla uzavřena na tři roky počínaje dnem 26. dubna 2006, kdy byl zahájen provoz na spoji Pau – Amsterdam, a bylo možno ji prodloužit na dodatečné období v délce dvou let. Smlouva byla sice neformálně prodloužena v dubnu roku 2009, ale v říjnu roku 2009 byla po rozhodnutí společnosti Transavia ukončit poskytování svých služeb vypovězena.
- 84) Tato smlouva stanoví platby za marketingové služby ve výši 250 000 EUR za první dva roky při 156 odletech za rok. V případě, že počet letů nedosáhne počtu 156 za rok, platba se v odpovídajícím poměru upraví. Během třetího roku je platba [...] EUR za odlétajícího cestujícího (se stropní částkou ve výši [...] EUR za rok).
- 85) Smlouva počítá také s možností svého prodloužení o dodatečné dva roky a s platbou [...] EUR za odlétajícího cestujícího během čtvrtého roku a [...] EUR za odlétajícího cestujícího během pátého roku.
- 86) Na základě smlouvy provedla CCIPB společnosti Transavia platby v celkové výši [700 000–900 000] EUR za marketingové služby, které tato společnost poskytovala od 26. dubna 2006 do 29. října 2009.

4.3 FINANČNÍ PŘÍSPĚVKY RŮZNÝCH VEŘEJNOPRÁVNÍCH SUBJEKTŮ LETIŠTI PAU

- 87) Ve svém dopise ze dne 30. května 2011 předložila Francie Komisi přehled všech dotací poskytnutých letišti z veřejných prostředků. Opatření, jež jsou předmětem rozšíření řízení, jsou popsána v bodech odůvodnění 88 až 107. Podle Francie letiště nevyužívá žádné státní financování nebo veřejnou podporu, které by byly určeny k vyrovnání hospodaření letiště.
- 88) Za účelem jejich posouzení z hlediska ustanovení týkajících se státní podpory je nutno rozlišovat mezi dotacemi „na zařízení“ vyplácenými různými veřejnoprávními subjekty a dotacemi poskytovanými státem za účelem pokrytí nákladů, které podle francouzských orgánů spadají do oblasti výsadních pravomocí státu.

Tabulka 3

Letiště Pau Pyrénées: Finanční příspěvky získané letištem od různých veřejnoprávních subjektů během období 2000–2010

Druh dotace	(v tisících EUR)											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Státní dotace FIATA (výsadní pravomoci)			396		11		400	300				1 107
Státní dotace na zařízení (dotace na investice v oblasti výsadních pravomocí státu)	166 (místnosti SSLIA (1))		1 782 (2 tomografy+vozidlo) SSLIA	466 (vozidlo SSLIA)								2 414
Celkem dotace na zařízení v oblasti výsadních pravomocí státu	166		2 178	466	11		400	300				3 521
Conseil Général Pyrénées Atlantiques (dotace na zařízení)	1 326 (terminál pro nákladní dopravu)		91 (materiál pro letištní dráhu)					478 (práce na pojezdové dráze)				1 895
Conseil Régional d'Aquitaine	1 413 (terminál pro nákladní dopravu)	2 164 (terminál pro osobní dopravu)	232 (terminály)					479 (práce na pojezdové dráze)				4 288
Syndicat des Communes et Agglomération Pau (Sdružení obcí a aglomerace Pau)	1 479 (terminály pro nákladní a osobní dopravu)	1 683 (terminál pro osobní dopravu)	643 (terminál pro osobní dopravu)	5 (terminály)								3 810
FEDER		1 559 (terminál pro osobní dopravu)	1 184 (terminály)	291 (terminál pro osobní dopravu)				653 (práce na pojezdové dráze)				3 687

Druh dotace	(v tisících EUR)											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Gaz de France				38 (stanice pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny)								38
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau Pyrénées (Smíšené sdružení letiště Pau Pyrénées)										4 030 (oprava dráhy a signalizace)	100 (oprava dráhy a signalizace)	4 130
Celkem dotace na zařízení (kromě oblastí výsadních pravomocí státu)	4 218	5 406	2 150	334		1 610				4 030	100	17 848
Conseil Général Pyrénées Atlantiques (proplacení jistiny upsané půjčky)	97	272	113	122	98	77						779
Provedené investice	3 470	8 656	5 781	1 352	272	2 744	260	315	416	5 419	167	28 852

(¹) Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLLA) – Letištní bezpečnostní a hasičská záchranná služba.

4.3.1 DOTACE „NA ZAŘÍZENÍ“

- 89) Během období 2000–2010 obdrželo letiště platby (dále jen „dotace na zařízení“) od smíšeného sdružení, státu, různých samosprávných územních celků, Evropského fondu pro regionální rozvoj (FEDER) a společnosti Gaz de France na financování různých investic (terminál, oprava dráhy, oprava signalizace, terminál pro nákladní dopravu, stanice pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny atd.) v celkové výši přibližně 17,8 milionu EUR (viz tabulka č. 3 výše).
- 90) Generální rada departementu Pyrénées Atlantiques (Conseil général des Pyrénées Atlantiques) poskytla letišti „dotaci na zařízení“ ve výši 1,895 milionu EUR na financování terminálu pro nákladní dopravu, zakoupení materiálu pro dráhu a prací na úrovni pojezdové dráhy. Francie rovněž uvedla, že mezi rokem 2000 a rokem 2005 zaplatila Generální rada departementu Pyrénées Atlantiques částku 779 000 EUR jako proplacení jistiny půjčky. Francie upřesňuje, že toto opatření je výsledkem memoranda o plánu financování letiště Pau, které bylo uzavřeno dne 5. listopadu 1990 mezi místní samosprávou a CCIPB. Tento plán v celkové maximální částce 5,680 milionu EUR zahrnoval práce na uvedení prostor a signalizace do souladu se standardy a také rozšíření terminálu. Podle memoranda mohlo financování místní samosprávou proběhnout formou dotace na zařízení, proplacení půjček upsaných provozovatelem na financování investic nebo kombinací těchto způsobů financování. Výše uvedená částka 779 000 EUR odpovídá splacení jistiny půjčky, již se Generální rada departementu Pyrénées Atlantiques zavázala krýt podle memoranda z roku 1990 a jejíž splatnost skončila v roce 2005.
- 91) Od Regionální rady regionu Aquitaine (Conseil régional d'Aquitaine) získalo letiště čtyři dotace v celkové výši 4,288 milionu EUR na financování terminálu pro nákladní a osobní dopravu a na práce na pojezdové dráze.
- 92) Sdružení obcí (Syndicat des Communes) a Sdružení aglomerace Pau Pyrénées (Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées) poskytlo letišti částku 3,810 milionu EUR na financování terminálu pro nákladní a osobní dopravu.
- 93) Evropský fond pro regionální rozvoj (FEDER) dotoval rozvoj terminálu pro osobní dopravu a práce na pojezdové dráze částkou ve výši 3,687 EUR.
- 94) Rovněž společnost Gaz de France poskytla letišti Pau v roce 2003 částku 38 000 EUR na financování vybavení stanice pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny. V okamžiku poskytnutí tohoto financování byla společnost Gaz de France veřejnoprávní institucí průmyslové a obchodní povahy.
- 95) Smíšené sdružení financovalo částkou ve výši 4,130 milionu EUR investiční program, který zahrnoval opravu dráhy a signalizace a rozšíření parkoviště automobilů.
- 96) Níže uvedená tabulka č. 4 uvádí celkový přehled různých opatření, čili různých právních aktů, ze kterých vycházely výše popsané dotace na zařízení. U těchto různých opatření uvádí den poskytnutí dotace na zařízení, povahu financovaných investic a jejich celkové náklady, celkové částky dotací na zařízení obdržené na základě těchto různých opatření a období, během nichž byly tyto částky vyplaceny.

Tabulka 4

Celkový přehled opatření, na jejichž základě byly dotace poskytnuty

Datum poskytnutí dotace	Veřejnoprávní subjekt, který dotaci poskytl	Povaha investice	Celkové investiční náklady (v milionech EUR)	Celková výše investice (v milionech EUR)	Období vyplacení
1999–2000	Conseil général Conseil régional Syndicat des communes et agglomération de Pau Gaz de France	Terminály pro nákladní a osobní dopravu, materiál pro dráhu, stanice pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny	15,3	11,9	2000–2003

Datum poskytnutí dotace	Veřejnoprávní subjekt, který dotaci poskytl	Povaha investice	Celkové investiční náklady (v milionech EUR)	Celková výše investice (v milionech EUR)	Období vyplacení
2004	Conseil général Conseil régional Evropská unie (FEDER)	Práce na pojezdové dráze	2,6	1,6	2005
2009	Smíšené sdružení	Oprava dráhy a signalizace, rozšíření automobilového parkoviště	5,1 ⁽¹⁾	4,1	2009–2010

Zdroj: dokumenty poskytnuté Francií

⁽¹⁾ Z čehož 450 000 EUR připadá na rozšíření parkoviště.

4.3.2 STÁTNÍ DOTACE URČENÉ PODLE FRANCIE NA FINANCOVÁNÍ ÚKOLŮ V OBLASTI VÝSADNÍCH PRÁVOMOCÍ STÁTU – SYSTÉM FINANCOVÁNÍ ÚKOLŮ V OBLASTI VÝSADNÍCH PRÁVOMOCÍ STÁTU NA FRANCOUZSKÝCH LETIŠTÍCH

- 97) V tabulce č. 3 jsou rovněž uvedeny státní dotace, které byly podle Francie určeny na financování úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu. Jedná se (viz řádek 1 a 2 tabulky, období 2000–2010) o:
- dotace z fondu s názvem Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien („FIATA“) ve výši 1,107 milionu EUR,
 - dotace na zařízení ve výši 2,414 milionu EUR.
- 98) Celkem obdrželo letiště Pau z tohoto důvodu v období 2000–2010 dotace v celkové výši 3,521 milionu EUR.
- 99) Tyto dotace kryjí podle Francie náklady na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu, jejichž provedení připadá podle francouzských právních předpisů správcům letišť a jejichž financování připadá státu. Dotčené úkoly jsou financovány výnosem z letištní daně a také dodatečnými nástroji. Historie, způsoby fungování těchto nástrojů a typ úkolů, které jsou takto financovány, jsou popsány v bodech odůvodnění 100 až 108.
- 100) V roce 1998 usoudila Státní rada (Conseil d'État) v rozhodnutí ve věci SCARA ⁽¹⁹⁾, že úkoly v oblasti bezpečnosti a ochrany na letištích jsou úkoly v rámci výsadních pravomocí, za něž nese odpovědnost stát, a že z tohoto důvodu nemohou být náklady s nimi spojené přeneseny na uživatele letišť v podobě poplatků. Po tomto rozhodnutí byla zákonem č. 98-1171 ze dne 18. prosince 1998 o organizaci určitých služeb letecké přepravy a článkem 136 zákona č. 98-1266 ze dne 30. prosince 1998 (zákon o státním rozpočtu na rok 1999) ⁽²⁰⁾ zavedena počínaje 1. červencem 1999 letištní daň. Jedná se o účelovou daň v tom smyslu, že její výnos lze použít pouze na financování určitých výdajů, a to v tomto případě nákladů spojených s úkoly, které Francie považuje za úkoly výsadních pravomocí státu na letištích. Výše uvedené akty zavedly rovněž dodatečné nástroje pro financování těchto úkolů, které jsou popsány v bodech odůvodnění 105 až 107.
- 101) Právní předpisy upřesněné v prováděcích předpisech vymezují přesně úkoly způsobilé k financování letištní daní. Jedná se o hasičskou záchrannou službu, prevenci ohrožení zvířaty ⁽²¹⁾, detekční kontrolu zavazadel v zavazadlovém prostoru, detekční kontrolu cestujících a kabinových zavazadel, kontrolu společných přístupů k vyhrazenému prostoru ⁽²²⁾, kontrolní opatření v oblasti ochrany životního prostředí ⁽²³⁾ a automatizovanou kontrolu na hranicích pomocí biometrického zjišťování totožnosti. Odkaz na automatizovanou kontrolu na hranicích pomocí

⁽¹⁹⁾ Rozhodnutí Státní rady ze dne 20. května 1998 ve věci „*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*“ („SCARA“).

⁽²⁰⁾ Dnes kodifikována v článku 1609w všeobecného daňového zákoníku.

⁽²¹⁾ Ohrožení zvířaty zahrnuje především ohrožení ptáky, jež se projevuje srážkami mezi letadly a ptáky, které mohou ohrozit bezpečnost osob a majetku v letadlech.

⁽²²⁾ Provedení tohoto úkolu může zahrnovat například postavení a údržbu oplocení, které odděluje veřejně přístupný a vyhrazený prostor, nebo zavedení systému dohledu pomocí videokamer po obvodu vyhrazeného prostoru.

⁽²³⁾ Tento úkol zahrnuje především měření hlukosti, případně měření v závislosti na trasách letadel, a kontroly kvality ovzduší a vody v okolí letišť.

biometrického zjišťování totožnosti byl zaveden do právních předpisů v roce 2008. Kromě tohoto případu zůstal rozsah úkolů způsobilých pro financování letištní daní nezměněn od zavedení tohoto nástroje a odpovídá úkolům, jichž se týkalo rozhodnutí ve věci SCARA. Různé evropské a vnitrostátní předpisy upřesňují povinnosti provozovatelů letišť při plnění těchto úkolů. Například u hasičské záchranné služby tyto předpisy přesně určují, jaké mají být v závislosti na parametrech letiště dostupné lidské a materiální prostředky.

- 102) Pro dané letiště podléhá letištní dani každá letecká společnost, která ho používá. Její základ je dán počtem cestujících a objemem nákladu a poštovních zásilek, které společnost do svých letadel nakládá. Sazba letištní daně za cestujícího nebo tunu nákladu či poštovních zásilek se stanoví ročně pro každé letiště zvlášť podle výhledových nákladů vzniklých plněním úkolů, které jsou tímto nástrojem financovány.
- 103) Provozovatelé letišť činí každý rok roční prohlášení o nákladech a provozu. V tomto prohlášení se za předchozí rok uvádí úroveň provozu a zjištěné náklady spojené s úkoly zajišťování bezpečnosti a ochrany a také částky získané letištní daní a dodatečnými nástroji na financování těchto úkolů. Prohlášení obsahují dále výhledy provozu a nákladů a příjmů spojených s úkoly v oblasti bezpečnosti a ochrany v probíhajícímu roce a ve dvou následujících. Tato prohlášení ověřují správní orgány, které mohou mimo jiné provádět kontroly na místě. Sazbu daně poté stanoví na tomto základě meziresortní vyhláška.
- 104) Protože se sazba daně vypočítává na základě výhledových údajů o nákladech a provozu, byl zaveden mechanismus úprav *ex post*, aby se zaručilo, že výnos letištní daně, navýšený případně o financování poskytnutá dodatečnými nástroji popsány v bodech odůvodnění 105 až 107, nepřesáhne skutečné náklady vzniklé plněním příslušných úkolů. Dotčené náklady zahrnují provozní náklady a náklady na zaměstnance vzniklé plněním těchto úkolů, odpisy hmotného a nehmotného majetku odpovídající investicím provedeným v rámci těchto úkolů a část všeobecných nákladů spojených s plněním těchto úkolů⁽²⁴⁾. Provozovatelé jsou povinni vést víceroční účet příjmů z letištní daně a dodatečných nástrojů a také nákladů vzniklých plněním příslušných úkolů. Jakmile je zjištěn pozitivní zůstatek, je převeden na kumulované účty předchozích let, na nichž tak může vzniknout jak pozitivní, tak negativní zůstatek, a tento zůstatek je zohledněn při stanovení sazby daně pro následující rok. Každý pozitivní zůstatek je kromě toho spojen s finančními náklady, které nese provozovatel.
- 105) Od svého vzniku musel být nástroj financování letištní daní doplněn dodatečnými nástroji. Na rozdíl od příjmů z letištní daně nejsou totiž náklady na ochranu a bezpečnost úměrné leteckému provozu. V těchto souvislostech se ukázalo, že kvůli vyrovnání nákladů na ochranu a bezpečnost na letištních se slabým provozem by bylo nutno stanovit vyšší letištní daně na vysokou úroveň, jež byla považována za obtížně snesitelnou pro cestující. U těchto letišť se proto počítalo s možností stanovit vyšší letištní daně na nižší úroveň, než je úroveň nutná na pokrytí nákladů, a použít v případě potřeby dodatečné finanční nástroje na financování úkolů způsobilých pro financování letištní daní.
- 106) Vystřídalo se několik různých dodatečných nástrojů. Francouzské orgány nejprve použily fond zvláštního určení s názvem Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien („FIATA“), který vznikl souběžně s letištní daní a stejně jako ona výše uvedeným zákonem č. 98-1266 ze dne 30. prosince 1998. Tento fond byl financován podílem z daně civilního letectví a nahradil fond s názvem Fonds de péréquation des transports aériens („FPTA“), který byl původně vyhrazen pro financování leteckých spojů zajišťujících rozvoj regionů a územní infrastrukturu. Financování z fondu FIATA pokrývalo stejné úkoly jako úkoly financované fondem FPTA a bylo rozšířeno na úkoly kryté letištní daní, aby v případě malých letišť sloužilo jako její doplněk. Úkoly fondu FIATA byly konkrétně a v podstatě rozděleny do dvou odlišných „oddílů“: oddíl „letiště“ dodatečně pokrýval úkoly v oblasti ochrany a bezpečnosti na malých letištích a oddíl „letecká doprava“ dotoval letecké spoje zajišťující rozvoj regionů a územní infrastrukturu. Rozhodnutí o vyplacení dotací z fondu FIATA na dodatečné financování úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti se přijímala po stanovisku správního výboru oddílu „letiště“ fondu FIATA.
- 107) V roce 2005 byl fond FIATA zrušen a odpovídající financování převzal po dobu dvou let přímo státní rozpočet při zachování stejných zásad fungování, což zejména znamená stanovisko správního výboru. Počínaje rokem 2008 nahradil stát tento nástroj zvýšením letištní daně, což vede k tomu, že u některých letišť je daň stanovena na vyšší

⁽²⁴⁾ Všeobecné náklady se týkají hlavně podpůrných funkcí, jako je řízení lidských zdrojů, finanční záležitosti, finanční kontrola, nákupy, nevyhrazené počítačové systémy, právní ředitelství, správní oddělení, generální ředitelství, vedení účetnictví a správní kontrola.

úroveň, než je úroveň nutná k pokrytí nákladů vzniklých plněním úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti. Takto vzniklý přebytek je přerozdělen menším letištěm, aby se doplnil výnos z letištní daně, jež je na nich vybírána.

- 108) Jak je uvedeno výše, uvádějí výroční zprávy provozovatelů letišť, jež ověřují správní orgány, výhledové a zjištěné náklady a rovněž výhledové a zjištěné příjmy jak z letištní daně, tak z dodatečných nástrojů. Stejně tak roční účty vedené provozovateli, na jejichž základě je vypočítáváno saldo skutečných nákladů a příjmů, které v případě, že je pozitivní, vede ke snížení daně a zahrnutí finančních nákladů nesených provozovateli, zahrnují jak výnos z letištní daně, tak financování obdržena na základě dodatečných nástrojů. Mechanismus prohlášení, kontroly a úprav *ex post*, který má zabránit vyplacení veřejných prostředků přesahujících skutečné náklady, se tak týká jak letištní daně, tak dodatečných nástrojů.

5. DŮVODY, KTERÉ VEDLY K ZAHÁJENÍ A ROZŠÍŘENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

5.1 ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- 109) V souladu s oznámením Francie konstatuje Komise v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, že platba založená na smlouvě o marketingových službách z roku 2005 představuje dotaci, kterou CCIPB vyplátila společnosti AMS. Vzhledem k veřejnoprávní povaze CCIPB Komise usoudila, že smlouva znamená použití státních prostředků.
- 110) Pokud jde o existenci hospodářského zvýhodnění ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, vyjádřila Komise své pochybnosti ohledně skutečnosti, že se CCIPB uzavřením uvedených smluv se společnostmi AMS a Ryanair chovala jako obezřetný subjekt v tržním hospodářství uplatňující globální nebo odvětvovou strukturální politiku a řídící se více či méně dlouhodobými perspektivami výnosnosti.
- 111) V těchto souvislostech Komise na základě informací, které měla k dispozici, zejména předběžně usoudila, že smlouva o marketingových službách z roku 2005 byla bez ohledu na skutečně poskytnuté služby uzavřena, aby dotovala trasu Pau – Londýn Stansted, a že společnost Ryanair poskytla prostřednictvím její dceřiné společnosti AMS hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala. Komise se domnívala, že předmětné opatření může představovat státní podporu podléhající zásadnímu zákazu čl. 107 odst. 1 SFEU, kterou CCIPB vyplátila společnosti AMS. Toto posouzení vycházelo z informací poskytnutých Francií a okolností, za nichž byla tato smlouva uzavřena.
- 112) Pokud jde o smlouvu o letištních službách z roku 2005, vyjádřila Komise pochybnosti ohledně existence hospodářského zvýhodnění, jehož se společnost Ryanair dostalo prostřednictvím snížených letištních poplatků.
- 113) Komise také vyjádřila pochybnosti o slučitelnosti těchto opatření s vnitřním trhem při uplatnění pokynů z roku 2005.

5.2 ROZHODNUTÍ O ROZŠÍŘENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- 114) Pokud jde o smlouvy uzavřené mezi CCIPB a společnostmi Ryanair a AMS (konkrétně smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách), Komise se v rozhodnutí o rozšíření řízení domnívala, že smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách, které byly uzavřeny současně, musí být posuzovány společně, protože společnosti Ryanair a AMS představují ve skutečnosti jediného příjemce předmětných opatření. Komise se proto domnívala, že pro určení, zda tyto různé smlouvy představují státní podporu, je nutno uplatnit kritérium soukromého subjektu v tržním hospodářství na jednotlivé okamžiky, kdy byly smlouvy uzavřeny⁽²⁵⁾, to znamená:

— 28. ledna 2003 (spoj Pau – Londýn Stansted).

— 30. června 2005 (spoj Pau – Londýn Stansted) a 16. června 2009 kvůli změně této smlouvy.

— 25. září 2007 (spoj Pau – Charleroi) a 16. června 2009 kvůli změně této smlouvy.

— Březen 2008 (smlouva o letištních službách ze dne 17. března 2008, smlouva o marketingových službách uzavřená dne 31. března 2008) (spoj Pau – Bristol).

⁽²⁵⁾ Kromě některých smluv neodpovídá den začátku skutečného plnění činností, jež jsou předmětem smlouvy, dnu uzavření této smlouvy. Viz bod odůvodnění 395.

- 16. června 2009 (spoj Pau – Bristol).
- 28. ledna 2010 (spoje Pau – Londýn, Pau – Charleroi, Pau – Beauvais).
- 115) Komise došla k závěru, že na základě informací, které má k dispozici, nemůže vyloučit, že společnosti Ryanair a AMS byly v rámci zkoumaných smluv příjemci státní podpory, ale nicméně usoudila, že nedisponuje dostatečným množstvím informací, aby se mohla k tomuto bodu vyjádřit s konečnou platností. Komise se domnívala, že na základě podkladů, které měla k dispozici, je pro provedení tohoto posouzení nutno posuzovat chování oddělení CCIPB spravující letiště, CCIPB a jiných veřejných subjektů v jejich vztazích se společnostmi Ryanair a AMS jako celek.
- 116) Podobně vyjádřila Komise pochybnosti ohledně souladu smlouvy podepsané se společností Transavia s kritériem soukromého subjektu v tržním hospodářství.
- 117) Pokud jde o slučitelnost těchto případných podpor leteckým společností⁽²⁶⁾, Komise rozlišila mezi opatřeními poskytnutými před vstupem v platnost pokynů z roku 2005 a opatřeními, která byla poskytnuta následně.
- 118) Pokud jde o první kategorii opatření, Komise usoudila, že kritéria použitelná pro posouzení slučitelnosti dotčených případných podpor s vnitřním trhem jsou tato:
- opatření přispívá k dosažení cíle společného zájmu, to znamená otevření nového, v dlouhodobém horizontu životaschopného spojení s jiným letištěm Unie,
 - výše podpory je nezbytná a úměrná dodatečným nákladům vyvolaným otevřením nových spojů a opatření má motivační dopad,
 - opatření je poskytnuto transparentním a nediskriminačním způsobem,
 - opatření počítá se sankcemi v případě, že letecká společnost neplní své závazky,
 - opatření neovlivňuje hospodářskou soutěž způsobem, který by byl v rozporu s obecným zájmem.
- 119) Komise vyjádřila pochybnosti ohledně splnění těchto kritérií a rovněž ohledně slučitelnosti těchto případných provozních podpor s vnitřním trhem.
- 120) Pokud jde o slučitelnost opatření poskytnutých po vstupu v platnost pokynů z roku 2005, Komise se v zásadě opírala o kritéria stanovená v těchto pokynech pro podpory leteckým společností na zahájení činnosti. Komise vyjádřila pochybnosti o splnění těchto kritérií.
- 121) Pokud jde o dotace na zařízení ve prospěch CCIPB, Komise vyjádřila pochybnosti, že by veřejné orgány poskytnutím těchto dotací jednaly jako obezřetný investor. Komise uvedla, že proto nemůže vyloučit, že tyto dotace nepředstavují státní podporu.
- 122) Pokud jde o slučitelnost těchto případných podpor s vnitřním trhem, Komise se odvolávala na kritéria stanovená pokyny z roku 2005 pro podpory na investice ve prospěch letišť. Komise vyjádřila pochybnosti ohledně slučitelnosti těchto případných podpor s vnitřním trhem.

6. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

6.1 PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- 123) Komise obdržela připomínky pěti zúčastněných stran:
- 6.1.1 OBCHODNÍ A PRŮMYSLOVÁ KOMORA PAU-BÉARN (CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PAU-BÉARN – CCIPB)
- 6.1.1.1 **Smlouva o letištních službách uzavřená se společností Ryanair**
- 124) Vzhledem k objektivním a nediskriminačním podmínkám, za nichž se uplatňují letištní poplatky na společnost Ryanair a všechny ostatní letecké společnosti, které používají letiště Pau, neobsahuje podle CCIPB smlouva o letištních službách žádný prvek státní podpory.

⁽²⁶⁾ V další části tohoto rozhodnutí označuje pojem „letecké společnosti“ jak letecké společnosti, tak jejich dceřiné společnosti, a zahrnuje tak konkrétně společnost AMS.

- 125) CCIPB poznamenává, že letiště Pau samofinancuje své provozování vlastními příjmy, a domnívá se, že letiště nedostává žádnou státní podporu nebo financování na vyrovnání svého hospodaření.
- 126) Pokud jde o letištní poplatky uplatňované na společnost Ryanair, CCIPB potvrzuje, že vyplývají z uplatnění sazeb, které platí pro společnost Ryanair stejně jako pro každou jinou leteckou společnost.
- 127) CCIPB uvádí, že existují tři kategorie letištních poplatků:
- regulované letištní poplatky,
 - neregulované poplatky za pozemní odbavení,
 - státní daně.
- 128) CCIPB zaprvé potvrzuje, že uplatňuje regulované letištní poplatky (celkem čtyři: poplatek za přistání, poplatek za parkování, poplatek za signalizaci a poplatek za cestující) na letecké společnosti objektivně a nediskriminačně. Jejich výše se stanoví v rámci smíšeného výboru, který sdružuje provozovatele, letecké společnosti a rovněž dohlížecí orgán.
- 129) CCIPB uvádí, že neosvobozuje společnost Ryanair od úhrady poplatku za parkování a signalizaci, ale že smlouva pouze uvádí, že „společnost Ryanair“ tyto poplatky „nemusí obvykle platit“. Pokud jde o poplatek za parkování, CCIPB uvádí, že tento poplatek je povinný, pokud letadlo parkuje na letištní děle než dvě hodiny, zatímco otočka společnosti Ryanair se obvykle omezuje na 25 minut. Pokud jde o poplatek za signalizaci, CCIPB uvádí, že lety společnosti Ryanair jsou nabízeny pouze během dne, což snižuje pravděpodobnost, že by společnost Ryanair musela platit poplatek za signalizaci.
- 130) Za druhé, pokud jde o neregulované poplatky za pozemní odbavení (např. letištní handlingové služby nebo kotvení letadel), CCIPB uvádí, že sazby jsou předmětem obchodního vyjednávání s každou leteckou společností při zohlednění specifických její vlastní situace. Konkrétně není údajně žádné čistě aritmetické srovnání mezi společnostmi nutně relevantní, protože je bez ohledu na stejnou velikost letadel nutno zohlednit početná další kritéria, jako je roční objem provozu uskutečňovaného společností, četnost letů, období, během nichž denní lety probíhají (hlavní sezóna nebo mimo sezónu), příplatky za noční lety, zpoždění, odmrazování, čištění letadel atd.
- 131) Za třetí, CCIPB zdůrazňuje, že státní daně (celkem dvě: letištní daň a daň z civilního letectví) jsou uplatňovány na všechny letecké společnosti přesně stejným způsobem. CCIPB údajně do stanovení jejich výše nezasahuje a stanoví ji regulační orgán.

6.1.1.2 Smlouva o marketingových službách uzavřená se společností AMS

- 132) Částky uhrazené CCIPB společnosti AMS nepředstavují podle CCIPB státní podporu. CCIPB uvádí, že jako koncesionář letiště Pau rozhodla v souladu s pokyny z roku 2005 zveřejnit v časopisu Air & Cosmos z prosince 2007 výzvu k předkládání projektů s cílem nalézt jednu nebo více leteckých společností, které by byly ochotny oproti finanční pomoci otevřít nové destinace v Evropě s odletem z Pau (uvažovalo se o osmi balíčcích). Nicméně konstatovala, že k 31. lednu 2008, tedy k poslednímu dnu pro příjem projektů, žádná letecká společnost žádnou nabídku nepředložila.
- 133) CCIPB se dále domnívá, že její rozhodnutí uzavřít se společností Ryanair smlouvu o marketingových službách není přičitatelné státu. Podle CCIPB nebyly veřejné a ani správní orgány v žádném okamžiku zapojeny do průběhu jednání se společností Ryanair a do uzavření obchodního partnerství s touto společností.
- 134) CCIPB se domnívá, že obchodní a průmyslové komory („CCI“) provozují letiště „v podmínkách soukromého práva“.
- 135) Podle CCIPB představují obchodní a průmyslové komory údajně „velmi zvláštní kategorii veřejnoprávních institucí (...), jejichž předmětem činnosti je svobodně zastupovat u veřejných orgánů obchodní a průmyslové zájmy svého obvodu“. CCIPB dodává, že „skutečnost, že jsou napojeny na stát (...), neznamená sama o sobě žádnou podřízenost“. Při provozování letiště a tedy při uzavírání partnerství se společností Ryanair tak CCIPB údajně jedná zcela nezávisle na svém dohlížecím orgánu, to znamená bez jakéhokoli přímého či nepřímého zasahování státu.

6.1.1.3 *Kritérium soukromého investora v tržním hospodářství*

- 136) CCIPB uvádí, že jí společnost Ryanair předložila nabídku pokračovat v provozování spoje Pau – Londýn Stansted poté, co správní soud v Pau dne 3. května 2005 zrušil smlouvu ze dne 28. ledna 2003.
- 137) Z provozního hlediska spoje uzavřela CCIPB se společností Ryanair smlouvu o letištních službách, která údajně nevykazuje zásadně rozdílné zacházení mezi společností Ryanair a dalšími leteckými společnostmi, které dopravně obsluhují letiště Pau. CCIPB dodává, že pro komerční rozvoj letiště uzavřela smlouvu o marketingových službách na internetu se 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair, a to společností AMS. Pokud jde o tuto smlouvu, CCIPB se domnívá, že jednala jako soukromý investor v tržním hospodářství z pěti důvodů, které jsou uvedeny v bodech odůvodnění 138 až 142.
- 138) Za prvé, za cenu hrazenou CCIPB poskytuje údajně společnost AMS skutečné obchodní služby, a to zejména početné internetové odkazy na internetových stránkách ryanair.com, které návštěvníkům stránek umožňují přímé přesměrování na internetové stránky CCIPB, letiště, regionálních infrastruktur (autobusy, vlaky, taxi), turistické informační kanceláře oblasti Béarn atd.
- 139) Za druhé, internetové stránky ryanair.com jsou dnes údajně bez sebemenší pochyby hlavními stránkami pro objednávání cest v Evropě a zdaleka nejvyhledávanějšími internetovými stránkami uživateli internetu, kteří konzultují vyhledávač Google. Využití internetové stránky ryanair.com k vložení reklamy letiště Pau údajně představuje skutečnou výhodnou příležitost jak pro letiště Pau, tak pro samosprávné územní celky, které letiště dopravně obsluhuje. Letiště a další třetí strany (půjčovny aut, hotely, regiony atd.) jsou údajně ochotny zaplatit ceny stanovené v sazebníku uveřejněném na internetových stránkách společnosti AMS. Několik zcela soukromých letišť prý ostatně souhlasilo s hrazením těchto částek. CCIPB zdůrazňuje přidanou hodnotu reklamy na internetových stránkách ryanair.com a zmiňuje studii společnosti Planet-Work, která údajně konstatovala, že reklama zakoupená na internetových stránkách ryanair.com zviditelněla letiště Pau a jeho region, pokud jde o počet kliknutí uživatelů internetu, více než reklama na internetových stránkách voyages-sncf.com. CCIPB z uvedeného dospívá k závěru, že ceny uplatňované společností AMS a placené CCIPB za poskytované služby odpovídají „tržním cenám“.
- 140) Za třetí, podle názoru CCIPB se paušální povaha hrazené ceny za poskytnuté služby nejeví jako kritérium pro určení existence státní podpory.
- 141) Za čtvrté, částky hrazené na základě smlouvy u spoje Pau – Charleroi údajně umožňují získat služby, které se liší od služeb poskytovaných CCIPB na základě smlouvy u spoje Pau – Londýn. CCIPB tak údajně neplatí dvakrát za stejnou službu, což má být další příspěvek k prokázání, že uhrazené částky nejsou dotacemi na otevření spoje. CCIPB dále tvrdí, že by tato částka byla zjevně nedostatečná, pokud by měla pomáhat se strukturální provozní ztrátou spoje.
- 142) Za páté, CCIPB se domnívá, že by pro „veřejný samosprávný celek, jehož cílem není vytvářet zisk“, bylo velmi obtížné prokázat, že částka [...] EUR poskytnutá společnosti AMS umožnila CCIPB „získat příjem“ ve výši [...] EUR. CCIPB nicméně považuje za jisté, že z hlediska známosti a/nebo přitažlivosti stál odkaz umístěný na stránkách www.ryanair.com za tuto investici.

6.1.1.4 *Narušení hospodářské soutěže*

- 143) CCIPB se domnívá, že částky, které zaplatila za marketingové služby zajišťované společností AMS, neovlivňují hospodářskou soutěž.
- 144) Destinace Pau by údajně samovolně nezaujala žádnou leteckou společnost s výjimkou Air France, a přes úsilí vyvinuté letištěm tak projevíly zájem pouze společnost Ryanair pro Londýn a společnost Transavia pro Amsterdam.
- 145) CCIPB poznamenává, že příchod nízkonákladových spojů nijak neovlivnil spoje zajišťované společností Air France, jejíž provoz s odletem z Pau se od roku 2003 údajně zvýšil.

6.1.2 *SDRUŽENÍ EVROPSKÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES – „AEA“)*

- 146) AEA se v rámci tohoto případu považuje za zúčastněnou stranu. Mezi svými členy má totiž leteckou společnost, která dopravně obsluhuje letiště Pau (Air France). Obecněji se sdružení AEA, které zastupuje zájmy evropských síťových dopravců, domnívá, že je jeho přirozeným zájmem sledovat provádění pokynů z roku 2005. Podle sdružení dopravci, kteří protiprávně využívají určitých slev u svých poplatků, přispívají k narušení hospodářské soutěže uvnitř společného trhu na úkor jiných dopravců, kteří musí nést náklady svých činností.

- 147) Sdružení AEA zastává názor, že u obou smluv, které CCIPB podepsala se společností Ryanair a její 100 % dceřinou společností AMS, to znamená 1) smlouvy o letištních službách týkající se spoje Londýn Stansted – Pau a 2) smlouvy o marketingových službách na internetu, u níž společnost AMS dostává paušální částku ve výši 437 000 EUR ročně, existují důvody pro značné znepokojení.
- 148) Podle sdružení je skutečnost, že společnost Ryanair je jediným uživatelem letiště, který má v případě letištních služeb zvláštní smlouvu, více než pochybná praxe. Sdružení se dále domnívá, že by společnost Ryanair neměla být osvobozena od poplatků za parkování a signalizaci a že by v případě, kdy obrátky letadel společnosti přesáhnou dvě hodiny, měla podléhat stejným poplatkům jako ostatní letecké společnosti.
- 149) Sdružení AEA tvrdí, že různé francouzské soudy ve velké míře uznaly, že smlouva o marketingových službách podepsaná se společností AMS vytvořila pro společnost Ryanair příliš výhodné podmínky⁽²⁷⁾. Konstatuje, že výrazy jako „nevyváženost“ použil rovněž správní soud ve městě Pau v rozsudku vyhlášeném v květnu roku 2005, který nemohl dojít k jinému závěru než, že tento typ smluv představuje finanční podporu společnosti Ryanair. Sdružení AEA nezpochybňuje používání marketingových služeb jako takové, ale pochybuje, že v předmětných smluvních ustanoveních byly dodrženy obvyklé tržní podmínky.

6.1.3 SPOLEČNOST RYANAIR

- 150) Společnost Ryanair tvrdí, že ustanovení a podmínky smlouvy o letištních službách z roku 2005 jsou v souladu s tržními podmínkami a že smlouva neposkytuje společnosti žádné selektivní zvýhodnění, a proto nenarušuje hospodářskou soutěž a ani neovlivňuje obchod mezi členskými státy.
- 151) Společnost zdůrazňuje, že kromě provizí z prodeje letenek a poplatků za zavazadla nad váhu hradí standardní letištní poplatky a daně, které platí na letišti Pau. Upřesňuje, že tyto poplatky jsou podobné jako poplatky uplatňované na jiných srovnatelných letištích nebo v případě jiných leteckých dopravců, kteří vyvíjejí činnost na letišti Pau. Podle jejích informací jí CCIPB nevyhrazuje výhodnější zacházení, než na co mají právo ostatní letecké společnosti.
- 152) Podle společnosti Ryanair jsou podmíněné slevy, které jsou jí přiznány u poplatků za parkování a signalizaci a u nákladů na údržbu, jak jsou stanoveny v člancích 7.1.3 a 7.2 smlouvy o letištních službách z roku 2005, založeny na objektivních kritériích upřesněných ve smlouvě, to znamená neexistenci osvětlení během dne a parkování či náročné údržby vzhledem k obrátkám v délce 25 minut letadel společnosti Ryanair a povšechné povaze služeb, které nabízí svým cestujícím. Společnost Ryanair upozorňuje, že tato osvobození platí rovněž pro jiné podobné letecké společnosti a že článek 3 smlouvy o letištních službách z roku 2005 výslovně uvádí, že CCIPB má za povinnost uplatnit podmínky přiznané společnosti Ryanair na další srovnatelné letecké společnosti⁽²⁸⁾.
- 153) Společnost Ryanair zdůrazňuje, že ustanovení a podmínky, které jí byly nabídnuty, nejsou důvěrné a že na rozdíl od obvyklých postupů v odvětví povoluje smlouva o letištních službách z roku 2005 výslovně CCIPB seznámit s jejím obsahem jiné letecké společnosti.
- 154) Společnost Ryanair tvrdí, že v rámci smlouvy o letištních službách z roku 2005 se jí ze strany CCIPB nedostalo žádného nedovoleného zvýhodnění a že transparentní vazby kryté smlouvou se vyznačují neexistencí selektivity, která je zásadní podmínkou (byť ne dostačující) pro označení určitého opatření za státní podporu. Společnost dále zdůrazňuje, že předmětná opatření nesplňují další podmínky nutné pro prokázání státní podpory (např. dopad na obchod mezi členskými státy a narušení hospodářské soutěže).

6.1.4 SPOLEČNOST AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- 155) Společnost AMS uvádí, že nabízí reklamní prostor na internetových stránkách společnosti Ryanair za podmínek obvyklých na trhu a za sazby uveřejňované na vlastních internetových stránkách.
- 156) Společnost se domnívá, že smlouva o marketingových službách na internetu (WMS) uzavřená s CCIPB nespadá do oblasti působnosti pravidel Unie pro dopravu, protože se jedná o tradiční smlouvu o komerční reklamě, jež se podobá smlouvám, které se často uzavírají s tiskem, televizními kanály, rozhlasovými stanicemi, poskytovateli reklamních ploch na veřejných prostranstvích atd.

⁽²⁷⁾ Sdružení AEA se odvolává zejména na rozhodnutí Státní rady (Conseil d'État) ze dne 27. února 2006 ve věci *Compagnie Ryanair Limited* (č. 264406).

⁽²⁸⁾ V článku 3 smlouvy o letištních službách z roku 2005 se stanoví: „Nevýhradnost. Tato smlouva se uzavírá nevýhradně. Podmínky přiznané společnosti Ryanair na základě této smlouvy se rovněž uplatní na každou leteckou společnost, se kterou se letiště v Pau rozhodne otevřít nový mezinárodní nízkonákladový spoj. Dotčené podmínky se upraví podle parametrů nově vytvořených mezinárodních spojů, a to zejména: četnosti letů, počtu přepravovaných cestujících, sazebních podmínek letů“.

- 157) Podle společnosti AMS odrážejí podmínky, za nichž nakoupila CCIPB reklamní prostor na internetových stránkách společnosti Ryanair, tržní podmínky a jsou s nimi v souladu. Pokud jde o hodnotu reklamních prostor na internetových stránkách společnosti Ryanair, společnost AMS zdůrazňuje, že ceny, které stanoví pro tyto prostory, jsou odrazem rostoucího obchodního úspěchu těchto stránek a jejich mimořádné schopnosti sloužit jako nosič pro reklamní sdělení, které se obrací na přesně zacílenou veřejnost.
- 158) Společnost AMS zdůrazňuje, že o internetové stránky společnosti Ryanair jakožto prostor pro reklamu je výrazně větší zájem než o jakékoli jiné stránky o cestování jakéhokoli obecného portálu, který by Komise použila pro srovnání. Upřesňuje, že internetové stránky společnosti Ryanair zaznamenávají každý měsíc více než 300 milionů vytištěných stránek.
- 159) Společnost AMS tvrdí, že CCIPB zakoupila reklamní prostory za stejných podmínek jako soukromí zákazníci. Podle společnosti odpovídají ceny stanovené ve smlouvě o marketingových službách na internetu běžným sazbám, které uplatňovala v době smlouvy a které byly stejné pro všechny zákazníky, ať již z veřejného nebo soukromého sektoru. Společnost uvádí, že soukromí správci letišť (např. [...] a [...]) podepsali se společností AMS smlouvy, které byly podobné dohodě uzavřené s CCIPB.
- 160) Společnost AMS popírá relevanci nezbytnosti předmětné transakce, jak se o ní Komise zmiňuje v rozhodnutí o zahájení řízení: „[...] Komise si klade otázku, zda jsou dohodnuté marketingové služby nezbytné pro CCIPB a zda smlouva o marketingových službách nebyla uzavřena pouze s cílem dotovat trasu Pau – Londýn Stansted“⁽²⁹⁾.
- 161) Podle společnosti AMS tento typ transakce provedené za tržních podmínek vylučuje existenci podpory a pro posouzení „nezbytné“ povahy chybí právní precedent. Protože ale Komise trvá na zpochybnění této nezbytné povahy, společnost AMS připomíná, že CCIPB je pověřena jak propagací oblasti Pau-Béarn, tak provozováním letiště Pau. Domnívá se, že vzhledem k těmto dvěma cílům je z obchodního hlediska reklama na internetových stránkách společnosti Ryanair logická.
- 162) Pokud jde o nákup reklamních prostor pro propagaci oblasti, společnost AMS zdůrazňuje, že francouzské obchodní a průmyslové komory si navzájem konkurují a musí využívat „územního marketingu“, aby jejich oblast předčila své konkurenty.
- 163) Společnost AMS zastává názor, že reklamní prostor zakoupený na internetových stránkách společnosti Ryanair umožňuje větší zviditelnění letiště Pau. Podle ní má CCIPB přímý obchodní zájem jednat tímto způsobem, protože výsledný nárůst počtu cestujících přitahuje k letišti navazující podniky a zvyšuje jeho příjmy.
- 164) Společnost AMS zdůrazňuje, že CCIPB nedělá reklamu na internetových stránkách společnosti Ryanair, aby dotovala spoj Pau – Londýn, ale že prostor, který dává společnost AMS k dispozici CCIPB na internetových stránkách společnosti Ryanair, představuje vyhledávaný prostředek, u nějž je prokázáno, že u něj existuje poptávka jiných inzerentů, a to včetně ze soukromého sektoru. Je proto nepřesné popisovat prodej tohoto prostoru jako pouhou záminku k získání dotací.
- 165) Podle společnosti AMS nepředstavuje smlouva o marketingových službách na internetu podporu, protože její podmínky jsou v souladu s podmínkami tradiční obchodní smlouvy a společnosti AMS (či společnosti Ryanair) neposkytují žádné zvýhodnění. Společnost se proto domnívá, že tato dohoda nenarušuje hospodářskou soutěž a neovlivňuje obchod mezi členskými státy.

6.1.5 SPOLEČNOST AIR FRANCE

- 166) Společnost Air France nabízí z letiště Pau přibližně 5 letů denně na pařížské letiště Orly, 3 lety denně na pařížské letiště Roissy Charles de Gaulle a 4 lety denně na lyonské letiště (prostřednictvím dceřiné společnosti).
- 167) Společnost Air France konstatuje, že výhody poskytnuté společnosti Ryanair a její dceřiné společnosti AMS, kterých ona sama nepožívá, mají za následek výrazné snížení provozních nákladů společnosti Ryanair. Tato skutečnost podle společnosti Air France přímo ovlivňuje hospodářskou soutěž, která existuje mezi společnostmi Ryanair a Air France u letů s odletem a příletem na letiště Pau, ale rovněž hospodářskou soutěž na všech spojích uvnitř Společenství. Má tak být přímo ovlivněn obchod mezi členskými státy.

⁽²⁹⁾ Rozhodnutí o zahájení řízení, bod č. 43.

6.1.5.1 *Letištní poplatky*

- 168) Společnost Air France poznamenává, že podle sazebníku na rok 2007 zveřejněného CCIPB je veřejná sazba poplatku za parkování stanovena na 0,16 EUR t/hod. Tento poplatek se uplatňuje, jakmile letadlo parkuje na letišti minimálně 2 hodiny. Společnost Air France nevidí nic mimořádného na skutečnosti, že společnost Ryanair tento poplatek neplatí u obrátek v délce 25 minut, nicméně by jeho placení měla podléhat u obrátek, které přesahují dvě hodiny.
- 169) Společnost Air France poznamenává, že podle sazebníku na rok 2007 zveřejněného CCIPB je veřejná sazba poplatku za signalizaci stanovena na 35,18 EUR za pohyb letadla. Tento poplatek se vybírá, jsou-li signalizační zařízení použita pro „pohyb letadla“, to znamená přistání nebo start, a to jak ve dne, tak v noci. Neuplatňovat tento poplatek na společnost Ryanair pod záminkou, že obrátky jejich letadel probíhají pouze ve dne, tak údajně není v souladu s obecnými podmínkami uplatnění tohoto poplatku.
- 170) Společnost Air France zdůrazňuje, že tyto veřejné sazby jsou časem obvykle aktualizovány, a domnívá se, že by společnost Ryanair měla podléhat případným změnám úrovně těchto poplatků stejně jako ostatní dopravci, kteří provozují spoje na a z letiště Pau.

6.1.5.2 *Letištní handlingové služby*

- 171) Společnost Air France uvádí, že handlingové pozemní služby, které jí jsou poskytovány v Pau, je předmětem formálně uzavřené smlouvy. Společnost Air France poznamenává, že podle pokynů z roku 2005 „*provozovatel letiště, který vystupuje jako poskytovatel služeb pozemního odbavování, může uplatňovat různé ceny za odbavovací služby účtované leteckým společnostem, pokud tyto rozdíly v cenách odrážejí rozdíly v nákladech spojené s povahou nebo rozsahem poskytovaných služeb*“. Společnost Air France zdůrazňuje, že správní soud v Pau ve svém rozsudku ze dne 3. května 2005 usoudil, že neoprávněná sleva u sazeb za pozemní odbavení poskytnutá společnosti Ryanair představuje státní podporu, kterou je nutno považovat za protiprávní, protože nebyla oznámena.
- 172) Společnost Air France poznamenává, že na a z letiště Pau nabízí výrazně více služeb než společnost Ryanair. Za těchto podmínek se společnosti Air France zdá, že by sazby poskytnuté CCIPB společnosti Ryanair za letištní handlingové služby neměly být výhodnější než sazby, které se uplatňují na společnost Air France.

6.1.5.3 *Smlouva o marketingových službách uzavřená se společností AMS*

- 173) Společnost Air France konstatuje, že tento typ smluv mezi subjektem spravujícím letiště a společností AMS, která je dceřinou společností společnosti Ryanair, je zřejmě běžnou praxí společnosti Ryanair na letištích, z nichž se rozhodla provozovat nové letecké spoje. Společnost Air France uvádí, že francouzské správní soudy již tento typ opatření potrestaly s odůvodněním, že údajně propagační služby nebyly poskytnuty nebo byly poskytnuty za podmínek mimořádně výhodných pro společnost Ryanair.
- 174) Společnost Air France zmiňuje „nevyváženost“, již správní soud v Pau konstatoval ve svém rozsudku ze dne 3. května 2005, mezi vzájemnými závazky stran úmluvy uzavřené mezi CCIPB a společností Ryanair v roce 2003. Společnost Air France se domnívá, že si lze oprávněně položit otázku existence vyváženosti mezi povinnostmi stran dohody se společností AMS z roku 2005. Podle společnosti Air France nic nenaznačuje, že by společnost Ryanair mohla celou tuto částku nebo její část vrátit v případě uzavření dotčeného leteckého spoje nebo v případě, že by se nedosáhlo případně stanovených cílů propagace.
- 175) Společnost Air France nepopírá, že by některé podpory „na marketing“ mohly být přijatelné z hlediska pravidel Společenství. Považuje nicméně za málo pravděpodobné, že by tzv. smlouva „o marketingových službách“ mohla splňovat podmínky požadované pro její slučitelnost s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

6.1.5.4 *Závěr*

- 176) Společnost Air France si přeje, aby byly ukončeny podle ní neoprávněné platby, které společnost Ryanair dostává na letišti Pau od roku 2005, a aby bylo nařízeno vrácení protiprávní podpory společnosti Ryanair.

6.2 PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PO ROZŠÍŘENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

6.2.1 OBCHODNÍ A PRŮMYSLOVÁ KOMORA PAU-BÉARN (CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PAU-BÉARN – CCIPB)

- 177) CCIPB se domnívá, že smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách, které uzavřela s leteckými společnostmi a/nebo jejich dceřinými společnostmi, neobsahují žádný prvek státní podpory.

- 178) Pokud jde o smlouvy, CCIPB konstatuje, že jejich povaha a jejich předmět jsou zcela odlišné a že je nutno analyzovat je odděleně. Údajně nezáleží na tom, že tyto smlouvy byly uzavřeny ve stejný den, protože každá z nich sleduje jiný cíl. Předmětem smlouvy o letištních službách je stanovit podmínky, za nichž letiště Pau dá leteckým společnostem k dispozici svá letištní zařízení a poskytne jim za odměnu různé letištní služby. Předmětem smlouvy o marketingových službách má být naopak stanovení podmínek, za nichž letecká společnost má za odměnu propagovat na svých internetových stránkách letiště Pau a turistickou a podnikatelskou přitažlivost města Pau a oblasti Béarn. Oba typy smluv tak údajně nejsou neoddelitelně propojeny. Stejně tak mohou být ustanovení a podmínky, za nichž letiště zajišťuje letištní služby a letecká společnost nebo jedna z jejich dceřiných společností provádí marketingové služby, součástí jediné smlouvy, což ale přesto neznamená, že se právní analýza existence státní podpory musí týkat těchto dvou typů služeb, které se údajně „navzájem nevyrovnávají“.
- 179) Pokud jde o chování CCIPB a jiných veřejných subjektů, CCIPB se domnívá, že není důvod je posuzovat společně, a to přinejmenším v případě smluv o marketingových službách (což je další důvod k oddělenému posuzování smluv), protože tyto smlouvy vyjednala a uzavřela CCIPB zcela nezávisle bez zasahování jiných veřejných subjektů.

6.2.1.1 Smlouvy o marketingových službách uzavřené CCIPB

Přičitatelnost

- 180) Podle CCIPB nejsou platby provedené na základě smluv o marketingových službách přičitatelné státu, protože CCIPB je při správě letiště zcela nezávislá na svých dohlížecích orgánech. Rozhodnutí zaplatit částky na jedné straně společnosti Ryanair a posléze společnosti AMS a na druhé straně společnosti Transavia za marketingové služby přijala údajně CCIPB nezávisle a individuálně bez přímého nebo nepřímého zasahování státu.

Hospodářské zvýhodnění poskytnuté leteckým společnostem

- 181) CCIPB se domnívá, že zjevně jednala, jak by jednal obezřetný soukromý investor v tržním hospodářství. Konkrétně společnosti AMS a Transavia údajně poskytovaly skutečné obchodní služby, a to zejména odkazy na svých internetových stránkách, které umožnily uživatelům internetu přímé přesměrování na internetové stránky CCIPB, přičemž odměna odpovídala tržní ceně. CCIPB v tomto ohledu zdůrazňuje významnou návštěvnost internetových stránek společností Ryanair a Transavia.
- 182) CCIPB dále poznamenává, že ceny společnosti AMS jsou uplatňovány veřejného ceníku, který je dostupný na jejích internetových stránkách. Tento ceník je údajně uplatňován bez rozdílu na všechna letiště, která jsou zákazníkem společnosti AMS, a to včetně některých zcela zprivatizovaných britských letišť. Společnost Transavia má zase zajišťovat marketingové služby pro jedno soukromé letiště v Itálii.
- 183) Podle CCIPB dále některá francouzská letiště, které jsou spravována soukromými podniky (jakožto společnostmi pověřenými veřejnou službou), zřejmě uzavřela se společností AMS smlouvu o marketingových službách, a to zejména letiště Tarbes-Lourdes-Pyrénées, jež spravuje kanadská společnost SNC-Lavalin. CCIPB vidí v uvedeném důkaz souladu svého chování s chováním soukromého subjektu.
- 184) CCIPB dále poznamenává, že paušální povaha ceny hrazené za poskytnuté služby se údajně nejeví jako určující kritérium pro označení za státní podporu a že částky zaplacené na základě smlouvy týkající se spoje Pau – Charleroi umožňují získat služby, které jsou odlišné od služeb poskytovaných CCIPB na základě smlouvy týkající se spoje Pau – Londýn, což znamená, že CCIPB neplatí dvakrát za stejnou službu. CCIPB se k tomu domnívá, že zaplacené částky nestačí na otevření leteckého spoje.
- 185) CCIPB se domnívá, že za zakoupení těchto marketingových služeb za ceny uvedené ve smlouvách se jí dostalo nepopíratelné hospodářské protisluzby, a to ve dvou oblastech. Marketingové služby měly zaprvé údajně příznivý dopad na provozní příjmy letiště, protože podpořily nárůst pohybu cestujících na letišti. Dále a pro úplnost tato protisluzba prospěla údajně rovněž městu Pau a celé jeho oblasti.
- 186) CCIPB nesdílí názor konzultanta, podle něž „nevyslovenou strategií společnosti Ryanair při uzavírání smluv o marketingových službách je získat od letiště dotaci, aby mohla udržet své ceny na nízké úrovni“. Na rozdíl od konzultanta se CCIPB domnívá, že má velký obchodní zájem na zakoupení takových služeb, protože letiště Pau je regionálním letišťem, které nemá přirozený příliv cestujících v objemu dostačujícím k vyrovnání svých provozních účtů. CCIPB uvádí, že od příchodu společnosti Ryanair na letiště a propagačního úsilí vynaloženého na jeho internetových stránkách se provoz na letišti Pau výrazně zvýšil.

- 187) CCIPB nakonec uvádí, že se společností AMS odmítla obnovit smlouvu o marketingových službách, protože nově vyjednávané ceny byly příliš vysoké. Toto rozhodnutí údajně potvrzuje, že nebyla ochotna přijmout společnost Ryanair za každou cenu.

Narušení hospodářské soutěže

- 188) Podle CCIPB částky zaplacené za marketingové služby nijak neovlivnily hospodářskou soutěž mezi leteckými společnostmi a ani mezi letišti. CCIPB zdůrazňuje, že musí vyvíjet úsilí v oblasti propagace, protože má značné obtíže přilákat letecké společnosti, které dávají přednost letišťům v blízkosti, jež jsou z hlediska cestovního ruchu přitažlivější. CCIPB uvádí letiště Biarritz-Anglet-Bayonne, jehož spádová oblast je pověstná svými plážemi, a letiště Tarbes-Lourdes kvůli poutnímu místu v Lourdes.
- 189) CCIPB poznamenává, že hospodářská soutěž ze strany nízkonákladových společností nijak na letišti Pau neovlivnila činnost společnosti Air France, která neustále rostla až do roku 2008, kdy propukla hospodářská krize. CCIPB dále zdůrazňuje, že před příchodem společnosti Ryanair v roce 2003 neprovozovala mezinárodní spoj z letiště Pau žádná letecká společnost, a tento příchod tak neovlivnil hospodářskou soutěž na stávajících spojích.

6.2.1.2 Smlouvy o letištních službách

- 190) CCIPB připomíná, že všechny letištní poplatky jsou přísně uplatňovány na všechny uživatele a všechny letecké společnosti platformy letiště Pau stejným způsobem. V tomto ohledu CCIPB odmítá existenci jakýchkoliv diskriminačních postupů.
- 191) CCIPB dále nesdílí názor konzultanta, podle něž se neregulované poplatky liší od jedné letecké společnosti k druhé bez řádného odůvodnění. Podle CCIPB jsou sazby za neregulované služby předmětem vyjednávání s každou leteckou společností při zohlednění specifických jejích vlastních situací. CCIPB na základě těchto tvrzení dospívá k závěru, že žádná ze smluv o letištních službách, jež Komise přezkoumává, neobsahuje sebemenší prvek státní podpory.

6.2.1.3 Dotace letišti

- 192) CCIPB se domnívá, že žádná z „dotací“, které letiště Pau dostalo během období 2000–2010 a jichž se týká formální vyšetřovací řízení, neobsahuje prvek státní podpory.

Dotace v oblasti výsadních pravomocí státu

- 193) Podle CCIPB byly dotace ve výši 3,521 milionu EUR uvedené v oddílu 4.3.1 určeny na financování úkolů, kterými jsou ze zákona pověřeni provozovatelé letišť, ale které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho výsadních práv veřejné moci. Tyto úkoly tak údajně nemají hospodářskou povahu a z tohoto důvodu předmětné dotace nespadají do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu.

Dotace na zařízení

- 194) CCIPB se domnívá, že dotace na zařízení poskytnuté smíšeným sdružením a místní samosprávou neobsahují prvek státní podpory. Tyto částky údajně sloužily k financování investic prováděných vlastníky letištní infrastruktury v oblasti její údržby a zlepšení, to znamená v oblasti zhodnocení jejich vlastního majetku. Tyto investice tak měly být provedeny pouze ve prospěch vlastníků letiště. Tyto částky naopak žádným způsobem hospodářsky nevýhodnily CCIPB, protože nesnižovaly provozní náklady, které musí obvykle jako správce letiště nést. Tyto částky údajně CCIPB pouze „prošly“, protože je CCIPB jakožto správce veřejného zařízení pověřena úkolem provádět zmíněné práce údržby, odstraňování závad a vylepšování.
- 195) Podle CCIPB tak pověřující orgán a místní samospráva jakožto majitelé letištní infrastruktury vyplacením dotací na zařízení přirozeně zasahují v rámci koncese veřejného zařízení do oblasti prací na uvedení do souladu se standardy, údržby a zlepšení letištní veřejné služby, aby zhodnotily svůj majetek. Má se tak jednat o investice, které přirozeně přísluší majiteli veřejného zařízení a nepřisluší jeho provozovateli.
- 196) CCIPB navíc poznamenává, že na konci koncese (konec roku 2015) bude muset uvedenou letištní infrastrukturu vrátit jejím majitelům, a to i s provedenými investicemi.

- 197) Předmětné dotace ostatně údajně nenarušily hospodářskou soutěž se sousedními letišti (Tarbes-Lourdes-Pyrénées a Biarritz-Anglet-Bayonne), protože tato letiště údajně dostala podobné dotace od svých pověřujících orgánů.
- 198) Pokud jde o částku 38 000 EUR vyplacenou společností Gaz de France v roce 2003, CCIPB poznamenává, že toto opatření není přičitatelné státu, ale bylo přijato nezávisle společností Gaz de France. Toto rozhodnutí údajně neposkytlo letišti Pau žádné hospodářské zvýhodnění, protože společnost Gaz de France jednala jako obezřetný soukromý investor v tržním hospodářství. Společnost Gaz de France totiž navrhla CCIPB instalovat stanici pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny, což umožnilo letišti ušetřit energii při vytápění a klimatizaci a společnosti Gaz de France dodávat plyn nutný pro její fungování.

Slučitelnost na základě rozhodnutí Komise 2005/842/ES

- 199) CCIPB poznamenává, že na zkoumaná opatření je použitelné rozhodnutí Komise 2005/842/ES⁽³⁰⁾ (dále jen „rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005“). CCIPB zdůrazňuje, že do rozsahu působnosti tohoto rozhodnutí spadá „vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá letišti (...), kde v průběhu dvou rozpočtových let předcházejících roku, v němž bylo vydáno pověření službou obecného hospodářského zájmu, nepřevýšil roční počet cestujících 1 000 000 osob na letištích“, a když „vyrovnávací platba za dotčenou službu nepřesahuje 30 milionů EUR“ (článek 2). Podle CCIPB, která se považuje za pověřenou poskytováním veřejné letištní služby, tak v případě, že by dotace vyplacené letišti měly představovat podpory, by tyto podpory byly na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 slučitelné a vyloučeny z předchozí oznamovací povinnosti.

Slučitelnost na základě pokynů z roku 2005

- 200) CCIPB podpůrně zdůrazňuje, že dotace obdržené letišti Pau a CCIPB splňují kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech z roku 2005.

6.2.2 SPOLEČNOST RYANAIR

- 201) Společnost Ryanair zdůrazňuje, že Komise nesprávně spojila obě smlouvy uzavřené s CCIPB, tedy jednu smlouvu uzavřenou společností Ryanair a druhou smlouvu uzavřenou společností AMS, do jednoho případu údajně státní podpory. Letecká společnost dodává, že šetření týkající se vztahů mezi společností AMS a letišti Pau je v rozporu s komerčním úspěchem nabídky společnosti Ryanair, že společnost AMS má velký počet zákazníků (nejenom letišti) a že její model je čím dále tím častěji přebírán na internetových stránkách jiných leteckých společností.

6.2.2.1 Zpráva konzultanta ze dne 30. března 2011

- 202) Společnost Ryanair popírá některé závěry zprávy konzultanta, a to zejména tato tři tvrzení⁽³¹⁾:
- a) „Internetové stránky společnosti Ryanair jsou tak srovnatelné s internetovými stránkami jiných leteckých společností, které obvykle poskytují jen omezený prostor placené reklamě a na nichž letiště neinzerují“. Společnost Ryanair prohlašuje, že je nepřesné tvrdit, že ostatní letecké společnosti nenabízejí na svých internetových stránkách placenou reklamu. Zdůrazňuje, že tento postup je stále rozšířenější a že regionální letiště, která trpí nízkou poptávkou, považují stále častěji internetové stránky nízkonákladových leteckých společností, jež mají mezi svými zákazníky, za nejlepší místo pro reklamu. Rovněž společnost Ryanair představuje příklad letecké společnosti, která propaguje na svých internetových stránkách parkovací služby jistého letiště první kategorie, jehož je zákazníkem.
- b) Společnost Ryanair zastává názor, že je nepřesné tvrdit, že letiště nejsou srovnatelná s jinými inzerenty na jejich internetových stránkách s odůvodněním, že letištní služby poskytované cestujícím letišti nelze oddělit od služeb, které poskytuje cestujícím sama společnost Ryanair. Společnost tvrdí, že potenciální cestující, kteří uvidí na jejich internetových stránkách reklamu pro určité letiště, vytvoří pro toto letiště příjmy, ať již letí či neletí se společností Ryanair. Zastává proto názor, že situace letišti, která se propagují na jejich internetových stránkách, je na rozdíl od názoru Komise podobná situaci jiných inzerentů, jako jsou hotely a půjčovny automobilů.

⁽³⁰⁾ Rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES [nyní čl. 106 odst. 2 SFEU] 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).

⁽³¹⁾ Rozhodnutí o rozšíření řízení, bod odůvodnění 38.

- c) Podle společnosti Ryanair je nepřesné, že „konzultant zpochybňuje logiku chování letišť spočívající v tom, že letiště utrácí vlastní peníze u leteckých společností, aby přilákala zákazníky na lety, které je dopravně obsluhují, zatímco by z těchto dodatečných cestujících měly přímý prospěch dotčené letecké společnosti“. Podle společnosti Ryanair skutečnost, že poskytování marketingových služeb prospívá poskytovateli reklamního prostoru, tj. společnosti Ryanair, neznámá, že není rovněž přínosem pro letiště, které si tyto služby kupuje. Zda letiště umístí či neumístí reklamu na internetové stránky společnosti Ryanair, není pro společnost důležité, protože její míra obsazenosti je podobná u spojů na letiště, která uzavřela dohodu o reklamě se společností AMS, a na letiště, která tak neučinila. Společnost Ryanair dodává, že reklama je nezbytná, protože postavení regionálních letišť na trhu není obvykle pevné. Tvrdí rovněž, že se Komise neprávem zaměřuje na výhody pro leteckou společnost, protože kritérium subjektu v tržním hospodářství nevyžaduje, aby určité opatření nevytvářelo žádnou výhodu pro třetí stranu, což zahrnuje poskytovatele reklamního prostoru. Společnost Ryanair zdůrazňuje, že dohody o marketingu uzavírané společností AMS s letišti jsou odlišné od dohod uzavíraných s letišti společnosti Ryanair a nezávisí na údajné „výhodě“, kterou reklama letiště na internetových stránkách ryanair.com poskytuje společnosti.

6.2.2.2 *Zacházení se společnostmi AMS a Ryanair jako jediným příjemcem*

- 203) Společnost Ryanair se domnívá, že dohoda o letištních službách, kterou s ní uzavřela CCIPB, a dohoda o marketingu uzavřená se společností AMS jsou odlišné a na sobě nezávislé, že se týkají různých služeb a že žádná vazba neopravňuje k tomu, aby byly považovány za jediný zdroj „opatření“. Podle společnosti měla CCIPB jakožto kupec reklamních služeb z dohod se společností AMS prospěch a tyto dohody nemají za cíl zlepšit míru obsazenosti nebo výnosy společnosti na spojích, které provozuje.

6.2.2.3 *Státní prostředky a neexistence přičitatelnosti*

- 204) Společnost Ryanair popírá, že rozhodnutí přijatá CCIPB jsou přičitatelná státu, a tvrdí, že dohody uzavřené CCIPB se společnostmi Ryanair a AMS neměly za následek žádný převod prostředků francouzského státu.
- 205) Společnost Ryanair tvrdí, že CCIPB není pouhým jiným rozměrem francouzského státu a že přičitatelnost nelze stanovit pouze z důvodu, že CCIPB je veřejnoprávní podnik, a tím je pod kontrolou francouzského státu. Letecká společnost zastává názor, že Komise musí přezkoumat roli veřejných orgánů v rozhodnutích přijatých CCIPB ohledně společností Ryanair a AMS.
- 206) Společnost Ryanair se dále odvolává na judikaturu francouzských soudů, na jejímž základě se domnívá, že obchodní a průmyslové komory jsou zvláštní entity, které se vyznačují dvojí povahou, a že je nutno je zařadit do „veřejnoprávních hospodářských institucí“.
- 207) Pokud jde o účast státu na přijímání rozhodnutí, společnost Ryanair se domnívá, že stát musí být informován pouze o určitých rozhodnutích, a to až následně.

6.2.2.4 *Podnikatelský plán*

- 208) Společnost Ryanair zastává názor, že neexistenci podnikatelského plánu v den uzavření smluv z roku 2005 nelze použít jako důkaz, že smlouvy nebyly v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství.

6.2.2.5 *Připomínky společnosti Ryanair ze středy 10. dubna 2013*

- 209) Dne 10. dubna 2013 předala společnost Ryanair dvě zprávy vypracované společností Oxera a jednu analýzu vypracovanou profesorem Damienem P. McLoughlinem.

První zpráva společnosti Oxera: Definice referenční tržní hodnoty ve srovnávací analýze pro zkoušky z hlediska kritéria subjektu v tržním hospodářství. Věci státní podpory týkající se společnosti Ryanair, zpráva vypracovaná společností Oxera pro společnost Ryanair, 9. dubna 2013.

- 210) Společnost Oxera se domnívá, že Komise používá chybnou metodu, když zohledňuje pouze referenční letiště, jež se nacházejí ve stejné spádové oblasti jako letiště, které je předmětem šetření.
- 211) Společnost Oxera zdůrazňuje, že referenční tržní ceny získané u referenčních letišť nejsou ovlivněny státními podporami poskytnutými okolním letišti. Při uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství je proto možno odhadnout spolehlivým způsobem referenční tržní hodnotu.

212) Důvody jsou tyto:

- a) referenční analýzy se běžně používají při testech kritéria subjektu v tržním hospodářství prováděných v jiných oblastech, než je oblast státní podpory;
- b) podniky ovlivňují navzájem svá rozhodování pouze v případech, kdy jsou jejich produkty navzájem zaměnitelné nebo se doplňují;
- c) letiště nacházející se ve stejné spádové oblasti si navzájem nutně nekonkurují a referenční letiště použitá v předložených zprávách čelí ve své spádové oblasti omezené hospodářské soutěži ze strany veřejnoprávních letišť (necelou třetinu komerčních letišť, která se nacházejí ve spádové oblasti referenčních letišť, vlastní plně stát a žádné z letišť nacházející se ve stejné spádové oblasti jako referenční letiště není předmětem řízení v oblasti státní podpory (stav v dubnu 2013));
- d) i v případě, kdy referenční letiště čelí ve stejné spádové oblasti hospodářské soutěži ze strany veřejnoprávních letišť, je důvod předpokládat, že jednají v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství (například má-li v nich soukromý sektor výrazný podíl nebo spravuje-li letiště soukromý subjekt);
- e) letiště, která dodržují kritérium subjektu v tržním hospodářství, by nestanovila své ceny pod úroveň mezních nákladů.

Druhá zpráva společnosti Oxera: Zásady, na nichž stojí analýza ziskovosti při testech kritéria subjektu v tržním hospodářství. Věci státní podpory týkající se společnosti Ryanair, zpráva vypracovaná společností Oxera pro společnost Ryanair, 9. dubna 2013.

213) Společnost Oxera zdůrazňuje, že analýza ziskovosti, již provedla ve svých zprávách předložených Komisi, se řídí zásadami, které by přijal rozumný subjekt soukromého sektoru, a odráží přístup, který vyplývá z předchozích rozhodnutí Komise.

214) Zásady, na nichž je založena analýza ziskovosti, jsou tyto:

- a) posouzení se provádí po stupních;
- b) podnikatelský plán *ex ante* není nezbytně nutný;
- c) v případě nevytíženého letiště je vhodnou metodou stanovení sazeb přístup založený na samostatném financování;
- d) měly by se zohlednit pouze příjmy spojené s hospodářskou činností letiště v provozu;
- e) měla by se zohlednit celá doba platnosti dohody, a to včetně jejich případných prodloužení;
- f) za účelem posouzení výnosnosti dohod by se měly aktualizovat budoucí finanční toky.

215) Inkrementální ziskovost, již přinášejí dohody uzavřené společností Ryanair s letišti, by měla být vyhodnocována na základě odhadů míry vnitřní návratnosti nebo na základě opatření založených na čisté skutečné hodnotě.

Analýza profesora Damiena P. McLoughlina: Konsolidace značky: proč a jak by měly malé značky investovat do marketingu, zpráva vypracovaná pro společnost Ryanair, 10. dubna 2013

216) Dokument má za cíl představit obchodní logiku, která vysvětluje, proč se regionální letiště rozhodnou zakoupit u společnosti AMS reklamní prostory na internetových stránkách ryanair.com.

217) Existuje velký počet velmi spolehlivých, dobře známých a pravidelně používaných letišť. K rozvinutí své činnosti musí slabší konkurenti překonat statické nákupní chování spotřebitelů. Menší regionální letiště musí nalézt prostředek, jak trvale předávat co nejširší veřejnosti sdělení spojené s jejich značkou. Tradiční formy marketingové komunikace vyžadují výdaje, které přesahují jejich prostředky.

- 218) Reklama prostřednictvím společnosti AMS:
- a) umožňuje zasáhnout výraznou část osob, které již uvažují o zakoupení cesty;
 - b) vytváří poměrně nízké náklady (cena v souladu s komerčními sazbami za on-line komunikaci);
 - c) umožňuje komunikaci v prodejním místě;
 - d) umožňuje tvůrčí reklamu.

6.2.2.6 *Připomínky společnosti Ryanair ze dne 20. prosince 2013*

- 219) Společnost Ryanair předložila dne 20. prosince 2013 připomínky ohledně plateb uhrazených společností AMS. Společnost Ryanair odmítá předběžné posouzení Komise, podle něž představují platby uhrazené společností AMS náklady pro letiště, protože tento přístup nebere v úvahu hodnotu služeb, které společnost AMS poskytla letišti. Dále se domnívá, že pro účely analýzy z hlediska kritéria subjektu v tržním hospodářství by bylo vhodné rozlišovat mezi nákupem marketingových služeb zhodnocených za tržní cenu a související smlouvou mezi letištěm a leteckou společností.
- 220) Na podporu svých tvrzení předkládá společnost Ryanair analýzu, jež srovnává ceny společnosti AMS s cenami nabízenými za srovnatelné služby na jiných internetových stránkách věnovaných cestování⁽³²⁾. Analýza dochází k závěru, že ceny společnosti AMS byly buď nižší než průměr nebo v rozsahu mediánu cen účtovaných referenčními internetovými stránkami.
- 221) Podle společnosti Ryanair výše uvedené prokazuje, že ceny společnosti AMS jsou v souladu s cenami na trhu a že rozhodnutí veřejnoprávního letiště nakoupit služby společnosti AMS je v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství. Společnost Ryanair dále předkládá podklady, které mají doložit existenci služeb poskytovaných letištěm v rámci smluv se společností AMS, aby prokázala hodnotu těchto služeb pro letiště.
- 222) Pokud by Komise trvala na tom, že podřídí smlouvy společnosti AMS a smlouvy o letištních službách společnosti Ryanair stejnému kritériu subjektu v tržním hospodářství (přístup odmítaný společností Ryanair), neměla by být podle společnosti Ryanair podceňována hodnota služeb, které společnost AMS poskytuje letištěm.
- 223) Společnost Ryanair se kromě toho odvolává na závěry různých zpráv, které potvrzují, že společnost má celoevropskou značku schopnou ve značné míře vytvářet u svých reklamních služeb přidanou hodnotu.

6.2.2.7 *Připomínky společnosti Ryanair ze dne 17. ledna 2014*

- 224) Společnost Ryanair předložila zprávu vypracovanou svým ekonomickým poradcem, která se týká zásad, jež by měly být použity u kritéria ziskovosti subjektu v tržním hospodářství uplatněného jak na dohody o letištních službách uzavřené mezi společností Ryanair a letišti, tak na dohody o marketingových službách mezi AMS a stejnými letišti⁽³³⁾. Společnost Ryanair zdůrazňuje, že to v žádném případě nezpochybňuje její stanovisko, podle něž by dohody se společností AMS a dohody o letištních službách měly být pro účely kritéria subjektu v tržním hospodářství posuzovány odděleně.
- 225) Zpráva uvádí, že pro účely společné analýzy ziskovosti by příjmy vytvořené společností AMS měly být zahrnuty do výnosů a výdaje související se společností AMS do nákladů. Zpráva za tímto účelem navrhuje metodu založenou na peněžních tocích, jež počítá s tím, že výdaje týkající se společnosti AMS budou zpracovány jako dodatečné provozní výdaje.
- 226) Zpráva zdůrazňuje, že marketingová činnost přispívá k vytvoření a posílení hodnoty značky, což může vést k rozvoji činnosti a vytvářet příjmy nejenom po dobu plnění smlouvy o marketingových službách, ale také po uplynutí její platnosti. Má tomu být zejména v případě, kdy dohoda se společností Ryanair přiláká na letiště další letecké společnosti, což přitáhne provozovatele obchodních služeb, a zvýší tak příjmy letiště z činností mimo leteckou dopravu. Pokud Komise provede společnou analýzu ziskovosti, musí být podle společnosti Ryanair tyto zisky zohledněny tím, že výdaje spojené se společností AMS budou zpracovány jako dodatečné provozní výdaje a dodatečný zisk bude vypočítán odečtením plateb uhrazených společností AMS.

⁽³²⁾ Oxera, „Are prices set by AMS in line with the market rate?“, vypracováno pro společnost Ryanair dne 20. prosince 2013.

⁽³³⁾ Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?“, vypracováno pro společnost Ryanair dne 17. ledna 2014.

- 227) Společnost Ryanair se dále domnívá, že do dodatečných zisků, se kterými se počítá na konci platnosti smlouvy o letištních službách, by bylo možno zahrnout určitou konečnou hodnotu, aby se zohlednila hodnota vytvořená po uplynutí platnosti smlouvy. Konečnou hodnotu by bylo možno přizpůsobit na základě opatrného předpokladu možného obnovení smlouvy se společností Ryanair nebo domluvy s jinými leteckými společnostmi na podobných podmínkách. Společnost Ryanair se domnívá, že tímto způsobem by bylo možno odhadnout spodní hranici zisků vytvořených společně smlouvou uzavřenou se společností AMS a smlouvou o letištních službách při zohlednění nejisté povahy dodatečných zisků po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách.
- 228) Na podporu tohoto přístupu uvádí zpráva souhrn výsledků studií o dopadu reklamy na hodnotu značky. Tyto studie uznávají, že reklama může posílit hodnotu určité značky a učinit ze zákazníků zákazníky stálé. Podle zprávy reklama na ryanair.com zvyšuje viditelnost značky zejména v případě letiště. Zpráva dodává, že menší regionální letiště, která si přejí zvýšit svůj provoz, mohou posílit hodnotu své značky zejména tím, že uzavřou se společností AMS smlouvy o reklamě.
- 229) Zpráva udává, že přístup založený na peněžních tocích je vhodnější než přístup založený na kapitalizaci, v němž by byly výdaje spojené se společností AMS účtovány jako kapitálové výdaje na nehmotná aktiva (tzn. hodnotu značky letiště). Výdaje na marketing by byly zaneseny do nehmotných aktiv a posléze odepisovány po celou dobu využívání tohoto aktiva s tím, že by se počítalo se zbytkovou hodnotou v okamžiku plánovaného uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách. Tento přístup by ale nezohledňoval dodatečný přínos, který letišti přineslo podepsání smlouvy o letištních službách se společností Ryanair, a bylo by rovněž obtížné odhadnout hodnotu nehmotného aktiva spojenou s výdaji na značku a s délkou doby využívání tohoto aktiva.

6.2.3 SPOLEČNOST AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- 230) Společnost AMS prohlašuje, že nebyla příjemcem státní podpory a že CCIPB s ní jednala v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství.
- 231) Společnost AMS tvrdí, že částky, které měla CCIPB platit společnosti AMS na základě smluv o marketingových službách, odpovídaly tržním cenám služeb, které měly pro letiště skutečnou hodnotu.
- 232) Společnost AMS tvrdí, že tři níže uvedená tvrzení, která byla obsažena ve zprávě konzultanta, jsou v podobě uvedené v rozhodnutí o rozšíření řízení nepřesná, a to z těchto důvodů:
- a) „Internetové stránky společnosti Ryanair se jeví jako srovnatelné s internetovými stránkami jiných leteckých společností, které obvykle nenabízejí placenou reklamu a na nichž letiště neinzerují.“ – Společnost AMS tvrdí, že je nepřesné tvrdit, že jiné letecké společnosti nenabízejí na svých internetových stránkách placenou reklamu. Podle společnosti tomu tak ve skutečnosti je a stránky ryanair.com byly v této oblasti pouze průkopníkem. Společnost AMS zdůrazňuje, že se internetové stránky společnosti Ryanair odlišují významem, který pro inzerenta představují kvůli své oblíbenosti. Společnost AMS poznamenává, že reklama na ryanair.com je zajímavá zvláště pro letiště, protože se dokonale zaměřuje na potenciální cestující, umožňuje navýšit příjmy z činností mimo leteckou dopravu a zvyšuje mezinárodní známost letiště.
- b) „Letiště nelze srovnávat s jinými potenciálními zadavateli reklamy na internetových stránkách leteckých společností, jako je společnost Ryanair, protože služby poskytované letištním cestujícím společnosti Ryanair jsou již svou povahou neoddělitelné od služeb poskytovaných samotnou leteckou společností, a to na rozdíl od jiných služeb, jako je ubytování nebo půjčování aut.“ – Společnost AMS tvrdí, že služby poskytované letištním cestujícím (jako jsou obchody, parkoviště, restaurace atd.) lze snadno oddělit od služeb, které cestujícím poskytuje společnost Ryanair. Společnost AMS dodává, že skutečnost, že služby poskytované cestujícím letištním jsou či nejsou „provázány“ se službami poskytovanými společností Ryanair, neubírá nic na zajímavosti tohoto typu reklamy pro letiště. Podle společnosti AMS platí stejné uvažování pro soukromá letiště, která platí za služby společnosti, a pro hotely a půjčovny automobilů, které jsou partnery společnosti Ryanair a jejichž služby by bylo rovněž možno označit (nebo neoznačit) za provázané se službami společnosti Ryanair.
- c) „Není logické, aby letiště věnovala vlastní prostředky leteckým společnostem na přilákání cestujících na lety těchto společností, které dopravně obsluhují ty samá letiště, vzhledem ke skutečnosti, že z těchto dodatečných cestujících mají přímý prospěch dotčené letecké společnosti.“ – Společnost AMS zdůrazňuje, že letiště umísťují reklamu na ryanair.com, protože si přejí zvýšit podíl přilétajících cestujících, kteří jsou obvykle pro letiště zdrojem vyšších příjmů z činností mimo leteckou dopravu. Společnost AMS dodává, že letiště si potřebují dělat reklamu, aby upevnila svou známost v mezinárodním měřítku, a že v reklamě postupují podobně jako velké nadnárodní podniky, jako jsou Coca-Cola, McDonald's, Nike a další. Podle ní skutečnost, zda letiště umístí či neumístí reklamu na internetové stránky společnosti Ryanair, není pro společnost důležité, protože to nic nemění na celkovém počtu jejích cestujících. V každém případě skutečnost, že by reklama letiště na ryanair.com mohla pro společnost představovat či nepředstavovat přínos, je pro letiště z obchodního hlediska bez významu.

- 233) Společnost AMS zdůrazňuje, že není důvod zpochybňovat obchodní logiku, na jejímž základě se letiště rozhodlo umístit reklamou na ryanair.com, pokud jsou služby poskytovány za tržní cenu. Dodává, že regionální letiště tento typ reklamy potřebují pro své přežití a růst.
- 234) Společnost AMS se domnívá, že reklama na internetových stránkách společnosti Ryanair umožňuje zvýšit počet přilétajících cestujících, kteří mohou být pro letiště větším zdrojem příjmů z činností mimo leteckou dopravu než odlétající cestující, kteří cestují do zahraničí. Z uvedeného vyvozuje, že je proto vhodnější umístit komerční reklamu na internetové stránky společnosti Ryanair, a přilákat tak cestující, kteří na letiště přilétají, než umísťovat do novin nebo jiných médií reklamu zaměřenou na místní cestující.
- 235) Společnost AMS tvrdí, že se pokyny z roku 2005 nevztahují na vztahy mezi letištěm a poskytovatelem marketingových služeb a že pokyny nemohou být použitelné pouze z toho důvodu, že mateřskou společností společnosti AMS je letecký dopravce.

6.3 PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PO ZVEŘEJNĚNÍ V ÚŘEDNÍM VĚSTNÍKU EVROPSKÉ UNIE VÝZVY ČLENSKÝM STÁTŮM A ZÚČASTNĚNÝM STRANÁM K PŘEDKLÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K POUŽITÍ NOVÝCH POKYNŮ NA PROBÍHAJÍCÍ VĚCI

6.3.1 SPOLEČNOST AIR FRANCE

- 236) Společnost Air France odmítá použití nových pokynů na případy podpor na provozování letišť, i když tyto podpory byly vyplaceny před jejich zveřejněním, a to z různých důvodů:
- Podle společnosti Air France by se jednalo o použití nových pokynů se zpětným účinkem, jež zvýhodňuje méně poctivé subjekty, protože opravňuje jednání, která nebyla v souladu s pravidly platnými v době, kdy k těmto jednáním došlo. Tento přístup by naopak trestal subjekty, které se podřídily pokynům z roku 2005 tím, že odmítly přijímat veřejné prostředky.
 - Společnost Air France k tomu zastává názor, že uplatnění nových pokynů na podpory na provoz, které byly poskytnuty letištím před jejich vstupem v platnost, je v rozporu s obecnými právními zásadami a evropskou judikaturou.
- 237) Společnost Air France tvrdí, že nové pokyny budou mít za následek upřednostnění nových subjektů na úkor tradičních leteckých provozovatelů. Nové pokyny údajně diskriminují tradiční subjekty působící na letišti, jež podléhají vyšším poplatkům, protože umožňují nové letecké společnosti hradit pouze inkrementální náklady spojené s její činností.
- 238) Společnost Air France závěrem připomíná, že podmínka nediskriminačního přístupu k infrastruktuře letiště se sice v teorii jeví jako snadno splněna, ovšem skutečnost je zcela jiná, protože některé obchodní modely jsou vědomě znevýhodňovány.

6.3.2 CCIPB

- 239) CCIPB odkázala na své předchozí připomínky a předložila analýzu popisující důvody, proč by dotace na zařízení, pokud by byly považovány za podporu na její provoz, měly být slučitelné s ustanoveními oddílu 5.1.2 nových pokynů, jež umožňují povolit se zpětným účinkem podpory na provoz vyplacené letištím před vstupem nových pokynů v platnost.

6.3.3 TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

- 240) Tato nevládní organizace předložila připomínky, v nichž kritizuje nové pokyny a dosavadní rozhodnutí Komise v odvětví letectví z důvodu jejich údajně neblahých důsledků pro životní prostředí.

7. VYJÁDŘENÍ FRANCIE

7.1 VYJÁDŘENÍ FRANCIE PO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

7.1.1 SMLOUVA O LETIŠTNÍCH SLUŽBÁCH Z ROKU 2005

- 241) Francie zdůrazňuje, že smlouva o letištních službách z roku 2005 se omezuje na připomenutí sazebních podmínek letiště, jež jsou veřejné a uplatňované stejným způsobem na každého dopravce, který dopravně obsluhuje letiště.

- 242) Pokud jde o poplatek za parkování, nařízení letiště o sazbách stanoví, že se tento poplatek vybírá až od okamžiku, kdy letadlo parkuje na letišti déle než dvě hodiny. Podle Francie je logické, že se společnosti Ryanair běžně poplatek za parkování neúčtuje, protože se obrátka letadel, která provozuje, obvykle omezuje na 25 minut.
- 243) Stejně je to i v případě poplatku za signalizaci, kdy se tento poplatek vybírá jen tehdy, pokud se používají signalizační světla (to znamená v noci nebo při špatné viditelnosti). Protože podle Francie lety společnosti Ryanair probíhají pouze ve dne a nevyžadují použití signalizační služby, není proto odpovídající poplatek vybírán.

7.1.2 DAŇ CIVILNÍHO LETECTVÍ

- 244) Francie poskytuje upřesnění ohledně letištní daně popsané v oddílu 4.3.2 a daně civilního letectví.
- 245) Pokud jde o daň civilního letectví stanovenou v článku 302a K všeobecného daňového zákoníku, vybírá ji stát od leteckých dopravců a daň je určena k financování těch úkolů generálního ředitelství civilního letectví, které nejsou financovány poplatky za poskytnuté služby. Její základ je dán počtem cestujících a objemem nákladu a poštovních zásilek naložených do letadel při odletu z Francie. Její sazbu v rámci Společenství stanoví výše uvedený článek a je stejná na celém francouzském území. Stanovení sazby daně a její vybírání provádí stát a provozovatelé letišť nejsou do tohoto postupu zapojeni.

7.1.3 SMLOUVA VÁZAJÍCÍ CCIPB VŮČI SPOLEČNOSTI AMS

- 246) Pokud jde o smlouvu, kterou je CCIPB vázána vůči společnosti AMS a která představuje základ oznamovacího řízení, francouzské orgány poznamenávají, že tato smlouva stanoví, že společnost AMS má výhradní licenci na nabízení marketingových služeb na turistických internetových stránkách www.ryanair.com. Francie poznamenává, že tyto internetové stránky nabízejí rovněž letecké služby s odletem z četných letišť v Evropě.
- 247) Francie upozorňuje, že CCIPB poskytla dokumenty, které jsou součástí obchodní nabídky internetových stránek www.voyages-sncf.com a v nichž nabízené služby se velmi blíží službám, jež jsou předmětem smlouvy se společností AMS. Tyto služby jsou údajně ohodnoceny na [...] EUR bez DPH, tj. [...] EUR včetně DPH, což je částka, která je řádově srovnatelná s částkou účtovanou dceřinou společností společnosti Ryanair.
- 248) Francie se domnívá, že by měly být rovněž zohledněny další parametry smlouvy, a to zejména:

— její doba trvání v délce pěti let,

— podmínky jejího uzavření, a to zejména bez předchozí výzvy k účasti v soutěži týkající se nákupu služeb z tržního sektoru,

— způsoby stanovení sazeb těchto marketingových služeb, které byly určeny *ex ante* a paušálně, a nikoliv *ex post* na základě statistických údajů o navštěvovanosti internetových stránek www.ryanair.com,

— doložky o výlučnosti ohledně poskytování vedlejších služeb (půjčování automobilů, ubytování), které k nim omezují přístup pouze na podniky, s nimiž má společnost Ryanair obchodní dohody.

7.2 VYJÁDŘENÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PŘEDLOŽENÝCH PO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- 249) Francie si nepřála vyjádřit se k připomínkám zúčastněných stran předložených po zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

7.3 VYJÁDŘENÍ FRANCIE PO ROZŠÍŘENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

7.3.1 ÚDAJNÁ PODPORA POSKYTNUTÁ LETECKÝM SPOLEČNOSTEM

- 250) Francie se domnívá, že pro účely zjištění existence hospodářského zvýhodnění je nutno smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách posuzovat současně za každé zvažované období.

- 251) Francie se dále domnívá, že pro uplatnění kritéria soukromého subjektu v tržním hospodářství je nutno současně posuzovat současně chování CCIPB jako celku, dále chování CCIPB jakožto správce letiště a chování státu nebo jiných veřejnoprávních subjektů, které kontrolují správce letiště nebo zasahují do jeho financování, a to vždy v jejich vztahu se společnostmi Ryanair a AMS.
- 252) Francie nicméně poznamenává, že odůvodnění, o která se veřejné orgány opírají, aby se podílely na některých financováních, nejsou založeny pouze na kritériích ziskovosti pro letiště, ale šířeji na sociálních a hospodářských přínosech letištní činnosti pro oblast, které soukromý subjekt v tržním hospodářství při svém uvažování nezohledňuje.
- 253) Francie se v tomto ohledu odvolává na dvě studie, které v roce 2005 a 2011 provedla CCIPB ohledně dopadu provozu společnosti Ryanair. Tyto studie údajně prokazují výrazné hospodářské přínosy leteckého spoje pro oblast.
- 254) Pokud jde o pochybnosti vyjádřené Komisí v rozhodnutí o rozšíření řízení ohledně slučitelnosti opatření podpory, jež byla případně poskytnuta smlouvou uzavřenou se společností Ryanair v roce 2003 a smlouvami z roku 2005, s vnitřním trhem, Francie připomíná, že sama oznámila tento případ v roce 2007, aby sdělila své pochybnosti a získala od Komise rozhodnutí ohledně dodržení pravidel z hlediska předpisů Společenství pro státní podporu u opatření podpory, jež byla případně poskytnuta smlouvami z roku 2005. V tomto rámci se Francie nepovažuje za schopnou slučitelnost prokázat.
- 255) Francie potvrzuje výrazný dopad činnosti leteckých společností financovaných CCIPB na regionální hospodářský rozvoj. Francie přesto nemůže dospět k závěru o jejich slučitelnosti s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU nebo s pravidly použitelnými na služby obecného hospodářského zájmu.

7.3.2 FINANČNÍ PŘÍSPĚVKY LETIŠTI

- 256) Pokud jde o existenci státní podpory ve finančních příspěvcích letišti Pau, Francie se domnívá, že se investiční rozhodnutí přispívajících veřejných orgánů nezakládala v případě tohoto letiště stejně jako v případě většiny letišť stejné velikosti na přímé protislužbě hrazené koncesionářem, ale na sociálních a hospodářských přínosech, které pro oblast vznikají letištní činností.
- 257) Francie se dále odvolává na právní rámec financování úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti popsany v oddílu 4.3.2. Francie se domnívá, že tento nástroj vylučuje jakékoli nadměrné vyrovnání nákladů správců letišť za plnění úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti, které spadají do výsadních pravomocí státu. Podle Francie tak částky vyplacené státem na pokrytí nákladů na bezpečnost (zaměstnanci a zařízení nebo protipožární vozidla, prevence ohrožení zvířaty, oplocení) a ochranu (zaměstnanci a zařízení určené na kontrolu cestujících a jejich zavazadel) nelze údajně přirovnávat ke státní podpoře.

7.4 VYJÁDŘENÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PŘEDLOŽENÝCH PO ROZŠÍŘENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- 258) Francie si nepřála vyjádřit se k připomíncekám zúčastněných stran předložených po rozšíření formálního vyšetřovacího řízení.

7.5 VYJÁDŘENÍ FRANCIE K POUŽITÍ NOVÝCH POKYNŮ NA TENTO PŘÍPAD

- 259) Francie poznamenává, že u podpor na provoz jsou nové pokyny pružnější než předchozí. Jejich zpětné uplatnění na všechny podpory umožní podle Francie řešit minulé situace některých letišť mírnějším způsobem.
- 260) Francie ale konstatuje, že podle nových pokynů budou investiční podpory posuzovány přísněji než dříve, protože tyto pokyny stanoví nejvyšší povolené míry podpory v závislosti na velikosti letiště.

7.6 VYJÁDŘENÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN K POUŽITÍ NOVÝCH POKYNŮ NA TENTO PŘÍPAD

- 261) Francie si nepřála vyjádřit se k připomíncekám třetích stran k použití nových pokynů na tento případ.

8. POSOUZENÍ

- 262) Pro účely posouzení předmětných opatření je nutno rozlišovat mezi možnou podporou poskytnutou leteckým společnostem (oddíl 8.1 tohoto rozhodnutí) a možnou podporou poskytnutou provozovateli letiště Pau formou finančních příspěvků (oddíl 8.2 tohoto rozhodnutí).

8.1 OPATŘENÍ VE PROSPĚCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ

8.1.1 EXISTENCE PODPORY PODLE ČL. 107 Odst. 1 SFEU

- 263) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU jsou 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, neslučitelné s vnitřním trhem, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy.
- 264) K označení opatření za státní podporu je nutno, aby byly kumulativně splněny tyto podmínky: 1) předmětné opatření je financováno ze státních prostředků a je přičitatelné státu, 2) poskytuje hospodářské zvýhodnění, 3) toto zvýhodnění je selektivní, 4) předmětné opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy a 5) příjemcem je podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což znamená, že vykonává hospodářskou činnost.

8.1.1.1 **Státní prostředky ve smlouvách, které CCIPB uzavřela s leteckými společnostmi během zkoumaného období**

- 265) Smlouvy o marketingových službách a letištních službách byly uzavřeny mezi leteckými společnostmi na jedné straně a CCIPB na straně druhé.
- 266) Obchodní a průmyslové komory jsou veřejnoprávní instituce podle francouzského práva. Podle současně platné verze článku L710-1 obchodního zákoníku „*departementální instituce nebo komory sítě obchodních a průmyslových komor mají každá jakožto zprostředkovatel státu za úkol zastupovat zájmy průmyslu, obchodu a služeb u orgánů veřejné moci nebo zahraničních orgánů. Zajišťují rozhraní mezi různými dotčenými subjekty a vykonávají svou činnost, aniž jsou dotčeny úkoly zastupování, kterými platná právní nebo předpisová ustanovení pověřují oborová nebo mezioborová sdružení, a úkoly plněné orgány územní samosprávy v rámci jejich svobodné správy. Síť, a v ní každá departementální instituce nebo komora, přispívá k hospodářskému rozvoji, přitažlivosti, územnímu rozvoji a podpoře podniků a jejich sdružení tím, že plní za podmínek stanovených výnosem všechny úkoly veřejné služby a všechny úkoly obecného zájmu, které jsou nutné pro splnění těchto úkolů.*“
- 267) Ve stejném ustanovení je uvedeno:

„*Za tímto účelem může každá departementální instituce či komora plnit za případného dodržování odvětvových programů, které se na ni vztahují:*

1. *úkoly obecného zájmu, které jí jsou svěřeny zákony a předpisy;*
 2. *úkoly v oblasti podpory, asistence, navazování kontaktů a poradenství při zakládání a přebírání podniků a u podniků při dodržení platných právních a předpisových ustanovení v oblasti práva hospodářské soutěže;*
 3. *úkoly podpory a poradenství v oblasti mezinárodního rozvoje podniků a vývozu, a to v partnerství s Agence française pour le développement international des entreprises;*
 4. *úkoly ve prospěch počátečního nebo průběžného odborného vzdělávání prostřednictvím zejména soukromých nebo veřejných vzdělávacích institucí, které zakládá, spravuje nebo financuje;*
 5. *úkoly v oblasti zakládání a správy zařízení, a to zejména přístavů a letišť;*
 6. *úkoly tržní povahy, které jí byly svěřeny veřejnoprávním subjektem nebo které se ukáží jako nutné pro plnění jejich jiných úkolů;*
 7. *všechny úkoly v oblasti znaleckých posudků, konzultací nebo studií vyžádaných veřejnými orgány v otázce týkající se průmyslu, obchodu, služeb, hospodářského rozvoje, odborného vzdělávání nebo územního rozvoje, aniž jsou dotčeny práce, ke kterým by mohla přistoupit z vlastního popudu“.*
- 268) V článku L710-1 obchodního zákoníku je rovněž uvedeno: „*Shromáždění francouzských obchodních a průmyslových komor, regionální obchodní a průmyslové komory, územní obchodní a průmyslové komory a mezioborová obchodní sdružení jsou*

veřejnoprávními institucemi pod dohledem státu a jsou spravovány zvolenými vedoucími podniků“.

- 269) Tento právní akt se během zkoumaného období, tj. od roku 2003 do roku 2010, vyvíjel. Jeho základní zásady ale zůstaly beze změn. Během celého tohoto období zůstaly obchodní a průmyslové komory jako CCIPB veřejnoprávními institucemi zřízenými zákonem, spravovanými zvolenými vedoucími podniků a pod dohledem státu. Protože na druhé straně představují zprostředkovatele státu, jejich smyslem a jejich prvním úkolem je (podle článku L710-1 obchodního zákoníku) plnit úkoly obecného zájmu, které jim svěřuje zákon, tj. v zásadě zastupovat u orgánů veřejné správy zájmy průmyslu, obchodu a služeb, podporovat místní podniky a rozvíjet přitažlivost území a jejich rozvoj. Obchodní a průmyslové činnosti obchodních a průmyslových komor jsou doplňkem k plnění jejich úkolů obecného zájmu a jsou pojímány tak, aby přispívaly k jejich provádění.
- 270) Dále je nutno poznamenat, že vnitrostátní právní předpisy stanoví zvláštní způsoby financování obchodních a průmyslových komor, a to zejména v článku L710-1 obchodního zákoníku. Prostředky obchodních a průmyslových komor tak tvoří zejména daňové příjmy (daň na náklady obchodních a průmyslových komor stanovená v článku 1600 všeobecného daňového zákoníku), dotace nebo prostředky pocházející z činnosti v oblasti odborného vzdělávání nebo ze správy dopravních infrastruktur. Obchodní a průmyslové komory tak při svých výdajích nemusí spoléhat pouze na své obchodní příjmy. Uvedené zřejmě potvrzuje závěr, že obchodní a průmyslové činnosti obchodních a průmyslových komor jsou doplňkem k plnění jejich úkolů obecného zájmu a jsou pojímány tak, aby přispívaly k jejich provádění.
- 271) Pokud jde o CCIPB, Francie tento závěr potvrdila. Prohlásila totiž: „Jako zákonný zástupce zájmů 13 000 místních podniků je Obchodní a průmyslová komora Pau Béarn jejich mluvčím u orgánů veřejné správy a u orgánů samosprávných celků. (...) V rámci plnění těchto úkolů dostává správa letiště Pau Pyrénées svůj plný smysl, protože vytváří z letiště nástroj růstu a rozvoje hospodářské činnosti daného území. (...) Z uvedeného tak vyplývá, že obchodní a průmyslové komory mají zákonný úkol obecného zájmu, který je mimo jiné spojen s hospodářským rozvojem a zlepšováním přitažlivosti území. Z výše uvedených ustanovení rovněž vyplývá, že správa letištních zařízení zapadá právě do rámce tohoto úkolu“.
- 272) Francie dále uvedla: „Obchodní a průmyslové komory pravidelně provádějí a financují lobbování ve prospěch přitažlivosti svého území a propagují nová zařízení. Provádějí rovněž specifickou propagaci v oblasti cestovního ruchu prostřednictvím své účasti v různých departementálních a regionálních strukturách tohoto odvětví, a to zejména prostřednictvím departementálních a regionálních výborů cestovního ruchu ustavených podle článků L131-4 a L132-3 zákoníku cestovního ruchu (...). Rozvíjení přitažlivosti území vyžaduje ve skutečnosti celou řadu opatření, jak přilákat zároveň kapitál, trhy, podniky, talenty, studenty a turisty, ze kterých žijí podniky a oblast. Přitažlivost znamená také mezinárodní známost. Nízkonákladové letecké společnosti se svými internetovými stránkami se na tom mohou podílet. Ostatně sami obyvatelé oblasti vyžadují nové letecké spoje, rozmanitou nabídku a zejména ‚nízkonákladové‘ služby, aby jejich spojení s Evropou bylo snazší a za nižší cenu“.
- 273) Tato tvrzení jednoznačně prokazují, že základním cílem a smyslem CCIPB stejně jako všech obchodních a průmyslových komor je sloužit zájmům místních podniků jako celku a přispívat hospodářskému rozvoji a přitažlivosti území. Výše uvedená tvrzení Francie ostatně uvádějí, že obchodní a průmyslová komora jako CCIPB nevykonává obchodní činnost, jako je správa letiště Pau, s výhledem na ziskovost, ale s cílem podílet se nezbytně na úkolech obecného zájmu, kterými je tento subjekt ze zákona pověřen. Jak je připomenuto výše v bodě odůvodnění 142, CCIPB se sama považuje za veřejnoprávní samosprávný subjekt, jehož cílem není dosahování zisku.
- 274) S ohledem na výše uvedené je nutno považovat obchodní a průmyslové komory jako CCIPB za veřejné orgány, jejichž rozhodnutí se musí stejně jako v případě ústřední státní správy nebo orgánů samosprávných územních celků považovat za „přičitatelná státu“ ve smyslu judikatury v oblasti státní podpory⁽³⁴⁾ a jejichž prostředky představují státní prostředky⁽³⁵⁾. V tomto ohledu není důležité, že obchodní a průmyslové komory spravují osoby volené obchodníky a vedoucími a zástupci podniků a nespravují je úředníci jmenovaní jinými veřejnými orgány. Také vnitrostátní parlamenty jsou voleny všemi občany s volebním právem. Přesto představují jednu z ústavních mocí každého demokratického státu, jejíž rozhodnutí jsou nutně přičitatelná státu.

⁽³⁴⁾ Viz například rozsudek ze dne 21. března 1991 ve věci C-303/88, *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. s. I-1433, bod 11, a rozsudek ze dne 12. prosince 1996 ve věci T-358/94, *Compagnie nationale Air France v. Komise*, body č. 58 až 61.

⁽³⁵⁾ Viz v tomto ohledu rozhodnutí Komise ze dne 14. července 2004 ve věci C 25/2004, *Německo – DVB-T in Berlin-Brandenburg*, bod odůvodnění 20.

- 275) Postavení obchodních a průmyslových komor se tak liší od veřejnoprávních podniků, o nichž Soudní dvůr v rozsudku ve věci *Stardust Marine* ⁽³⁶⁾ prohlásil: „I v případě, že stát může kontrolovat veřejný podnik a vykonávat rozhodující vliv nad jeho činností, není možné v konkrétním případě automaticky předpokládat, že tuto kontrolu skutečně vykonává. Veřejný podnik může jednat s větší či menší nezávislostí podle stupně autonomie, kterou mu stát umožní. Proto pouhý fakt, že veřejný podnik je pod státní kontrolou, není dostačující pro to, aby opatření přijatá daným podnikem, jako jsou například předemtná opatření finanční podpory, byla považována za přičitatelná státu. Je též nutno zjistit, zda veřejné orgány mají být považovány za zúčastněné, ať již tím či oním způsobem, na přijetí daného opatření“.
- 276) V případě opatření přijatém veřejnoprávním podnikem, jehož smyslem je výkon hospodářské činnosti, jde o to zjistit, zda jsou veřejné orgány, které tento podnik kontrolují například kapitálovým podílem, který v tomto podniku vlastní, zapojeny do předemtného opatření. Postavení obchodní a průmyslové komory je odlišné v tom smyslu, že tato entita je sama součástí veřejné správy či „zprostředkovatelem státu“ nebo „veřejným samosprávným celkem“, a tudíž veřejným orgánem vytvořeným ze zákona s cílem uspokojovat obecné zájmy. Pro určení, zda je určité rozhodnutí obchodní a průmyslové komory přičitatelné státu, tak není nutno zjišťovat, zda byl jiný veřejný orgán (například stát ve vlastním slova smyslu či obec nebo jiné orgány územní samosprávy) zapojen do předemtného rozhodnutí. Takové rozhodnutí ve skutečnosti nutně splňuje kritérium přičitatelnosti.
- 277) Komise ve svém rozhodovacím postupu tento přístup již přijala. Ohledně obchodní a průmyslové komory departementu Var tak prohlásila: „...na základě svého statusu veřejnoprávního subjektu podle francouzského práva vykonává činnost na zeměpisně vymezeném území, je řízena volenými členy a disponuje daňovými příjmy vybíranými od podniků zapsaných v obchodním rejstříku, a spadá tak do kategorie „veřejné moci“ ve smyslu směrnice Komise 2000/52/ES ⁽³⁷⁾. Není proto nutno zjišťovat přičitatelnost opatření státu ve smyslu judikatury ve věci *Stardust Maritime*“ ⁽³⁸⁾.
- 278) CCIPB odmítla přičitatelnost státu u smluv, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, a popřela zapojení státu a orgánů místních samospráv do svých vlastních rozhodnutí. S ohledem na výše uvedené se tato argumentace jeví jako irelevantní, protože sama CCIPB je veřejným orgánem, jehož rozhodnutí jsou nutně přičitatelná státu ve smyslu judikatury v oblasti státní podpory, a to bez ohledu na roli, kterou v jejich rozhodnutích hrály jiné orgány. Ze stejných důvodů nejsou relevantní tvrzení CCIPB, podle nichž neznamená dohled vykonávaný státem podřízení. Jak již bylo připomenuto v bodě odůvodnění 273, CCIPB se ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení sama představila jako „veřejnoprávní samosprávný celek, jehož cílem není vytvářet zisk“, čímž potvrdila tvrzení Komise, podle něhož je CCIPB veřejným orgánem, jehož rozhodnutí jsou přičitatelná státu, aniž je nutno ověřovat, zda do nich nejsou zapojeny jiné veřejné orgány.
- 279) Připomínky společnosti Ryanair k tomuto bodu jsou v podstatě podobné připomínkám CCIPB. Společnost Ryanair se zejména domnívala, že by Komise měla přezkoumat kritérium přičitatelnosti pomocí analýzy zapojení „veřejných orgánů“ do rozhodnutí CCIPB týkajících se společnosti Ryanair a AMS. Společnost Ryanair dále uvedla stanovisko Státní rady, které má prokazovat nezávislost obchodních a průmyslových komor na státu ve vlastním slova smyslu. Podle tohoto stanoviska skutečnost, že jsou obchodní a průmyslové komory „napojeny na stát za situace, kdy každá veřejnoprávní instituce musí být napojena na určitou právní osobu, neznamená sama o sobě žádnou podřízenost“. Společnost Ryanair v tomto ohledu zdůrazňuje, že stát (ve vlastním slova smyslu) je zapojen pouze do určitých rozhodnutí CCIPB, a to jen tím, že je o nich informován *ex post*. Ze všech výše uvedených důvodů je tato argumentace irelevantní, protože u rozhodnutí CCIPB není nutno hledat případné zapojení jiných veřejných orgánů, než je ona sama.
- 280) Stejně tak tvrzení CCIPB, že spravuje letiště Pau „v podmínkách soukromého práva“, není relevantní, protože předemtná opatření byla přijata veřejnoprávním samosprávným subjektem, a jsou tak nutně přičitatelná státu ⁽³⁹⁾.

⁽³⁶⁾ Viz rozsudek ze dne 16. května 2002 ve věci C-482/99, *Francie v. Komise*, Sb. rozh. s. I-4397, bod č. 52.

⁽³⁷⁾ Směrnice Komise 2000/52/ES ze dne 26. července 2000, kterou se mění směrnice 80/723/EHS o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky (Úř. věst. L 193, 29.7.2000, s. 75).

⁽³⁸⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 22. června 2006 ve věci N 563/05 – Francie – Podpora ve prospěch společnosti Ryanair na leteckém spoji mezi Toulonem a Londýnem, bod odůvodnění 16.

⁽³⁹⁾ Komise pro úplnost zdůrazňuje, že pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu není důvod rozlišovat mezi CCIPB a zvláštním útvarem CCIPB, který je vyhrazen pro správu letiště, protože tento útvar, který spravuje letiště v Pau, nemá vlastní právní subjektivitu, jež by byla odlišná od právní subjektivity CCIPB, a je pouhou odnoží vnitřních útvarů CCIPB bez rozhodovací autonomie s výjimkou rozhodování v oblasti každodenní správy letiště. Různé smlouvy o letištních a marketingových službách, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, tak podepsal předseda CCIPB po schválení valnou hromadou CCIPB. Ostatně Francie a ani žádná ze zúčastněných stran netvrdily, že by opatření, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, měla být přičítána pouze tomuto útvaru.

281) Z uvedeného plyne závěr, že jednotlivé smlouvy, které jsou předmětem tohoto přezkumu, jsou přičitatelné státu a znamenají použití státních prostředků.

8.1.1.2 *Selektivní zvýhodnění společností Ryanair, AMS a Transavia ve smlouvách uzavřených s CCIPB během zkoumaného období*

282) Za účelem posouzení, zda státní opatření představuje podporu, je nutno zjistit, zda jím přijímající podnik získává hospodářské zvýhodnění, jež by za běžných tržních podmínek nezískal⁽⁴⁰⁾.

283) Pro provedení této analýzy je nutno uplatnit na předmětná opatření zásadu subjektu v tržním hospodářství. Tato zásada spočívá ve zjištění, zda by případný subjekt v tržním hospodářství, který by jednal na místě CCIPB a byl veden výhledy za ziskovost, uzavřel podobné smlouvy.

284) Pro řádné uplatnění této zásady je nutno nejdříve přezkoumat různé obecné otázky, a to zejména tyto:

— Je nutno analyzovat smlouvu o letištních službách a smlouvu o marketingových službách, které byly uzavřeny současně, společně nebo naopak odděleně⁽⁴¹⁾?

— Je nutno při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na smlouvy o marketingových službách soudit, že CCIPB jednala jako správce letiště Pau nebo jako veřejný orgán, který nakoupil marketingové služby nezávisle na své funkci správce letiště v rámci svého úkolu rozvíjet místní hospodářství?

— Jaký prospěch by případný subjekt v tržním hospodářství jednající na místě CCIPB mohl očekávat od smluv o marketingových službách?

— Jaký význam má srovnání ustanovení smluv o letištních službách, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, s letištními poplatky účtovanými na jiných letištích pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství?

285) Po zodpovězení těchto různých otázek uplatní Komise zásadu subjektu v tržním hospodářství na jednotlivá předmětná opatření.

Společná analýza smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách

286) V rozhodnutí o rozšíření řízení Komise usoudila, že je nutno oba typy smluv, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, to znamená smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách, posuzovat společně pro každé zvažované období, a to v okamžiku podepsání každé ze zvažovaných smluv. Tento přístup by konkrétně znamenal prošetřit každou z níže uvedených skupin smluv uzavřených CCIPB jako jedno a jediné opatření, přičemž tyto skupiny smluv jsou následující:

— smlouva o letištních službách uzavřená dne 30. června 2005 se společností Ryanair a smlouva o marketingových službách podepsaná stejný den se společností AMS, která se týká spoje Pau – Londýn Stansted,

— dopis CCIPB společnosti Ryanair ze dne 25. září 2007, kterým se rozšiřují ustanovení smlouvy o letištních službách ze dne 30. června 2005 na spoj Pau – Charleroi⁽⁴²⁾, a smlouva o marketingových službách uzavřená stejný den se společností AMS,

— dopis CCIPB společnosti Ryanair ze dne 17. března 2008, kterým se rozšiřují ustanovení smlouvy o letištních službách ze dne 30. června 2005 na spoj Pau – Bristol, a smlouva o marketingových službách uzavřená dne 31. března 2008 se společností AMS, která se týká stejného spoje,

⁽⁴⁰⁾ Viz zejména rozsudek ze dne 29. dubna 1999 ve věci C-342/96, *Španělsko v. Komise*, Sb. rozh. 1999, I-2459, bod č. 41.

⁽⁴¹⁾ Tato otázka se netýká smlouvy ze dne 23. ledna 2006 mezi CCIPB a společností Transavia, která pojednává jak o letištních, tak o marketingových službách, a ani smlouvy uzavřené dne 28. ledna 2003 mezi CCIPB a společností Ryanair, která obsahuje rovněž ustanovení jak o letištních, tak o marketingových službách.

⁽⁴²⁾ Tento typ dopisu lze přirovnat ke smlouvě o letištních službách, protože se jím stanoví způsoby stanovení letištních poplatků a plnění pozemního odbavení. V další části bude zahrnut do aktů označovaných jako „smlouvy o letištních službách“.

- dopis CCIPB společnosti Ryanair ze dne 16. června 2009, kterým se rozšiřují ustanovení smlouvy o letištních službách ze dne 30. června 2005 na spoj Pau – Bristol, a smlouva o marketingových službách uzavřená stejný den se společností AMS, která se týká stejného spoje,
- smlouva o marketingových službách uzavřená dne 28. ledna 2010 se společností AMS, která se týká spojů Pau – Londýn, Pau – Charleroi a Pau – Beauvais. Souběžně s touto smlouvou nebyla formálně podepsána žádná smlouva o letištních službách. Lze ale identifikovat existenci „neformální“ smlouvy o letištních službách. Tato neformální smlouva spočívá v tom, že se na společnost Ryanair nadále uplatňují v případě tří spojů popsanych ve smlouvě o marketingových službách⁽⁴³⁾ obecné letištní poplatky letiště, které byly přijaty po jednání v rámci hospodářské poradní komise letiště, a rovněž sazby za pozemní odbavení stanovené ve smlouvě o letištních službách ze dne 30. června 2005. Francie totiž uvedla, že po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách ze dne 30. června 2005, to znamená dne 30. června 2010, nebyla tato smlouva prodloužena a že sazebník nadále uplatňovaný na společnost Ryanair zůstal proto v případě regulovaných poplatků sazebník přijatý hospodářskou poradní komisí letiště a v případě pozemního odbavení sazebník stanovený smlouvou ze dne 30. června 2005.
- 287) Francie prohlásila, že souhlasí s přístupem zvoleným v rozhodnutí o rozšíření řízení, který spočívá ve společné analýze smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách uzavřených souběžně. Některé zúčastněné strany, a to zejména CCIPB a společnost Ryanair, naopak tento přístup odmítají a domnívají se, že smlouvy o marketingových službách je nutno analyzovat odděleně.
- 288) Věcné prvky případu nicméně potvrzují oprávněnost přístupu zvoleného v rozhodnutí o rozšíření řízení, se kterým Francie vyjádřila souhlas. V případě společnosti Transavia a smlouvy uzavřené se společností Ryanair v roce 2003 je tento přístup zjevný, protože marketingové a letištní služby jsou předmětem jediné smlouvy. Z důvodů uvedených v bodech odůvodnění 289 až 313 platí tento přístup rovněž pro ostatní smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS.
- 289) V první řadě byla každá smlouva o marketingových službách uzavřena téměř ve stejný okamžik jako smlouva o letištních službách. K uzavření těchto dvou typů smluv došlo pokaždé ve stejný den, s výjimkou případu smlouvy o marketingových službách ze dne 31. března 2008, která byla ale podepsána jen velmi krátce (14 dní) po smlouvě o letištních službách u spoje Pau – Bristol, již se smlouva o marketingových službách také týkala.
- 290) Oba typy smluv navíc uzavřely stejné smluvní strany. Společnost AMS je totiž 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair a její vedoucí jsou vrcholnými manažery společnosti Ryanair⁽⁴⁴⁾. Společnosti Ryanair a AMS tak tvoří jedinou hospodářskou entitu v tom smyslu, že společnost AMS jedná podle zájmů společnosti Ryanair a pod její kontrolou a že zisky, které vytváří, jsou určeny společnosti Ryanair v podobě dividend nebo navýšení hodnoty společnosti. Jak bude podrobněji rozvedeno níže, jednotlivé smlouvy o marketingových službách jsou navíc vázány na provozování určitých leteckých spojů společností Ryanair s odletem z letiště Pau. Smlouvy o marketingových službách totiž uvádějí, že důvodem jejich vzniku je závazek společnosti Ryanair provozovat tyto spoje a že byly ostatně uzavřeny současně se smlouvami o letištních službách mezi CCIPB a společností Ryanair týkajícími se stejných spojů. Skutečnost, že smlouvy o marketingových službách uzavřela CCIPB se společností AMS a neuzavřela je se společností Ryanair, nemůže proto zabránit, aby určitá smlouva o marketingových službách a určitá smlouva o letištních službách, které byly uzavřeny současně, nemohly být považovány za jedinou transakci, a to zejména pro účely analýzy těchto smluv z hlediska zásady subjektu v tržním hospodářství, ani tomu, že v souvislostech této analýzy je nutno považovat společnost Ryanair a AMS za jedinou hospodářskou entitu.
- 291) Určitý počet dalších skutečností, které jsou uvedeny v bodech odůvodnění 292 až 313, dále prokazuje existenci dodatečných a velmi úzkých propojení mezi na jedné straně každou smlouvou o marketingových službách a na druhé straně smlouvou o letištních službách, která s ní byla uzavřena současně.
- 292) Smlouva o marketingových službách ze dne 30. června 2005 tak byla podepsána na dobu pěti let stejně jako smlouva o letištních službách ze stejného dne, kterou se společnost Ryanair zavázala poskytovat každodenní službu mezi Londýnem a Pau. Smlouva o marketingových službách navíc stanoví výslovnou vazbu na služby letecké dopravy, které jsou předmětem smlouvy o letištních službách: „*Tato smlouva spočívá na závazku společnosti Ryanair provozovat každodenně letecký spoj mezi Pau a Londýnem (Stansted)*“. Tato věta jednoznačně prokazuje, že smlouva o marketingových službách by s největší pravděpodobností vůbec neexistovala, kdyby společnost Ryanair neprovozovala spoj, který je předmětem smlouvy o letištních službách.

⁽⁴³⁾ Podle této smlouvy o marketingových službách se společnost Ryanair zavázala provozovat tyto tři spoje za podmínek upřesněných v této smlouvě.

⁽⁴⁴⁾ Viz zpráva Regionální účetní komory regionu Aquitaine (Chambre régionale des comptes d'Aquitaine) ohledně CCIPB zmíněná v bodě odůvodnění 72, která dospívá zejména k závěru, že „společnost AMS je pouhou odnoží společnosti Ryanair a řídí ji dva vrcholní manažeri společnosti Ryanair“.

- 293) Smlouva o marketingových službách ze dne 30. června 2005 ostatně ve své preambuli uvádí: „(...) společnost Airport Marketing Services Limited je z technických důvodů jedinou společností, která má možnost propagovat oblast Pau a Béarn pomocí původních a výhradních internetových stránek www.ryanair.com s cílem zajistit si rezervaci letenek společnosti Ryanair s destinací Pau“. Tato věta zřejmě potvrzuje, že hlavním cílem smlouvy o marketingových službách není obecně propagace oblasti Pau a Béarn, nýbrž mnohem konkrétněji maximalizovat prodej letenek společnosti Ryanair s destinací Pau prostřednictvím propagace této oblasti.
- 294) Na druhé straně služby, které má společnost AMS podle smlouvy o marketingových službách provádět, spočívají ve vložení sdělení a odkazů na stránku internetových stránek společnosti Ryanair, která odpovídá destinaci Pau, a vložit odkaz k internetovým stránkám, které CCIPB určí, na anglickou domovskou stránku stejných internetových stránek. Stránka, která na internetových stránkách společnosti Ryanair odpovídá destinaci Pau, se ale obrací hlavně na osoby, které se již rozhodly nebo by mohly plánovat využití služeb společnosti Ryanair do Pau. Pokud jde o domovskou stránku internetových stránek, která se samozřejmě obrací na mnohem širší veřejnost, týká se smlouva o marketingových službách pouze její anglické verze. Jedná se o dodatečný důkaz, že marketingové služby jsou pojaty hlavně k propagování služeb zajišťovaných mezi Pau a Londýnem společností Ryanair a nepropagují prostě a bez rozlišení město Pau a jeho oblast. Pokud by měly za cíl propagovat město Pau a jeho oblast u všech turistů a podnikatelů, kteří by mohli projevit zájem pro tuto oblast, je pravděpodobné, že by CCIPB požadovala umístění odkazu ke stránkám, které si vybrala, na všechny nebo alespoň na několik jazykových verzí domovské stránky internetových stránek společnosti Ryanair, a nikoliv pouze na anglickou verzi.
- 295) Smlouva o marketingových službách ze dne 30. června 2005 také stanoví: „V případě důležitých změn zásadních obchodních podmínek po podepsání této smlouvy, a to zejména počtu přilétajících cestujících vyvolanému touto smlouvou, se smluvní strany zavazují v dobré víře změnit tuto smlouvu tak, aby zohlednila uvedené změny“. Počet přilétajících cestujících je tak uváděn jako „zásadní obchodní podmínka“ smlouvy o marketingových službách, což opět potvrzuje, že marketingové služby nesledují především návštěvnost města Pau a jeho oblasti obecně, ale konkrétněji maximalizaci počtu cestujících na letech společnosti Ryanair s Pau jako destinací.
- 296) Podobné prvky se nacházejí také v ostatních smlouvách o marketingových službách. Pokud jde o smlouvu o marketingových službách ze dne 25. září 2007, byla tato smlouva uzavřena na dobu pěti let, což odpovídá době, na jakou CCIPB dopisem společnosti Ryanair ze stejného dne rozšířila ustanovení smlouvy o letištních službách ze dne 30. června 2005 na spoj Pau – Charleroi. Smlouva o marketingových službách navíc uvádí: „Tato smlouva vznikla na základě závazku společnosti Ryanair provozovat každý týden letecký spoj mezi PAU a CHARLEROI s četností 3 letů týdně za rok provozování s výhradou zásahu vyšší moci. CCIPB má tak možnost propagovat přitažlivost PAU BEARN a jeho oblasti pro turisty a podnikatele tím, že svou reklamu zacílí na velký počet turistů a podnikatelů, kteří konzultují internetové stránky www.ryanair.com, a přilákat do PAU BEARN zvýšený počet cestujících s vysokou kupní silou z Belgie“.
- 297) Smlouva ve své preambuli dále uvádí: „(...) [společnost Airport Marketing Services] je jediná s potenciálem zacílit možné cestující společnosti Ryanair ve velkém počtu za účelem propagace přitažlivosti oblasti pro turisty a podnikatele“. Tato tvrzení zřejmě potvrzují, že hlavním cílem smlouvy není obecně propagace návštěvnosti města Pau a jeho oblasti, nýbrž mnohem konkrétněji maximalizovat prodej letenek společnosti Ryanair na jejím spoji Charleroi – Pau.
- 298) Na druhé straně služby, které má společnost AMS podle smlouvy o marketingových službách provádět, spočívají ve vložení odkazu k internetovým stránkám, které CCIPB určí, na belgickou a nizozemskou domovskou stránku internetových stránek společnosti Ryanair. Marketingové služby se tak neobracejí na všechny osoby, které by bylo možno přesvědčit k pobytu v Pau nebo jeho oblasti, ale jsou konkrétněji zaměřeny na osoby, u kterých je největší pravděpodobnost, že použijí služeb společnosti Ryanair na spoji mezi Charleroi a Pau, tj. obyvatele Belgie a Nizozemska.
- 299) Pokud jde o smlouvu o marketingových službách ze dne 31. března 2008, byla uzavřena na dobu od 16. května do 13. září 2008, což odpovídá době, po kterou se společnost Ryanair zavázala provozovat spoj do Bristolu, jak uvádí tato věta smlouvy: „Tato smlouva vznikla na základě závazku společnosti Ryanair provozovat od 16. května do 13. září 2008 každý týden letecký spoj mezi PAU a BRISTOLEM s četností 3 letů týdně za rok provozování s výhradou zásahu vyšší moci. CCIPB má tak možnost propagovat turistickou a podnikatelskou přitažlivost PAU BEARN a jeho oblasti u velkého počtu turistů a podnikatelů, kteří konzultují internetové stránky www.ryanair.com, a přilákat do PAU BEARN rostoucí počet cestujících anglického původu s vysokou kupní silou“⁽⁴⁵⁾.

⁽⁴⁵⁾ Volný překlad původního anglického textu: „This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB, therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN“.

- 300) Smlouva ve své preambuli dále uvádí: „[společnost Airport Marketing Services] je jediný podnik s možností přilákat velký počet potenciálních cestujících společnosti Ryanair za účelem propagace přitažlivosti oblasti pro turisty a podnikatele“⁽⁴⁶⁾. Na druhé straně služby, které má společnost AMS podle smlouvy o marketingových službách provádět, spočívají ve vložení odkazu k internetovým stránkám, které CCIPB určí, na anglickou domovskou stránku internetových stránek společnosti Ryanair.
- 301) Pokud jde o smlouvu o marketingových službách ze dne 16. června 2009, byla uzavřena na dobu od 1. dubna do 24. října 2009, což odpovídá době, po kterou se společnost Ryanair zavázala provozovat spoj Pau – Bristol, jak uvádí tato věta smlouvy: „tato smlouva vznikla na základě závazku společnosti Ryanair provozovat od 1. dubna 2009 do 24. října 2009 každý týden letecký spoj mezi PAU a BRISTOLEM s četností 2 letů týdně za rok provozování, což znamená celkem 60 plánovaných letů za celý letový program na rok 2009, s výhradou zásahu vyšší moci. CCIPB má tak možnost propagovat přitažlivost PAU BEARN a jeho oblasti pro turisty a podnikatele tím, že svou reklamu zacílí na velký počet turistů a podnikatelů, kteří konzultují internetové stránky www.ryanair.com, a přilákat do PAU BEARN zvýšený počet cestujících s vysokou kupní silou z Anglie“.
- 302) Smlouva ve své preambuli dále uvádí: „(...) [společnost Airport Marketing Services] je jediná s potenciálem zacílit možné cestující společnosti Ryanair ve velkém počtu za účelem propagace přitažlivosti oblasti pro turisty a podnikatele“. Na druhé straně služby, které má společnost AMS podle smlouvy o marketingových službách provádět, spočívají ve vložení odkazu k internetovým stránkám, které CCIPB určí, na anglickou domovskou stránku internetových stránek společnosti Ryanair.
- 303) Pokud jde o smlouvu o marketingových službách ze dne 28. ledna 2010, smlouva stanoví, že má platit po dobu jednoho roku od začátku poskytování služeb letecké dopravy, které se společnost Ryanair zavázala provozovat z Pau do Londýna, Charleroi a Beauvais podle článku 1 této smlouvy. Toto ustanovení samo o sobě prokazuje jasnou vazbu mezi smlouvou o marketingových službách a těmito službami letecké dopravy. Článek 1 smlouvy o marketingových službách navíc upřesňuje:

„tato smlouva vznikla na základě závazku společnosti Ryanair vytvořit a provozovat letecké spoje mezi:

— PAU a LONDÝNEM-Stansted od 30. března 2010 s četností 3 letů týdně po celý rok,

— PAU a CHARLEROI od 30. března 2010 s četností 3 letů týdně během hlavní sezóny,

— PAU a BEAUVAIS od dubna 2010 s četností 3 letů týdně během hlavní sezóny.

CCIPB má tak možnost propagovat podniky a turistickou a podnikatelskou přitažlivost PAU BEARN a jeho oblasti u velkého počtu turistů a podnikatelů, kteří konzultují internetové stránky www.ryanair.com, a přilákat do PAU BEARN rostoucí počet cestujících s vysokou kupní silou“⁽⁴⁷⁾.

- 304) Smlouva ve své preambuli dále uvádí: „(...) [společnost Airport Marketing Services] je jediný podnik s možností přilákat velký počet potenciálních cestujících společnosti Ryanair za účelem propagace přitažlivosti oblasti pro turisty a podnikatele“⁽⁴⁸⁾. Na druhé straně stejně jako smlouva o marketingových službách z roku 2005 stanoví smlouva z roku 2010, že služby, které má společnost AMS provádět, spočívají ve vložení sdělení a odkazů na stránku internetových stránek společnosti Ryanair, která odpovídá destinaci Pau, a ve vložení odkazu k internetových stránkám, které CCIPB určí, na i) anglickou domovskou stránku internetových stránek společnosti Ryanair, pokud jde o spoj do Londýna, ii) belgickou a nizozemskou domovskou stránku internetových stránek společnosti Ryanair, pokud jde o spoj do Charleroi, a iii) francouzskou domovskou stránku internetových stránek společnosti Ryanair, pokud jde o spoj do Beauvais. Smlouva dále upřesňuje, že pokud služby letecké dopravy společnosti Ryanair do Londýna, Charleroi a Beauvais uvedené v jejím článku 1 nebudou oznámeny a provoz na těchto spojích zahájen do února 2010, smlouva bude zrušena a odpovědnost za to neponese žádná z obou smluvních stran. Toto ustanovení tak stanoví další vazbu mezi smlouvou o marketingových službách a službami zajišťovanými společností Ryanair do Londýna, Charleroi a Beauvais.

⁽⁴⁶⁾ Viz poznámka pod čarou 45.

⁽⁴⁷⁾ Viz poznámka pod čarou 45.

⁽⁴⁸⁾ Viz poznámka pod čarou 45.

- 305) Tyto skutečnosti týkající se jednotlivých smluv o marketingových službách prokazují, že marketingové služby stanovené v těchto smlouvách jsou jak svou délkou, tak svou povahou úzce spjaty se službami letecké dopravy nabízenými společností Ryanair, jež jsou uvedeny ve smlouvách o marketingových službách a jež jsou předmětem odpovídajících smluv o letištních službách. Smlouvy o marketingových službách dokonce uvádějí, že vznikly na základě závazku společnosti Ryanair provozovat dotčené dopravní služby. Marketingové služby nebyly zdaleka pojaty tak, aby obecně a bez rozdílu zvyšovaly návštěvnost města Pau a jeho oblasti turisty a podnikateli, ale zaměřují se konkrétně na osoby, které by mohly využít dopravních služeb společnosti Ryanair, které jsou předmětem smluv o marketingových službách, a mají za hlavní cíl propagovat tyto služby.
- 306) Smlouvy o marketingových službách jsou tak nerozlučně spjaty se smlouvami o letištních službách, jež provádějí, a se službami letecké dopravy, jež jsou jejich předmětem. Z věcných skutečností uvedených v bodech odůvodnění 286 až 305 navíc vyplývá, že v případě neexistence předmětných leteckých spojů (a tudíž smluv o letištních službách, které se jich týkají) by smlouvy o marketingových službách nebyly uzavřeny. Jak je uvedeno v bodech odůvodnění 286 až 305, smlouvy o marketingových službách výslovně uvádějí, že vznikly na základě závazku společnosti Ryanair provozovat určité letecké spoje, a ostatně počítají s marketingovými službami, které v zásadě zajišťují propagaci těchto spojů.
- 307) V tomto ohledu není relevantní tvrzení CCIPB, podle něž by se měly oba typy smluv analyzovat odděleně, protože „každý z nich sleduje jiný cíl“. Z předcházejícího jasně vyplývá, že smlouvy o marketingových službách jsou spolu se smlouvami o letištních službách nedílnou součástí obchodních vztahů mezi společností Ryanair a CCIPB, protože se jimi řídí provozování leteckých spojů, které jsou předmětem obou těchto smluv.
- 308) Dále se ukazuje, že před podepsáním předmětných smluv o marketingových službách nepřipravila CCIPB žádné nabídkové řízení otevřené všem společnostem, které poskytují tento typ služeb⁽⁴⁹⁾, a ani nekonzultovala různé možné poskytovatele, aby porovнала jejich nabídky. Pro poskytování předmětných marketingových služeb obecněji neuvažovala o jiných poskytovatelích než o dotčených leteckých společnostech nebo jejich dceřiných společnostech. Uvedené potvrzuje existenci úzké závislosti mezi smlouvami o marketingových službách a leteckými spoji provozovanými společností Ryanair s odletem z Pau. Pokud by smlouvy o marketingových službách byly skutečně nezávislé na smlouvách o letištních službách, je pravděpodobné, že by CCIPB konzultovala kromě společnosti AMS různé poskytovatele těchto služeb, a to tím spíše, že se jedná o veřejnoprávní subjekt, který běžně používá pro své nákupy výběrová řízení.
- 309) Navíc se také ukazuje, že uzavření všech smluv o letištních službách bylo podmíněno uzavřením smluv o marketingových službách.
- 310) Za prvé, podle Francie obě smlouvy z roku 2005 (smlouva o letištních službách a smlouva o marketingových službách ze dne 30. června 2005) „jsou sice právně nezávislé, ale přesto úzce propojené“⁽⁵⁰⁾ a „nelze popřít úzkou vazbu mezi smlouvou o letištních službách uzavřenou se společností Ryanair a smlouvou o marketingových službách uzavřenou se společností AMS, která je 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair“⁽⁵¹⁾. Vzhledem k výrazné podobnosti mezi smlouvami z roku 2005 a smlouvami uzavřenými se společností Ryanair a AMS později, výše uvedené poznámky Francie lze snadno zobecnit také na pozdější smlouvy.
- 311) Ve svém dopise ze dne 30. května 2011 Francie dále uvádí, že „CCIPB byla nucena uzavřít“ smlouvy ze dne 30. června 2005. V tomto dopise rovněž připomíná, že „po neprodloužení smlouvy se společností AMS se společnost Ryanair rozhodla, aniž by o tom písemně CCIPB uvědomila, nepokračovat ve svých letech na letiště Pau-Pyrénées počínaje sezónou IATA léto 2011 (duben roku 2011)“. Uvedené naznačuje, že alespoň v některých případech společnost Ryanair odmítá provozovat letecký spoj za podmínek, kdy jsou jí účtovány obecné poplatky letiště bez uzavření smlouvy o marketingových službách mezi správcem letiště a společností AMS.
- 312) Tento přístup zvolila rovněž CRC ve své zprávě ze dne 5. ledna 2007⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁹⁾ S výjimkou neúspěšné výzvy v časopisu Air & Cosmos, viz bod odůvodnění 132.

⁽⁵⁰⁾ Dopis francouzských orgánů ze dne 13. července 2007.

⁽⁵¹⁾ Dopis francouzských orgánů ze dne 30. května 2011.

⁽⁵²⁾ Ve zprávě se uvádí, že: „... u této úmluvy o poskytování služeb se ve skutečnosti jedná o finanční podporu ve prospěch společnosti Ryanair, která je protiprávní, protože tato podpora nebyla předem oznámena Komisi“, a že „obchodní a průmyslová komora (...) použila novou právní konstrukci, aby se vyhnula důsledkům rozhodnutí správního soudu (který dospěl k závěru, že úmluva z roku 2003 se společností Ryanair obsahuje protiprávní státní podporu)“.

- 313) Z předchozího vyplývá, že každá smlouva o marketingových službách je nerozlučně spjata se související smlouvou o letištních službách, tvoří společně s ní jedinou transakci a pravděpodobně by nebyla uzavřena bez odpovídající smlouvy o letištních službách a leteckých spojů, které jsou předmětem obou těchto smluv. Pro účely zjištění, zda smlouva představuje státní podporu, je proto nutno analyzovat v případě každé smlouvy o marketingových službách tuto smlouvu o marketingových službách a smlouvu o letištních službách, jež byly uzavřeny současně, jako jednu a jedinou transakci.

Uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství na CCIPB v případě smluv o marketingových službách

- 314) Pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství v případě smluv o marketingových službách je nutno určit, na který případný subjekt v tržním hospodářství je nutno se odvolávat při analýze chování CCIPB.
- 315) První přístup by spočíval v usouzení, že CCIPB uzavřela smlouvy o marketingových službách jakožto správce letiště⁽⁵³⁾, a srovnat tak její chování s chováním případného správce letiště, který by se řídil výhledy na ziskovost.
- 316) Druhý přístup by spočíval v usouzení, že CCIPB jednala jakožto veřejnoprávní subjekt pověřený úkolem obecného zájmu, a to v tomto případě hospodářským rozvojem Pau a jeho oblasti, a že nakoupila marketingové služby, aby plnila tento úkol nezávisle na svém postavení správce letiště Pau. V rámci tohoto druhého přístupu by bylo podle judikatury nutno ověřit na jedné straně, zda předmětné služby odpovídají „skutečným potřebám“ veřejného odběratele, a na druhé straně, že byly pořízeny za cenu nižší nebo rovnající se „tržní ceně“⁽⁵⁴⁾, čili že by subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost, který by měl potřebu podobných služeb (aniž by byl nutně správcem letiště), byl ochoten přijmout podobné podmínky jako podmínky, které přijala CCIPB.
- 317) Připomínky některých zúčastněných stran prosazují alespoň nepřímo druhý přístup. Zejména společnost Ryanair předložila ve své výše uvedené studii ze dne 20. prosince 2013 skutečnosti, které mají prokázat, že cena za marketingové služby společnosti AMS nepřesahovala cenu, kterou lze považovat za tržní cenu takových služeb, a k doplnění tohoto tvrzení poznamenala, že správci letišť se neliší od jiných typů zákazníků společnosti AMS.
- 318) CCIPB poskytla věcné prvky, které míří tímto směrem, a poznamenala: „Připomínáme zde, že CCIPB je pověřena rozvojem hospodářské přitažlivosti území, pro které je příslušná. Částky zaplacené za tyto marketingové služby tak umožnily propagovat přednosti města Pau a jeho oblasti, a z roční částky 56 milionů EUR, kterou cestující společnosti Ryanair utratili v roce 2010 (...) během svého pobytu, měla přímý prospěch odvětví ubytování, stravování, obchodu a nemovitostí (tato částka dosáhla v roce 2005 výše 8 milionů EUR, což je velmi nízký předpoklad ve srovnání se studii o dopadu, které provedla jiná letiště)“. Tato věta naznačuje, že podle CCIPB je nutno analyzovat její chování jako chování veřejného odběratele, který si pořizuje služby nutné pro plnění svých úkolů obecného zájmu.
- 319) Komise k uvedenému poznamenává, že na jedné straně je toto tvrzení v rozporu s názorem, podle něž nejsou rozhodnutí CCIPB ohledně předmětných opatření údajně přičitatelná státu. Pokud CCIPB zastává názor, že podepsala tyto smlouvy, aby splnila svůj úkol v oblasti rozvoje místního hospodářství, musí nutně uznat, že její chování je typickým chováním místního veřejného orgánu.
- 320) Na druhé straně Komise soudí, že z obou výše uvedených řešení je nutno odmítnout řešení druhé, protože jeho přijetí by znamenalo nebrat zřetel na neoddělitelnost smluv o letištních službách od odpovídajících smluv o marketingových službách, která byla prokázána výše. Tento přístup by totiž znamenal usoudit, že CCIPB podepsala smlouvy o marketingových službách bez ohledu na letecké spoje nabízené společností Ryanair s odletem z letiště, které spravuje, a že by tyto smlouvy podepsala i při neexistenci dotčených leteckých spojů a návazných smluv o letištních službách. Z důvodů podrobně rozvedených v bodech odůvodnění 286 až 313 je tento předpoklad vysoce nepravděpodobný.
- 321) Dokonce i v případě, že by měl být tento druhý přístup přijat, nevedl by k závěru, že smlouvy o marketingových službách nepředstavují hospodářské zvýhodnění společností Ryanair a AMS.

⁽⁵³⁾ Aniž jsou dotčeny případné cíle veřejné politiky místního hospodářského rozvoje, které mohla CCIPB sledovat uzavřením předmětných smluv.

⁽⁵⁴⁾ Viz například rozsudek ze dne 28. ledna 1999 ve věci T-14/96, BAI v. Komise, Sb. rozh. 1999, s. II-139, body č. 75 až 76, a rozsudek ze dne 5. srpna 2003 ve spojených věcech T-116/01 a T-118/01, P&O European Ferries (Vizcaya) SA a Diputación Foral de Vizcaya v. Komise, Sb. rozh. 2003, s. II-2957, bod č. 117.

- 322) Jak je totiž připomenuto v bodě odůvodnění 316, k tomu, aby nákupy provedené veřejnoprávním subjektem nepředstavovaly hospodářské zvýhodnění prodejce, nestačí, že byly provedeny za cenu nižší nebo rovnající se „tržní ceně“. Je ještě nutno, aby odpovídaly „skutečné potřebě“ veřejného odběratele.
- 323) Nelze kategoricky vyloučit, že při plnění svého úkolu hospodářského rozvoje města Pau a jeho oblasti nepociťuje CCIPB potřebu využít komerční poskytovatele služeb k provádění kampaní propagujících území. V tomto konkrétním případě se ale jedná o propagační činnost zaměřenou na komerční činnost dvou jasně vymezených podniků, a to společnosti Ryanair a samotné CCIPB jakožto správce letiště Pau. Veřejnoprávní subjekt se nemůže domnívat, že marketingové služby, které zajišťují především propagaci činností určitého podniku nebo několika určitých podniků, jsou součástí úkolu vlastního tomuto subjektu, který spočívá v podpoře místního hospodářského rozvoje. Je logické, že takový veřejnoprávní subjekt vychází ze zásady, že místní podniky musí samy zajišťovat nebo financovat své marketingové kampaně, a že on sám omezí svá vlastní opatření na obecnou propagaci území a místní hospodářské struktury, aniž by se zaměřoval na konkrétní podniky.
- 324) Každý jiný přístup by znamenal usoudit, že veřejnoprávní subjekt pověřený místním hospodářským rozvojem může, aniž by taková opatření představovala státní podporu, nakoupit marketingové služby zaměřené hlavně na propagaci produktů nebo služeb některých místně působících podniků s odůvodněním, že tyto služby podporují místní hospodářský rozvoj a byly pořízeny za „tržní cenu“. Takový přístup by znamenal obcházení čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 325) Ukazuje se tak, že marketingové služby zakoupené CCIPB u společnosti AMS nelze považovat za služby odpovídající „skutečné potřebě“ CCIPB jakožto veřejnoprávního subjektu pověřeného místním hospodářským rozvojem. Tento závěr potvrzují určité skutečnosti sdělené Francií, podle níž „není bezpochyby běžné, aby obchodní a průmyslové komory, které neprovozují letiště, nakupovaly marketingové služby od leteckých společností“⁽⁵⁵⁾.
- 326) Uplatnění druhého přístupu, o němž se uvažuje v bodech odůvodnění 316 až 321, by proto vedlo k závěru, že smlouvy o marketingových službách obsahují hospodářské zvýhodnění podniků, které tyto služby poskytly, a rovněž leteckých společností, které měly z marketingových služeb přímý prospěch. Podle tohoto přístupu by tak smlouvy o marketingových službách uzavřené se společností AMS představovaly podporu ve prospěch společnosti AMS jakožto poskytovatele marketingových služeb a podporu ve prospěch společnosti Ryanair jakožto přímého a hlavního příjemce těchto služeb.
- 327) Provádí-li veřejnoprávní subjekt nákupy v rámci plnění svých úkolů obecného zájmu, obvykle se očekává, že bude minimalizovat své výdaje vyhlášením nabídkového řízení nebo alespoň tím, že se obrátí na více poskytovatelů a porovná jejich nabídky. Uvedené platí o to více v případě velmi specifického zboží nebo služeb, u nichž neexistují jasné referenční tržní ceny, což je zjevně případ marketingových služeb. V tomto konkrétním případě ale smlouvy o marketingu nejsou výsledkem nabídkového řízení. V rámci výzvy k předkládání projektů, kterou vyhlásila CCIPB, se nepodařilo nalézt leteckou společnost ochotnou působit na letišti Pau za plánovaných podmínek⁽⁵⁶⁾. Toto zohlednění skutečností potvrzuje nevhodnost druhého přístupu.
- 328) Tuto nevhodnost naznačují také připomínky CCIPB k rozhodnutí o rozšíření řízení. Je pozoruhodné, že při srovnávání svého vlastního chování s chováním různých soukromých podniků za účelem prokázání dodržení zásady subjektu v tržním hospodářství se CCIPB porovnávala v podstatě se správcem letišť. Uvedla v této souvislosti různá velká britská soukromá letiště, jedno italské letiště a šest letišť francouzských. Tento přístup zřejmě potvrzuje závěr, že CCIPB uzavřela smlouvy o marketingových službách v první řadě skutečně jakožto správce letiště, a nikoli jakožto veřejný orgán jednající v rámci svého úkolu rozvoje místního hospodářství.
- 329) Francie ostatně uvedla, že turistická propagace oblasti Béarn spadá do pravomocí departementálního výboru pro cestovní ruch Béarn Pays Basque a že obchodní a průmyslové komory obecně provádějí „specifickou propagaci v oblasti cestovního ruchu prostřednictvím své účasti v různých departementálních a regionálních strukturách tohoto odvětví, a to zejména prostřednictvím departementálních a regionálních výborů cestovního ruchu“. Avšak smlouvy o marketingových službách, které mají podle CCIPB za úkol zejména propagovat turistickou a podnikatelskou přitažlivost města Pau a jeho oblasti, byly uzavřeny přímo CCIPB bez zásahu místních struktur pověřených propagací v oblasti cestovního ruchu. Jedná se o dodatečný prvek, který potvrzuje, že CCIPB podepsala smlouvy o marketingových službách v první řadě jakožto správce letiště.

⁽⁵⁵⁾ Toto tvrzení naznačuje, že CCIPB si předmětné marketingové služby ve skutečnosti pořídila v první řadě jakožto správce letiště a nepořídila si je jakožto veřejný orgán pověřený regionálním hospodářským rozvojem.

⁽⁵⁶⁾ Viz bod odůvodnění 132.

- 330) Pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je proto nutno zvolit první přístup, který je uveden v bodě odůvodnění 315 a který spočívá ve srovnání chování CCIPB s chováním případného subjektu v tržním hospodářství vedeného výhledy na ziskovost, který by spravoval letiště Pau na jejím místě.
- 331) Tento závěr učiněný pro smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS platí ze stejných důvodů rovněž pro smlouvu uzavřenou se společností Transavia, a to tím spíše, že v případě společnosti Transavia jsou letištní a marketingové služby předmětem jediné smlouvy.

Přínos, který by subjekt v tržním hospodářství mohl očekávat od smluv o marketingových službách, a cena, kterou by za tyto služby byl ochoten zaplatit

- 332) Z výše uvedeného vyplývá, že pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na předmětné smlouvy o marketingových službách je nutno analyzovat tyto smlouvy společně s odpovídajícími smlouvami o letištních službách jako jedinou transakci⁽⁵⁷⁾ a že chování CCIPB je nutno analyzovat ve srovnání s chováním případného subjektu v tržním hospodářství, který by provozoval letiště Pau na jejím místě.
- 333) Při analýze každé z takto vymezených transakcí je nutno vyhodnotit přínos, který by tento případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost mohl očekávat od marketingových služeb. V tomto ohledu nelze zohledňovat obecné přínosy těchto služeb jako takových pro cestovní ruch a hospodářskou činnost regionu. Platí pouze důsledky těchto služeb pro ziskovost letiště, protože pouze tyto důsledky by zohlednil případný subjekt v tržním hospodářství, který je použit v této analýze.
- 334) Marketingové služby jsou takové povahy, že podněcují k využívání leteckých spojů, které jsou předmětem smluv o marketingových službách a odpovídajících smluv o letištních službách, protože jsou pojaty tak, aby tyto spoje propagovaly. Tento důsledek sice prospívá především letecké společnosti, ale je přínosem také pro správce letiště. Zvýšený počet cestujících se totiž může pro správce letiště projevit ve zvýšení příjmů z některých letištních poplatků, z poskytování pozemního odbavení a rovněž příjmů z činností mimo leteckou dopravu pocházejících z parkovišť, restaurací, obchodů atd.
- 335) Je proto nepopiratelné, že by subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Pau místo CCIPB mohl zohlednit tento pozitivní dopad v okamžiku, kdy by uvažoval o uzavření smlouvy o marketingových službách a odpovídající smlouvy o letištních službách. Učinil by tak posouzením dopadu dotčených leteckých spojů na své budoucí příjmy a náklady a odhadem, za daných souvislostí, počtu cestujících využívajících těchto spojů, který by byl odrazem pozitivního dopadu marketingových služeb. Tento důsledek by zohlednil za celou dobu provozování dotčených spojů, tzn. za dobu stanovenou ve smlouvě o letištních službách a smlouvě o marketingových službách.
- 336) V průběhu řízení Komise tuto skutečnost uznala, protože ve výzvě Francii, aby při vypracování prognózy příjmů a nákladů, které by subjekt v tržním hospodářství učinil před uzavřením smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách, jí navrhla, aby zohlednila důsledky smluv o marketingových službách pro očekávaný provoz. Když správce letiště uzavírá smlouvu, která počítá s propagací určitých leteckých spojů, je skutečně možné, že předpokládá poměrně vysokou míru obsazenosti (nebo faktor vytížení)⁽⁵⁸⁾ na dotčených leteckých spojích a toto zohledňuje v odhadu svých budoucích příjmů. V tomto bodě bere Komise na vědomí názor společnosti Ryanair, podle nějž neznamenají smlouvy o marketingových službách pro správce letiště pouze náklad, ale mohou být pro něj také přínosem.
- 337) Je nutno zjistit, zda by případný subjekt v tržním hospodářství provozující letiště Pau místo CCIPB mohl rozumně očekávat a kvantifikovat jiné přínosy než přínosy vyplývající z pozitivního dopadu na využívání leteckých spojů, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách po dobu provozování těchto spojů, již stanoví smlouva o marketingových službách nebo smlouva o letištních službách.

⁽⁵⁷⁾ Daná smlouva o marketingových službách musí být analyzována společně s odpovídající smlouvou o letištních službách, jako by s ní tvořila jedinou transakci. Existuje ale stejný počet odlišných transakcí jako je počet „párů“ smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách.

⁽⁵⁸⁾ Míra vytížení nebo faktor vytížení je definována jako podíl obsazených sedadel v letadlech používaných pro provozování dotčeného leteckého spoje.

- 338) Některé zúčastněné strany, a to zejména společnost Ryanair ve své studii ze dne 17. ledna 2014, tento názor zastávají. Studie ze dne 17. ledna 2014 spočívá na myšlence, podle níž marketingové služby, jež získá správce letiště jako CCIPB, jsou takové povahy, že posílí značku letiště, a tím trvale podněcují růst počtu cestujících, kteří toto letiště používají, a to bez omezení na pouhé letecké spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách po dobu jejich provozování stanovenou v těchto smlouvách. Z této studie zejména vyplývá, že podle společnosti Ryanair jsou marketingové služby takové povahy, že vyvolají trvalé pozitivní dopady na používání letiště i po uplynutí platnosti smlouvy o marketingových službách.
- 339) V tomto ohledu je nejprve nutno poznamenat, že žádný prvek případu nenaznačuje, že by CCIPB při uzavírání smluv o marketingových službách, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, uvažovala a tím spíše kvantifikovala případné pozitivní důsledky smluv o marketingových službách, které by přesahovaly pouze letecké spoje, jež jsou předmětem těchto smluv, nebo by z časového hlediska přesahovaly plánovanou dobu provozování předmětných spojů. Francie a ani CCIPB navíc nenavrhlly metodu, která by umožnila odhadnout případnou hodnotu, již by případný subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Pau místo CCIPB přisoudil těmto důsledkům v okamžiku, kdy by vyhodnocoval výhodnost uzavřít smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách.
- 340) Jak bylo uvedeno výše, marketingové služby, které byly zakoupeny u společnosti AMS, jsou zaměřeny na osoby, které navštěvují internetové stránky společnosti Ryanair a konkrétněji buď stránku věnovanou Pau na těchto stránkách, nebo anglickou stránku těchto internetových stránek (u smluv o marketingových službách týkajících se spojů Pau – Londýn a Pau – Bristol), nebo belgické a nizozemské stránky (u smluv týkajících se spoje Pau – Charleroi), nebo francouzskou stránku (u smlouvy týkající se spoje Pau – Beauvais). V případě společnosti Transavia bylo stanoveno, že se všechny marketingové služby na internetových stránkách www.transavia.com týkají stránky věnované destinaci Pau. Předmětné marketingové služby se tak zaměřovaly hlavně na osoby, které by mohly použít letecké spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách. Jejich pozitivní dopad na návštěvnost jiných spojů do Pau se tak jeví jako velmi hypotetický a v každém případě značně nejistý, aby jej obezřetný subjekt v tržním hospodářství kvantifikovaně zohlednil při svém posuzování zájmu, který má na uzavření smlouvy o marketingových službách.
- 341) Pokud jde o trvalou povahu těchto dopadů, ukazuje se, že je také velmi nejistá. Lze si představit, že propagace města Pau a jeho oblasti na internetových stránkách společnosti Ryanair mohla podnítit osoby, které si tyto stránky prohlížely, ke koupi letenek společnosti Ryanair do Pau v okamžiku, kdy k této reklamě měly přístup, nebo krátce poté. Je naopak málo pravděpodobné, že by vzpomínka na tuto reklamu shlédnutou při prohlížení internetových stránek společnosti Ryanair mohla přetrvat a ovlivnit jejich nákup letenek po uplynutí několika týdnů. Reklamní kampaň může mít trvalé dopady, pokud jsou propagační akce prováděny pomocí jednoho či více reklamních prostředků, jejichž působení jsou spotřebitelé po dané období často vystaveni. Například reklamní kampaň na všeobecných televizních kanálech a rozhlasových stanicích, hojně navštěvovaných internetových stránkách a/nebo venkovních reklamních panelech či panelech umístěných na veřejných prostranstvích může vyvolat takový trvalý dopad, pokud mají spotřebitelé přístup k těmto prostředkům masivně a opakovaně. Naopak propagační akce omezená na některé stránky pouze na internetových stránkách společnosti Ryanair může mít jen obtížně dopad výrazně přesahující trvání této propagační akce.
- 342) Je totiž velmi pravděpodobné, že si většina osob neprohlíží internetové stránky společnosti Ryanair dostatečně často, aby se jim vtiskla trvale do paměti propagace určitého regionu prováděná na těchto stránkách. Toto konstatování výrazně posilují dvě skutečnosti. Za prvé, podle ustanovení různých smluv o marketingových službách spočívala propagace oblasti města Pau na domovské stránce internetových stránek společnosti Ryanair v pouhém odkazu k internetovým stránkám určeným CCIPB, a to během omezeného až velmi krátkého období (42 dnů za rok během pěti let podle smlouvy z roku 2005, nepřerušovaně po jeden rok podle smlouvy z roku 2007, 8 dnů podle smlouvy z roku 2008, 9 dnů podle smlouvy z roku 2009 a podle smlouvy z roku 2010 45 dnů na anglické stránce, 25 dnů na belgické a nizozemské stránce a 25 dnů na francouzské stránce). Jak povaha těchto propagačních akcí (pouhý odkaz s omezenou propagační hodnotou), tak jejich krátké trvání jsou prvkem, který mohl silně omezit jejich dopad na dobu po jejich ukončení, a to tím spíše, že se tyto akce omezily pouze na internetové stránky společnosti Ryanair a nebyly převzaty na jiných reklamních nosičích. Za druhé, ostatní marketingové akce stanovené ve smlouvách uzavřených se společností AMS se týkaly výlučně stránek věnovaných na jejich internetových stránkách destinaci Pau. Je velmi pravděpodobné, že většina osob si tyto stránky často neprohlíží, a pokud tak činí, znamená to, že je tato destinace již potenciálně zajímavá.
- 343) Předchozí úvahy platí rovněž pro smlouvu z roku 2006, která byla uzavřena se společností Transavia. Marketingové služby stanovené v této smlouvě spočívaly v pouhém vložení sdělení a odkazů na stránku věnovanou na internetových stránkách společnosti Transavia destinaci Pau a v pravidelném rozesílání nabídek s popisem přitažlivosti destinace Pau elektronickou poštou předplatitelům elektronického časopisu transavia.com.

- 344) Pokud tak marketingové služby mohly během svého provádění podněcovat k využití leteckých spojů, které byly předmětem smlouvy o marketingových službách, je velmi pravděpodobné, že neměly žádný či zanedbatelný dopad po tomto období nebo v případě jiných spojů.
- 345) Ze studií společnosti Ryanair ze dne 17. a 31. ledna 2014 dále vyplývá, že přínos smluv o marketingových službách přesahující letecké spoje, které jsou předmětem těchto smluv, a dobu provozování těchto spojů, jak ji stanoví smlouvy o marketingových a letištních službách, je značně nejistý a nelze jej kvantifikovat s mírou spolehlivosti, již by obezřetný subjekt v tržním hospodářství považoval za dostatečnou.
- 346) Například podle studie ze dne 17. ledna 2014⁽⁵⁹⁾ „[...] jsou budoucí inkrementální zisky po uplynutí stanovené platnosti smlouvy o letištních službách svou podstatou nejisté“⁽⁶⁰⁾. Tato studie mimo to navrhuje dvě metody vyhodnocení *ex ante* pozitivních dopadů smluv o marketingových službách, a to přístup „založený na peněžních tocích“ a přístup založený na „kapitalizaci“.
- 347) Přístup „založený na peněžních tocích“ spočívá ve vyhodnocení přínosů smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách ve formě budoucích příjmů, které vzniknou správci letiště z poskytování marketingových služeb a ze smlouvy o letištních službách, a to po odečtení souvisejících nákladů. Přístup založený na „kapitalizaci“ spočívá v zohlednění zlepšení značky letiště díky marketingovým službám jako nehmotného aktiva, jež bylo získáno za cenu stanovenou ve smlouvě o marketingových službách.
- 348) Studie nicméně zdůrazňuje rozsah obtíží vyvolaných přístupem založeným na „kapitalizaci“, a tím dokládá nedostatečnou spolehlivost výsledků, ke kterým může tato metoda vést, a upřednostňuje přístup založený na peněžních tocích. Studie zejména uvádí: „Přístup založený na ‚kapitalizaci‘ by měl zohlednit pouze podíl výdajů na marketing přičítatelný základu nehmotných aktiv letiště. Může být nicméně obtížné určit podíl výdajů na marketing, jejichž cílem je vytvářet budoucí příjmy letiště (tzn. investice do základu nehmotných aktiv letiště), v poměru k výdajům, které vytvářejí současné příjmy letiště“⁽⁶¹⁾. Studie rovněž zdůrazňuje, že „pro použití přístupu založeného na ‚kapitalizaci‘ je nutno odhadnout průměrnou dobu, po níž by bylo letiště schopno udržet si zákazníka získaného marketingovou kampaní společnosti AMS. Kvůli nedostatečným údajům by bylo v praxi velmi obtížné odhadnout průměrnou dobu udržení zákazníků po kampani společnosti AMS“⁽⁶²⁾.
- 349) Pokud jde o studii ze dne 31. ledna 2014, navrhla praktické uplatnění přístupu „založeného na peněžních tocích“. Podle tohoto přístupu nabývají přínosy smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách, které přesahují uplynutí platnosti smlouvy o marketingových službách, podobu „koncové hodnoty“, jež se vypočítává v den uplynutí platnosti smlouvy. Tato koncová hodnota se vypočítává na základě inkrementálních zisků očekávaných od smluv o letištních a marketingových službách během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách. Metoda totiž spočívá v tom, že se vychází z inkrementálního zisku očekávaného během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách a že se tento zisk promítne do budoucnosti na dobu rovnající se délce smlouvy o letištních službách, přičemž se upraví podle míry růstu trhu letecké dopravy v Evropě a faktoru pravděpodobnosti, který má údajně odrážet schopnost smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách přispívat k ziskům letiště po uplynutí jejich platnosti⁽⁶³⁾. Tato schopnost vytvářet trvalý přínos vyplývá podle studie ze dne 31. ledna 2014 bez většího upřesnění z řady faktorů, které „[...] zahrnují větší známost, silnější značku, síťové externality a pravidelné cestující“⁽⁶⁴⁾. Kromě toho tato metoda zohledňuje diskontní sazbu, která odráží kapitálové náklady.

⁽⁵⁹⁾ Viz oddíl 6.2.2.7.

⁽⁶⁰⁾ Volný překlad původního anglického textu: „... future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain“.

⁽⁶¹⁾ Viz poznámka pod čarou 45.

⁽⁶²⁾ Viz poznámka pod čarou 45.

⁽⁶³⁾ Viz body odůvodnění 356 a 357.

⁽⁶⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 45.

- 350) Pokud jde o faktor pravděpodobnosti, studie navrhuje jeho míru ve výši [...] %, již považuje za konzervativní. Tato velmi teoretická studie ale nenabízí v tomto bodě žádné náležité odůvodnění, ať již kvantitativní či kvalitativní povahy. Na podporu této míry ve výši [...] % se neopírá o žádnou skutkovou okolnost, jež by byla vlastní činnosti společnosti Ryanair nebo trhům letecké dopravy či letištním službám. Nevytváří žádnou vazbu mezi touto mírou a faktory, o kterých se zmiňuje velmi krátce (známost, silná značka, síťové externality a pravidelní cestující) a které mají údajně prodlužovat přínosy smluv o letištních a marketingových službách do období po uplynutí jejich platnosti. V ničem se neopírá o specifický obsah marketingových služeb stanovených v různých smlouvách se společností AMS, aby analyzovala, do jaké míry by tyto služby mohly ovlivnit výše uvedené faktory.
- 351) Navíc neprokazuje, že po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách jsou zisky, které tyto smlouvy správci letiště během posledního roku svého plnění přinesly, takové povahy, aby se prodloužily do budoucna s jakoukoliv mírou pravděpodobnosti. Neodůvodňuje ani relevanci míry růstu trhu letecké dopravy v Evropě pro posouzení dopadů smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách pro dané letiště.
- 352) U „koncové hodnoty“ vypočítané metodou, již navrhuje společnost Ryanair, je proto velmi málo pravděpodobné, že by ji zohlednil obezřetný subjekt v tržním hospodářství, který by posuzoval zájem uzavřít smlouvu.
- 353) Studie ze dne 31. ledna 2014 tak ukazuje, že metoda založená na „peněžních tocích“ by mohla, stejně jako metoda „kapitalizace“, vést pouze k velmi nejistým a velmi málo spolehlivým výsledkům.
- 354) Francie a ani žádná zúčastněná strana ostatně neposkytly podklady, které by dokazovaly, že by správci regionálních letišť srovnatelných s letištěm Pau skutečně používali metodu navrženou společností Ryanair v této studii či jakoukoliv jinou metodu, jež by kvantifikovaným způsobem zohledňovala přínosy, které by přesahovaly uplynutí platnosti smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách. Francie se ostatně ke studiím ze dne 17. a 31. ledna 2014 vůbec nevyjádřila, a nevyšlovíla tak souhlas s jejich závěry.
- 355) Jak je uvedeno výše, marketingové služby, jichž se týká formální vyšetřovací řízení, se navíc zjevně zaměřují na osoby, které by mohly použít spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách. Pokud nejsou tyto spoje po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách obnoveny, je vysoce nepravděpodobné, že by marketingové služby mohly mít po uplynutí této platnosti nadále pozitivní dopady na používání letiště. Správce letiště přitom může jen velmi obtížně posoudit pravděpodobnost, že si letecká společnost přeje pokračovat v provozování určitého spoje déle než po dobu, ke které se zavázala jej provozovat ve smlouvě o letištních službách. Zejména nízkonákladové letecké společnosti ukázaly, že řeší otevírání a uzavírání spojů velmi dynamicky. Při uzavírání transakce, jako jsou transakce zkoumané v tomto formálním vyšetřovacím řízení, by proto obezřetný subjekt v tržním hospodářství nepočítal s vůlí letecké společnosti prodloužit provozování dotčeného spoje po uplynutí platnosti smlouvy.
- 356) Pro úplnost je nutno zdůraznit, že koncová hodnota vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair ve studii ze dne 31. ledna 2014 je pozitivní (a má tak pozitivní dopad na výhledovou výnosnost smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách) pouze tehdy, je-li inkrementální zisk očekávaný u těchto smluv během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách pozitivní. Metoda totiž spočívá v tom, že se vychází z inkrementálního zisku očekávaného během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách a že se tento zisk promítne do budoucnosti tak, že se na něj uplatní dva faktory. První faktor představuje celkový růst evropského trhu letecké dopravy a odráží očekávaný růst provozu. Druhým faktorem je faktor [...] %, který představuje zhruba pravděpodobnost, že plnění smluv na konci jejich platnosti podporuje uzavření podobných smluv v budoucnosti, a tak vyvolat podobné finanční toky. Pokud je inkrementální zisk očekávaný během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách negativní, je negativní také koncová hodnota (nebo se maximálně rovná nule), což odráží skutečnost, že uzavření smluv podobných smlouvám, jejichž platnost právě uplynula, povede stejně jako v případě těchto smluv každý rok ke zhoršení ziskovosti letiště.
- 357) Studie ze dne 31. ledna 2014 tento případ krátce zvažuje a omezuje se bez komentáře či odůvodnění na to, že v poznámce pod čarou uvádí: „[...] žádnou koncovou hodnotu nelze vypočítat, jsou-li čisté inkrementální zisky plateb společnosti AMS během posledního roku předmětného období negativní“⁽⁶⁵⁾. Jak bude ale doloženo dále, všechny smlouvy, jichž se týká tento případ, vedou k negativním výhledovým inkrementálním tokům každý rok, a ne pouze celkově v čisté aktualizované hodnotě. „Koncová hodnota“ vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair by tak

⁽⁶⁵⁾ Studie ze dne 31. ledna 2014, poznámka pod čarou č. 17, volný překlad původního anglického textu: „[...] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration“.

v případě těchto smluv nebyla žádná či spíše negativní. Zohlednění takové koncové hodnoty by proto nezpochybnilo závěr, podle nějž různé smlouvy zahrnují hospodářské zvýhodnění.

- 358) Jako závěr z výše uvedeného vyplývá, že jediný konkrétní přínos, který by obezřetný subjekt v tržním hospodářství očekával od smlouvy o marketingových službách a který by kvantifikovaným způsobem zohlednil při posuzování zájmu uzavřít takovou smlouvu ve spojení se smlouvou o letištních službách, by byl možný pozitivní dopad marketingových služeb na počet cestujících, kteří používají spoju, které jsou předmětem dotčených smluv, a to po dobu provozování těchto spojů, jak je stanovena ve smlouvách. Ostatní případné přínosy by byly považovány za příliš nejisté, aby došlo k jejich kvantifikovanému zohlednění, a žádná skutečnost ani nenaznačuje, že by je CCIPB zohlednila.

Relevance srovnání ustanovení smluv o letištních službách, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, s letištními poplatky účtovanými na jiných letištích

- 359) Podle nových pokynů lze podle zásady subjektu v tržním hospodářství v zásadě vyloučit podporu letecké společnosti, která letiště využívá, pokud:

a) cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně, nebo

b) lze analýzou *ex ante*, to znamená analýzou založenou na informacích dostupných v okamžiku poskytnutí opatření a vývojích předvídatelných v tomto okamžiku, prokázat, že ujednání mezi letištěm a leteckou společností bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště⁽⁶⁶⁾.

- 360) Podle nových pokynů „při posuzování ujednání mezi letištěm a leteckou společností Komise rovněž zohlední míru, do jaké lze posuzovaná ujednání považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti“⁽⁶⁷⁾.

- 361) Pokud jde o první přístup (srovnání s „tržní cenou“), má Komise vážné pochybnosti, zda je v současnosti vůbec možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují. Komise soudí, že analýza inkrementální ziskovosti *ex ante* představuje nejhodnější kritérium pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi⁽⁶⁸⁾.

- 362) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství odkazem na průměrnou cenu zjištěnou na jiných podobných trzích se obecně může ukázat jako důvodné, pokud lze takovou cenu rozumně zjistit či odvodit z jiných tržních ukazatelů. Ovšem v případě letišť nemusí mít tato metoda stejnou relevanci. Struktura nákladů a příjmů má totiž tendenci výrazně se lišit od jednoho letiště k druhému. Tyto náklady a příjmy závisí na stavu rozvoje letiště, počtu leteckých společností, které ho dopravně obsluhují, kapacitě z hlediska přepravy cestujících, stavu infrastruktury, předpisovém rámci, který se může v jednotlivých členských státech lišit, a ztrátách a závazcích letiště z minulosti⁽⁶⁹⁾.

- 363) Liberalizace trhu letecké dopravy navíc činí z každé výlučné srovnávací analýzy velmi složitou záležitost. Jak názorně ukazuje tento konkrétní případ, obchodní postupy mezi letišti a leteckými společnostmi nespočívají nutně na seznamu veřejných cen za jednotlivé služby. Tyto obchodní vztahy jsou velmi rozdílné. Zahrnují sdílení rizik v oblasti používání letiště a souvztažných finančních a obchodních odpovědností, všeobecné rozšíření podněcujících mechanismů (např. v podobě slev v závislosti na počtu spojů nebo přepravených cestujících) a proměnlivé rozdělení rizik po dobu trvání smluv. Transakce jsou proto navzájem obtížně srovnatelné na základě ceny za obrátku nebo za cestujícího.

- 364) Ve své studii ze dne 9. dubna 2013 zastává společnost Ryanair v podstatě názor, že je možno uplatnit zásadu subjektu v tržním hospodářství na základě srovnání obchodních postupů jiných evropských letišť.

⁽⁶⁶⁾ Nové pokyny, bod č. 53.

⁽⁶⁷⁾ Nové pokyny, bod č. 66.

⁽⁶⁸⁾ Nové pokyny, bod č. 59 a 61.

⁽⁶⁹⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C 12/08 – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava a společností Ryanair (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24), body odůvodnění 88 a 89.

- 365) Nejprve je nutno poznamenat, že Francie a ani žádná zúčastněná strana nenavrhlly Komisi vzorek letišť, který by bylo možno použít v tomto případě a který by tvořila letiště dostatečně srovnatelná s letištěm Pau, pokud jde o objem provozu, druh provozu, druh a úroveň poskytovaných letištních služeb, blízkost letiště k velkému městu, počet obyvatel ve spádové oblasti letiště, prosperitu okolní oblasti a různé geografické oblasti, z nichž by bylo možné získat cestující⁽⁷⁰⁾.
- 366) V tomto konkrétním případě by ale srovnávací metoda nebyla použitelná i v případě, že by podobný vzorek letišť existoval. Jak bylo doloženo výše, u analyzovaných transakcí se jedná o složité celky tvořené smlouvou o letištních službách a smlouvou o marketingových službách (někdy spojených v jediný právní akt). Tyto transakce obsahují několik „cen“, tj. různé letištní poplatky, cenu pozemního odbavení a cenu marketingových služeb, z nichž některé závisí na počtu cestujících, jiné na počtu obrátek letadel a další tvoří pevné částky. Každá z těchto transakcí vytváří složité celky finančních toků mezi správcem letiště a leteckou společností a jejími dceřinými společnostmi, které tvoří příjmy z letištních poplatků, příjmy z pozemního odbavení a příjmy spojené s marketingovými službami.
- 367) Srovnání pouhých letištních poplatků, které CCIPB účtuje dotčeným leteckým společnostem, s letištními poplatky účtovanými na srovnatelných letištích by neposkytlo žádný užitečný ukazatel, pokud jde o dodržení zásady subjektu v tržním hospodářství. Pro použití srovnávací metody platné u transakcí, jež jsou předmětem tohoto posouzení, by bylo minimálně nutno nalézt na letištích srovnávací vzorek všech srovnatelných transakcí, do kterého by byly zahrnuty zejména stejné marketingové služby a stejné pozemní odbavení. Vyhledání podobného vzorku srovnatelných transakcí by bylo nemožné vzhledem ke složitosti a specifičnosti transakcí, jež jsou předmětem tohoto posouzení, a vzhledem ke skutečnosti, že ceny pozemního odbavení a marketingových služeb jsou veřejnými údaji pouze ve vzácných případech a jen obtížně by se získávaly pro účely sestavení referenční báze.
- 368) Za předpokladu, že by bylo možno na základě platné srovnávací analýzy určit, že se předmětné „ceny“ v rámci různých transakcí, jež jsou předmětem tohoto přezkumu, rovnají nebo přesahují „tržní ceny“ stanovené pomocí srovnávacího vzorku transakcí, nemohla by přesto Komise dospět na tomto základě k závěru, že jsou tyto transakce v souladu s tržní cenou, pokud by se ukázalo, že v okamžiku jejich uzavření mohl správce letiště očekávat, že vyvolají inkrementální náklady přesahující inkrementální příjmy. Subjekt v tržním hospodářství nemá totiž žádný zájem dopřát si zboží nebo služby za „tržní cenu“, pokud takové jednání vede k inkrementální ztrátě.
- 369) V souvislostech této analýzy považuje Komise za vhodné připomenout, že po přijetí nových pokynů byly jak Francie, tak zúčastněné strany vyzvány, aby předložily své připomínky k uplatnění ustanovení těchto pokynů na tento případ (viz body odůvodnění 22 a 23). V tomto konkrétním případě nevznesla Francie a ani zúčastněné strany žádnou věcnou námitku proti přístupu Komise, který spočívá v tom, že v případě nemožnosti určit vhodnou referenční hodnotu pro stanovení věrné tržní ceny za služby, které letiště poskytují leteckým společnostem, je nejrelevantnějším kritériem pro posouzení ujednání, která tyto dvě strany uzavřely, analýza *ex ante* jejich dodatečné ziskovosti.
- 370) Vzhledem k výše uvedenému Komise soudí, že na tento případ je nutno uplatnit přístup obecně doporučovaný v nových pokynech pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi, tj. analýzu dodatečné (nebo inkrementální) ziskovosti *ex ante*.
- 371) Tento přístup je odůvodněn skutečností, že správce letiště může mít objektivní zájem uzavřít transakci s leteckou společností, pokud může rozumně očekávat, že tato transakce zlepší jeho zisk (nebo sníží jeho ztráty) oproti hypotetické srovnávací situaci, v níž by tato transakce nebyla uzavřena⁽⁷¹⁾, a to bez ohledu na jakékoliv srovnání s podmínkami, které leteckým společnostem nabízejí jiní správci letišť, nebo s podmínkami, které tento správce nabízí jiným leteckým společnostem.
- 372) Pokud jde o tento poslední bod a jak Komise zdůraznila v nových pokynech, je „*cenová diferenciac*e běžným obchodním postupem, pokud splňuje všechny příslušné soutěžní a odvětvové právní předpisy. Ke splnění kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu by však tyto politiky diferencovaných cen měly být obchodně odůvodněné“⁽⁷²⁾. (v citaci nejsou uvedeny poznámky pod čarou). V tomto ohledu je nutno zdůraznit, že připomínky některých zúčastněných stran, ve kterých

⁽⁷⁰⁾ Nové pokyny, bod č. 60.

⁽⁷¹⁾ Jinak řečeno, pokud je inkrementální ziskovost očekávaná od této transakce pozitivní.

⁽⁷²⁾ Nové pokyny, bod č. 62.

v podstatě vyčítlaly CCIPB, že neuplatňovala svůj obecný sazebník stejným způsobem na všechny letecké společnosti, nejsou z hlediska uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství relevantní. Například připomínka společnosti Air France shrnutá v bodě odůvodnění 169, podle níž měla CCIPB účtovat za určitých okolností společnosti Ryanair „poplatek za signalizaci“, je neopodstatněná. Skutečnost, že správce letiště vyjedná s leteckou společností podmínky, jež se odchylují od jeho obecného sazebníku, nebo s ní vyjedná strukturu sazeb, která se od tohoto obecného systému liší, nutně neznamená, že této společnosti poskytuje hospodářské zvýhodnění.

Společné posouzení chování správce letiště a CCIPB jako celku

- 373) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise předběžně usoudila, že celkové chování CCIPB je nutno posuzovat společně s chováním správce letiště a případně s chováním státu nebo jiných veřejných orgánů, které kontrolují správce letiště nebo zasahují do jeho financování.
- 374) Francie vyjádřila souhlas se společným posouzením chování útvaru spravujícího letiště, CCIPB jako celku a jiných veřejných orgánů.
- 375) Při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je nutno zohlednit chování CCIPB jako celku a ne pouze chování jejího útvaru, který spravuje letiště. Útvar, který spravuje v rámci CCIPB letiště, nemá totiž od obchodní a průmyslové komory odlišnou právní subjektivitu. Na druhé straně byly sice smlouvy o letištních službách uzavřeny s letištěm, které je příjemcem letištních poplatků hrazených společnostmi Ryanair a dalšími leteckými společnostmi, ale náklady spojené se smlouvami o marketingových službách jsou naopak ve své většině zaúčtovány do souhrnného rozpočtu CCIPB a neobjevují se nutně v účetnictví letiště. V tomto ohledu Francie ostatně uvádí, že CCIPB převzala tyto náklady přímo na sebe⁽⁷³⁾.
- 376) Komise proto soudí, že pro účely uplatnění kritéria soukromého subjektu v tržním hospodářství je nutno chování správce letiště a CCIPB jako celku v jejich vztazích s leteckými společnostmi a jejich dceřinými společnostmi posuzovat společně.

Závěr ke způsobům uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství

- 377) Z výše uvedeného vyplývá, že Komise musí pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na dotčené smlouvy provést u každé smlouvy o marketingových službách společnou analýzu této smlouvy a odpovídající smlouvy o letištních službách a musí určit, zda by případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost a spravující letiště Pau místo CCIPB tyto transakce uzavřel. Za tímto účelem je nutno stanovit inkrementální ziskovost smluv za celé období jejich plnění, jak by ji vyhodnotil subjekt v tržním hospodářství v okamžiku uzavření smluv, a to odhadem:
- budoucího inkrementálního provozu, který lze očekávat v důsledku plnění těchto smluv, při případném zohlednění dopadů marketingových služeb na míru obsazenosti spojů, které jsou předmětem těchto smluv,
 - budoucích inkrementálních příjmů, které lze očekávat v důsledku plnění těchto smluv, zahrnujících příjmy z letištních poplatků a pozemního odbavení vytvořené spoji, které jsou předmětem těchto smluv, a také příjmy z činností mimo leteckou dopravu vytvořené v důsledku dodatečného provozu vyvolaného plněním těchto smluv,
 - budoucích inkrementálních nákladů, které lze očekávat v důsledku plnění těchto smluv, zahrnujících provozní náklady a případné inkrementální investiční náklady vyvolané spoji, které jsou předmětem těchto smluv, a také náklady na marketingové služby.
- 378) Z těchto výpočtů mají vyplynout budoucí roční toky, které odpovídají rozdílu mezi inkrementálními příjmy a náklady a které je v případě potřeby nutno aktualizovat koeficientem odrážejícím náklady kapitálu pro správce letiště. Pozitivní čistá aktualizovaná hodnota v zásadě znamená, že dotčené smlouvy neposkytují hospodářské zvýhodnění, zatímco negativní čistá aktualizovaná hodnota svědčí o existenci takového zvýhodnění.

⁽⁷³⁾ Francie k tomu uvedla: „CCIPB, k jejímž úkolům patří hospodářský rozvoj jejího území, převzala přímo do svého vlastního rozpočtu, a nikoliv do rozpočtu letiště finanční podmínky stanovené ve smlouvě podepsané dne 30. června 2005 se společností AMS ohledně spoje Pau – Londýn“.

- 379) Je nutno poznamenat, že v rámci takového posouzení ztrácí tvrzení CCIPB a společnosti Ryanair, podle něž je cena marketingových služeb zakoupených CCIPB stejná nebo nižší než cena, již lze považovat za „tržní cenu“ těchto služeb, jakýkoli význam. Případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost by totiž nebyl ochoten pořídit si takové služby ani za cenu nižší nebo rovnající se „tržní ceně“, pokud by předpokládal, že bez ohledu na pozitivní dopad těchto služeb na využívání dotčených leteckých spojů by inkrementální náklady vyvolané smlouvami přesáhly inkrementální příjmy v aktualizované hodnotě. V takovém případě by „tržní cena“ přesáhla jeho ochotu platit, což by ho logicky vedlo k tomu, že by od předmětných služeb upustil.
- 380) Ze stejných důvodů by skutečnost, že ceny stanovené za letištní služby ve smlouvě o letištních službách mohou být vyšší nebo stejné jako ceny účtované správci více či méně srovnatelných letišť za srovnatelné služby, neměla v rámci této analýzy žádný význam, jakmile by se nedalo očekávat, že tyto ceny povedou k inkrementálním příjmům dostatečně vysokým, aby se jimi pokryly inkrementální náklady v aktualizované hodnotě.

Uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství

- 381) Pro účely posouzení předmětných smluv a s ohledem na výše uvedená odůvodnění je nutno připomenout, že jak existence, tak význam prvků podpory v těchto smlouvách se musí posuzovat při zohlednění situace, která převládala v okamžiku jejich uzavření⁽⁷⁴⁾, a konkrétněji při zohlednění dostupných informací a vývoje předvídatelného v oné době.
- 382) Ve svém dopise ze dne 30. května 2011 Francie uvedla, že v době uzavření smluv z roku 2005 se společnostmi Ryanair a AMS neexistovala žádná studie trhu nebo podnikatelský plán, které by z hospodářského hlediska posoudily a podpořily závazky, které letiště přijalo vůči společnosti Ryanair.
- 383) Z podkladů poskytnutých Francií rovněž vyplývá, že CCIPB nevypracovala ani před uzavřením ostatních smluv, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, žádnou studii trhu, podnikatelský plán nebo vyčíslené posouzení ziskovosti, a to s výjimkou smlouvy z roku 2006 se společností Transavia, pro niž byl podnikatelský plán dohodnut v prosinci roku 2005 (dále jen „podnikatelský plán Transavia“).
- 384) S výjimkou podnikatelského plánu Transavia představuje jediné vyčíslené hospodářské posouzení, které Francie poskytla, studie dopadu vypracovaná pro období 2003–2004, která ohodnotila hospodářský přínos cestujících společnosti Ryanair pro region na částku 8 až 10 milionů EUR. Výzkum provedený u cestujících letišť v lednu roku 2011, který Francie rovněž poskytla, potvrzuje tyto výsledky a odhaduje průměrný výdaj u cestujícího letu společnosti Ryanair do Pau na 339 EUR. Tyto studie ale nejsou pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství relevantní. Týkají se totiž dopadu činnosti společnosti Ryanair na regionální hospodářství obecně, a nikoliv pouze na ziskovost letišť. Podle ustálené judikatury ale nelze při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství zohledňovat ohledy na regionální rozvoj⁽⁷⁵⁾.
- 385) Podle společnosti Ryanair nelze neexistenci podnikatelského plánu v okamžiku uzavření smluv, jako jsou smlouvy, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, použít jako důkaz nedodržení zásady subjektu v tržním hospodářství.
- 386) Komise soudí, že neexistence podnikatelského plánu představuje vážný příznak ve prospěch závěru, že smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS nedodržují zásadu subjektu v tržním hospodářství, a to tím spíše, že Francie a ani CCIPB nebyly schopny poskytnout sebemenší, byť neúplnou, vyčíslenou analýzu ziskovosti vypracovanou před uzavřením smluv.
- 387) Obecně Francie neposkytla žádný podklad, který by dokládal, že správce letiště provedl v okamžiku uzavření smluv se společnostmi Ryanair a AMS analýzu podstoupeného rizika a z něho vyplývajících možných příjmů. Podle Francie naopak CCIPB sledovala cíl regionálního rozvoje. Tato skutečnost jen znovu naznačuje, že smlouvy se společnostmi Ryanair a AMS nejsou v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.

⁽⁷⁴⁾ Viz například rozsudek ze dne 19. října 2005 ve věci T-318/00, *Freistaat Thüringen v. Komise*, Sb. rozh. 2005, s. II-4179, bod č. 125, a rozsudek ve věci C-124/10 P, *EDF v. Komise*, body č. 85, 104 a 105.

⁽⁷⁵⁾ Viz rozsudek Tribunálu ze dne 21. ledna 1999 ve spojených věcech T-129/95, T-2/96 a T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke v. Komise*, Sb. rozh. 1999, s. II-17, bod č. 120.

- 388) Jak je vysvětleno níže, posouzení Komise, jak by zřejmě vypadala analýza ziskovosti vypracovaná případným subjektem v tržním hospodářství, tyto nepřímé indicie potvrzují.
- 389) Během řízení vyzvala Komise Francii, aby vypracovala vyčíslené provedení analýzy ziskovosti, již by učinil subjekt v tržním hospodářství před uzavřením smluv se společnostmi Ryanair a AMS, a vycházela při tom z objektivních informací, které měla CCIPB v okamžiku uzavření smluv, a z předvídatelného vývoje.
- 390) Francie reagovala na tuto výzvu předložením přepracovaného přehledu výhledových inkrementálních nákladů a příjmů u každé smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS. Tato analýza spočívá z velké části na údajích zjištěných *ex post*, tj. po uzavření smluv. Metoda zvolená Francií tak spočívala ve výpočtu jednotkových průměrných nákladů a příjmů na cestujícího na základě provozních nákladů, příjmů a letištního provozu, jak byly zaznamenány během období 2003–2011. Ve své analýze každé smlouvy Francie použila tyto údaje tak, že je vynásobila výhledovým inkrementálním provozem každé smlouvy, tj. provozem, o kterém se v okamžiku uzavření smlouvy dalo předpokládat, že z ní vyplýne. Protože tato analýza spočívá z velké části na údajích o nákladech a příjmech zjištěných po uzavření různých smluv, a nikoli nutně na skutečnostech předvídatelných v okamžiku jejich uzavření, nemůže tato metoda vyjádřit posouzení ziskovosti, které by subjekt v tržním hospodářství provedl předtím, než by se rozhodl tyto smlouvy uzavřít.
- 391) Pokud jde o inkrementální provozní náklady, metoda zvolená Francií navíc znamená zohlednění celkových jednotkových nákladů, tj. všech provozních nákladů letiště na cestujícího, místo inkrementálních nákladů, to znamená pouze nákladů na cestujícího vyvolaných každou smlouvou. Inkrementální náklady se ale od celkových jednotkových nákladů liší a vzhledem k výraznému podílu fixních nákladů letiště jsou obvykle značně nižší. Použití celkových jednotkových nákladů tak představuje druhou slabinu metody navržené Francií. Vede navíc k výraznému zhoršení ziskovosti některých smluv, čímž znevýhodňuje dotčené společnosti, které uzavřely předmětné smlouvy.
- 392) Komise proto přistoupila k vlastní analýze a v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství přepracovala inkrementální náklady a příjmy jednotlivých smluv tak, jak by je subjekt v tržním hospodářství vyhodnotil *ex ante*. Vybrané hypotézy a výsledky analýzy jsou uvedeny v bodech odůvodnění 393 až 440. Pokud jde o smlouvu se společností Transavia, použila Komise pro vypracování svého posouzení přímo podnikatelský plán Transavia.

Časový horizont

- 393) Při posuzování zájmu na uzavření smlouvy o letištních službách a/nebo smlouvy o marketingových službách by subjekt v tržním hospodářství zvolil za časový horizont svého posouzení dobu plnění předmětných smluv. Řečeno jinými slovy, vyhodnotil by inkrementální náklady a příjmy během období plnění smluv.
- 394) Zvolit delší období se nejeví jako odůvodněné. Obezřetný subjekt v tržním hospodářství by totiž v okamžicích uzavírání smluv nepočítal s jejich obnovením, ať už za stejných, nebo odlišných podmínek, po uplynutí jejich platnosti, a to tím spíše, že nízkonákladové společnosti jako Ryanair nebo Transavia byly a jsou známy velmi dynamickým vývojem svých činností v oblasti otevírání a uzavírání spojů nebo zvyšování a omezování jejich četnosti. Každé obnovení smluv tak představovalo příliš nejistou a vzdálenou budoucí možnost, aby na ní subjekt v tržním hospodářství mohl stavět svá přiměřená hospodářská rozhodnutí.
- 395) Dále je nutno poznamenat, že v případě některých smluv neodpovídá den začátku skutečného plnění činností, jež jsou předmětem smlouvy, dnu uzavření této smlouvy. V tomto případě se za začátek nepoužil den uzavření smlouvy, ale den zahájení jejího skutečného plnění⁽⁷⁶⁾.
- 396) Je také nutno poznamenat, že v rámci uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství nebylo zohledněno, že společnost Ryanair neprovozovala určité spoje po celou dobu stanovenou v některých smlouvách, protože tato skutečnost nebyla v okamžiku uzavření smluv známá, a ani předvídatelná.
- 397) V další části rozhodnutí Komise nejprve přistoupí na základě zvolených předpokladů k přezkumu smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS z hlediska provozu a inkrementálních příjmů a nákladů, a poté postupně předloží vyhodnocení analýzy smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS a nakonec analýzu smlouvy uzavřené se společností Transavia.

⁽⁷⁶⁾ Viz tabulka č. 6.

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

- 398) Analýza provedená Komisí je založena na inkrementálním provozu (jinými slovy, na dodatečném počtu cestujících), jak by ho subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Pau místo CCIPB mohl odhadovat při uzavírání smluv. Pokud jde například o smlouvu z roku 2003, jedná se o stanovení počtu cestujících, u kterých by správce letiště Pau mohl v roce 2003 očekávat, že během plnění smlouvy použijí spoj Pau – Londýn provozovaný společností Ryanair.
- 399) Výhledový inkrementální provoz byl stanoven na základě počtu spojů a jejich četnosti, jak byly stanoveny v jednotlivých smlouvách o letištních a marketingových službách, a počtu obrátek za rok, který z toho vyplývá.
- 400) Komise dále zohlednila přepravní kapacitu letadel používaných společností Ryanair, tzn. letadel Boeing 737-800 v provedení 189 míst⁽⁷⁷⁾.
- 401) Komise vyšla z předpokladu míry obsazenosti ve výši 85 % u každého letu. Jedná se o hypotézu výhodnou pro společnost Ryanair, protože míra 85 % je vysoká hodnota. Tato míra mírně přesahuje průměr dosahovaný u letů provozovaných společností Ryanair v rámci její sítě⁽⁷⁸⁾ a přesahuje či se rovná míře obsazenosti, již Francie navrhla ve svém přepracování analýz ziskovosti u jednotlivých smluv. Komise se nicméně domnívá, že se sice jedná o výhodnou hypotézu, ale že lze tuto vysokou míru obsazenosti použít, aby se odrazil možný přínosný dopad marketingových služeb na využívání leteckých spojů, které jsou předmětem jednotlivých smluv, a to v situaci, kdy neexistují jiné prvky, které by kvantifikovaly předvídatelný dopad těchto služeb na míru obsazenosti.
- 402) Komise zohlednila situace, kdy období plnění smlouvy neodpovídala celým kalendářním rokům, a pro každý rok plnění smlouvy vypočítala výhledový provoz poměrně k počtu dní v roce, kdy se smlouva měla plnit.
- 403) Některé smlouvy obsahovaly údaje o počtu cestujících, který se očekává na plánovaných spojích. Obezřetný subjekt v tržním hospodářství by je ale nutně ve své analýze ziskovosti nezohlednil, protože tyto údaje nejsou právně závazné. Komise je proto nezohlednila a zvolila míru obsazenosti ve výši 85 % u všech smluv (což přesahuje dotčené údaje).
- 404) Některé smlouvy dále obsahovaly závazek letecké společnosti ohledně minimálního počtu cestujících, který je nutno na dotčených spojích přepravit. Subjekt v tržním hospodářství by ovšem pravděpodobně počítal s počtem cestujících přesahujícím minimální počet zaručený leteckou společností. Pravděpodobně by vyšel z předpokladu, že si letecká společnost ponechala určitou bezpečnostní rezervu mezi minimálním počtem, ke kterému se zavazuje, a počtem, který lze rozumně očekávat. Komise se proto rozhodla tyto povinné minimální počty nezohledňovat.
- 405) Dodatečný provoz vypočítaný Komisí obvykle přesahuje jak závazné minimální počty, tak nezávazné údaje obsažené v jednotlivých smlouvách.
- 406) Nakonec je nutno poznamenat, že v roce 2009 CCIPB a společnosti Ryanair/AMS změnila ustanovení smluv z roku 2005 tak, že snížily četnost spoje Pau – Londýn, stanovily plánovaný počet letů v roce 2009 na 211 a snížily roční částku za marketingové služby na [...] EUR. Při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství Komise uvažovala stejně jako v případě ostatních smluv, tedy usoudila, že inkrementální provoz spojený s tímto dodatkem odpovídá všem spojům, četnostem a letům uvedeným v tomto dodatku.

Inkrementální příjmy (smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS)

- 407) U každé transakce, která je předmětem její analýzy, se Komise snažila určit inkrementální příjmy, to znamená příjmy vzniklé transakcí, se kterými by počítal subjekt v tržním hospodářství.
- 408) Podle zásady „samostatného financování“ se Komise domnívá, že je nutno zohlednit jak příjmy z leteckých činností, tak příjmy z činností mimo leteckou dopravu.

⁽⁷⁷⁾ Smlouva z roku 2003 uvádí dva modely letadel, které by společnost Ryanair mohla používat, a to Boeing 737-200 a Boeing 737-800. Komise ve své analýze zvolila příznivější předpoklad provozu, který společnost Ryanair zabezpečila, a vychází z nasazení letadla s větší kapacitou (Boeing 737-800).

⁽⁷⁸⁾ Viz <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>

- 409) Pokud jde o příjmy z leteckých činností, skládají se z výnosu různých poplatků, které letecká společnost hradí správci letiště, a to:
- poplatku za přistání, tj. určité částky za každou obrátku,
 - poplatku za cestující, tj. určité částky za každého cestujícího,
 - poplatku placeného za pozemní odbavení, který má formu určité částky za obrátku, jež je stanovena v jednotlivých smlouvách o letištních službách.
- 410) U poplatku za přistání a poplatku za cestující uplatňovaných CCIPB se v zásadě jedná o regulované poplatky za přístup k letištní infrastruktuře, které se stanoví pro všechny uživatelské letecké společnosti po konzultacích a které jsou předmětem zveřejnění. Jednotlivé smlouvy o letištních službách uzavřené se společnostmi Ryanair a Transavia činí platným systém veřejných poplatků letiště. U těchto jednotlivých smluv zvolila Komise za výhledové jednotkové částky u poplatku za přistání a poplatku za cestující veřejné poplatky, které platily v okamžiku uzavření smluv, s jejich valorizací ve výši 2 % za rok. Komise se domnívá, že subjekt v tržním hospodářství by mohl pracovat s prognózou míry inflace ve výši 2 %, protože se jedná o míru, kterou si klade za cíl Evropská centrální banka (dále jen „ECB“) pro eurozónu⁽⁷⁹⁾. Odůvodněně se dalo předpokládat, že regulované poplatky budou každý rok zvyšovány, aby sledovaly vývoj inflace.
- 411) Pokud jde o poplatky za pozemní handlingové služby, nejedná se o regulované poplatky a jsou předmětem dvoustranných vyjednávání. V jednotlivých smlouvách o letištních službách uzavřených se společností Ryanair a ve smlouvě uzavřené se společností Transavia mají formu pevných částek za obrátku bez valorizace podle inflace. Komise proto ve své analýze pracovala s těmito částkami.
- 412) Pro účely výpočtu výnosu těchto tří výše uvedených letištních poplatků, který by subjekt v tržním hospodářství od každé smlouvy očekával, použila Komise počet stanovených obrátek (v případě poplatku za přistání a poplatku za pozemní odbavení) a plánovaný počet dodatečných cestujících (v případě poplatku za cestující), určila je pro každou smlouvu a vynásobila jednotkovými výšemi poplatku.
- 413) Pokud jde o příjmy z činností mimo leteckou dopravu, jsou v zásadě téměř úměrné počtu cestujících. Činnost parkovišť, restaurací a jiných obchodů na letišti závisí na počtu cestujících. Je tomu tak také u příjmů správce letiště spojených s těmito činnostmi. Nejpřiměřenější přístup pro stanovení plánovaných inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu tak spočívá ve zjištění výše příjmů z činností mimo leteckou dopravu za jednoho cestujícího a vynásobení této částky plánovaným inkrementálním provozem.
- 414) Pokud je o výši inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího, Komise považuje za pravděpodobné, že by ji rozumný subjekt v tržním hospodářství stanovil v okamžiku uzavření jednotlivých smluv na základě celkových příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího za dobu, která těsně předcházela uzavření dotčené smlouvy a byla dostatečně dlouhá, aby měla výpovědní hodnotu⁽⁸⁰⁾. Komise v tomto ohledu považuje období tří let za přiměřené⁽⁸¹⁾. Komise se dále domnívá, že by subjekt v tržním hospodářství počítal s valorizací této částky v čase, aby odrazila vývoj inflace. V tomto ohledu Komise zvolila míru ve výši 2 %⁽⁸²⁾ (uplatněnou počínaje

⁽⁷⁹⁾ Pro zachování stability cen je cílem ECB udržovat roční inflaci „střednědobě těsně pod hranicí 2 %“. Volný překlad původního anglického textu: „*In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term*“. Viz: <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

⁽⁸⁰⁾ Komise bere na vědomí, že v provozu společnosti Air France na letišti Pau převládají cestující na služebních cestách, zatímco u společnosti Ryanair a Transavia tvoří provoz v zásadě turisté. Příjmy z činností mimo leteckou dopravu vytvářené těmito dvěma kategoriemi cestujících by se mohly při převedení na počet cestujících lišit, a to například kvůli případně rozdílné kupní síle. Tyto rozdíly je ale velmi obtížné vyhodnotit, protože vliv mohou mít vedle kupní síly také jiné faktory. U cestujících na služebních cestách je obvykle citlivým faktorem čas a tito cestující se snaží zkrátit svůj pobyt na letištních na minimální dobu, což může mít omezující dopad na jejich výdaje. Protože příjmy správce letiště z činností mimo leteckou dopravu neprocházejí přes letecké společnosti, je pro správce letiště dále obtížné posoudit, do jaké míry se průměrná částka příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího liší od jedné letecké společnosti ke druhé. Vzhledem k těmto skutečnostem je pravděpodobné, že by subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Pau místo CCIPB vycházel při svém vyhodnocení inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu z příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího vykázaných během předchozích roků u celého provozu letiště, aniž by se pokoušel zahrnout do vyhodnocení skutečnost, že se tato částka na cestujícího může případně lišit od jedné letecké společnosti ke druhé.

⁽⁸¹⁾ Subjekt v tržním hospodářství by vybral dotčené období zohledněním několika faktorů: vyrovnání náhodných výchylek, které umožňuje poměrně dlouhé období, a nevýhody příliš dlouhého období, jako jsou možné změny v přednostech a způsobech výdajů cestujících během dlouhého období. Při použití průměru příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího pouze za jeden rok by získaná částka příliš závisela na zvláštních okolnostech onoho roku, což odůvodňuje výběr delšího období. Období pěti let se naopak jeví jako příliš dlouhé, protože je možné, že se během takového období chování cestujících při výdajích za činnosti mimo leteckou dopravu výrazně změní. Volba období v délce tří roků se proto jeví jako přiměřená.

⁽⁸²⁾ Viz bod odůvodnění 410.

rokem v polovině období tří let).

- 415) Níže uvedená tabulka uvádí rok po roce celkové příjmy letiště z činností mimo leteckou dopravu, jak byly zaznamenány v období 2000–2011, a u každého roku průměrnou jednotkovou částku příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího během předchozích tří roků.

Tabulka 5

Příjmy z činností mimo leteckou dopravu

Rok	Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	
	Celkové částky (v tisících EUR)	Průměrná jednotková částka na cestujícího během předchozích tří roků (v EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Inkrementální náklady (smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS)

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

— náklady na zakoupení marketingových služeb,

— inkrementální investiční náklady vyvolané investicemi prováděnými kvůli transakci,

— inkrementální provozní náklady, tj. provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy), které mohou vzniknout prováděním transakce.

- 417) Pokud jde o náklady vzniklé ze smluv o marketingových službách, Komise zohlednila částky stanovené v jednotlivých smlouvách o marketingových službách. Smlouvy o marketingových službách obvykle stanoví pevné roční nebo celkové částky. Zvláštní podmínky stanovila smlouva uzavřená se společností Ryanair v roce 2003 pro spoj Pau – Londýn, a to výchozí platbu a roční platby za cestujícího až do maximální roční částky 400 000 EUR.

Vzhledem k prognózám provozu v souvislosti se smlouvou z roku 2003 a na základě míry obsazenosti ve výši 85 % se ukazuje, že by subjekt v tržním hospodářství počítal s tím, že bude dosaženo této stropní hodnoty ve výši 400 000 EUR. Jako doplněk výchozí platby stanovené ve smlouvě Komise proto zvolila tuto maximální částku za vyšší nákladů na marketingové služby.

- 418) Stejně jako v případě prognóz provozu nepředstavují výhledové platby za marketing nutně částky, které byly skutečně uhrazeny, protože některé události, k nimž došlo po uzavření smluv, mohly vést k odchylkám od částek, které byly stanoveny na počátku. Je to zejména případ předčasného vypovězení smlouvy. Při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství nelze ale tyto události zohlednit, protože k nim došlo až po uzavření smluv.
- 419) Pokud jde o inkrementální investiční náklady, je nutno poznamenat, že podle Francie nebylo v rámci letiště Pau nutno přistoupit k žádným investicím z důvodu jednotlivých smluv, které jsou předmětem tohoto přezkumu. Vzhledem ke skutečnosti, že žádný prvek případu neukazuje, že by subjekt v tržním hospodářství očekával, že bude muset z důvodu jedné nebo několika smluv ze smluv, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, přistoupit k určitým investicím, nebyly v této analýze zohledněny žádné inkrementální investiční náklady.
- 420) Pokud jde o inkrementální provozní náklady, které byly předvídatelné v okamžiku uzavření jednotlivých smluv, jedná se při neexistenci podnikatelského plánu u každé ze smluv o kategorii, jejíž posouzení je nejchoulostivější. Konkrétně nelze v případě provozních nákladů zvolit přístup použitý u příjmů z činností mimo leteckou dopravu, který spočíval v tom, že se vyšlo z celkových příjmů letiště z činností mimo leteckou dopravu a z nich se odvodily inkrementální příjmy z činností mimo leteckou dopravu na cestujících. Podobný přístup by totiž znamenal, že se za inkrementální náklady považují celkové provozní náklady letiště převedené na počet cestujících. Výraznou část provozních nákladů letiště ale tvoří fixní náklady, což znamená, že celkové provozní náklady na cestujících mohou ve většině případů značně přesahovat inkrementální náklady spojené s uzavřením nové smlouvy, která vyvolá dodatečný provoz.
- 421) Při odhadu inkrementálních provozních nákladů musí Komise vycházet z prvků analýzy správce letiště, protože sama není schopna posoudit, jakým způsobem může daná smlouva ovlivnit různé nákladové položky letiště.
- 422) Jediný odhad, o který se Komise může opřít, se nachází v podnikatelském plánu Transavia, v němž CCIPB usoudila, že se smlouva uzavřená se společností Transavia projeví během plnění podnikatelského plánu společností Transavia v období 2006–2012 jako průměrné inkrementální provozní náklady ve výši [...] EUR na dodatečného cestujících⁽⁸³⁾. Protože Komise nemá žádnou jinou lepší možnost, soudí, že tato částka představuje přijatelný základ pro určení dopadu dodatečného provozu na provozní náklady letiště. Komise ji proto použila při svém posouzení smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS, a to s její valorizací o 2 % za rok⁽⁸⁴⁾ v poměru k roku 2009, který se nachází v polovině referenčního období 2006–2012. Komise navíc soudí, že tato valorizace představuje přístup, který je v souladu s výše uvedenými valorizacemi v případě příjmů.
- 423) Komise bere na vědomí, že tento odhad provedla CCIPB před podepsáním většiny smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, a byl proto dostupný v okamžiku uzavření těchto smluv. Jedinými výjimkami jsou smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS v roce 2003 a 2005. Těmito smlouvám jsou věnovány body odůvodnění 425 a 426.
- 424) Komise bere na vědomí, že podnikatelský plán Transavia byl vypracován pro jinou leteckou společnost, než je společnost Ryanair. Komise přesto soudí, že společnost Transavia představuje hospodářský model „nízkonákladového“ dopravce, který je srovnatelný s modelem společnosti Ryanair, a že by proto inkrementální provozní náklady převedené na počet cestujících, se kterými by počítal subjekt v tržním hospodářství, byly pravděpodobně v případě obou společností podobné.

⁽⁸³⁾ Prvky (inkrementální v souvislosti se zahájením provozu na novém spoji Amsterdam – Pau) zahrnuté do tohoto číselného údaje jsou vysvětleny v podnikatelském plánu: „Dopad na počet zaměstnanců a náklady: tento nový spoj vytvoří v některých odděleních dodatečnou marginální práci: účetnictví (zpracování faktur), provoz (přidělování letištních prostředků), příjem (objednávání turistických služeb a informace) a ochrana (detekční kontrola), zatímco na jiná oddělení nebude dopad žádný: správa, životní prostředí, kvalita, údržba, rozvoj, bezpečnost. Jediný dopad bude na náklady u handlingových služeb: v průměru za období 7 let dosáhnou náklady na zaměstnance a odhadované náklady částky [...] EUR na odletajících cestujících“. K celkové částce [...] EUR na cestujících se dospělo vydělením této částky na odletajících cestujících dvěma.

⁽⁸⁴⁾ Viz bod odůvodnění 410.

- 425) Podnikatelský plán Transavia pochází ze dne 15. prosince 2005. Vznikl tak až po uzavření smluv z roku 2003 a 2005 se společnostmi Ryanair a AMS, tj. po dnu 28. ledna 2003 a 30. června 2005. Komise přesto soudí, že by subjekt v tržním hospodářství neodhadoval odlišně inkrementální provozní náklady na cestujícího v červnu roku 2005 a v prosinci roku 2005, tj. pouze o šest měsíců později. Je totiž velmi málo pravděpodobné, že by se struktura nákladů správce letiště během šesti měsíců výrazně změnila. Odhad z prosince roku 2005 tak představuje přijatelný přibližný odhad, který by subjekt v tržním hospodářství učinil v červnu roku 2005, aby posoudil, zda má význam uzavřít smlouvy se společnostmi Ryanair a AMS.
- 426) Pokud jde o smlouvu z roku 2003, byla uzavřena téměř tři roky před vypracováním podnikatelského plánu Transavia. Během tohoto tříletého období ale struktura provozu a činnosti letiště nezaznamenaly žádný podstatný vývoj. Komise bez jiné lepší možnosti proto soudí, že průměrné inkrementální provozní náklady ve výši [...] EUR na cestujícího s valorizací o 2 % v poměru k roku 2009 jsou pro analýzu smlouvy z roku 2003 rovněž přiměřené.
- 427) Komise bere na vědomí, že výše inkrementálních provozních nákladů navržená Francií ([...] EUR na cestujícího) a vypočítaná jako průměr provozních nákladů na cestujícího zaznamenaných během období 2003–2011 výrazně přesahuje výši inkrementálních nákladů na cestujícího, pro niž se rozhodla Komise, která ji vzhledem k výše uvedeným odůvodněním považuje za relevantnější.
- 428) Pro stanovení celkových inkrementálních provozních nákladů ve spojení se smlouvou rok po roce jsou u každé transakce vynásobeny inkrementální provozní náklady na cestujícího plánovaným inkrementálním provozem.

Prezentace výsledků týkajících se smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS

- 429) Po určení všech inkrementálních příjmů a nákladů u každé smlouvy, se kterými by počítal subjekt v tržním hospodářství, je Komise schopna stanovit u každé smlouvy a rok po roce po celou stanovenou dobu jejího plnění očekávané inkrementální toky (příjmy s odečtením nákladů). Tyto výsledky jsou uvedeny níže v tabulkách 6 až 11.
- 430) Komise zjišťuje, že přes hypotézy výhodné pro společnost Ryanair, které Komise zvolila, a to zejména pokud jde o inkrementální provoz a inkrementální náklady, jsou v případě všech smluv a v případě dodatku ze dne 16. června 2009 ke smlouvě z roku 2005 ohledně spoje Pau – Londýn všechny inkrementální toky negativní, jak je zřejmé z níže uvedených tabulek.
- 431) Komise navíc zjišťuje, že by u smluv z roku 2007, 2008, 2009 a 2010 tento závěr zůstal platný i v případě úplného vyloučení inkrementálních provozních nákladů a zohlednění jako inkrementálních nákladů pouze nákladů na nákup marketingových služeb.
- 432) Je proto zřejmé, že v případě smluv a dodatku ze dne 16. června 2009 ke smlouvě z roku 2005 o spoji do Londýna, které CCIPB uzavřela se společnostmi Ryanair a AMS a které jsou předmětem tohoto přezkumu, poskytuje každá z nich hospodářské zvýhodnění ve prospěch společnosti Ryanair a/nebo společnosti AMS. Protože tato výhoda vyplývá ze specifických smluvních ustanovení se společností Ryanair nebo AMS, jedná se o selektivní zvýhodnění.
- 433) Selektivní hospodářské zvýhodnění společností Ryanair a AMS poskytuje rovněž dodatek ze dne 16. června 2009 ke smlouvě z roku 2007 o spoji Pau – Charleroi, kterým se od 1. ledna 2009 zvyšují náklady na propagaci z částky [...] na částku [...] EUR za rok při nezměněných službách, protože za dodatečnou platbu ve výši [...] EUR za rok neobdrží CCIPB žádnou protislužbu a zejména nemůže od dodatku očekávat dodatečný provoz.

Tabulka 6

Cestující („(s)“ = sezónní)

Smlouva	Počet letů za týden	Počet letů za rok	Den podepsání smlouvy/smluv	Den skutečného začátku plnění	Den původně stanoveného skutečného konce plnění
Londýn 2003	7	365	28.1.2003	28.1.2003	27.1.2008

Smlouva	Počet letů za týden	Počet letů za rok	Den podepsání smlouvy/smluv	Den skutečného začátku plnění	Den původně stanoveného skutečného konce plnění
Londýn 2005	7	365	30.6.2005	30.6.2005	29.6.2010
Charleroi 2007	3	156	25.9.2007	30.10.2007	24.9.2012
Bristol 2008 (s)	3	50	31.3.2008	16.5.2008	13.9.2008
Bristol 2009 (s)	2	58	16.6.2009	1.4.2009	24.10.2009
Dodatek z roku 2009 ke smlouvě z roku 2005 o spoji do Londýna		211	15.6.2009	1.1.2009	29.6.2010
Londýn, Charleroi (s) a Beauvais (s) 2010	6	312	28.1.2010	30.3.2010	29.3.2011

Tabulka 7

Smlouva z roku 2003 o spoji Pau – Londýn

(v EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Počet obrátek za rok	338	365	365	365	365	27
poplatek za přistání	41 797	46 089	47 011	47 951	48 910	3 742
poplatek za cestující	192 550	212 325	216 572	220 903	225 322	17 237
výnos z pozemního odbavení	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Příjmy z leteckých činností celkem	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Příjmy celkem	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Náklady na marketing	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(v EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Náklady celkem	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[0–99 999]
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	[-100 000 až –299 999]	[-100 000 až –299 999]	[-100 000 až –299 999]	[-100 000 až –299 999]	[-100 000 až –299 999]	[-1 až –99 999]

Tabulka 8

Smlouva z roku 2005 o spoji Pau – Londýn

(v EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Počet obrátek za rok	184	365	365	365	365	181
poplatek za přistání	22 832	46 319	47 246	48 191	49 154	24 929
poplatek za cestující	105 544	214 120	218 402	222 770	227 226	115 241
výnos z pozemního odbavení	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Příjmy z leteckých činností celkem	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Příjmy celkem	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Náklady na marketing	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Náklady celkem	[300 000–599 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[300 000–599 999]
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	[-1 až –99 999]	[-100 000 až –299 999]	[-100 000 až –299 999]	[-1 až –99 999]	[-1 až –99 999]	[-1 až –99 999]

Tabulka 9

Dodatek ze dne 16. června 2009 ke smlouvě o marketingových službách ze dne 30. června 2005

(v EUR)

	2009	2010
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	67 794	33 709
Počet obrátek za rok	211	105
<i>poplatek za přistání</i>	29 173	14 795
<i>poplatek za cestující</i>	162 706	82 519
<i>výnos z pozemního odbavení</i>	[0–99 999]	[0–99 999]
Příjmy z leteckých činností celkem	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Příjmy celkem	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Náklady na marketing	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Náklady celkem	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	[-1 až -99 999]	[-1 až -99 999]

Tabulka 10 –

Smlouva z roku 2007 o spoji Pau – Charleroi

(v EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Počet obrátek za rok	42	156	156	156	156	114
<i>poplatek za přistání</i>	5 409	20 691	21 104	21 526	21 957	16 424
<i>poplatek za cestující</i>	26 264	100 461	102 470	104 520	106 610	79 744
<i>výnos z pozemního odbavení</i>	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Příjmy z leteckých činností celkem	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]

(v EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Příjmy celkem	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Náklady na marketing	[0–99 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Náklady celkem	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	[-1 až –99 999]	[-100 000 až –299 999]	[-100 000 až –299 999]	[-100 000 až –299 999]	[-100 000 až –299 999]	[-100 000 až –299 999]

Tabulka 11

Smlouvy z roku 2008 a 2009 o spojích Pau – Bristol a smlouvy z roku 2010 o spojích Pau – Londýn, Pau – Charleroi a Pau – Beauvais

(v EUR)

	Smlouva Bristol z roku 2008	Smlouva Bristol z roku 2009	Smlouvy Londýn, Charleroi a Beauvais z roku 2010	
	2008	2009	2010	2011
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	16 111	18 635	75 463	24 783
Počet obrátek za rok	50	58	235	77
poplatek za přistání	6 933	8 019	32 472	10 878
poplatek za cestující	37 700	44 725	181 110	60 669
výnos z pozemního odbavení	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Příjmy z leteckých činností celkem	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Příjmy celkem	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]

(v EUR)

	Smlouva Bristol z roku 2008	Smlouva Bristol z roku 2009	Smlouvy Londýn, Charleroi a Beauvais z roku 2010	
	2008	2009	2010	2011
Náklady na marketing	[100 000– 299 999]	[100 000– 299 999]	[1 000 000– 1 499 999]	[300 000– 599 999]
Náklady celkem	[100 000– 299 999]	[100 000– 299 999]	[1 000 000– 1 499 999]	[300 000– 599 999]
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	[-1 až – 99 999]	[-1 až – 99 999]	[-600 000 až – 999 999]	[-100 000 až – 299 999]

Uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na smlouvu uzavřenou se společností Transavia

- 434) Komise připomíná, že CCIPB vypracovala podnikatelský plán před uzavřením své smlouvy se společností Transavia o provozování spoje Pau – Amsterdam (dále jen „podnikatelský plán Transavia“). Komise se domnívá, že tento podnikatelský plán představuje vhodné východisko pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na smlouvu uzavřenou se společností Transavia, a nemá důvod zpochybnit použité předpoklady s výjimkou jednoho, a tím je časový horizont vybraný pro posouzení. Tento bod bude probrán níže.
- 435) Komise zaznamenává, že tento podnikatelský plán vede k „ročnímu finančnímu výsledku“ (což odpovídá inkrementálním tokům (příjmy – náklady) analýzy smluv se společnostmi Ryanair/AMS), který je negativní v období 2006–2008 a poté v období 2009–2012 pozitivní (viz níže tabulka č. 12).
- 436) Podle podnikatelského plánu Transavia „se investice stane ziskovou (v kumulované podobě) až během sedmého roku (návrátnost investice)“. Jinými slovy, plán neuplatňuje na výhledové roční toky diskontní sazbu, aby na tomto základě vypočetl čistou aktualizovanou hodnotu, a tak ověřil, zda z hlediska ziskovosti letiště vyrovnávají pozitivní toky na konci zvažovaného období negativní toky z jeho počátku. Podnikatelský plán pracuje naopak s celkovou kumulovanou částkou toků bez aktualizace (viz níže „kumulovaný výsledek“ v tabulce č. 12), která je negativní za období 2006–2011, ale stává se pozitivní v roce 2012⁽⁸⁵⁾.
- 437) Komise vyzvala Francii, aby provedla analýzu vypracovanou na základě objektivních informací, které byly známy CCIPB v okamžiku uzavření smlouvy se společností Transavia, za účelem ověření, zda by tuto smlouvu mohl uzavřít subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na zisk.
- 438) Pro účely této analýzy Francie použila „roční finanční výsledek“ podnikatelského plánu Transavia, odečetla od něj daň z příjmů právnických osob za roky, kdy finanční toky byly pozitivní, a uplatnila na něj pro výpočet čisté aktualizované hodnoty diskontní sazbu ve výši 6,5 %. Výsledkem této analýzy je tak čistá aktualizovaná hodnota ve výši [-100 000 až -200 000] EUR, která byla vypočítána ke dni plánovaného zahájení provozu na spoji Pau – Amsterdam, tj. k 26. dubnu 2006.
- 439) Komise ale zaznamenává, že jak podnikatelský plán Transavia, tak výpočet Francie vychází z odhadu ziskovosti za období 2006–2012, zatímco sama dohoda měla podle vlastních ustanovení platit pouze do roku 2009 a neobsahovala žádnou doložku o svém automatickém prodloužení. Z důvodů uvedených v bodech odůvodnění 393 až (397) se přitom analýza výhledové ziskovosti musí provádět za dobu plnění smlouvy, jak byla původně stanovena, a nikoli za delší období. Důvodem je zejména skutečnost, že rozumný a obezřetný subjekt v tržním

⁽⁸⁵⁾ Komise bere na vědomí poznámku CCIPB uvedenou v podnikatelském plánu: „V nekumulované podobě se roční výsledek stává pozitivní, jakmile v roce 2009 (čtvrtý rok) výrazně klesnou výdaje na marketing“. Uvedené lze vysvětlit skutečností, že podle smlouvy představovaly úhrady za marketing [...] EUR na cestujícího (s ročním stropem ve výši [...] EUR) během třetího roku a během čtvrtého roku měly klesnout na [...] EUR na cestujícího (na [...] EUR pátý rok a na [...] EUR šestý a sedmý rok). Viz bod odůvodnění 84.

hospodářství nemůže při uzavírání smlouvy počítat s jejím prodloužením, ať již ve stejné nebo odlišné podobě⁽⁸⁶⁾. Komise zaznamenává, že čistá aktualizovaná hodnota přepočítaná pro období 2006–2009 na základě ročních toků uvedených v podnikatelském plánu pouze pro tyto roky a aktualizovaná diskontní sazbou navrženou Francií by dosáhla výše [- 300 000 až - 400 000] EUR.

- 440) Komise nicméně poznamenává, že smlouva vede k ročním inkrementálním tokům, které jsou negativní po celé období pokryté analýzou ziskovosti (s výjimkou roku 2009, kdy inkrementální tok dosahuje téměř nulové hodnoty), což nutně vede k negativní čisté aktualizované hodnotě bez ohledu na použitou diskontní sazbu. Smlouva z roku 2006 se společností Transavia tak obsahuje hospodářské zvýhodnění ve prospěch společnosti Transavia. Je selektivní, protože je poskytnuto pouze jednomu podniku.

Tabulka 12

Upravený podnikatelský plán pro spoj Amsterdam – Pau provozovaný společností Transavia

(v tisících EUR)

Pau – Amsterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Provoz (počet cest.)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Výnosy	Celkem (A)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Náklady	z toho – marketingové služby	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
	Celkem (B)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Roční finanční výsledek	(A–B)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kumulovaný výsledek		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Daň z příjmů právnických osob		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Inkrementální finanční tok po dani z příjmů právnických osob		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Čistá aktualizovaná hodnota 2006–2009	[-300 až -400]							

8.1.1.3 Narušení hospodářské soutěže

- 441) Jestliže finanční podpora poskytovaná členskými státy posiluje postavení určitých podniků ve srovnání s jinými podniky, které si konkurují při obchodu v rámci Společenství, musí se mít za to, že tento obchod je touto podporou ovlivněn. Aby určité opatření narušovalo hospodářskou soutěž, je podle ustálené judikatury⁽⁸⁷⁾ dostačující, aby příjemce podpory s ostatními podniky soutěžil na trhu otevřeném hospodářské soutěži.
- 442) Od vstupu v platnost třetí části liberalizace letecké dopravy dne 1. ledna 1993⁽⁸⁸⁾ nic nebrání leteckým dopravcům Unie volně létat na trasách uvnitř Unie a využívat neomezeného povolení ke kabotáži.

⁽⁸⁶⁾ Obezřetný a rozumný subjekt v tržním hospodářství by mohl rovněž zohlednit pravděpodobnost předčasného vypovězení smlouvy. Pravděpodobnost takového scénáře by závisela na ustanoveních o vypovězení smlouvy.

⁽⁸⁷⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 30. dubna 1998 ve věci T-214/95, *Het Vlaamse Gewest v. Komise*, Sb. rozh. 1998, s. II-717.

⁽⁸⁸⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1), nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8), nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15).

- 443) Výhody poskytnuté společností Ryanair, AMS a Transavia ve smlouvách a dodatcích, které jsou předmětem tohoto přezkumu, posílily jejich postavení ve srovnání se všemi ostatními leteckými dopravci Unie, kteří si skutečně nebo potenciálně konkurují se společnostmi Ryanair a Transavia na spojích, které provozují. Smlouvy tak narušily nebo mohly narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod v rámci Unie.

8.1.1.4 Závěr

- 444) Jednotlivé smlouvy a dodatky uzavřené CCIPB se společnostmi Ryanair, AMS a Transavia, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, splňují všechna kritéria čl. 107 odst. 1 SFEU, a představují tak všechny státní podporu.

8.1.2 PROTIPRÁVNÍ POVAHA PODPORY

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

8.1.3 SLUČITELNOST S VNITŘNÍM TRHEM

- 446) Předmětné podpory představují podpory na provoz. Takové podpory lze prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem pouze za mimořádných a řádně odůvodněných okolností.

- 447) Z judikatury Soudního dvora⁽⁸⁹⁾ navíc vyplývá, že je na Francii, aby uvedla, na jakém právním základě je možno předmětné podpory považovat za slučitelné s vnitřním trhem, a prokázala, že byly splněny podmínky slučitelnosti. Komise proto v rozhodnutí o zahájení řízení a v žádosti o poskytnutí doplňujících informací vyzvala Francii, aby uvedla možné právní základy slučitelnosti a stanovila, zda byly splněny použitelné podmínky slučitelnosti, a to zejména pro případ, že by předmětné podpory měly být považovány za podpory na zahájení činnosti při otvírání nových spojů. Francie nicméně nikdy netvrdila, že zkoumaná opatření představují podpory na zahájení činnosti slučitelné s vnitřním trhem, a ani nenavrhl jiná možná základy slučitelnosti či postupy, na jejichž základě by bylo možno prohlásit tyto podpory za slučitelné s vnitřním trhem. Žádná zúčastněná strana se navíc nepokusila prokázat slučitelnost těchto opatření s vnitřním trhem.

- 448) Komise přesto považuje za užitečné přezkoumat, do jaké míry by bylo možno prohlásit tyto podpory za slučitelné s vnitřním trhem kvůli jejich případnému přispění k otevření nových spojů nebo nových obrátek. Je přitom nutno zdůraznit, že se jedná o přezkum pro úplnost, protože při neexistenci skutečností prokazujících slučitelnost podpor poskytnutých členským státem nebo zúčastněnými stranami by měly být tyto podpory prohlášeny za neslučitelné.

- 449) Nové pokyny k těmto podporám uvádějí: „V případě podpory leteckým společností na zahájení činnosti Komise použije zásady obsažené v těchto pokynech na všechna oznámená opatření podpory na zahájení činnosti, ohledně nichž má přijmout rozhodnutí, ode dne 4. dubna 2014, a to i tehdy, pokud opatření byla oznámena před tímto dnem. V souladu se sdělením Komise o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory uplatní Komise na protiprávní podpory leteckým společností na zahájení činnosti pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta. Zásady obsažené v těchto pokynech tedy nepoužije v případě protiprávních podpor leteckým společností na zahájení činnosti poskytnutých přede dnem 4. dubna 2014“⁽⁹⁰⁾.

- 450) Pokyny z roku 2005 stanoví, že „Komise přezkoumá slučitelnost každé podpory na financování letištních infrastruktur nebo podpor na zahájení činnosti poskytnutých bez povolení a tedy porušením čl. 88 odst. 3 Smlouvy na základě těchto pokynů, pokud poskytování podpory začalo po jejich zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie. V jiných případech bude přezkoumána na základě pravidel platných v okamžiku zahájení poskytování podpory“⁽⁹¹⁾.

- 451) Komise připomíná, že předmětné podpory byly poskytnuty, aby podněcovaly k zahájení provozu na nových leteckých spojích nebo ke zvýšení počtu obrátek na stávajících spojích či k zachování spojů, na nichž by byl jinak provoz ukončen. Jedná se tak o podpory na provoz, které mají za cíl podpořit letecký provoz na spojích s odletem z regionálního letiště. V tomto ohledu je nutno připomenout, že podle rozhodovací praxe Komise je možno podpory na provoz prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem pouze ve vzácných případech, protože obvykle narušují podmínky hospodářské soutěže v odvětvích, ve kterých jsou poskytnuty.

⁽⁸⁹⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 28. dubna 1993, věc C-364/90, *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. 1993, s. I-02097, bod č. 20.

⁽⁹⁰⁾ Nové pokyny, bod č. 174.

⁽⁹¹⁾ Bod č. 85 pokynů z roku 2005.

8.1.3.1 Opatření provedená před vstupem v platnost pokynů z roku 2005

- 452) Smlouva z roku 2003 a smlouvy z roku 2005 byly uzavřeny před zveřejněním pokynů z roku 2005 dne 9. prosince 2005⁽⁹²⁾. Pokud jde o slučitelnost podpor poskytnutých před tímto dnem, jak bod č. 85 pokynů z roku 2005, tak bod č. 174 nových pokynů odkazuje na pravidla platná v okamžiku poskytnutí podpory.
- 453) Před přijetím pokynů z roku 2005 přijala Komise pokyny z roku 1994⁽⁹³⁾. Tyto pokyny se ale nevěnovaly konkrétněji otázce podpor na provoz poskytnutých s cílem podpořit letecký provoz s odletem z regionálních letišť. Tato otázka totiž vznikala postupně v souvislosti s pokračujícím přetížením velkých evropských letišť a rozvojem činností nízkonákladových leteckých společností, které v roce 1994 ještě neexistovaly. Komise se proto domnívá, že v tomto konkrétním případě nejsou z tohoto důvodu použitelné ani pokyny z roku 1994. Komise tak musí posoudit slučitelnost předmětných podpor přímo na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- 454) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že hodnocení Komise tohoto typu státní podpory se časem upřesňovalo, aniž by došlo v určitých bodech ke změnám. Tyto body vyplývají z obecných zásad, kterými se řídí slučitelnost podpor podle výše uvedeného ustanovení Smlouvy.
- 455) V rozhodnutí ohledně letiště v Manchesteru z června roku 1999⁽⁹⁴⁾ tak Komise považovala za slučitelné s pravidly, jimiž se řídí státní podpory, snížení letištních nákladů, které bylo poskytnuto nediskriminačně a s časovým omezením, v rámci opatření podporujících nové letecké trasy.
- 456) V rozhodnutí z února roku 2004 ohledně letiště v Charleroi⁽⁹⁵⁾ Komise dále vysvětlila, že „provozní podpory určené na podporu zahájení provozu na nových leteckých spojích nebo na posílení počtu některých obrátek mohou představovat nástroj, který je nezbytný pro rozvoj malých regionálních letišť. Tyto podpory mohou účinně přesvědčit zainteresované podniky, aby přijaly riziko investování do nových tras. Aby však mohly být takové podpory prohlášeny za slučitelné podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy, je vhodné v každém případě určit, zda jsou tyto podpory nezbytné a úměrné vzhledem k požadovanému cíli a zda neovlivňují výměny v míře odporující společnému zájmu“. Komise tehdy stanovila určité podmínky, které je nutno splnit, aby mohla prohlásit tyto podpory na provoz za slučitelné, a to zejména:
- podpora musí přispívat k dosažení cíle zájmu Společenství rozvíjet regionální letiště prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových trasách⁽⁹⁶⁾,
 - podpora musí být nezbytná v tom smyslu, že není určena pro trasu již provozovanou stejnou nebo jinou společností či trasu podobnou⁽⁹⁷⁾,
 - podpora musí mít motivační dopad v tom smyslu, že musí přispívat k rozvoji činnosti, která má perspektivu stát se po určitém období ziskovou, což znamená omezenou dobu poskytování podpory⁽⁹⁸⁾,
 - podpora musí být přiměřená, což znamená, že částka musí být závislá na čistém rozvoji provozu⁽⁹⁹⁾,
 - podpora musí být poskytnuta transparentně a nediskriminačně a nesmí být kumulována s jinými typy podpory.

⁽⁹²⁾ Viz poznámka pod čarou č. 18.

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

⁽⁹⁴⁾ Viz rozhodnutí NN 109/98 ze dne 14. června 1999 s názvem „Spojené království, Manchester Airport“.

⁽⁹⁵⁾ Rozhodnutí Komise 2004/393/ES ze dne 12. února 2004 o výhodách poskytnutých regionem Valonsko a letištem Brussels South Charleroi Airport letecké společnosti Ryanair při zřízení její základny v Charleroi (Úř. věst. L 137, 30.4.2004, s. 1). Toto rozhodnutí bylo sice zrušeno rozsudkem ze dne 17. prosince 2008 ve věci T-196/04, Ryanair Ltd. v. Komise (rozsudek ve věci „Charleroi“), Sb. rozh. 2008, s. II-3643, ale svědčí přesto o vývoji hodnocení těchto podpor Komisí.

⁽⁹⁶⁾ Viz body č. 283 až 297.

⁽⁹⁷⁾ Viz body č. 288 až 309.

⁽⁹⁸⁾ Viz body č. 311 až 317.

⁽⁹⁹⁾ Viz body č. 318 až 325.

- 457) Pokyny z roku 2005 a nové pokyny převedly tyto zásady slučitelnosti do přesného znění, přesto ale platí, že podpory na provoz poskytnuté leteckým společnostem může Komise prohlásit za slučitelné, pokud přispívají k rozvoji letišť malé velikosti prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových trasách, pokud jsou nezbytné v tom smyslu, že se netýkají trasy již provozované stejnou nebo jinou společností či trasy podobné⁽¹⁰⁰⁾, pokud jsou časově omezeny, pokud má spoj, na nějž je podpora poskytnuta, perspektivu stát se ziskovým⁽¹⁰¹⁾, pokud je výše částky závislá na čistém rozvoji provozu, pokud je podpora poskytnuta transparentně a nediskriminačně a pokud není kumulována s jinými typy podpory⁽¹⁰²⁾.
- 458) V tomto ohledu Komise v bodě odůvodnění 140 rozhodnutí o rozšíření řízení uvedla, že přezkoumá slučitelnost těchto opatření podle pěti výše uvedených kumulativních kritérií. Je nutno poznamenat, že Francie a ani žádná zúčastněná strana nevznesla proti uplatnění těchto kritérií výhrady.
- 459) Komise dospívá k závěru, že v tomto konkrétním případě je nutno přezkoumat slučitelnost smlouvy z roku 2003 a smluv z roku 2005 podle výše uvedených obecných zásad.

Přispění k rozvoji letišť malé velikosti prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových trasách

- 460) Roční provoz letiště Pau v období 2003–2005 byl přibližně 700 000 cestujících za rok. Komise se domnívá, že se v té době jednalo o letiště malé velikosti.
- 461) Pokud jde o novou trasu Pau – Londýn Stansted, Komise soudí, že se smlouva z roku 2003 týkala zahájení provozu na novém spoji, který mohl vést k čistému nárůstu provozu. Smlouvy z roku 2005 se naopak týkaly dalšího provozování stejné trasy dva roky po jejím otevření bez zvýšení četnosti spojů. Komise proto soudí, že smlouvy z roku 2005 nesplňují podmínku čistého nárůstu provozu.

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

- 462) Při otevření spoje Pau – Londýn Stansted společností Ryanair v roce 2003 žádná jiná letecká společnost tento spoj neprovozovala.
- 463) Smlouvy z roku 2005 se naopak týkaly spoje Pau – Londýn Stansted. Tuto trasu provozovala společnost Ryanair již téměř dva roky v rámci smlouvy z roku 2003 se stejnou četností spojů, jaká byla stanovena ve smlouvě z roku 2003. Komise proto soudí, že výše uvedená podmínka není splněna, pokud jde o smlouvy z roku 2005.

Podpora musí být časově omezená a týkat se trasy, která má perspektivu stát se ziskovou

- 464) Komise zaznamenává, že přes výzvu, která jí byla zaslána, Francie neposkytla žádnou studii životaschopnosti spoje Pau – Londýn, který byl předmětem smluv z roku 2003 a 2005, již by společnost Ryanair předložila, aby odůvodnila opodstatnění poskytnutí podpor, které vyplývaly z předmětných smluv. Na základě věcných prvků případu se tak ukazuje, že z hlediska orgánů, které přiznaly předmětné podpory, neexistovala žádná jasná perspektiva, že se spoj Pau – Londýn může stát bez podpory ziskovým v bližším či vzdálenějším horizontu. Komise v tomto ohledu zdůrazňuje, že studie předložené francouzskými orgány ohledně hospodářských přínosů leteckých spojů provozovaných společností Ryanair analyzují dopady, které tyto spoje mohou mít na rozvoj regionu, ale nezahrnují prognózy jejich budoucí životaschopnosti či životaschopnosti jiných spojů, které by v budoucnu mohla společnost Ryanair provozovat. Analýza jednotlivých smluv uzavřených se společností Ryanair naopak dokládá, že podpory poskytnuté společnosti Ryanair na tyto spoje bylo nutno časem zvýšit, a to i po vypovězení smluv z roku 2003 a 2005, aby se zajistilo, že budou pro společnost Ryanair dostatečně ziskové, aby jejich provozování zachovala.
- 465) Pro úplnost Komise poznamenává, že tato opatření byla sice časově omezená, ale doba jejich trvání v délce pěti roků, jak bylo stanoveno v každé ze smluv, nebyla nezbytná a ani přiměřená k nákladům vynaloženým na otevření nového leteckého spoje, protože v odvětví letectví je obvykle doba trvání smlouvy do tří roků dostatečná⁽¹⁰³⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Viz body č. 71 až 75 a bod č. 79 písm. b) a c) pokynů z roku 2005 a body č. 139, 140, 141 a 151 nových pokynů.

⁽¹⁰¹⁾ Viz bod č. 79 písm. b), d) a i) pokynů z roku 2005 a bod č. 147 nových pokynů.

⁽¹⁰²⁾ Viz bod č. 79 písm. g) a h) a bod č. 80 pokynů z roku 2005 a body č. 150, 152 a 153 nových pokynů.

⁽¹⁰³⁾ Nové pokyny, bod č. 147.

- 466) Komise proto soudí, že smlouva z roku 2003 a ani smlouvy z roku 2005 nesplňují kritérium, podle něž musí být opatření časově omezená a týkat se tras, které mají perspektivu stát se ziskovými.

Výše částky musí být závislá na čistém rozvoji provozu

- 467) Smlouva z roku 2003 byla spojena se zavedením nového každodenního leteckého spoje mezi Pau a Londýnem, u kterého se Komise domnívá, že se dalo počítat s celkovým počtem 117 275 cestujících za rok (viz tabulka č. 7). Tato smlouva tak byla spojena s čistým nárůstem počtu cestujících, protože tento spoj předtím neexistoval.
- 468) Naopak smlouvy z roku 2005 nebyly spojeny se zavedením nového leteckého spoje, ale týkaly se dalšího provozování již existujícího spoje Pau – Londýn bez zvýšení jeho četnosti. Komise proto soudí, že výše částek podpory vyplývající ze smluv z roku 2005 nebyly závislé na čistém rozvoji provozu.

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

- 469) Na otázku ohledně dodržení podmínky transparentního a nediskriminačního přidělení Francie pouze uvedla zveřejnění, která CCIPB provedla v roce 2007 a 2009, to znamená po uzavření smluv z roku 2003 a 2005, a tím bez významu pro tuto analýzu. Z podkladů tohoto případu vyplývá, že smlouvy z roku 2003 a 2005 byly vyjednány dvoustraně, netransparentně a bez postupu, který by zaručoval neexistenci diskriminace, jako je veřejné nabídkové řízení. Předmětné podpory tak nesplňují kritérium transparentnosti a nediskriminace.

Závěr

- 470) Na základě výše uvedeného Komise soudí, že smlouva z roku 2003 a smlouvy z roku 2005 představují protiprávní podpory neslučitelné s vnitřním trhem.

8.1.3.2 Opatření provedená po vstupu v platnost pokynů z roku 2005

- 471) Komise uplatní pokyny z roku 2005 na smlouvy, které byly uzavřeny po jejich vstupu v platnost.
- 472) V bodě č. 27 pokynů z roku 2005 se upřesňuje, že provozní podpory poskytnuté leteckým společnostem (například podpory na zahájení provozu na nových spojích) mohou být prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem pouze výjimečně a za velmi přísných podmínek, a to ve znevýhodněných regionech Evropy, jako jsou např. regiony požívající odchylky podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU, nejvzdálenější regiony a regiony s nízkou hustotou obyvatelstva.
- 473) Tato odchylka není použitelná na letiště Pau, protože se nenachází v regionu tohoto typu.
- 474) Stejně jako v případě opatření přijatých před vstupem v platnost pokynů z roku 2005 Komise zaznamenává, že Francie a ani žádná zúčastněná strana neprokázaly slučitelnost těchto opatření s vnitřním trhem, ať už podle pokynů z roku 2005 nebo na jakémkoli jiném základě.
- 475) Vzhledem k podmínkám stanoveným v bodě č. 79 písm. a) až l) pokynů z roku 2005 konstatuje Komise skutečnosti uvedené níže v bodech odůvodnění 476 až 480.
- 476) Jsou splněna některá kritéria, jako jsou kritéria stanovená v bodě č. 79 písm. a) a b) pokynů z roku 2005 ohledně vlastnictví licence k provozování leteckou společností a kategorie letiště.
- 477) Kritérium stanovené v bodě č. 79 písm. h) pokynů z roku 2005 (nediskriminační přidělení) zní takto: „Každý veřejnoprávní subjekt, který zamýšlí poskytnout společnosti, prostřednictvím letiště či nikoli, podpory na zahájení činnosti nové trasy, musí svůj projekt zveřejnit po dostatečně dlouhou dobu a s dostatečnou propagací, aby všechny letecké společnosti, které mají zájem, mohly nabídnout své služby“. Komise zaznamenává, že v tomto případě byly smlouvy bez propagace vyjednány přímo s dotčenými leteckými společnostmi. Jedná se tak o přidělení bez veřejné soutěže, ačkoliv by se jiné letecké společnosti, které by měly případně zájem, bývaly mohly také ucházet o provozování dotčených tras za stejných podmínek, aby mohly využít podporu na zahájení činnosti.

- 478) Komise přesto bere na vědomí, že CCIPB zveřejnila v roce 2007 a 2009 v časopisu *Air & Cosmos* ⁽¹⁰⁴⁾ výzvu k předkládání projektů leteckým společnostem, které by za poskytnutí podpory na zahájení činnosti měly zájem rozvíjet nové služby. Francie ale uvedla, že tato řízení nebyla úspěšná, což dovedlo CCIPB k tomu, aby „*vyjednávala přímo s některými společnostmi*“. Protiprávní podpory zjištěné v rámci tohoto přezkumu tak nevyplývají ze zveřejnění výše uvedených výzev, ale z dvoustranných vyjednávání. Není proto splněno kritérium stanovené v písmenu h).
- 479) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě č. 79 písm. i) pokynů z roku 2005 (podnikatelský plán prokazující životaschopnost linky a analýza dopadu nové trasy na konkurenční linky), Komise vyzvala Francii, aby uvedla, zda byly podobné plány vypracovány, a pokud byly vypracovány, aby předložila jejich kopii. Francie a ani žádná zúčastněná strana se o existenci takových podnikatelských plánů nezmínily. Není proto splněno kritérium stanovené v písmenu i).
- 480) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě č. 79 písm. j) pokynů z roku 2005 (propagace), toto kritérium stanoví, že příslušné veřejné orgány zveřejní seznam dotovaných spojů a uvedou u každého z nich zdroj veřejného financování, společnost využívající podporu, výši vyplacených podpor a počet dotčených cestujících. V tomto konkrétním případě Francie potvrdila, že seznam tras a společností, které využívají finančních pobídek nebo plateb za marketing, nebyl každý rok zveřejňován. Není tak splněno kritérium stanovené v bodě č. 79 písm. j) pokynů z roku 2005.

Závěr

- 481) Jednotlivé smlouvy a dodatky, které CCIPB uzavřela se společnostmi Ryanair, AMS a Transavia a které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, představují všechny protiprávní státní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem.

8.2 OPATŘENÍ VE PROSPĚCH SPRÁVCE LETIŠTĚ

- 482) V období 2000–2010 obdržela CCIPB od různých veřejných orgánů dotace na zařízení v celkové výši přibližně 17,8 milionu EUR. Kromě toho obdržela dotaci ve výši 3,521 milionu EUR, jež byla určena na pokrytí nákladů, které podle francouzských orgánů spadají do rámce plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu zajišťovaných letišťem (dále jen „dotace na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu“) ⁽¹⁰⁵⁾.

8.2.1 EXISTENCE PODPORY PODLE ČL. 107 ODS. 1 SFEU

- 483) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU jsou 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, neslučitelné s vnitřním trhem, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy.
- 484) K označení opatření za státní podporu je nutno, aby byly kumulativně splněny tyto podmínky: 1) předmětné opatření je financováno ze státních prostředků a je přičitatelné státu, 2) poskytuje hospodářské zvýhodnění, 3) toto zvýhodnění je selektivní, 4) předmětné opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy a 5) příjemcem je podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což znamená, že vykonává hospodářskou činnost.
- 485) Pro určení, zda dotace uvedené v bodech odůvodnění 88 až 108 představují státní podporu, je nutno napřed ověřit, zda jejich příjemce, tj. správce letiště Pau, vykonával v době jejich poskytnutí hospodářskou činnost. Komise přezkoumá předběžně tuto otázku dříve, než přistoupí k postupné analýze dotací na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu a dotací na zařízení, aby rozhodla, zda představují státní podporu.

8.2.1.1 Pojem podnik a hospodářská činnost

- 486) Jak vysvětlila Komise v nových pokynech ⁽¹⁰⁶⁾, od vyhlášení rozsudku ve věci *Aéroports de Paris* (12. prosince 2000) je třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhá systému kontroly státní podpory. Před vynesením tohoto rozsudku mohly orgány veřejné moci kvůli nejistotě, která v té době panovala, naopak legitimně předpokládat, že financování letištní infrastruktury nepředstavuje státní podporu, a že tedy příslušná opatření nemusí být oznamována Komisi. Z uvedeného plyne, že Komise nemůže nyní na základě pravidel pro státní podporu zpochybňovat finanční opatření, která byla poskytnuta před 12. prosincem 2000.

⁽¹⁰⁴⁾ Viz bod odůvodnění 132.

⁽¹⁰⁵⁾ Viz tabulka č. 3.

⁽¹⁰⁶⁾ Body č. 28 a 29.

- 487) Jak je rovněž uvedeno v nových pokynech ⁽¹⁰⁷⁾, ne všechny činnosti letiště jsou nutně hospodářské povahy. Činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespádají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře.
- 488) Podle tabulky č. 4 sloužily dotace na zařízení poskytnuté v roce 2004 a 2009 na financování investic do pojezdové dráhy, letištní dráhy, signalizace a parkoviště. Tuto infrastrukturu a zařízení komerčně provozuje CCIPB, která je správcem letiště a která účtuje náklady uživatelům těchto aktiv. Tyto investice jsou tak součástí komerční činnosti správce letiště. Dotace na zařízení poskytnuté v roce 2004 a 2009 proto přispěly k hospodářským činnostem. Byly navíc poskytnuty až po 12. prosinci 2000. Z hlediska pojmu podnik a hospodářská činnost tak mohou spadat do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu.
- 489) Naopak dotace na zařízení přidělené v roce 1999 a 2000, které jsou uvedeny v tabulce č. 4 a které sloužily k financování investic do terminálů pro nákladní a osobní dopravu, zakoupení materiálu pro dráhu a výstavby stanice pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny, byly poskytnuty před 12. prosincem 2000. V souvislostech tohoto rozhodnutí je Komise proto nemusí zkoumat.
- 490) Pokud jde o dotace vyplácené Generální radou departementu Pyrénées Atlantiques (Conseil général des Pyrénées Atlantiques) od roku 2000 do roku 2005 na splacení jistiny půjčky ve výši 779 000 EUR ⁽¹⁰⁸⁾ upsané CCIPB, spadají do rámce memoranda o plánu financování letiště Pau, které bylo uzavřeno dne 5. listopadu 1990. Toto memorandum obsahovalo neodvolatelný závazek veřejných orgánů splatit předmětnou půjčku. Protože toto memorandum předcházelo rozsudku ve věci *Aéroports de Paris*, Komise nesmí přezkoumávat platby provedené uplatněním tohoto memoranda na základě pravidel pro státní podporu.
- 491) V oddíle 8.2.1.2 Komise přezkoumává, do jaké míry sloužily dotace na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu skutečně k financování činností, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu.

8.2.1.2 *Dotace na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu*

- 492) Jak je uvedeno v tabulce č. 3, předmět formálního vyšetřovacího řízení zahrnuje dotace od fondu FIATA a dotace, které sloužily k financování různých investic, tj. prostorů a vozidel bezpečnostní a hasičské záchranné služby (SSLIA) a také tomografů ⁽¹⁰⁹⁾. Tyto různé dotace byly poskytnuty uplatněním obecného systému financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi na francouzských letištích, který je popsán v oddíle 4.3.2.
- 493) Jak je připomenuto výše, podle nových pokynů a judikatury, činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespádají do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu. Podle nových pokynů se má obecně za to, že činnosti jako řízení leteckého provozu, policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy ⁽¹¹⁰⁾.
- 494) Nové pokyny dále upřeshňují, že financování takovýchto neekonomických činností z veřejných zdrojů nepředstavuje státní podporu, ovšem mělo by se omezit striktně na kompenzaci vzniklých nákladů a nesmí vést k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. Pokyny s ohledem na tuto druhou podmínku upřeshňují, že pokud je v daném právním řádu obvyklé, že civilní letiště musí nést určité náklady spjaté se svým provozem, zatímco jiná civilní letiště je nést nemusí, mohlo by posledně jmenovaným letištím vzniknout zvýhodnění, a to bez ohledu na to, zda se uvedené náklady vztahují na činnost, která je obecně považována za činnost neekonomické povahy ⁽¹¹¹⁾.

⁽¹⁰⁷⁾ Body č. 34 a 35.

⁽¹⁰⁸⁾ Viz předposlední řádek tabulky č. 3.

⁽¹⁰⁹⁾ Viz první a druhý řádek tabulky č. 3.

⁽¹¹⁰⁾ Bod č. 35.

⁽¹¹¹⁾ Body č. 36 a 37.

- 495) Činnosti financované obecným systémem financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi na francouzských letištích, který je popsán v oddíle 4.3.2, spadají do oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy⁽¹¹²⁾, činností policie⁽¹¹³⁾, hasičské záchranné služby⁽¹¹⁴⁾, bezpečnosti leteckého provozu⁽¹¹⁵⁾ a ochrany životního a přírodního prostředí⁽¹¹⁶⁾. Tyto činnosti lze oprávněně považovat za činnosti spadající do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí jakožto veřejného orgánu. Francie proto může oprávněně považovat z hlediska pravidel pro státní podporu tyto úkoly za úkoly z „oblasti výsadních pravomocí státu“, čili jinými slovy, za úkoly neekonomické povahy. Může proto také stanovit veřejné financování na kompenzaci nákladů nesených správci letišť při plnění těchto úkolů, pokud je jimi vnitrostátní právní předpisy pověřují, a za podmínky, že toto financování nevede k nadměrnému vyrovnání a ani k diskriminaci mezi letišti.
- 496) Z popisu uvedeného v oddíle 4.3.2 vyplývá, že systém stanovený francouzskými právními předpisy je založen na mechanismech striktní kontroly nákladů jak *ex ante*, tak *ex post*, což zaručuje, že správci letišť dostávají prostřednictvím letištní daně a dodatečných nástrojů pouze částky nezbytně nutné na pokrytí nákladů.
- 497) Tento systém se navíc uplatňuje na všechna francouzská civilní letiště, a to jak co se týče typu úkolů, u nichž se provádí vyrovnání, tak nástrojů financování. Podmínka nediskriminace je tak splněna. Francouzské právní předpisy sice pověřují správce letišť plněním úkolů v oblasti výsadních práv, ale financování těchto úkolů přisuzují státu, a nikoli jim. Vyrovnání nákladů spojených s plněním těchto úkolů z veřejných zdrojů tak nevede ke snížení nákladů, které by správci letišť měli podle francouzského právního řádu obvykle nést.
- 498) Financování, jež dostávají správci francouzských letišť podle tohoto systému, tak nepředstavují státní podporu.
- 499) Dotace spojené s plněním úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu, které jsou uvedeny ve druhém a třetím řádku tabulky č. 3 a které sloužily k financování investic spadajících do rámce ochrany civilního letectví před protiprávními činy a hasičské záchranné služby, tak nepředstavují státní podporu.

8.2.1.3 Dotace na zařízení poskytnuté v roce 2004 a 2009

- 500) Zbývá přezkoumat, zda dotace na zařízení poskytnuté v roce 2004 a 2009 představují státní podporu. Tyto dotace jsou uvedeny níže v tabulce č. 13.

Tabulka 13

Investice a dotace na zařízení z roku 2004 a 2009

(v milionech EUR)

Subjekty poskytující dotace na zařízení	Rok poskytnutí	Povaha investice	Celková vyplacená částka	Celková výše investice
Conseil général des Pyrénées Atlantiques Conseil régional d'Aquitaine Evropská unie (FEDER)	2004	Práce na pojezdové dráze	1,6	2,6

⁽¹¹²⁾ Do této kategorie patří detekční kontrola zavazadel v zavazadlovém prostoru, detekční kontrola cestujících a kabinových zavazadel a kontrola společných přístupů k vyhrazenému prostoru.

⁽¹¹³⁾ Do této kategorie patří automatizovaná kontrola na hranicích pomocí biometrického zjištění totožnosti.

⁽¹¹⁴⁾ Jak je uvedeno v bodě odůvodnění 493, nové pokyny uvádějí výslovně tyto tři kategorie jako příklady činností neekonomické povahy.

⁽¹¹⁵⁾ Do této kategorie patří prevence ohrožení zvířaty.

⁽¹¹⁶⁾ Do této kategorie patří kontrolní opatření v oblasti ochrany životního prostředí.

(v milionech EUR)

Subjekty poskytující dotace na zařízení	Rok poskytnutí	Povaha investice	Celková vyplacená částka	Celková výše investice
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau Pyrénées (Smíšené sdružení letiště Pau Pyrénées)	2009	Renovace dráhy a signalizace Rozšíření parkoviště	4,1	5,1
Celkem			5,8	7,7

Státní prostředky a přičitatelnost státu

- 501) Generální rada departementu Pyrénées–Atlantiques (Conseil général des Pyrénées–Atlantiques) poskytla CCIPB dotace financované z prostředků departementu Pyrénées–Atlantiques, což je decentralizovaný samosprávný územní celek. Pro připomenutí: u předmětných prostředků se jedná o státní prostředky. Pro účely uplatnění čl. 107 odst. 1 SFEU se totiž prostředky samosprávných územních celků považují za státní prostředky⁽¹¹⁷⁾. Rozhodnutí přijatá těmito územními celky jsou ostatně přičitatelná státu stejně jako opatření přijatá ústřední mocí⁽¹¹⁸⁾.
- 502) Stejně platí pro dotace obdržené od Regionální rady regionu Aquitaine (Conseil régional d'Aquitaine) a od smíšeného sdružení, jež je seskupením místních samosprávných územních celků, které jej zcela kontrolují.
- 503) Práce na pojezdové dráze byly dále částečně financovány Evropským fondem pro regionální rozvoj (FEDER). Financování fondem FEDER je považováno za použití státních prostředků přičitatelné státu, protože jeho poskytnutí je přiznáno pod kontrolu příslušného členského státu⁽¹¹⁹⁾.
- 504) Dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 byly proto zcela financovány ze státní prostředků a jsou přičitatelné státu podle čl. 107 odst. 1 SFEU.

Selektivní zvýhodnění správce letiště

- 505) Pro posouzení, zda státní opatření představuje podporu, je nutno zjistit, zda přijímající podnik získal hospodářskou výhodu v tom, že nemusí nést náklady, které by měly běžně zatěžovat jeho vlastní finanční prostředky, zda se těší výhodě, kterou by za běžných tržních podmínek neměl⁽¹²⁰⁾, nebo zda lze dotčené opatření považovat za vyrovnání za plnění závazků veřejné služby splňující podmínky rozsudku ve věci *Altmark*⁽¹²¹⁾.
- 506) Pokud jde o tento poslední bod, je nutno nejprve poznamenat, že Francie jasně neuvédla, že by byl podle ní správce letiště Pau pověřen poskytováním skutečné služby obecného zájmu. Ve svých připomínkách k rozhodnutí o rozšíření řízení Francie v tomto ohledu pouze uvedla, že „při neexistenci jasně použitelného právního základu v oné době [(před zveřejněním pokynů z roku 2005)] se francouzské orgány mohly oprávněně domnívat, že tehdy rozhodnutá financování letištní infrastruktury představují opatření politiky územního rozvoje, že toto letiště plní celkově úkol obecného hospodářského zájmu a že tento úkol nespadá do rámce režimu státní podpory“⁽¹²²⁾.

⁽¹¹⁷⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 12. května 2011 ve spojených věcech T-267/08 a T-279/08, *Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis v. Evropská komise*, Sb. rozh. 2011, s. II-01999, bod č. 108.

⁽¹¹⁸⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 6. března 2002 ve spojených věcech T-127/99, T-129/99 a T-140/99, Sb. rozh. 2002, s. II-1330, bod č. 142.

⁽¹¹⁹⁾ Pokud jde o označení prostředků fondu FEDER za státní podporu, viz například rozhodnutí Komise ve věci N 514/06, *South Yorkshire digital region broadband project*, bod odůvodnění 29, a rozhodnutí Komise ve věci N 44/10, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, body odůvodnění 69 až 70.

⁽¹²⁰⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. února 1990 ve věci C-301/87, *Francie v. Komise*, Sb. rozh. 1990, s. I-307, bod č. 41.

⁽¹²¹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003 ve věci C-280/00, *Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark“)*, Sb. rozh. 2003, s. I-7747.

⁽¹²²⁾ Bod č. 13 odst. 1.

- 507) Francie dále uvedla: „*Francouzské orgány se domnívají, že všechna letiště s ročním počtem cestujících do 1 milionu by měla být považována za službu obecného hospodářského zájmu vzhledem k jejich významné roli při územním rozvoji a při sociálním a hospodářském rozvoji jejich oblasti a vzhledem k vzájemnému překrývání jejich činností. Soudí rovněž, že tato letiště mají jen omezený dopad na společný trh. Domnívají se proto, že by financování, která jim byla poskytnuta, neměla být považována za státní podporu nebo by měla být prohlášena za slučitelná se společným trhem a osvobozena od oznámení v souladu s ustanoveními rozhodnutí Komise ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu, které platilo až do 20. prosince 2011“⁽¹²³⁾.*
- 508) Komise se v každém případě domnívá, že tato odůvodnění nejsou dostatečná, aby se mohlo dospět k závěru, že správce letiště Pau je pověřen správou skutečné služby obecného hospodářského zájmu. Jak je uvedeno v nových pokynech⁽¹²⁴⁾, Komise se domnívá, že celkový provoz letiště lze v řádně odůvodněných případech považovat za službu obecného hospodářského zájmu. Komise má nicméně za to, že takováto situace může nastat pouze tehdy, pokud by část oblasti dopravně obsluhovaná letištěm byla bez letiště od zbytku Unie izolována v takové míře, že by to narušovalo její sociální a hospodářský rozvoj.
- 509) Na základě této zásady nelze předpokládat, že správa každého francouzského letiště s méně než 1 milionem cestujících za rok představuje skutečnou službu obecného hospodářského zájmu. Přísluší Francii, aby posoudila specifickou situaci každého letiště této kategorie a předložila tuto analýzu Komisi, pokud si přeje podpořit názor, že správa tohoto letiště spadá do služby obecného hospodářského zájmu. Pouze za těchto podmínek by Komise mohla ověřit případ od případu, zda se Francie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když přisoudila dotyčnému letišti označení služby obecného hospodářského zájmu.
- 510) V tomto konkrétním případě nebyla pro letiště Pau předložena žádná specifická analýza této povahy. Vzhledem k blízkosti letiště Tarbes, které se nachází 50 km a méně než 40 minut jízdy od letiště Pau, nelze navíc tvrdit, že by část oblasti potenciálně dopravně obsluhovaná letištěm Pau byla bez něj od zbytku Unie izolována v takové míře, že by to narušovalo její sociální a hospodářský rozvoj. Zastávat takový názor by se rovnalo zjevně nesprávnému posouzení situace letiště.
- 511) Podle sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu⁽¹²⁵⁾ je pro splnění první podmínky rozsudku ve věci *Altmark* nutno, aby veřejná služba byla svěřena aktem nebo několika akty, které mohou mít v závislosti na předpisech členského státu podobu legislativního nebo regulačního nástroje či smlouvy. Akt nebo akty musí k tomu alespoň upřesňovat náplň a délku trvání závazků veřejné služby; o který podnik a případně o které území se jedná; povahu výhradních nebo zvláštních práv přiznaných podniku daným orgánem; ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby a ujednání, která vyloučí vyplacení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby a zajistí její navrácení. Jedinými akty, které Francie předložila a které by případně mohly plnit tuto funkci, je vyhláška z roku 1965⁽¹²⁶⁾ a postupné dodatky k ní, protože CCIPB ukládají různé povinnosti v oblasti provozu (včetně záležitostí jako je otevírací doba či rovné zacházení s uživateli), úklidu, údržby a vybavení, a to na přesně stanovenou dobu. Žádný z těchto aktů ale nestanoví způsoby výpočtu a hodnocení sebemenšího mechanismu finančního vyrovnání.
- 512) Na základě věcných prvků případu se tak Komise domnívá, že správu letiště Pau nelze považovat za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu.
- 513) Dokonce i za předpokladu, že by tomu tak bylo, nesplnily by přesto dotace na zařízení, které jsou předmětem tohoto přezkumu, kumulativní podmínky rozsudku ve věci *Altmark*. Jedná se totiž o různé jednorázové dotace vyplacené v různých obdobích na pokrytí investičních nákladů, které se v těchto obdobích ukázaly jako nezbytné. Tyto dotace proto nepocházejí z určitého vyrovnávacího mechanismu, který by byl vytvořen objektivně, transparentně a *ex ante*, to znamená v době, kdy veřejné orgány svěřily CCIPB správu letiště, nebo u příležitosti aktů, kterými se tato správa obnovovala či upřeshovala. Tyto dotace tak nesplňují druhou podmínku rozsudku ve věci *Altmark*, která zní: „... *parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem, aby se zabránilo tomu, že toto vyrovnání přinese hospodářské zvýhodnění, jež může upřednostnit podnik-příjemce ve vztahu ke konkurenčním podnikům*“⁽¹²⁷⁾.

⁽¹²³⁾ Bod č. 13 odst. 3.

⁽¹²⁴⁾ Bod č. 72.

⁽¹²⁵⁾ Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4. bod č. 52.

⁽¹²⁶⁾ Viz bod odůvodnění 27.

⁽¹²⁷⁾ Viz rozsudek ve věci *Altmark* uvedený výše v pozn. pod čarou č. 121, bod č. 90.

- 514) Protože předmětné dotace na zařízení nesplňují podmínky rozsudku ve věci *Altmark*, zbývá ověřit, jak je uvedeno výše, zda byly poskytnuty za běžných tržních podmínek.
- 515) V tomto ohledu je nutno připomenout, že „kapitál poskytnutý, ať již přímo či nepřímo, státem podniku v souvislostech odpovídajících obvyklým tržním podmínkám nelze považovat za státní podporu“⁽¹²⁸⁾.
- 516) Pro určení, zda dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 byly poskytnuty za běžných tržních podmínek, je na ně nutno uplatnit zásadu subjektu v tržním hospodářství. Jedná se o posouzení, zda při jejich poskytnutí mohly orgány samosprávy očekávat určitou finanční návratnost, přičemž je nutno z této analýzy vyloučit přínosy očekávané v oblasti místního hospodářského rozvoje jako takové.
- 517) V tomto konkrétním případě Komise nejprve zaznamenává, že letiště spravuje CCIPB v rámci koncese, která uplyne v roce 2015. Dne 1. ledna 2007 bylo vlastnictví tohoto letiště, které patřilo původně státu, převedeno na smíšené sdružení. CCIPB tak není majitelem pozemků a infrastruktury.
- 518) V tomto ohledu CCIPB ve svých připomínkách tvrdila ohledně dotací na zařízení, že: „*tyto částky odpovídají investicím, které provedli majitelé letištní infrastruktury za účelem její údržby a zlepšení; tyto investice tak byly provedeny výlučně ve prospěch jejich majitelů. Tyto částky naopak neposkytují CCIPB jakožto správci letiště žádné hospodářské zvýhodnění*“. (chybí poznámky pod čarou). CCIPB dodává: „*Pověřující orgán a místní samosprávy jakožto majitelé letištních infrastruktur vyplacením dotací na zařízení tak přirozeně zasahují v rámci uvedené koncese veřejného zařízení do oblasti prací na uvedení do souladu se standardy, údržby a zlepšení letištní veřejné služby, aby zhodnotily svůj majetek. Jedná se proto o investice, které přirozeně přísluší majiteli veřejného zařízení a nepřísluší jeho provozovateli*“.
- 519) Z věcných prvků případu však vyplývá, že podle vnitřního uspořádání koncese nepřislouší financování nutných investic veřejnému majiteli, ale právě CCIPB. Vyhláška z roku 1965, kterou se vytváří koncese, tak jasně světuje koncesionáři zhotovení, vybavení a údržbu stavebních děl, budov a zařízení a vybavení. Francie uvedené potvrdila těmito slovy: „*Investice nutné pro uvedení do souladu se standardy, renovaci, údržbu, rozšíření nebo modernizaci letiště tak přísluší koncesionáři*“.
- 520) Francie v tomto ohledu poznamenala, že dodatek ze dne 8. listopadu 2001 (dále jen „třetí dodatek“) k vyhlášce z roku 1965 nezpochybnil vnitřní uspořádání koncese, a to zejména pokud jde o provádění investic spojených s údržbou a renovací letiště. Navíc poznamenala, že ani dodatek ze dne 3. března 2010 (dále jen „čtvrtý dodatek“), který byl uzavřen mezi smíšeným sdružením a CCIPB po převodu vlastnictví v roce 2007, nezpochybnil vnitřní uspořádání koncese a stejně jako předchozí dodatky přisuzuje koncesionáři investice nutné pro jeho činnost⁽¹²⁹⁾.
- 521) Jak ukazuje přezkum vyhlášky z roku 1965 a dodatků k ní, jak potvrzuje Francie a na rozdíl od tvrzení CCIPB, provedení a financování investic, které jsou předmětem šetřených dotací na zařízení, tak přísluší právě CCIPB.
- 522) Na druhé straně se ukazuje, že při poskytnutí dotací na zařízení v roce 2004 a 2009 nemohly dotčené orgány samosprávy očekávat takovou návratnost investic, která by uspokojila subjekt v tržním hospodářství, který by jednal na jejich místě. V roce 2004 patřily totiž pozemky a infrastruktura státu a v roce 2009 smíšenému sdružení. Jediným příjmem z letiště Pau byl pro každého z těchto dvou veřejných majitelů minimální státní poplatek, který byl až do roku 2001 ve výši 100 FRF ročně a 100 EUR poté. Dotace na zařízení z roku 2004 a 2004 nevedly k žádnému navýšení tohoto státního poplatku, jehož výše byla stanovena vyhláškou z roku 1965 a upravena některými z jejích dodatků. Stát a ani smíšené sdružení jakožto majitelé tak nemohly očekávat, že dotace na investice poskytnuté v roce 2004 a 2009 mohou vést ke konkrétní návratnosti investic, a to alespoň do konce platnosti koncese, který byl stanoven na rok 2015. Žádný věcný prvek případu dále nenaznačuje, že by stát nebo smíšené sdružení mohly v roce

⁽¹²⁸⁾ Rozsudek ze dne 16. května 2002 ve věci „*Strandrust Marine*“ uvedený výše v pozn. pod čarou 36, bod č. 69.

⁽¹²⁹⁾ Čtvrtý dodatek přináší upřesnění ohledně režimu „vráceného majetku“ koncese, který zahrnuje všechny movitý a nemovitý majetek, který dává pověřující orgán k dispozici koncesionáři. Vracený majetek zahrnuje pozemky, stavební díla, budovy, zařízení, sítě a duševní díla, které jsou nutné k provozování letiště a které koncesionář obnovil nebo vytvořil během trvání pověření, a movitý majetek, který je nutný pro provozování letiště a který koncesionář obnovil nebo vytvořil během trvání pověření. Podle čtvrtého dodatku se tento majetek musí vrátit po uplynutí smlouvy o koncesi pověřujícímu orgánu povinně a bezplatně v dokonale udržovaném stavu. Čtvrtý dodatek rovněž upřesňuje, že pro účely koncese pověřující orgán převezme roční splátky úroků a odpisů úvěrů řádně nasmlouvaných koncesionářem za účelem vybavení koncese a proplatí mu zálohy, které by případně zaplatil ze svých vlastních prostředků, či neamortizovanou hodnotu zařízení, které případně pořídil ze stejných prostředků, pokud toto proplacení nešlo provést odečtením z provozního kapitálu letiště. Tato finanční ustanovení, která jsou použitelná na konci koncese, nezpochybnují skutečnost, že investice nutné pro fungování letiště musí v okamžiku jejich realizace nést koncesionář.

2004 a 2009 očekávat, že tyto dotace na zařízení povedou ke zhodnocení aktiv, které by se mohlo pro tyto dva subjekty projevit v návratnosti investic v rámci nové koncese od roku 2016. Francie zejména neposkytla žádný údaj o plánech státu nebo smíšeného sdružení ohledně vnitřního uspořádání budoucí koncese a případných poplatcích, které by majitel letiště mohl očekávat.

- 523) Pokud jde o orgány samosprávy, které se podílely na financování předmětných dotací, aniž by byly v okamžiku jejich poskytnutí, ať již přímo či nepřímo přes smíšené sdružení, majiteli pozemků a infrastruktury, nemohly tím spíše ani ony očekávat takovou návratnost investic, která by zajistila výnosnost jejich investičních výdajů. Tato připomínka se týká Generální rady departementu Pyrénées-Atlantiques (Conseil général des Pyrénées Atlantiques) a Regionální rady regionu Aquitaine (Conseil régional d'Aquitaine), které nebyly majiteli letiště v okamžiku, když se v roce 2004 rozhodly přispět na financování prací na pojezdové dráze.
- 524) Dále je nutno zaznamenat, že podle Francie „*nespočívá rozhodnutí orgánů samosprávy investovat jen na výhledech přímé ziskovosti a CCIPB platí pouze symbolický poplatek. Rozhodnutí samospráv investovat spočívá na očekávaném dlouhodobém přínosu pro region, co se týče turistického a hospodářského rozvoje*“. Toto tvrzení potvrzuje, že orgány samosprávy neočekávaly, že jejich investiční výdaje povedou v prvé řadě k ziskovosti. Protože jediné přínosy, které samospráva očekávala, se týkaly turistického a hospodářského rozvoje, subjekt v tržním hospodářství jednajícím místo těchto samospráv by je nezohlednil. Uvedené naznačuje, že na předmětné dotace na zařízení nelze zásadu subjektu v tržním hospodářství ani uplatnit.
- 525) Vzhledem k předchozímu nespĺňují dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 kritérium subjektu v tržním hospodářství. Tyto dotace snížily investiční náklady, které by musela nést CCIPB, a to bez výhledu na návratnost investic, která by byla dostatečná pro samosprávy, které je poskytly. Tato zvýhodnění jsou navíc selektivní, protože z nich měl prospěch jediný podnik.

8.2.1.4 *Ovlivnění obchodu v rámci Unie a hospodářské soutěže*

- 526) Jako správce letiště Pau je CCIPB v hospodářské soutěži s jinými letištními platformami, a to zejména s letišti, která dopravně obsluhují stejnou spádovou oblast. Komise v tomto ohledu zaznamenává, že letiště Tarbes–Lourdes–Pyrénées se nachází 50 km od letiště Pau a od roku 2009 nabízelo rovněž lety do Londýna. Letiště Biarritz–Anglet–Bayonne se nachází rovněž méně než 100 km od letiště Pau a nabízí lety do Charleroi, Londýnu Stansted, Manchesteru a dalších destinací ve Spojeném království. Podpora poskytnutá CCIPB tak může narušit hospodářskou soutěž. Protože trh letištních služeb a trh letecké dopravy jsou trhy otevřené hospodářské soutěži v rámci Unie, podpora může také ovlivnit obchod mezi členskými státy.
- 527) Obecněji je nutno zaznamenat, že správci letišť Unie si navzájem konkurují, aby přilákali letecké společnosti. Letecké společnosti určují spoje, které provozují, a odpovídající četnost letů podle různých kritérií. Tato kritéria zahrnují možný počet zákazníků, který společnosti na těchto spojích mohou očekávat, ale také parametry letišť, která se nacházejí na konci těchto leteckých spojů.
- 528) Letecké společnosti posuzují zejména kritéria, jako je druh poskytovaných letištních služeb, počet obyvatel nebo hospodářská činnost v okolí letiště, přetížení, existence přístupu po zemi nebo výše poplatků za používání letištní infrastruktury a služeb a související všeobecné obchodní podmínky. Výše poplatků je důležitý ukazatel, protože finanční prostředky z veřejných zdrojů poskytnuté letišti by mohly být použity k udržování letištních poplatků na uměle nízké úrovni s cílem přilákat letecké společnosti, a mohou tak významně narušit hospodářskou soutěž⁽¹³⁰⁾.
- 529) Letecké společnosti proto přidělují své prostředky, a to hlavně letadla a posádky, mezi různé spoje zejména se zřetelem na služby, které správci letišť nabízejí, a na ceny, které jim tyto správci za tyto služby účtují.
- 530) Ze všech těchto skutečností vyplývá, že dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 tím, že CCIPB poskytly hospodářské zvýhodnění, mohly posílit její postavení vůči ostatním správcům evropských letišť. Tyto dotace proto mohly narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

⁽¹³⁰⁾ Nové pokyny, bod č. 43.

8.2.1.5 Závěr k existenci podpory

- 531) Z důvodů uvedených v bodech odůvodnění 483 až 530 představují dotace na zařízení poskytnuté CCIPB v roce 2004 a 2009 státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.2.2 PROTIPRÁVNÍ POVAHA PODPORY

- 532) Dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 byly provedeny bez oznámení.
- 533) Jak je uvedeno výše, Francie ve svých připomínkách uvedla, že se domnívá, že všechna letiště s ročním počtem cestujících do 1 milionu by měla být považována za službu obecného hospodářského zájmu, a proto by financování, která jim byla poskytnuta, neměla být považována za státní podporu nebo by měla být prohlášena za slučitelná s vnitřním trhem a osvobozena od oznámení v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.
- 534) Jak bylo ale prokázáno výše, Komise se na základě věcných prvků případu domnívá, že správu letiště Pau nelze považovat za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu. Z tohoto důvodu nemohly dotace z roku 2004 a 2009 využít na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 odchylky od oznamovací povinnosti, již stanoví čl. 108 odst. 3 SFEU.
- 535) Jak je uvedeno výše, tyto dotace navíc nepocházejí z určitého vyrovnávacího mechanismu, který by byl vytvořen objektivně, transparentně a *ex ante*, to znamená v době, kdy veřejné orgány svěřily CCIPB správu letiště, nebo u příležitosti aktů, kterými se tato správa obnovovala či upřesňovala. Tyto dotace tak nesplňují kritérium stanovené v čl. 4 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu, podle něž akt nebo akty pověřující službou obecného hospodářského zájmu musí uvádět ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby. Jedná se o druhý důvod, proč dotace z roku 2004 a 2009 nemohly využít na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 odchylky od oznamovací povinnosti, již stanoví čl. 108 odst. 3 SFEU.
- 536) Vzhledem k předcházejícímu představují dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 protiprávní podporu.

8.2.3 SLUČITELNOST S VNITŘNÍM TRHEM

- 537) Jak je vysvětleno výše, dotace na zařízení poskytnuté v roce 2004 a 2009 snížily investiční náklady, které by CCIPB musela za běžných okolností nést. Představují tak investiční podporu. Dále byly poskytnuty před dnem 4. dubna 2014, kdy vstoupily v platnost nové pokyny. Podle těchto pokynů uplatní Komise na protiprávní investiční podpory letišť pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta (¹³¹).
- 538) Pokud jde o dotaci z roku 2009, platily v době jejího poskytnutí pokyny z roku 2005, a proto je nutno uplatnit tento dokument. Dotace z roku 2004 byla naopak poskytnuta před vstupem v platnost pokynů z roku 2005 v době, kdy neexistovalo specifické kritérium slučitelnosti pro investiční podpory letišť. Komise tak musí posoudit tuto dotaci přímo na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU při zohlednění své rozhodovací praxe v tomto ohledu. Je ale nutno připomenout, že pokyny z roku 2005 konsolidovaly rozhodovací praxi Komise při posuzování slučitelnosti podpor poskytnutých správčům letišť. Komise se proto domnívá, že je nutno posuzovat slučitelnost dotace z roku 2004 s vnitřním trhem podle kritérií stanovených v pokynech z roku 2005.
- 539) Komise tak na základě pokynů z roku 2005 (¹³²) analyzovala dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 podle těchto kritérií:
- konstrukce a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost, ...),
 - infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli,
 - infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur,

⁽¹³¹⁾ Nové pokyny, bod č. 173.

⁽¹³²⁾ Bod č. 61.

— přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně,

— rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie.

- 540) Aby byly prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, musí dále státní podpory správcům letišť kromě nezbytného dodržení kritérií uvedených v bodě odůvodnění 539 být stejně jako jiné podpory nezbytné pro dosažení stanoveného cíle a jemu úměrné. Komise proto kromě dodržení výše uvedených kritérií pokynů z roku 2005 přezkoumá rovněž dodržení těchto kritérií nezbytnosti a proporcionality.
- 541) Komise úvodem poznamenává, že podle pokynů z roku 2005 se musí náklady způsobilé pro investiční podporu ve prospěch letiště omezovat na investiční náklady, které se týkají vlastní letištní infrastruktury (dráhy, terminály, rozjezdové dráhy atd.) nebo přímé podpory (protipožární zařízení, bezpečnostní a ochranná vybavení). Ze způsobilých nákladů je naopak nutno vyloučit náklady spojené s hospodářskými činnostmi, které nejsou přímo spojené se základními činnostmi letiště a které zahrnují výstavbu, financování, provozování a nájem prostor a nemovitého majetku nejen pro kanceláře a skladování, ale také pro hotely a průmyslové podniky uvnitř letiště, stejně jako obchody, restaurace a parkoviště.
- 542) Dotace z roku 2004 sloužila plně na financování prací na pojezdové dráze. Investiční náklady na tyto práce byly v celém rozsahu způsobilé pro investiční podporu podle pokynů z roku 2005, protože pojezdová dráha představuje letištní infrastrukturu. Pokud jde o dotaci z roku 2009, byla poskytnuta jako příspěvek na financování řady investic, které se týkaly dráhy a signalizace a z malé části celkových investičních nákladů⁽¹³³⁾ rovněž rozšíření parkoviště. Dráha a signalizace jsou součástí letištní infrastruktury. U investičních nákladů na tyto součásti infrastruktury se proto jedná o způsobilé náklady. Naopak náklady na parkoviště je nutno ze způsobilých nákladů vyloučit, protože parkoviště není součástí letištní infrastruktury. Celková výše dotace z roku 2009, tj. 4,1 milionu EUR, nepřesahuje celkovou částku způsobilých nákladů na dráhu a signalizaci, tj. 4,7 milionu EUR. Dotace z roku 2009 tak sloužila pouze k financování způsobilých nákladů⁽¹³⁴⁾.
- 543) Dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 (v celkových částkách 1,6 a 4,1 milionu EUR) nepřesahují způsobilé náklady, které byly takto vypočítány pro tyto dvě dotace (2,6 a 4,7 milionu EUR), ale vedou k vysokým intenzitám podpory (62 % a 88 %).

8.2.3.1 *Jasně stanovený cíl obecného zájmu*

- 544) Dotace na zařízení z roku 2004 sloužila na financování prací na pojezdové dráze, které měly toto zařízení uvést do souladu se standardy, a umožnit tak plynulejší provoz při špičkách komerčního provozu.
- 545) Způsobilé investice, které byly financovány dotací na zařízení z roku 2009, tvořily opravy dráhy a signalizace, které byly nutné, aby si letiště zachovalo svou kapacitu příjmu a získalo osvědčení pro příjem letadel pro střední tratě o kapacitě 200 až 250 míst. Signalizace kategorie III, která byla vybudována v období 1992–1993, a povrch manévrovacích zón, který byl položen v roce 1990, vyžadovaly na jedné straně renovaci vzhledem k jejich stáří (jejich životnost je obvykle řádově 10 až 15 roků) a na druhé straně uvedení do souladu se standardy. Toto uvedení do souladu se standardy bylo nezbytné, protože parametry uložené vyhláškou o podmínkách schvalování a provozování letišť, a to zejména ohledně přesného přiblížení III. kategorie, mohly vést v krátké době k odejmutí osvědčení letiště.
- 546) Dotace z roku 2004 a ani dotace z roku 2009 tak nevedly k výraznému zvýšení kapacit. Financovaly hlavně práce na obnovu a uvedení do souladu se standardy určené na udržení infrastruktury v řádném stavu, aby mohla nadále přijímat typy letadel a objem provozu, které dosud přijímala, a na zlepšení fungování letiště v období špiček.

⁽¹³³⁾ Méně než 10 % celkových investičních nákladů (viz tabulka č. 4 a poznámka pod čarou 1).

⁽¹³⁴⁾ Viz rozhodnutí Komise ve věci SA.38168, *Croatia – Dubrovnik Airport Development*, body č. 10 a 28.

- 547) Na letišti Pau existuje značný provoz cestujících na služebních cestách, který představuje 60 až 70 % celkového provozu. Tento provoz je spojen s existencí řady podniků v Pau a jeho okolí. Francie k tomuto uvedla, že oblast Pau představuje s oblastmi Lacq a Oloron třetí ekonomický pól jihozápadní Francie (tzv. oblast Grand Sud–Ouest). V Pau se nacházejí regionální a mezinárodní sídla různých velkých podniků a také výrobní a výzkumná centra. Neexistence letiště v Pau nebo výrazné snížení jeho možností příjmu by tuto hospodářskou činnost poškodily, protože cestující na služební cestě se obvykle snaží zkrátit cestování na co nejkratší dobu, aby mohli přicestovat a odcestovat během jednoho dne. Řada podniků by tak mohla považovat za nevýhodu nutnost používat při služebních cestách z nebo do Pau letiště, které se jako letiště Tarbes nenachází v bezprostřední blízkosti města.
- 548) Letiště Pau dále používá značný počet turistů, což souvisí s blízkostí Pyrenejí a jejich středisek zimních sportů. Studie zmiňované CCIPB zejména uvádějí, že pouze cestující společnosti Ryanair, které tvoří převážně turisté, utratili během svého pobytu v oblasti Pau celkovou částku 8 milionů EUR v roce 2005 a 56 milionů EUR v roce 2010.
- 549) Z těchto různých důvodů přispěly dotace na zařízení, které obdržela CCIPB v roce 2004 a 2009, k hospodářskému rozvoji Pau a jeho oblasti, a to kvůli dopadu tohoto letiště na cestovní ruch a na hospodářskou činnost obecně.
- 550) Tyto dotace rovněž přispěly k přístupnosti regionu, a to zejména pro turisty a cestující na služební cestě. V tomto ohledu je nutno poznamenat, že letiště Pau je vzdáleno 50 km od letiště Tarbes a 100 km od letiště Biarritz. Vzhledem ke své vzdálenosti od letiště Pau tak může letiště Biarritz jen obtížně představovat přijatelnou alternativu pro cestující, pro něž je čas citlivým faktorem, a to zejména pro cestující na služební cestě.
- 551) Dále se ukazuje, že tato tři letiště mají celkem odlišný typ provozu:
- letiště Pau se vyznačuje především výrazným počtem cestujících na služební cestě, u nichž poměrně vysoký podíl na celkovém provozu představuje vnitrostátní provoz zajišťovaný společnostmi Air France a Régional,
 - letiště Biarritz se vyznačuje výrazným počtem turistů, kteří míří na pobřeží Atlantiku a ke španělské hranici, a je pro něj příznačný značný sezónní provoz v létě a významný „nízkonákladový“ provoz,
 - letiště Tarbes představuje především „specializovaný“ trh zaměřený na poutní místo v Lourdech, pro nějž je příznačný nepravidelný mezinárodní provoz (charterové lety). Dokládá to skutečnost, že během období 2001–2011 se provoz na tomto letišti pravidelně blížil počtu 400 000 cestujících za rok, s výjimkou roku 2008, kdy dosáhl špičky v počtu 678 000 cestujících, což odpovídá roku výročí poutního místa v Lourdech.
- 552) Tyto skutečnosti naznačují, že tato různá letiště slouží poměrně odlišným segmentům trhu, a jsou tak jen nedokonalě navzájem nahraditelná. Tyto skutečnosti potvrzuje přezkum statistiky provozu, který je podrobněji rozveden v bodech odůvodnění 567 až 572 v analýze rozsahu narušení hospodářského soutěže vyvolaného těmito podporami. Investiční podpora, která umožňuje udržet letiště Pau v řádném stavu, tak v určité míře usnadňuje přístupnost oblasti, protože cestující a letecké společnosti nemusí hledat nedokonalou náhražku.
- 553) V Pau dále neexistuje vysokorychlostní železniční trať (TGV) a nejbližší prochází městem Bordeaux, což představuje 1 hod. 40 jízdy autem. U většiny destinací dostupných z Pau letem na krátkou vzdálenost znamená použití vysokorychlostního vlaku TGV jako alternativního dopravního prostředku značně delší cestování, a představuje tak velmi nedokonalou náhražku. Pokud jde o nejbližší španělská letiště, jsou vzdálena přinejmenším dvě hodiny cesty autem, a pravděpodobně tak nepředstavují pro většinu cestujících přijatelnou alternativu k letišti Pau.
- 554) Ukazuje se tak, že přes existenci dopravních prostředků, které představují alternativu k letecké dopravě z Pau, a přes blízkost letiště Tarbes, dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 přispěly ke zlepšení přístupnosti oblasti a regionálnímu hospodářskému rozvoji.

8.2.3.2 *Infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli*

- 555) Jak je uvedeno v bodě odůvodnění 546, práce financované dotacemi na zařízení z roku 2004 a 2009 nevedly k významnému navýšení kapacit, ale měly za cíl pouze zachovat infrastrukturu v takovém stavu, aby mohla přijímat provoz, který přijímala dosud, a lépe čelila období špiček.

- 556) Tyto investice proto nepřesáhly míru nezbytně nutnou, aby letiště mohlo nadále přijímat za dobrých podmínek provoz, který přijímalo dosud, a to včetně v období špičky. Tyto investice tak byly nutné a úměrné stanovenému cíli.

8.2.3.3 *Infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání*

- 557) Je nutno zaznamenat, že mezi rokem 2000 a rokem 2009 kolísal provoz na letišti Pau mezi přibližně 580 000 a přibližně 820 000 cestujícími za rok, přičemž nejvyššího počtu 820 000 bylo dosaženo v roce 2008. Během období 2000–2009 představuje rok 2002 jediný rok, kdy provoz klesl pod 600 000 cestujících. V tomto roce ale bylo přesto dosaženo úrovně blízké se této hranici (580 000). Vzhledem k celkem proměnlivému provozu, který ale téměř vždy zůstal nad počtem 600 000 cestujících za rok, rovněž vzhledem ke stále přítomnosti společnosti Air France, tedy dopravce představujícího větší část provozu, a také vzhledem k výraznému provozu cestujících na služební cestě, tak CCIPB mohla jak v roce 2004, tak v roce 2009 počítat se značnými perspektivami používání, které by přinejmenším odpovídaly úrovni základní činnosti letiště, to znamená počtu přibližně 600 000 cestujících za rok.
- 558) Tyto perspektivy byly takové povahy, že odůvodňovaly investice do zachování infrastruktury v takovém stavu, aby mohla přijímat provoz, který přijímala dosud, a lépe čelila období špiček, aniž by přitom vedly k významnému navýšení kapacit. V tomto ohledu je nutno připomenout, že práce na pojezdové dráze, které byly financovány dotací z roku 2004, měly za cíl uvedení do souladu se standardy, aby bylo možno lépe zvládat období špiček. Pokud jde dále o práce na obnově dráhy a signalizace, které byly provedeny v roce 2009, jednalo se o obnovu ve stejné podobě, protože nedošlo ani ke zvýšení nosnosti ploch, ani k prodloužení dráhy kvůli příjmu výkonnějších letadel a ani ke zlepšení provozních minim při špatné viditelnosti. Životnost těchto zařízení je řádově deset až patnáct roků a předchozí byla zřízena šestnáct až devatenáct let před zahájením prací. Dotace za zařízení z roku 2009 tak spočívala pouze v obnovení investic, které dospěly na konec své hospodářské využitelnosti.
- 559) V důsledku toho takto obnovené součásti infrastruktury nabízely při poskytnutí dotací na zařízení dostatečné perspektivy střednědobého používání.

8.2.3.4 *Rovný a nediskriminační přístup k infrastruktuře*

- 560) Letiště Pau je otevřeno bez zvláštních omezení různým společnostem, které si ho přejí používat. Přístup k této infrastruktuře je nabízen všem stejně a nediskriminačně ve smyslu pokynů z roku 2005.

8.2.3.5 *Neovlivnění obchodu v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem*

- 561) Jak je uvedeno výše, letiště Pau je vzdáleno 50 km od letiště Tarbes a 100 km od letiště Biarritz. Vzhledem k jeho vzdálenosti od letiště Pau tak nemůže letiště Biarritz považovat podstatná část cestujících za přijatelnou alternativu. Podpora, kterou získalo letiště Pau, na něj proto mohla mít jen obtížně výraznější dopad.
- 562) Letiště Tarbes se naopak nachází poměrně blízko letiště Pau, a to ve vzdálenosti 50 km a méně než 40 minut jízdy. Na první pohled mohly mít dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 na jeho činnost nezanedbatelný dopad.
- 563) Několik skutečností ale výše uvedené zmírňuje. Letiště Pau je letiště s dlouhou existencí, které přijímá pravidelné lety již několik desetiletí. U dotací na zařízení, které jsou předmětem tohoto přezkumu, se jedná o jednorázové podpory rozložené v čase a převážně omezené na financování prací, které byly nutné k zachování infrastruktury ve stavu, aby mohla přijímat provoz, který dosud přijímala. Nesloužily k financování výrazného navýšení kapacit. Hlavní dopad předmětných dotací na zařízení na letiště Tarbes tak spočíval v tom, že zůstalo zachováno v řádném stavu poměrně blízké letiště, které zde existovalo již dlouho, protože bez těchto dotací by letiště Pau nemohlo pokračovat v činnosti, nebo pouze za zhoršených podmínek. Tyto dotace ale nevedly k vytvoření nových kapacit, které by konkurovaly letišti Tarbes.
- 564) U předmětných dotací na zařízení se dále nejedná o provozní podpory financující chronickou provozní ztrátu. Takové provozní podpory nebyly v tomto případě zjištěny a případ se týká pouze investičních podpor.

- 565) Jak bylo kromě toho uvedeno výše, letiště Pau a Tarbes slouží poměrně odlišným segmentům trhu. V provozu letiště Tarbes převládají charterové lety převážně zaměřené na poutní místo v Lourdech, v nichž výraznou část představují mezinárodní lety⁽¹³⁵⁾.
- 566) Na rozdíl od letiště Tarbes je pro letiště Pau příznačný zejména vysoký počet cestujících na služební cestě, u nichž poměrně vysoký podíl na celkovém provozu představuje vnitrostátní provoz zajišťovaný společnostmi Air France a Régional, a to zejména na spoji Pau – Paříž. Jak bylo uvedeno v bodě odůvodnění 547, cestující na služební cestě představují 60 až 70 % celkového provozu letiště Pau, protože Pau představuje s oblastmi Lacq a Oloron třetí ekonomický pól oblasti Grand Sud-Ouest. Letiště Pau a Tarbes jsou tak zaměřena na odlišné segmenty trhu. Uzavření letiště Pau nebo zhoršení podmínek jeho fungování by se proto nutně neprojevílo automatickým přenesením provozu na letiště Tarbes a obráceně.
- 567) Přezkum srovnání vývoje provozu na letištích Pau, Tarbes a Biarritz uvedeného v tabulce č. 14 ukazuje, že mezi kolísáním provozu na těchto letištích neexistuje žádná zřejmá vzájemná vazba:

⁽¹³⁵⁾ Internetové stránky letiště uvádějí: „S průměrným počtem 400 000 až 450 000 cestujících za rok se jedná o 2. nejdůležitější letiště regionu Midi-Pyrénées. Vyznačuje se převažujícími charterovými lety kvůli své těsné blízkosti u mariánského poutního města Lourdy. Přibližně 50 různých leteckých společností zajišťuje každý rok spoje do více než 80 destinací v Evropě a ve světě“. Viz: <http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297>.

Tabulka 14
Srovnání vývoje provozu mezi letišti Pau, Biarritz a Tarbes (v tisících cestujících)

Letiště	Druh provozu	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Vnitrostátní provoz kromě nízkonákladového	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Provoz – Ryanair	1							1	13	7	41
	Jiné nízkonákladové společnosti a charterové lety	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Celkem	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Vnitrostátní provoz kromě nízkonákladového	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Provoz – Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Jiné nízkonákladové společnosti					1	25	33	25	11	5	9
	Charterové lety	5	3	5	6	6	4	3	6	6	5	8
	Celkem	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Vnitrostátní provoz kromě nízkonákladového	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Provoz – Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Jiné nízkonákladové společnosti					6	6	12	170	176	186	195
	Charterové lety	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Celkem	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(v tisících EUR)

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kapacita samofinancování	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Zdroj: dokumenty poskytnuté Francií

- 575) Tato tabulka ukazuje, že letiště hromadilo ztráty bez přerušení mezi rokem 2003 a rokem 2011 včetně. V roce 2009 dosáhly tyto ztráty téměř jednoho milionu EUR. Během tohoto období dále kolísala kapacita samofinancování letiště mezi [...] a [...] EUR ročně. V roce 2005, kdy došlo k vyplacení dotace na zařízení z roku 2004, dosáhla kapacita samofinancování pouze výše [...] EUR, to znamená velmi nízké úrovně vzhledem k nákladům na práce provedené na pojezdové dráze (2,6 milionu EUR). V roce 2009 a 2010, kdy došlo k vyplacení dotace na zařízení z roku 2009, dosáhla kapacita samofinancování výše [...] a [...] EUR. Tyto dvě částky leží i po svém sečtení hluboce pod výší nákladů na obnovu dráhy a signalizace (4,7 milionu EUR). Prostředky vytvořené činností letiště tak nebyly natolik dostatečné, aby mohly výrazně přispět na financování těchto investic.
- 576) Dostupné údaje ukazují, že výsledek plnění rozpočtu letiště po investicích, ale před vyplacením dotací na zařízení, vykazoval částku [...] EUR v roce 2005, kdy byly provedeny práce na pojezdové dráze, a částku [...] EUR v roce 2009, kdy byla provedena hlavní část prací na obnově dráhy a signalizace. Tyto údaje je nutno srovnat s čistými hospodářskými výsledky letiště po vyplacení dotací, tj. částkou [...] EUR v roce 2005 a částkou [...] EUR v roce 2009. Financování předmětných investic v plném rozsahu nebo jen jejich významné části z vlastních zdrojů letiště by tak výrazně prohloubilo jeho již značné ztráty.
- 577) Vzhledem k dlouhodobě vytvářeným ztrátám je dále málo pravděpodobné, že by CCIPB byla schopna financovat významnou část předmětných investic zvýšením svého zadlužení, které dosahovalo výše [...] EUR v roce 2005 a výše [...] EUR v roce 2009.
- 578) Dotace z roku 2004 a 2009 tak byly nezbytné pro provedení investic, které financovaly. Řečeno jinými slovy, měly motivační účinek, protože CCIPB by bez nich k těmto investicím nepřistoupila. Dodržují navíc zásadu proporcionality, protože CCIPB zřejmě nemohla výrazně navýšit svůj příspěvek na financování těchto investic.

8.2.3.7 Závěr k dotacím na zařízení z roku 2004 a 2009

- 579) Z důvodů vysvětlených v bodech odůvodnění 537 až 578 Komise soudí, že dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 představují podpory slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- 580) Tento závěr je založen na kritériích uvedených v pokynech z roku 2005 pro investiční podpory letištím. Není jím dotčeno žádné posouzení případných budoucích investičních podpor ve prospěch letiště Pau, které by Komise mohla být nucena provést v budoucnosti na základě nových pokynů.

9. ZÁVĚRY

- 581) S ohledem na výše uvedené Komise konstatuje, že Francie provedla protiprávně dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 porušením čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie⁽¹³⁶⁾. Nicméně se u dotací na zařízení z roku 2004 a 2009 jedná o podpory slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- 582) Dotace uvedené v prvních dvou řádcích tabulky č. 3, které financovaly úkoly v oblasti výsadních pravomocí státu, nepředstavují státní podporu.
- 583) Ostatní dotace uvedené v tabulce č. 3 byly poskytnuty správci letiště Pau před dnem 12. prosince 2000. Toto rozhodnutí se jich proto netýká⁽¹³⁷⁾.

⁽¹³⁶⁾ Viz bod odůvodnění 536

⁽¹³⁷⁾ Viz body odůvodnění 489 a 490.

- 584) Komise dále konstatuje, že jednotlivé smlouvy o letištních a marketingových službách uzavřené mezi CCIPB a společnostmi Ryanair, AMS a Transavia, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, obsahují poskytnutí státní podpory, která byla provedena porušením čl. 108 odst. 3 SFEU a je neslučitelná s vnitřním trhem.

Navrácení

- 585) Podle ustálené judikatury platí, že jakmile Komise prokáže, že určitá podpora není slučitelná s vnitřním trhem, má pravomoc donutit dotčený členský stát ke zrušení nebo úpravě této podpory⁽¹³⁸⁾.
- 586) Podle článku 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES⁽¹³⁹⁾, „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil (dále jen „rozhodnutí o navrácení“). Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva Společenství“. Podle ustálené judikatury Soudního dvora v případech, že Komise prohlásí podporu za neslučitelnou s vnitřním trhem, je cílem povinnosti uložené členskému státu obnovení dřívějšího stavu⁽¹⁴⁰⁾. V tomto ohledu považuje Soudní dvůr cíl za dosažený, jakmile příjemci vrátí částky protiprávně poskytnuté v rámci podpory, a ztrácí tak výhodu, již měli oproti svým konkurentům. Tím dojde k návratu do stavu před vyplacením podpory⁽¹⁴¹⁾.
- 587) V tomto konkrétním případě se ukazuje, že žádná obecná zásada práva Unie zřejmě není v rozporu s navrácením protiprávních a neslučitelných podpor, které byly zjištěny v rámci tohoto rozhodnutí. Francie a ani žádná zúčastněná strana zejména neposkytly žádné argumenty v tomto smyslu.
- 588) Francie proto musí přijmout všechna nezbytná opatření, aby od společností Ryanair, AMS a Transavia získala zpět podpory poskytnuté protiprávně prostřednictvím předmětných smluv.
- 589) Částky podpory, které je nutno získat zpět u každé smlouvy, se stanoví následovně. Každá zkoumaná transakce (tvořená případně smlouvou o letištních službách a smlouvou o marketingových službách) je považována za transakci, jež vedla k určité roční výši podpory⁽¹⁴²⁾, a to každý rok plnění smluv tvořících transakci. Každá z těchto částek se vypočítává na základě negativní části inkrementálního toku (příjmy po odečtení nákladů) předvídatelného v okamžiku uzavření transakce, jak je uveden v tabulkách č. 7 až 12. Tyto částky odpovídají částkám, s jejichž odečtením od částky vynaložené na marketingové služby by bylo nutno počítat každý rok (či které by bylo nutno přidat k letištním poplatkům a poplatkům za pozemní odbavení účtovaným leteckým společnostem), aby čistá aktualizovaná hodnota smlouvy byla pozitivní, čili jinými slovy, aby tato smlouva byla v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.
- 590) Za účelem zohlednění skutečného zvýhodnění, jehož se dostalo letecké společnosti a jejím dceřiným společnostem plněním smluv, lze částky uvedené v předchozím bodě odůvodnění upravit na základě důkazů předložených Francií podle i) rozdílu mezi na jedné straně skutečnými platbami, jak byl zjištěn *ex post*, provedenými leteckou společností

⁽¹³⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. července 1973 ve věci C-70/72, *Spolková republika Německo v. Komise*, Sb. rozh. 1973, s. 00813, bod č. 13.

⁽¹³⁹⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES, Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

⁽¹⁴⁰⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. září 1994 ve spojených věcech C-278/92, C - 279/92 a C-280/92, *Španělsko v. Komise*, Sb. rozh. 1994, s. I-4103, bod č. 75.

⁽¹⁴¹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. června 1999 ve věci C-75/97, *Belgie v. Komise*, Sb. rozh. 1999, s. I-03671, body č. 64 až 65.

⁽¹⁴²⁾ Jak je vysvětleno v analýze existence hospodářského zvýhodnění v jednotlivých smlouvách, podpora je výsledkem obousměrných toků mezi CCIPB a společnostmi Ryanair nebo Ryanair/AMS. Tyto toky mají různou četnost a v některých případech se jedná o neperušované toky nebo o toky, jejichž četnost plateb nelze při uzavírání smluv přesně předvídat. Týká se to úhrady letištních poplatků. Pro analýzu existence hospodářského zvýhodnění jsou ale rozhodující výhledové inkrementální toky. Z podnikatelského plánu Transavia a z návrhů přepracovaných inkrementálních podnikatelských plánů, které předložila Francie, vyplývá, že by v tomto případě postup rozumného subjektu v tržním hospodářství spočíval v tom, že by ve spojení s jednotlivými smlouvami stanovil výhledové inkrementální toky na ročním základě. Je proto logické, aby částky podpory vyplývající z jednotlivých smluv byly rovněž stanoveny na ročním základě. Tyto částky podpory totiž odpovídají úhrnným částkám, které by subjekt v tržním hospodářství při vyjednávání jednotlivých smluv požadoval, aby mu společnosti Ryanair/AMS platily každý rok navíc k letištním poplatkům a poplatkům za pozemní odbavení za jinak stejných podmínek (zejména co se týče plateb za marketing), aby se smlouva stala ziskovou.

za poplatek za přistání, poplatek za cestující a za pozemní odbavení na základě smlouvy o letištních službách a na druhé straně výhledovými toky (*ex ante*), které odpovídají těmto příjmovým položkám a jsou uvedeny v tabulkách č. 7 až 12, a podle ii) rozdílu mezi na jedné straně skutečně provedenými platbami za marketingové služby, jak byly zjištěny *ex post*, ve prospěch letecké společnosti nebo jejích dceřiných společností v rámci plnění smlouvy o marketingových službách a na druhé straně odpovídajícími výhledovými náklady na marketingové služby (*ex ante*), jak jsou uvedeny v tabulkách č. 7 až 12.

- 591) Komise navíc soudí, že skutečné zvýhodnění, kterého se dostalo letecké společnosti, je omezeno na skutečnou dobu plnění příslušné smlouvy. Po vypovězení každé smlouvy neobdržela totiž společnost Ryanair/AMS platby v rámci těchto smluv a neměla přístup k letištní infrastruktuře a k pozemnímu odbavení na základě plnění těchto smluv. Částky podpory vypočítané výše uvedeným způsobem a spojené s danou smlouvou se proto snižují na nulu v letech, v nichž smlouva přestala být plněna (zejména z důvodu jejího předčasného vypovězení společnou dohodou smluvních stran).
- 592) Částky podpory, které je nutno získat zpět od společností Ryanair a AMS u určitých smluv, jež nedospěly až ke svému konci, je proto nutno snížit na nulu za období ode dne jejich skutečného konce plnění do dne jejich konce plnění stanoveného při uzavření dané smlouvy. Tato poznámka platí pro smlouvy ze dne 28. ledna 2003, 30. června 2005 a 25. září 2007 a rovněž pro dva dodatky ke dvěma posledně jmenovaným smlouvám.
- 593) Tabulka č. 16 uvádí údaje o částkách, na jejichž základě se vypočítávají částky, které je nutno získat zpět. Tyto částky se skládají z negativní části inkrementálních toků (příjmy po odečtení nákladů), jak byly stanoveny v rámci uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství, se snížením u smluv se společnostmi Ryanair a AMS v rocích, kdy tyto smlouvy nebyly plněny až do konce⁽¹⁴³⁾.

⁽¹⁴³⁾ Pokud jde o smlouvu o spoji Pau – Londýn ze dne 28. ledna 2003, vzhledem k jejímu skutečnému uplynutí dne 30. června 2005 se částky podpory, které byly obdrženy na základě plnění této smlouvy, rovnají nule za roky 2006 až 2008 včetně. Za rok 2005 odpovídá částka podpory negativní části výhledového inkrementálního toku vypočítaného pro tento rok, která je upravena o faktor odpovídající části roku 2005, během níž byla smlouva skutečně plněna. Stejný postup byl uplatněn na smlouvy ze dne 30. června 2005, které přestaly být skutečně plněny dne 1. ledna 2009 (z důvodu dodatku ze dne 16. června 2009). Tento postup byl rovněž uplatněn na tento dodatek ze dne 16. června 2009, na smlouvu ze dne 25. září 2007 a na dodatek ze dne 16. června 2009, kterým se mění poslední uvedená smlouva, která přestala být skutečně plněna dne 30. března 2010, kdy vstoupila v platnost nová smlouva o spojích do Londýna, Charleroi a Beauvais. Částky uvedené v tabulce č. 16 lze přesto upravit pro výpočet částek, které je nutno získat zpět – viz bod odůvodnění 589.

Tabulka 16

Údaje o částkách, které je nutno získat zpět

Identifikace příjemce	Smlouvy	Orientační částka podpory obdržené v rámci plnění jednotlivých smluv ⁽¹⁾										Orientační částka podpory k vrácení (jistina)	
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011			
Ryanair	Londýn – 28. ledna 2003	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]									[300 000–599 999]
Ryanair/ AMS	Londýn – 30. června 2005			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]						
	Dodatek ze dne 16. června 2009 ke smlouvě ze dne 30. června 2005 (Londýn)							[0–99 999]			[0–99 999]		
	Charleroi – 25. září 2007					[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]			[0–99 999]		
	Dodatek ze dne 16. června 2009 ke smlouvě ze dne 25. září 2007 (Charleroi)										[0–99 999]		
	Bristol – 17. a 31. března 2008						[0–99 999]						
	Bristol – 16. června 2009							[0–99 999]					
	Londýn, Charleroi a Beauvais – 28. ledna 2010										[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	
	Celkem (Ryanair/AMS)			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	[600 000–999 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 500 000–2 199 999]
Transavia	Amsterdam – 23. ledna 2006				[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]						[300 000–599 999]

⁽¹⁾ Pokud jde o výpočet úroků, za den vyplacení podpory je považován den 31. prosince příslušného roku. Viz bod odůvodnění 597.

- 594) Jak je vysvětleno v bodě odůvodnění 290, Komise soudí, že pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu tvoří společnosti Ryanair a AMS jedinou hospodářskou entitu a že smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách uzavřené současně je nutno považovat za jedinou obchodní transakci mezi touto entitou a CCIPB. Komise proto soudí, že společnosti Ryanair a AMS jsou solidárně odpovědné za vrácení celé částky podpory získané na základě smluv uzavřených od roku 2005 do roku 2010 v celkové orientační kapitálové výši [1 500 000 – 2 199 999] EUR. Pouze společnost Ryanair je naopak odpovědná za vrácení podpory obsažené ve smlouvě ze dne 28. ledna 2003, jejíž kapitálová výše dosahuje orientační částky [300 000 – 599 999] EUR, protože tato smlouva byla uzavřena přímo mezi CCIPB a společností Ryanair, aniž by společnost AMS do této transakce zasáhla.
- 595) Podpora skutečně vyplacená v období 2006–2009 na základě smlouvy o letištních a marketingových službách uzavřené dne 26. ledna 2006 mezi CCIPB a společností Transavia dosahuje orientační výše [300 000 – 599 999] EUR.
- 596) Francouzské orgány získají zpět výše uvedené částky do 4 měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.
- 597) Francouzské orgány dále v souladu s kapitolou V nařízení Rady (ES) č. 794/2004 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES⁽¹⁴⁴⁾, připočtou navíc k výši podpory úroky z navrácení, které se účtují ode dne, kdy byla podniku předmětná podpora dána k dispozici, tj. od každého dne provedení platby podpory, a až do dne skutečného navrácení⁽¹⁴⁵⁾. Vzhledem k tomu, že v tomto konkrétním případě jsou toky, které tvoří tyto podpory, složité, dochází k nim několikrát za rok a u některých kategorií příjmů dokonce průběžně, se Komise domnívá, že lze u výpočtu úroků z navrácení souhlasit se stanovením okamžiku vyplacení dotčených podpor na konec roku, tj. 31. prosince každého dotčeného roku.
- 598) V souladu s judikaturou v případech, že se členský stát setká s nepředvídatelnými potížemi nebo s okolnostmi, se kterými Komise nepočítala, může tyto potíže oznámit Komisi spolu s návrhy odpovídajících úprav, aby je Komise posoudila. V takovém případě spolupracují Komise a členský stát v dobré víře s cílem nalézt řešení těchto potíží při plném dodržení ustanovení⁽¹⁴⁶⁾ SFEU.
- 599) Komise vyzývá Francii, aby ji bezodkladně informovala o každém problému, se kterým se setká při provádění tohoto rozhodnutí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Státní podpora poskytnutá protiprávně Francií v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie ve prospěch společnosti Ryanair na základě smlouvy o letištních službách a marketingových službách uzavřené dne 28. ledna 2003 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn (Chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn) se společností Ryanair, která se týká spoje Pau – Londýn Stansted, je neslučitelná s vnitřním trhem.
2. Tato opatření, která obsahují státní podporu, byla protiprávně provedena Francií zároveň ve prospěch společností Ryanair a Airport Marketing Services v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie a jsou neslučitelná s vnitřním trhem:
 - a) smlouva o letištních službách uzavřená dne 30. června 2005 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Ryanair a smlouva o marketingových službách uzavřená ve stejný den Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services týkající se spoje Pau – Londýn Stansted;
 - b) dodatek ze dne 16. června 2009 ke smlouvě o marketingových službách uzavřené dne 30. června 2005 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services týkající se spoje Pau – Londýn Stansted;
 - c) dopis Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn společnosti Ryanair ze dne 25. září 2007, kterým se rozšiřují na spoj Pau – Charleroi podmínky smlouvy o letištních službách uzavřené dne 30. června 2005 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Ryanair, a smlouva o marketingových službách uzavřená ve stejný den Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services;

⁽¹⁴⁴⁾ Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

⁽¹⁴⁵⁾ Viz čl. 14 odst. 2 výše uvedeného nařízení (ES) č. 659/1999.

⁽¹⁴⁶⁾ Viz například rozsudek ve věci C-94/87, *Spolková republika Německo v. Komise*, [1989], Sb. rozh. 175, bod č. 9, a rovněž rozsudek ve věci C-348/93, *Italská republika v. Komise*, [1995], Sb. rozh. 673, bod č. 17.

- d) dodatek ze dne 16. června 2009 ke smlouvě o marketingových službách uzavřené dne 25. září 2007 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services;
- e) dopis Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn společnosti Ryanair ze dne 17. března 2008, kterým se rozšiřují na spoj Pau – Bristol podmínky smlouvy o letištních službách uzavřené dne 30. června 2005 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Ryanair, a smlouva o marketingových službách uzavřená dne 31. března 2008 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services, která se týká stejného spoje;
- f) dopis Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn společnosti Ryanair ze dne 16. června 2009, kterým se rozšiřují na spoj Pau – Bristol podmínky smlouvy o letištních službách uzavřené dne 30. června 2005 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Ryanair, a smlouva o marketingových službách uzavřená ve stejný den Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services, která se týká stejného spoje;
- g) smlouva o marketingových službách uzavřená dne 28. ledna 2010 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services, která se týká spojů Pau – Londýn, Pau – Charleroi a Pau – Beauvais, a zjištěná „implicitní“ smlouva o letištních službách⁽¹⁴⁷⁾.
3. Státní podpora poskytnutá protiprávně Francií v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie ve prospěch společnosti Transavia na základě smlouvy o letištních a marketingových službách uzavřené dne 23. ledna 2006 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Transavia je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

1. Dotace na zařízení z roku 2004 a 2009, které provedla Francie ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn ve výši 5,8 milionu EUR, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie a Francie je poskytla v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.
2. Podpory uvedené v odstavci 1 tohoto článku představují státní podporu slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

1. Francie je povinna vymoci si od příjemců podpory uvedené v článku 1.
2. Částky, které mají být navráceny, jsou úročeny za období od data, kdy byly dány příjemcům k dispozici, do data jejich skutečného navrácení.
3. Úroky se počítají ze základu složeného v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 a nařízením Komise (ES) č. 271/2008⁽¹⁴⁸⁾, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.
4. Francie zruší s účinkem ode dne přijetí tohoto rozhodnutí všechny neprovedené platby podpory uvedené v článku 1.

Článek 4

1. Navrácení podpor uvedených v článku 1 se provede s okamžitým účinkem.
2. Francie provede toto rozhodnutí ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 5

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Francie Komisi tyto informace:
- a) částky podpory, jež je nutno vymoci podle článku 3;
- b) výpočet úroků z navrácení;

⁽¹⁴⁷⁾ Viz bod odůvodnění 286.

⁽¹⁴⁸⁾ Nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ze dne 30. ledna 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1).

- c) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření pro dosažení souladu s tímto rozhodnutím;
- d) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno podpory vrátit.

2. Francie bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých s cílem vykonat toto rozhodnutí až do úplného navrácení podpor uvedených v článku 1. Na pouhou žádost Komise předloží neprodleně informace o již přijatých a plánovaných opatřeních pro splnění tohoto rozhodnutí. Rovněž poskytne podrobné informace o částkách podpory a úroků, které již byly získány od příjemců zpět.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 23. července 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUXEMBURSKO

CS