



Obsah

II Nelegislativní akty

ROZHODNUTÍ

- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1582 ze dne 17. července 2013 o opatřeních SA.30704 – 12/C (ex NN 53/10), která provedlo Lotyšsko v případě Lotyšské hypoteční a pozemkové banky SA – „komerční části“ (oznámeno pod číslem C(2013) 4406)⁽¹⁾** 1
- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1583 ze dne 4. srpna 2014 o režimu podpory SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN), kterou zavedlo Spojené království Osvobození od daně z kameniva v Severním Irsku (ex N 2/04) (oznámeno pod číslem C(2014) 5466)⁽¹⁾** 18
- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1584 ze dne 1. října 2014 o státní podpoře SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kterou poskytla Itálie ve prospěch společnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. a různých leteckých dopravců působících na letišti Alghero (oznámeno pod číslem C(2014) 6838)⁽¹⁾** 38
- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1585 ze dne 25. listopadu 2014 o režimu podpory SA.33995 (2013/C) (ex 2013/NN) (který zavedlo Německo na podporu elektřiny z obnovitelných zdrojů a uživatelů s vysokou spotřebou energie) (oznámeno pod číslem C(2014) 8786)⁽¹⁾** 122
- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1586 ze dne 26. února 2015 týkající se opatření SA.35388 (13/C) (ex 13/NN a ex 12/N) – Polsko Výstavba letiště Gdyně-Kosakowo (oznámeno pod číslem C(2015) 1281)⁽¹⁾** 165
- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1587 ze dne 7. května 2015 o státní podpoře SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Portugalskem ve prospěch podniku Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (oznámeno pod číslem C(2015) 3036)⁽¹⁾** 208

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1582

ze dne 17. července 2013

o opatřeních SA.30704 – 12/C (ex NN 53/10), která provedlo Lotyšsko v případě Lotyšské hypoteční a pozemkové banky SA – „komerční části“

(oznámeno pod číslem C(2013) 4406)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

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

vzhledem k těmto důvodům:

1. ŘÍZENÍ

- (1) Dne 19. listopadu 2009 schválila Komise dvě rekapitalizační opatření ve prospěch „Lotyšské hypoteční a pozemkové banky“ ⁽²⁾ (dále jen „HPB“ nebo „banka“) v celkové výši 72,79 milionu LVL ([102,5–103,6] milionu EUR), jež byla bance poskytnuta v lednu, respektive v listopadu 2009 ⁽³⁾ (dále jen „rozhodnutí z listopadu 2009“).
- (2) Dne 1. dubna 2010 lotyšské orgány oznámily další rekapitalizaci ve výši 70,2 milionu LVL (100 milionů EUR), která byla realizována 23. března 2010. Oznámení bylo zaregistrováno dne 6. dubna 2010. V období od května 2010 do ledna 2012 poskytly lotyšské orgány Komisi další informace ⁽⁴⁾.
- (3) Dne 26. ledna 2012 Komise rozhodla (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) ⁽⁵⁾, že dočasně schválí rekapitalizační opatření ve výši 70,2 milionu LVL ve prospěch banky ze dne 23. března 2010, rekapitalizační opatření ve

⁽¹⁾ Úř. věst. C 130, 4.5.2012, s. 42.

⁽²⁾ V lotyštině Latvijas Hipoteku un zemes bankas.

⁽³⁾ Rozhodnutí Komise ve věci státní podpory NN 60/09, Rekapitalizace „Lotyšské hypoteční a pozemkové banky“ ze dne 19. listopadu 2009 (Úř. věst. C 323, 31.12.2009, s. 5).

⁽⁴⁾ K dalším podrobnostem viz 3.–21. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽⁵⁾ Rozhodnutí Komise ve věci státní podpory SA.30704 (12/C) (ex NN53/10) – Dodatečná opatření podpory ve prospěch Lotyšské hypoteční a pozemkové banky ze dne 26. 1. 2012 (Úř. věst. C 130, 4.5.2012, s. 42).

prospěch banky ve výši 50 milionů LVL z konce roku 2011 (jako opatření na podporu likvidity, které bude přeměněno na kapitál), pohotovostní likviditní facilitu ve prospěch banky ve výši až 250 milionů LVL, záruky mezinárodním věřitelům komerční části HPB ve výši až 32 milionů LVL a podporu likvidity ve výši až 60 milionů LVL za účelem likvidace špatných aktiv v rámci HipoNIA, společnosti spravující aktiva vlastněné a financované subjektem HPB, a zahájí v souvislosti s těmito opatřeními – a to v rozsahu, v němž jsou tato opatření zapotřebí k restrukturalizaci komerční části HPB (dále jen „restrukturalizační opatření“) a ku prospěchu rozvojové části HPB – a v souvislosti s plánem transformace HPB ⁽¹⁾ postup podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“). Komise měla pochybnosti, zda jsou tato restrukturalizační opatření z hlediska sdělení Komise o návratu k životaschopnosti a hodnocení restrukturalizačních opatření ve finančním sektoru v současné krizi podle pravidel pro státní podporu ⁽²⁾ (dále jen „sdělení o restrukturalizaci“) slučitelná s vnitřním trhem.

- (4) Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k restrukturalizačním opatřením předložily připomínky. Žádné připomínky od nich neobdržela.
- (5) Dne 22. března 2012 se uskutečnila schůzka lotyšských orgánů a Komise.
- (6) Dne 5. dubna 2012 Lotyšsko předložilo své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.
- (7) V období od května 2012 do června 2013 si Lotyšsko a Komise pravidelně vyměňovaly informace. Lotyšsko Komisi prostřednictvím několika podání průběžně informovalo o pokroku, jehož bylo v privatizačním procesu týkajícím se komerční části banky dosaženo.
- (8) Dne 23. května 2013 si Komise vyžádala další informace. Dopisem ze dne 3. června 2013 Lotyšsko na tuto žádost o informace – s výjimkou otázek na rozvojovou část banky – odpovědělo. Předložilo zároveň různé podklady, například aktualizované údaje o prodeji komerční části HPB.
- (9) Dne 21. června 2013 lotyšské orgány informovaly Komisi, že výjimečně souhlasí s tím, že toto rozhodnutí bude přijato v anglickém jazyce.
- (10) Dne 28. června 2013 Lotyšsko informovalo Komisi, že společnosti HipoNIA ve skutečnosti půjčilo 70,98 milionu LVL, a že tak částku opatření, jež bylo v rozhodnutí o zahájení řízení dočasně schváleno, přibližně o 11 milionů LVL překročilo.

2. SKUTKOVÝ STAV

2.1. Příjemce – HPB

- (11) HPB jako státní banku dne 19. března 1993 zřídila lotyšská vláda. Lotyšské ministerstvo financí vlastní 100 % jejích akcií.
- (12) HPB je banka střední velikosti působící v Lotyšsku, která nabízí služby retailového bankovníctví. HPB plní dvojí úlohu: je zároveň rozvojovou bankou i univerzální komerční bankou ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Komise vyjádřila zejména pochybnosti, pokud jde o úhradu nástrojů podpory, ukončení komerčních činností HPB, obnovení dlouhodobé životaschopnosti hospodářských činností skupiny HPB, řádné ukončení neodprodáných komerčních činností a kompenzační opatření.

⁽²⁾ Úř. věst. C 195, 19.8.2009, s. 9.

⁽³⁾ Další podrobnosti k HPB viz 22.–42. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

- (13) HPB a její dceřiné společnosti tvoří skupinu HPB. Všechny dceřiné společnosti banky se podílejí na činnostech komerční povahy. K nejvýznamnějším dceřiným společnostem patří:
- Riska investiciju sabiedriba, SIA, jednotka pro speciální účel (dále jen „RIS“),
 - Hipolizings, SIA (dále jen „Hipolizings“), která poskytuje leasingové služby (především v oblasti leasingu vozidel) a k 30. červnu 2011 měla na trhu 5 % podíl, přičemž ji financuje výhradně HPB, a to prostřednictvím úvěrového nástroje ve výši 49 milionů LVL,
 - Hipo Fondi, IPS⁽¹⁾ (dále jen „Hipo Fondi“), společnost spravující aktiva, která řídí penzijní fond v rámci důchodového systému se státem nařízenými příspěvky (druhý pilíř) spravující aktiva v hodnotě 34 milionů LVL (přibližně 4 % podíl na trhu) a v níž má 51 % podíl dceřiná společnost HPB RIS; Hipo Fondi působila jako samostatná osoba, ale využívala síť poboček, pracovníky prodeje a podporu IT HPB,
 - Hipoteku bankas Nekustama Ipasuma Agentura, SIA (dále jen „HipoNIA“), společnost spravující nesplácená aktiva⁽²⁾ s vlastním portfoliem aktiv financovaná výhradně HPB.
- (14) V souladu s plánem transformace popsaným ve 45. až 95. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení prochází HPB transformací na banku v plné míře rozvojovou (tj. banku, jež v souladu se svým veřejným posláním jménem státu podporuje strukturální, hospodářské a sociální politiky). Za tímto účelem se zbavuje svých komerčních činností.
- (15) Vypracováním koncepce pro rozvojové instituce v Lotyšsku pověřilo Lotyšsko nezávislého externího poradce. Dne 11. února 2011 byl Komisi a Mezinárodnímu měnovému fondu (dále jen „MMF“) předložen první návrh „Zprávy o optimalizaci systému rozvojových finančních institucí v Lotyšsku“.
- (16) V návrhu zprávy se kromě jiného doporučuje vytvořit jednu rozvojovou instituci (dále jen „RI“), přičemž se uznává potřeba zajistit její nezávislost tím, že bude zřízena zvláštním zákonem a že se vytvoří také nezávislé rozhodovací orgány. V této souvislosti návrh zprávy poukazuje na to, že je funkční strukturu jednotné rozvojové instituce nutné vytvořit od samého počátku, a to na základě úplného přezkumu stávajících programů a jejich funkčních a personálních potřeb, zejména pokud jde o funkce posuzování a řízení rizik.
- (17) Kromě toho se zde zdůrazňuje potřeba státních intervencí prostřednictvím nepřímých nástrojů (individuální i portfoliové záruky, rizikový kapitál, mezaninové financování atd.) a odklonu od rozsáhlých přímých úvěrů, přičemž přímé intervence mají být jako jedna z možností využívány pouze v několika velmi speciálních případech, kde je to opodstatněné (u mikroúvěrů, zemědělců atd.).
- (18) Podle návrhu zprávy by nepřímé usměrňování úvěrů podporovaných státem zlepšilo přístup k potenciálním příjemcům těchto programů a zlepšilo nákladovou efektivnost distribuce i spolupráci se sektorem komerčního bankovníctví.

2.2. Restrukturalizační strategie: prodej komerčních činností HPB

- (19) V souladu s dodatkem memoranda o porozumění z července 2010 (dále jen „dodatek memoranda o porozumění“) byl nezávislý poradce pověřen vypracováním plánu transformace HPB. Dostal přitom pokyn připravit scénáře transformace banky spočívající buď v odštěpení aktiv a pasiv souvisejících s financováním

⁽¹⁾ Hipo Fondi je samostatná společnost spravující aktiva s nezávislým účetnictvím a vedením. Značná část společnosti ([42–43] %) patří aktivním akcionářům.

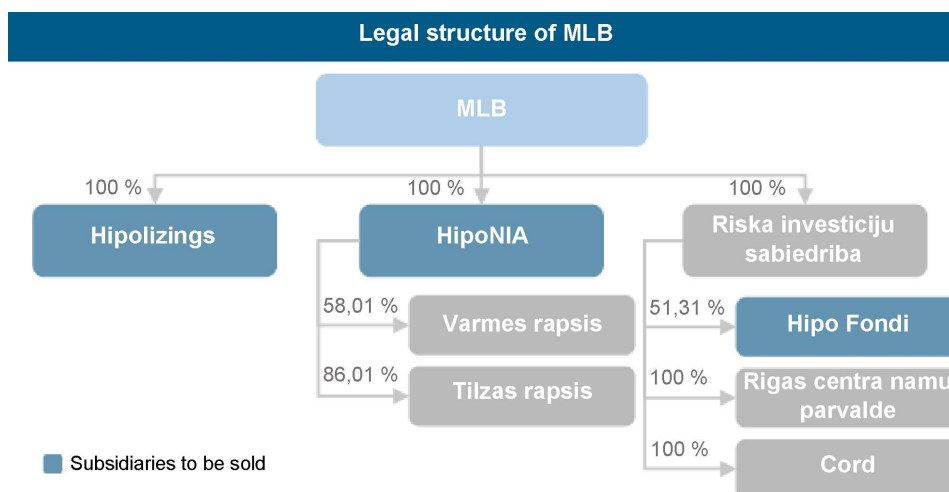
⁽²⁾ Tvoří je v první řadě půjčky a nemovitosti.

rozvoje a v privatizaci banky s jejími komerčními činnostmi, nebo takové transformace banky, jež by umožňovala prodej komerčních činností a zachování rozvojové části.

- (20) Po analýze finanční situace banky dospěl nezávislý poradce v transformačním plánu vyhotoveném v dubnu 2011 (dále jen „transformační plán z dubna 2011“) k závěru, že optimální variantou by byl brzký prodej komerčních aktiv HPB po menších částech (balících).
- (21) Dne 1. listopadu 2011 lotyšská vláda schválila strategii prodeje doporučenou v transformačním plánu z dubna 2011, a sice konkrétně prodej komerční části HPB v šesti částech.
- (22) Osoby náležející do skupiny HPB, které měly být prodány prostřednictvím převodu obchodních podílů (share deal) jako právní osoby, znázorňuje diagram 1.

Graf 1

Přehled právnických osob náležejících do skupiny HPB ⁽¹⁾



Zdroj: Lotyšské orgány.

- (23) K 31. srpnu 2011 zahrnovala aktiva a pasiva komerční části HPB, jež měla být prodána:

— portfolio komerčních úvěrů a podílů v dceřiných společnostech (HipoNIA, Hipolizings a Hipo Fondi) v hodnotě 283,8 milionu LVL,

— vklady ve výši 356,1 milionu LVL.

- (24) Proces prodeje byl realizován za pomoci renomovaného externího poradce. Nejprve bylo kontaktováno 121 potenciálních kupujících. Celkem 98 z nich obdrželo krátkou upoutávku: 18 podepsalo dohodu o zachování důvěrnosti, 51 nemělo zájem a 29 neodpovědělo. Do 16. prosince 2011, tedy na konci první fáze procesu prodeje, obdržela banka devět počátečních nabídek. Do 11. ledna 2012, tedy během druhé fáze procesu prodeje, svou nabídku vylepšili tři potenciální kupující, šest jich zůstalo u své původní nabídky a objevila se jedna nová nabídka. Všem těmto potenciálním investorům byl umožněn přístup do datové místnosti. Během této fáze procesu tři potenciální kupující odstoupili a jeden vyjádřil zájem pouze o části dvou balíků (balíků 2 a 3),

⁽¹⁾ Jsou zde znázorněny pouze dceřiné společnosti, ve kterých HPB drží více než 50 % podíl.

ale konkrétní nabídku nepředložil. Do 16. března 2012 tedy banka obdržela konečné nabídky čtyř potenciálních investorů, přičemž většina z nich se týkala jednoho z prodávaných balíčků, ačkoli jeden potenciální kupující předložil nabídku na tři balíčky.

Balíčky prodávaných aktiv

- (25) Prodejní strategii, již lotyšské orgány dne 1. listopadu 2011 schválily, bylo rozdělit aktiva a pasiva HPB nejprve do šesti samostatných částí (balíčků), a to podle zájmu na trhu zjištěného testováním. Během procesu prodeje byl balík 3 dále rozdělen do dvou samostatných balíčků 3 A a 3B. Balíčky byly prodány samostatným kupujícím, přičemž zbytek aktiv a pasiv HPB byl převeden na rozvojovou část banky. K 30. červnu 2013 byl proces dokončen a všechny balíčky odprodány. Tyto balíčky sestávají z:
- 1) balíčku 1 ⁽¹⁾ a balíčku 2 ⁽²⁾, které obsahují většinu prodaných komerčních půjček a vkladů. Proces byl v podstatě dokončen k 24. listopadu 2012. Zbývající obchodní podmínky budou vypořádány během roku 2013 (úhrada kupujícím [...] ^(*) ve výši [...] LVL) a [...] v souladu s podmínkami kupní smlouvy ([...] LVL) uzavřené s [...]);
 - 2) balíčku 5, který tvoří leasingová dceřiná společnost HPB Hipolizings a který byl prodán dne 1. srpna 2012, a balíčku 6, který tvoří penzijní plány druhého pilíře spravované společností Hipo Fondi a který byl prodán v listopadu 2012. Prodej zbylé „prázdné“ společnosti Hipo Fondi se uskuteční v roce 2013;
 - 3) balíčku 3, který tvoří nedelikventní úvěry podnikům na developerskou činnost a stavebnictví. Na trhu o něj nebyl dostatečný zájem a tak byl rozdělen do balíčků 3 A a 3B s cílem proces odprodeje usnadnit. Balík 3 A byl prodán soukromému investorovi dne 18. června 2013 a balík 3B byl dne 28. června 2013 prodán Lotyšské privatizační agentuře (LPA);
 - 4) balík 4 ⁽³⁾ týkající se společnosti HipoNIA byl prodán Lotyšské privatizační agentuře dne 28. června 2013.
- (26) Pokud jde o různé možnosti prodeje balíčků 3B a 4, byly lotyšské orgány přesvědčeny, že nabídky, jež v jejich případě investoři předložili, byly nedostatečné a neodrážely skutečnou hodnotu aktiv v nich obsažených (jejíž odhad provedl nezávislý renomovaný znalec). Za účelem omezení ztrát na minimum se stát rozhodl, že prodá balíčky 3B a 4 Lotyšské privatizační agentuře.
- (27) Pokud jde o společnost Hipo Fondi, vzhledem k nabídkám investorů bylo možné ji prodat buď jako právnickou osobu za předpokladu zachování obchodní činnosti se všemi aktivy, jež spravuje, nebo formou převodu práva k jednotlivým částem obchodního majetku (asset deal). Podle Lotyšska byla druhá možnost zvolena mimo jiné z toho důvodu, že v případě převodu práva k jednotlivým částem obchodního majetku nabídl kupující lepší cenu. V důsledku toho byly prodány téměř veškeré hospodářské činnosti Hipo Fondi: tři penzijní plány „Rivjera“, „Safari“ a „Jurmala“. Kromě těchto penzijních plánů společnost Hipo Fondi spravovala také několik soukromých portfolií a uzavřené fondy. Některé z nich již ukončily činnost a u zbývajících ukončování činnosti probíhá. Hipo Fondi zůstane zcela „prázdnou“ společností, která nebude v oblasti správy aktiv žádnou skutečnou činnost vyvíjet. Tato zbývající „prázdná“ společnost mohla skončit v likvidaci nebo být odprodána. U této právnické osoby byl realizován proces prodeje a o její akcie projevil zájem menšinový akcionář společnosti Hipo Fondi ⁽⁴⁾ [...]. Lotyšské orgány se rozhodly, že budou pokračovat v prodeji menšinovému akcionáři vzhledem k lepšímu finančnímu výsledku a rychlejšímu řešení ve srovnání s likvidací. Prodej Hipo Fondi je již téměř dokončen. Byla podepsána kupní smlouva, ale k jejímu naplnění doposud nedošlo, neboť akvizici přezkoumává lotyšský

⁽¹⁾ Balík 1 tvoří splácené retailové úvěry a splácené menší podnikové úvěry, a to vyjma expozice vůči realitním developerům a odvětví stavebnictví, ve výši přibližně 94,6 milionů LVL v čisté účetní hodnotě spolu s veškerými retailovými a menšími podnikovými termínovanými vklady a vklady na vyžádání v hodnotě 244 milionů LVL.

⁽²⁾ Balík 2 tvoří velké splácené úvěry podnikům, a to vyjma expozice vůči realitním developerům a odvětví stavebnictví, ve výši 27,4 milionu LVL v čisté účetní hodnotě spolu s všemi velkými podnikovými termínovanými vklady a vklady na vyžádání ve výši 103 milionů LVL.

^(*) Důvěrné informace; vynechané údaje jsou označeny [...].

⁽³⁾ Balík 4 tvoří obchodní podíly ve společnosti HipoNIA a vnitroskupinová půjčka poskytnutá HPB společnosti HipoNIA ve výši 41,3 milionu LVL; při prodeji budou aktiva společnosti HipoNIA tvořena především nesplácenými úvěry.

⁽⁴⁾ Menšinový akcionář společnosti Hipo Fondi, který získává „prázdnou“ společnost, není nijak spojen s kupujícím aktiv, jež původně spravovala společnost Hipo Fondi.

dohledový orgán – Komise pro finanční a kapitálové trhy (dále jen „KFKT“). Hipo Fondi není vlastníkem zapsaných práv duševního vlastnictví a registrovanou obchodní známku „hipo“ a s ní spojená práva vlastní HPB. HPB v rámci dohody s kupujícím neměla námitky vůči používání pojmu „hipo“ v názvu HipoFondi.

- (28) Pokud jde o prodej společnosti HipoNIA, HPB převedla na společnost HipoNIA dne 20. června 2013 kapitál v hodnotě [...] LVL. Této rekapitalizace bylo zapotřebí: k převodu společnosti HipoNIA z HPB na Lotyšskou privatizační agenturu totiž došlo za [...] účetní hodnoty, přičemž rozdíl dosáhl výše [...] LVL. Tento rozdíl byl ze strany HPB [...], což byla podmínka, za které ministerstvo financí poskytne společnosti HipoNIA úvěr a za které Lotyšská privatizační agentura obchodní podíl ve společnosti HipoNIA získá. Celková čistá [...] HPB z této transakce činí [...] LVL (tj. [...] čisté účetní hodnoty v okamžiku zahájení transakce po odečtení rezerv).

Tabulka 1

Přehled jednotlivých balíků aktiv a podmínek jejich prodeje

| V tis. LVL | Kategorie činnosti | Součas- ný stav | Investor | Hrub- á účetní hodn- ota | Čistá účetní hodn- ota | Konečná cena/dlou- hodobá ekonomická hodnota | Hrub- á srážk- a | Čistá srážk- a | Hrub- á ztráta | Čistá ztráta |
|------------|--|------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|--|---------------------------|----------------------|----------------------|-----------------|
| Balík 1 | Retailové úvěry a splá- cené menší podni- kové úvěry | Pro- dáno | Swedbank | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |
| Balík 2 | Splácené velké pod- nikové úvěry | Pro- dáno | Swedbank | (...) | — | — | (...) | — | (...) | — |
| Balík 3 A | Splácené podnikové úvěry související s de- veloperskou činností a stavebnictvím | Pro- dáno | Investor č. 2 | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |
| Balík 3B | | Proces pro- bíhá | Privatizační agentura | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |
| Balík 4 | HipoNIA: společnost spravující nesplácená aktiva | Proces pro- bíhá | Privatizační agentura | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |
| Balík 5 | Hipolizings: leasin- gová společnost (vo- zidla...) | Pro- dáno | Swedbank | (...) | — | (...) | (...) | (...) | (...) | — |
| Balík 6 | Hipo Fondi: správa aktiv penzijních fondů se státem naří- zenými příspěvky | Pro- dáno | SEB Bank | — | — | (...) | — | — | (...) | (...) |

Zdroj: Lotyšské orgány.

- (29) Celková částka dosažená v procesu prodeje byla o něco vyšší, než se v základním scénáři při strategii prodeje se základními srážkami předpokládalo, pokud se na hrubé účetní hodnoty uplatní hrubé srážky dané strategií prodeje. Oproti očekávané ztrátě ve výši 56,8 milionu LVL činila ztráta 53,1 milionu LVL.

Ukončení činnosti týkající se cenných papírů

- (30) HPB vypovídá smlouvy o poskytování služeb úschovy a správy, které se svými klienty uzavřela. Související infrastrukturu IT odstraní a zaměstnance přeřadí nebo propustí.
- (31) HPB také fakticky v plném rozsahu ukončí svou činnost týkající se cenných papírů. Ponechá si pouze účty přibližně 100 klientů, z nichž žádného již nelze kontaktovat (především proto, že většina z nich již nežije). Jelikož banka nemůže cenné papíry těchto neaktivních klientů legálně okamžitě odprodat, má v úmyslu 1) získat povolení k nakládání s účty cenných papírů těchto klientů a 2) nechat zrušit plnou bankovní licenci, která se týkala také služeb úschovy a správy.

2.3. Restrukturalizační strategie: vytvoření RI

- (32) Předpokládá se, že po prodeji budou zbývající komerční činnosti převedeny do rozvojové části banky: a to mimo jiné včetně likvidních aktiv v hodnotě 20,3 milionu LVL; ostatních aktiv ve výši 7,6 milionu LVL; vkladů na vyžádání ve výši 5,9 milionu LVL a termínovaných vkladů ve výši 1 milionu LVL; ostatních pasiv ve výši 1,7 milionu LVL; a akciového kapitálu v oběhu ve výši 19,2 milionu LVL.
- (33) Po prodeji komerčních činností k 30. červnu 2013 by činnosti HPB měly být výhradně rozvojové. Bude vlastnit aktiva ve výši přibližně 222,3 milionu LVL.
- (34) V dodatku memoranda o porozumění nabídlo Lotyšsko Unii a MMF tyto závazky:
- Po odprodeji komerčních činností HPB spojí Lotyšsko rozvojovou část HPB s jinými státními institucemi, a vytvoří tak RI. RI bude provádět programy finanční podpory prostřednictvím finančních nástrojů, jež v současnosti spravuje HPB, Lotyšská záruční agentura, Fond pro rozvoj venkova a Investiční fond pro řízení životního prostředí⁽¹⁾.
 - RI nebude mít povoleno snažit se přilákat soukromé bankovní vklady. Nebude poskytovat přímé úvěry vyjma případů, kdy již byly schváleny koncesní programy, nebo případů, kdy úvěry: i) souvisí s poskytnutím produktů, jež komerční banky nebo nebankovní finanční instituce nenabízejí; ii) závisí na vysoce specializovaných znalostech, jimiž komerční banky nebo nebankovní finanční instituce nedisponují; nebo iii) jsou příliš malé z hlediska objemu nebo příliš riskantní na to, aby o ně měly komerční banky nebo nebankovní finanční instituce zájem.
 - HPB nezahájí žádné nové programy přímých úvěrů, dokud nebude schválen akční plán týkající se RI; veškeré financování, jež bylo HPB na provádění vnitrostátních nástrojů finančního inženýrství přiděleno, musí být zajištěno a plně převedeno na RI, jakmile bude zřízena. V zájmu zlepšení odborného monitoringu a transparentnosti vznikne v okamžiku, kdy bude RI zřízena, poradní výbor, jemuž bude předsedat ministerstvo financí a jež budou tvořit členové klíčových ministerstev, sociální partneři, asociace komerčních bank a renomované mezinárodní finanční instituce s odbornými znalostmi v oblasti rozvojových činností.
 - Jakmile bude komerční část HPB prodána nebo převedena na LPA, banka již nebude mít povoleno snažit se přilákat nové soukromé bankovní vklady. KFKT zajistí dodržování tohoto závazku.

⁽¹⁾ Podle dodatku memoranda o porozumění měly lotyšské orgány povinnost předložit do 30. června 2013 akční plán týkající se tohoto spojení. Pokrok by ale pomalý, zejména proto, že ministerstvo hospodářství a ministerstvo financí nebyly schopny se dohodnout na tom, který z orgánů bude mít na starosti dohled nad RI.

2.4. Popis opatření, na něž se toto rozhodnutí vztahuje

- (35) Pokud jde o rozvojové činnosti HPB, bere Komise na vědomí záměr Lotyšska optimalizovat systém rozvojových finančních institucí jejich konsolidací v rámci RI. V rozhodnutí o zahájení řízení se předpokládalo, že HPB bude rozvojové činnosti vyvíjet pouze do zřízení RI, k němuž mělo dojít do 31. prosince 2012. Došlo však k prodlevě a tento proces dosud stále probíhá. Vzhledem k tomu, že lotyšské orgány projekt RI nedokončily, týká se toto rozhodnutí pouze komerční části HPB. Posouzení rozvojové části HPB bude tedy předmětem samostatného konečného rozhodnutí.
- (36) V rozhodnutí o zahájení řízení byla jako podpora na záchranu dočasně schválena následující opatření poskytnutá Lotyšskem komerční části HPB:
- a) rekapitalizační opatření ve výši 70,2 milionu LVL ze dne 23. března 2010;
 - b) rekapitalizační opatření ve výši 50 milionů LVL z konce roku 2011 (provedené jako opatření na podporu likvidity, jež má být přeměněno na kapitál);
 - c) pohotovostní likvidní facilita ve výši až 250 milionů LVL,
 - d) záruky mezinárodním věřitelům komerční části HPB ve výši až 32 milionů LVL a
 - e) podpora likvidity ve výši až 60 milionů LVL na likvidaci špatných aktiv v rámci společnosti HipoNIA.
- (37) Lotyšsko předložilo informace o využití této státní podpory k likvidaci komerční části HPB v podobě pozměněné tak, aby bylo zohledněno provádění zvolené prodejní strategie.
- (38) Celkový kapitál, jež bylo potřeba z opatření popsaného v 36. bodě odůvodnění písm. b) čerpat, byl nižší, než se původně plánovalo: místo 50 milionů LVL dosáhl částky 25 milionů LVL, protože lotyšské orgány rozhodly, že HPB bude vyvíjet činnost bez bankovní licence, čímž se objem potřebného kapitálu snížil. K navýšení kapitálu o 25 milionů LVL došlo v červnu 2012 ⁽¹⁾.
- (39) Pohotovostní likvidní facilita ve výši až 250 milionů LVL popsaná v 36. bodě odůvodnění písm. c) byla dočasně schválena a dána HPB k dispozici od 1. ledna 2012 do dokončení procesu prodeje tak, aby byla dostupná pro případ mimořádné události z hlediska likvidity. K 30. květnu 2013 byla čerpaná podpora likvidity výrazně nižší než maximální předpokládaná částka (50 milionů LVL), protože k žádnému panickému vybírání vkladů veřejností nedošlo a transformační proces proběhl hladce. V současné době se zbývající dluh pohybuje na úrovni 25 milionů LVL a měl by být splacen do 31. prosince 2013.
- (40) Mezinárodním věřitelům HPB měly být v souvislosti s komerční částí banky poskytnuty záruky ve výši až 32 milionů LVL popsané v 36. bodě odůvodnění písm. d). Vzhledem k tomu, že prodej komerční části a transformace HPB na rozvojovou banku mohly být podle smluv považovány za selhání dlužníka, bylo toto opatření potřebné jako záruka za závazky v případě, že by tito mezinárodní věřitelé požadovali předčasné splacení půjček poskytnutých HPB. Záruky, jež bylo za komerční část zapotřebí poskytnout, ovšem předpokládané výše 32 milionů LVL nedosáhly, neboť další bezpečnostní opatření vyžadovali pouze někteří mezinárodní věřitelé. K 30. květnu 2013 činila předpokládaná výše potřebných záruk 12,4 milionu LVL.
- (41) Podpora likvidity ve prospěch společnosti HipoNIA popsaná v 36. bodě odůvodnění písm. e) se ukázala být vyšší než částka, již Komise předběžně schválila: místo 60 milionů LVL činila 71 milionů LVL. Navýšení bylo zapotřebí vzhledem k tomu, že část balíku 3 nebyla prodána na trhu, ale namísto toho převedena na společnost HipoNIA, v důsledku čehož se částka nutného financování zvýšila. Předpokládá se, že tato podpora likvidity by měla být splacena do 31. prosince 2018.

⁽¹⁾ Celková rekapitalizace z let 2010, respektive 2012 tedy činí 95,2 milionu LVL (70,2 milionu plus 25,0 milionu LVL).

- (42) Lotyšsko tedy požádalo Komisi, aby schválila navýšení podpory likvidity o 11 milionů LVL. Lotyšsko v této souvislosti argumentovalo tím, že celková částka podpory potřebná k postupnému ukončení činnosti komerční části HPB je nižší než částka dočasně schválené podpory.

Tabulka 2

Přehled schválené státní podpory ve srovnání se státní podporou poskytnutou

(stav v květnu 2013)

| Podpora likvidity poskytnutá HPB | |
|--|------------------------------------|
| Částka, již Komise dne 26. ledna 2012 předběžně schválila | 250,0 milionu LVL |
| Částka poskytnutá v prosinci 2011 | 50,0 milionu LVL |
| Podpora likvidity poskytnutá společnosti HipoNIA | |
| Částka, již Komise dne 26. ledna 2012 předběžně schválila | 60,0 milionu LVL |
| Částka poskytnutá v červnu 2013 | 71 milionů LVL |
| Záruky | |
| Částka, již Komise dne 26. ledna 2012 předběžně schválila | 32,0 milionu LVL |
| Částka poskytnutá v červnu 2012 | 12,4 milionu LVL |
| Kapitál | |
| Částka, již Komise dne 26. ledna 2012 předběžně schválila | 70,2 LVL + 50,0 milionu LVL |
| Částka poskytnutá v červnu 2012 | 70,2 LVL + 25,0 milionu LVL |
| Celková výše státní podpory | |
| Částka, již Komise dne 26. ledna 2012 předběžně schválila | 462,2 milionu LVL |
| Aktuální odhad částky opatření podpory | 228,6 milionu LVL |

2.5. Důvody pro zahájení řízení

- (43) Sdělení o restrukturalizaci ⁽¹⁾ stanoví pravidla pro státní podporu při restrukturalizaci finančních institucí v současné krizi. Má-li být podle tohoto sdělení restrukturalizace finanční instituce v kontextu současné krize slučitelná s čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy, musí:

- být její součástí dostatečný vlastní příspěvek příjemce (sdílení nákladů),
- zahrnovat dostatečná opatření omezující narušení hospodářské soutěže,

⁽¹⁾ Sdělení Komise o návratu k životaschopnosti a hodnocení restrukturalizačních opatření ve finančním sektoru v současné krizi podle pravidel státní podpory (Úř. věst. C 195, 19.8.2009, s. 9).

— vést k obnovení životaschopnosti banky nebo prokázat, jak lze provést její řádnou likvidaci.

- (44) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise dočasně schválila podporu na záchranu, přičemž považovala opatření popsaná ve 36. bodě odůvodnění za vhodná vzhledem k tomu, že jejich účelem je odstranit hrozbu, již pro lotyšskou ekonomiku představují problémy HPB. Komise měla také za to, že tato opatření jsou nezbytná a že jsou pro lotyšskou vládu tou nejvýhodnější variantou postupného ukončování komerčních činností této banky. Komise měla ovšem pochybnosti o tom, zda je pomoc přiměřená a vyžádala si v této věci další informace.

Záruky proti neoprávněnému narušení hospodářské soutěže – ukončení komerčních činností

- (45) Na základě strategie prodeje měla být většina hospodářských činností komerční části HPB ukončena a prodána po menších částech (balících), přičemž dceřiné společnosti Hipolizings a Hipo Fondi měly být prodány odděleně od banky, což Komise hodnotila pozitivně.
- (46) Pokud jde o řádnou likvidaci, dospěla Komise k závěru, že je zapotřebí více informací o slučitelnosti podpory na ukončení komerčních činností HPB. Komise zejména požádala lotyšské orgány, aby předložily konkrétní milníky, s nimiž se při prodeji činností počítá, a rovněž další informace týkající se činností, jež prodat nelze.
- (47) Pokud jde o hospodářské činnosti, které měly pokračovat, měly být jako samostatné právnické osoby prodány pouze dva subjekty: společnost Hipolizings a společnost Hipo Fondi. Vzhledem k jejich omezené přítomnosti na trhu⁽¹⁾ a jejich včasnému prodeji ze strany banky ovšem Komise dospěla k předběžnému závěru, že opatření podpory jsou přiměřená.

Obnovení dlouhodobé životaschopnosti hospodářských činností skupiny HPB

- (48) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení požádala Komise lotyšské orgány, aby poskytly další informace, jež by jí umožnily se přesvědčit, že subjekty, které zůstanou samostatné, tedy společnosti Hipolizings a Hipo Fondi, budou po prodeji životaschopné. Komisi konkrétněji zajímalo, kdo bude místo HPB po prodeji poskytovat infrastrukturu nebo financování, jež tyto společnosti potřebovaly.

Řádná likvidace neodprodáných komerčních činností

- (49) Přestože se ve strategii prodeje uvádějí informace o podmínkách řádné likvidace komerčních činností, vyjádřila Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení pochybnosti ohledně toho, zda byly zavedeny dostatečné záruky proti neoprávněnému narušení hospodářské soutěže.
- (50) Komise zejména vyzvala lotyšské orgány, aby proces prodeje včas ukončily a navrhly další opatření k zajištění toho, že banka bude své komerční produkty oceňovat konzervativně a zastropuje zálohy na stávající úvěry.

3. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (51) Komise neobdržela od zúčastněných stran žádné připomínky.

⁽¹⁾ Společnost Hipolizings má na leasingovém trhu podíl ve výši 5 % a společnost Hipo Fondi na trhu správy penzijních fondů druhé úrovně podíl ve výši 4 %.

4. PŘIPOMÍNKY LOTYŠSKA K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (52) Dne 5. dubna 2012 předložilo Lotyšsko k rozhodnutí o zahájení řízení připomínku a později svůj postoj až do června 2013 doplňovalo pravidelně předkládanými informacemi ⁽¹⁾.
- (53) Lotyšsko se celkově domnívá, že v souvislosti s HPB byla všechna kritéria pro slučitelnou státní podporu splněna, a to vzhledem k tomu, že: i) proběhla likvidace komerční části banky; ii) zbývající rozvojová část vyvíjí činnost v rámci striktně vymezeného sortimentu produktů (striktně vymezená oblast působnosti), a iii) zbývající instituci bude odebrána licence, a tato instituce tedy nebude s ostatními komerčními bankami soutěžit v oblasti financování.
- (54) Pokud jde o rozvojovou část HPB, předložilo Lotyšsko rozsáhlé informace ⁽²⁾. Upřesnilo ovšem, že definitivní dohody o vytvoření RI, jež má převzít rozvojovou část HPB, zatím dosaženo nebylo. Společný akční plán pro zřízení RI vypracovaný dotčenými ministerstvy a externím znalcem má podle Lotyšska být předložen dne 2. srpna 2013, přičemž práce bude pokračovat až do roku 2013. Konečný termín pro vytvoření RI ale zatím jasný není.
- (55) Lotyšsko z tohoto důvodu požádalo, aby posouzení státní podpory v souvislosti s vytvořením RI bylo předmětem samostatného řízení, a nikoliv součástí řízení týkajícího se komerční části HPB.
- (56) Pokud jde o záruky proti neoprávněnému narušení hospodářské soutěže, je Lotyšsko přesvědčeno, že zavedená opatření zajišťují, že k přímé hospodářské soutěži mezi komerční částí HPB a jinými komerčními bankami nedochází. HPB v listopadu 2009 pozastavila poskytování nových úvěrů. Co se týče vkladů, bylo původně nutné základnu vkladů aktivně řídit, tak aby do dokončení prodeje nebylo zapotřebí další státní podpory v podobě podpory likvidity. Vklady související s komerční částí HPB byly nakonec prodány v rámci balíků 1 a 2, zatímco provoz platebních karet a síť bankomatů byl ukončen.
- (57) Společnost HipoNIA, která od HPB převzala úvěrová portfolia, žádnému ze svých klientů další financování neposkytuje. Vzhledem ke stavu těchto úvěrů (skoro všechny jsou více než 90 dní po splatnosti a byly již podniknuty pokusy o jejich restrukturalizaci) totiž téměř všechny případy vyústí v odejmutí nemovitosti společností HipoNIA.
- (58) Pokud jde o komerční část, předložilo Lotyšsko úplný harmonogram prodeje nebo likvidace aktiv, stanovilo klíčové milníky tohoto procesu a informovalo Komisi o pokroku, jehož bylo dosaženo, a o vlastních datech kupních smluv. Lotyšsko uvedlo, že všechny rozvahové položky týkající se komerční části budou do ledna 2014 odstraněny.
- (59) Lotyšsko předložilo podrobný přehled částek státní podpory, jež byly komerční části HPB skutečně poskytnuty (jednalo se o podporu likvidity ve výši 50 milionů LVL ve prospěch HPB, státní záruky ve výši 12,4 milionu LVL, kapitálová opatření ve výši 95,2 milionu LVL a podporu likvidity ve prospěch společnosti HipoNIA ve výši 71 milionů LVL). Lotyšsko zdůraznilo, že celková podpora, kterou HPB na svou komerční část potřebovalo, je nižší, než původně předpokládaná částka (která byla v rozhodnutí o zahájení řízení předběžně schválena).
- (60) Podle Lotyšska nevyplývá pro komerční činnosti, v nichž budou společnosti Hipolizings a Hipo Fondi po svém prodeji pokračovat, z žádného z těchto opatření podpory přímý prospěch. Hlavní činnost HPB byla rozdělena do tří balíků a prodána formou prodeje aktiv. Žádný z balíků nepředstavuje podnik ve smyslu čl. 107 písm. 1) Smlouvy; Lotyšsko má tedy za to, že hospodářská činnost po prodeji nebude pokračovat, a balíky rovněž nebudou ze státní podpory poskytnuté před prodejem těžit.
- (61) Lotyšsko zastává názor, že pouze prodej balíku 4 (Hipolizings) může být kvalifikován jako pokračování hospodářské činnosti. Společnost Hipolizings bude ale tvořit velice malou část skupiny, k níž její kupující náleží (necelá 0,1 %) a [...]. Prodej zajistí dlouhodobou životaschopnost subjektu a neohrozí životaschopnost kupujícího. Společnost Hipolizings má nadto jen velmi malý podíl na trhu (5 %). Kromě toho z podpory poskytnuté HPB těžila jen v omezené míře a nepřímo: její stávající smluvní ujednání nemusela být neočekávaně

⁽¹⁾ Hlavní podání byla doručena dne 15. dubna 2013 a 3. června 2013.

⁽²⁾ Informace o rozvojové části se zde neuvádějí podrobně, protože nejsou předmětem tohoto rozhodnutí.

vypovězena a nemusela být – podobně jako jiné společnosti ve vlastnictví banky – vlastníkem, který se dostal do problémů, prodána. S ohledem na velmi omezený rozsah podpory poskytnuté společnosti Hipolizings je Lotyšsko přesvědčeno, že po prodeji a úplném začlenění do společnosti kupujícího nebude mít společnost Hipolizings z podpory prospěch.

- (62) Pokud jde o „prázdnou“ společnost Hipo Fondi prodanou soukromému investorovi, zavazuje se Lotyšsko [...].
- (63) Pokud jde o převod aktiv z HPB na společnost HipoNIA a její následný prodej, souhlasí Lotyšsko s předběžnými zjištěními Komise v rozhodnutí o zahájení řízení, že převod nepředstavuje státní podporu.
- (64) Pokud jde o navýšení kapitálu komerční části z roku 2012, upřesnilo Lotyšsko, že k němu došlo ve dvou krocích: první byl navázán na prodej balíků 1, 2, 3, 5 a 6 a druhý na prodej balíku 4. Výše kapitálu byla omezena na minimum a vypočtena tak, aby se z regulatorního hlediska zajistila kapitálová přiměřenost komerční části v souvislosti se ztrátami z prodeje.
- (65) Pokud jde o pohotovostní likvidní facilitu poskytnutou v souvislosti s restrukturalizací, uvedlo Lotyšsko, že podpora komerční části má dočasnou povahu a jejím cílem je zajistit řádný prodej. Podle Lotyšska její malý rozsah a dočasná povaha potenciální narušení hospodářské soutěže omezují na minimum.
- (66) A v neposlední řadě se Lotyšsko zavázalo, že předloží monitorovací zprávy o restrukturalizaci HPB, mimo jiné i zprávu o likvidaci neodprodáných komerčních činností a ocenění likvidace *ex post*.

5. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

5.1. Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy

- (67) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy 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, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak.

Příjemci podpory

- (68) Podle 145. bodu odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení je při posuzování opatření s cílem určit, zda představují státní podporu, nezbytné rozlišovat mezi současnými a budoucími činnostmi rozvojového bankovníctví HPB na jedné straně a zbylými komerčními činnostmi, jež HPB vyvíjí v přechodovém období (období postupného ukončování činnosti), na straně druhé. Lotyšské orgány předložily údaje prokazující, jak jedna či druhá část této banky z příslušných opatření těžily.
- (69) Do oblasti působnosti tohoto rozhodnutí spadají pouze opatření poskytnutá komerční části HPB. Posouzení podmínek provozu rozvojové části HPB, v jejíž činnosti by měla pokračovat rozvojová instituce, která nebyla doposud zřízena, bude předmětem samostatného konečného rozhodnutí.
- (70) Toto rozhodnutí tedy posuzuje pouze opatření Lotyšska ve prospěch komerční části HPB v rozsahu, v němž jsou pro restrukturalizaci komerční části HPB zapotřebí.

- (71) Je třeba připomenout, že k posouzení opatření, z nichž těží komerční část banky, je důležité zjistit, zda a do jaké míry se po prodeji komerčních aktiv a pasiv v určité hospodářské činnosti pokračuje, nebo zda a do jaké míry je tato činnost zrušena ⁽¹⁾. V tomto ohledu Komise konstatuje, že v důsledku prodeje balíků 3 A (soukromému investorovi), 3B a 4 (Lotyšské privatizační agentuře k postupnému vyřešení situace), který do 30. června 2013 proběhl, tyto hospodářské činnosti někdejší komerční části HPB zanikly. Stojí také za zmínku, že velká část aktiv, jež dříve spravovala společnost Hipo Fondi, byla prodána odděleně od této společnosti formou prodeje aktiv. Komise má za to, že prodej po menších částech (balících), který různým kupujícím umožnil předložit nabídku na samostatné části komerčních aktiv a pasiv HPB, fakticky přispívá k likvidaci komerčních činností HPB. Je třeba uvést, že banka se prodej neodprodáných aktiv, která mají být v konečném důsledku převedena na Lotyšskou privatizační agenturu, pokoušela realizovat vícekrát, přičemž jednotlivé balíky restrukturalizovala a znovu s potenciálními investory projednávala jejich nabídky. Zdá se tedy, že pokud jde o odprodej těchto aktiv nejhorší kvality za přiměřenou cenu, tedy za cenu vyšší, než je jejich dlouhodobá hospodářská hodnota stanovená odhadem externího renomovaného poradce, vyčerpala HPB všechny dostupné možnosti.
- (72) Pokud jde o vedlejší činnosti HPB komerční povahy, poskytlo Lotyšsko také dostatečné informace v tom smyslu, že již byly nebo v blízké budoucnosti budou ukončeny. „Prázdná“ společnost Hipo Fondi, která po prodeji aktiv, jež spravovala, zůstane zachována, bude odprodána v nadcházejících měsících, činnost týkající se cenných papírů bude ukončena a RIS, což je čistě holdingová společnost, která v současné době vlastní akcie společnosti Hipo Fondi a dvou společností v platební neschopnosti, bude zlikvidována. Plánuje se, že bankovní licence HPB bude do 31. prosince 2013 zrušena.
- (73) Pokud jde o společnost Hipolizings, byla prostřednictvím převodu obchodních podílů (share deal) prodána jako právnická osoba. Lotyšsko uvedlo, že společnost Hipolizings neměla z podpory, jež byla poskytnuta její mateřské společnosti HPB, žádný přímý prospěch ⁽²⁾. Pokud jde o opatření potenciální podpory na záchranu aktiv popsaná ve 165. až 170. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, je třeba připomenout, že před prodejem společnosti Hipolizings byla nejtoxičtější aktiva HPB interně převedena na společnost HipoNIA. V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyvodila závěr, že takový interní převod aktiv by mohl představovat opatření na záchranu aktiv ve prospěch společností Hipolizings a Hipo Fondi, pouze pokud mají tyto společnosti z těchto převodů prospěch a v míře v níž tomu tak je. Vzhledem k ujištění Lotyšska, že ze společnosti Hipolizings na společnost HipoNIA žádná aktiva převedena nebyla, lze vyvodit závěr, že v případě společnosti Hipolizings k žádnému opatření na záchranu aktiv, z něž by její činnosti měly přímý prospěch, nedošlo. Jak ovšem Lotyšsko potvrdilo, nelze vyloučit, že společnost Hipolizings měla v omezené míře z podpory, jež byla HPB poskytnuta, prospěch v tom smyslu, že smluvní ujednání společnosti Hipolizings nemusela být neočekávaně vypovězena a prodej této společnosti nemusel provádět vlastníků v potížích. Komise z toho tedy vyvozuje závěr, že společnost Hipolizings z podpory poskytnuté HPB prospěch, byť nepřímo, a tudíž ve velmi nízké míře, měla.
- (74) Pokud jde o společnost Hipo Fondi, konstatuje Komise, že v době, kdy byla prodána svému menšinovému akcionáři, jednalo se pouze o společnost „prázdnou“. Lotyšsko potvrdilo, že již u zbývajících soukromých portfolií a uzavřených fondů spravovaných společností Hipo Fondi došlo k uzavření, přičemž v současné době probíhá jejich ukončování nebo budou likvidovány. Lotyšsko se nadto zavázalo [...].
- (75) Vzhledem k výše uvedenému lze vyvodit závěr, že společnost Hipo Fondi zůstane zcela „prázdnou“ společností, která nebude, alespoň po určitou dobu, mít žádná skutečná aktiva, jejichž správu by v rámci své činnosti mohla vykonávat. Jelikož „prázdná“ společnost ukončuje činnosti původně vykonávané společností Hipo Fondi jakožto dceřinou společností HPB a bezprostředně nevykonává žádné hospodářské činnosti nové, lze konstatovat, že mezi společností Hipo Fondi jako podnikem, jenž byl součástí skupiny HPB, a novým subjektem, tj. společností Hipo Fondi v rukou nového vlastníka (či vlastníků), jež případně vykonává novou činnost, neexistuje kontinuita. Nelze tedy mít za to, že „prázdná“ společnost Hipo Fondi má z podpory, jež byla původně poskytnuta HPB, prospěch.
- (76) Pokud jde o společnost HipoNIA, bude v režimu ukončování vlastnit aktiva bývalé komerční části HPB a vyvíjet činnost pouze po omezenou dobu. V souladu se ustálenou rozhodovací praxí ovšem mohou opatření zaměřená na likvidaci komerčních činností přesto představovat podporu ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Viz 153. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽²⁾ Viz 60. bod odůvodnění.

⁽³⁾ Viz například rozhodnutí Komise ze dne 25. října 2010 ve věci N 560/09 Podpora na likvidaci banky Fionia (Úř. věst. C 76, 10.3.2011, s. 3), ze dne 23. dubna 2010 ve věci N 194/09 Podpora na likvidaci společnosti Bradford & Bingley (Úř. věst. C 143, 2.6.2010, s. 22) a ze dne 5. listopadu 2008 ve věci NN 39/08 Podpora na likvidaci banky Roskilde (Úř. věst. C 12, 17.1.2009, s. 3).

- (77) Pokud jde o podniky, které jednotlivé části (balíky aktiv) banky kupují, konstatuje Komise, že na základě informací předložených Lotyšskem byl proces prodeje realizován otevřeným a nediskriminačním způsobem, za tržních podmínek a s cílem dosáhnout co nejvyšší cenu za konkrétní balíky.
- (78) Pokud jde o převod společnosti HipoNIA za cenu nižší než tržní hodnota, potvrzuje Komise předběžný závěr rozhodnutí o zahájení řízení, že kupujícího, tedy Lotyšskou privatizační agenturu, nelze považovat za příjemce podpory, neboť nevyvíjí hospodářské činnosti a je pouze agenturou lotyšského státu ⁽¹⁾.
- (79) Na základě toho má Komise za to, že podnikům, které komerční aktiva a pasiva HPB koupily, podpora poskytnuta nebyla.
- (80) Závěrem lze říci, že po prodejkách všech balíků tvořených bývalými komerčními činnostmi HPB, jež byly doposud dokončeny, mají z opatření podpory prospěch pouze ty obchodní činnosti HPB, které po prodeji společností HipoNIA a Hipolizings pokračovaly.

Opatření podpory

- (81) Jak je uvedeno v 73. bodě odůvodnění, měla společnost Hipolizings (být pouze v omezené míře) z podpory poskytnuté HPB prospěch. Jak je uvedeno výše, nemusela být její smluvní ujednání neočekávaně vypovězena a její prodej nemusel provádět vlastník v potížích, což by pravděpodobně vyústilo v prodej pod cenou. Omezená povaha dotčené výhody nebo skutečnost, že ji nelze kvantifikovat, v tomto ohledu na hodnocení Komise nic nemění.
- (82) Vzhledem k tomu, že společnost Hipolizings vyvíjí činnost ve finančním sektoru, by mohla jakákoli výhoda plynoucí ze státních prostředků ve prospěch její činnosti ovlivnit obchod uvnitř Unie a narušit hospodářskou soutěž. Je proto třeba mít za to, že opatření, z nichž mají její činnosti prospěch, mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy. Dotčená výhoda byla poskytnuta ze státních prostředků a je selektivní, protože z ní má prospěch pouze jedna finanční skupina.
- (83) S ohledem na výše uvedené Komise vyvozuje závěr, že nepřímá výhoda poskytnutá společnosti Hipolizings na základě opatření podpory poskytnutých HPB představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.
- (84) Pokud jde o opatření na podporu likvidity ve prospěch společnosti HipoNIA, jež je během fáze restrukturalizace zachováváno, ale jeho částka je navýšena, bylo již v rozhodnutí o zahájení řízení stanoveno, že toto opatření představuje státní podporu. Komise vzhledem ke zvýšení částky podpory likvidity své předchozí hodnocení nemá důvod měnit. Změna částky u opatření nemá vliv na jeho kvalifikaci jako podpory. Komise proto vyvozuje závěr, že podpora likvidity ve výši 71 milionů LVL ve prospěch společnosti HipoNIA představuje státní podporu.
- (85) Pokud jde o jiná opatření podpory ve prospěch HPB, mateřské společnosti HipoNIA, nemá společnost HipoNIA z výhody, jež z nich plyne, prospěch. Účelem a účinkem všech ostatních opatření podpory ve prospěch HPB bylo zachovat činnosti HPB po delší dobu, než by bylo možné v případě okamžité insolvence a likvidace. V době, kdy byla tato opatření ve prospěch HPB provedena, plnila HipoNIA v rámci skupiny HPB funkci společnosti spravující špatná aktiva. Vzhledem k tomu, že činnosti společnosti HipoNIA se omezily na okamžitou likvidaci aktiv, aniž by se přitom klientům poskytly jakékoli zálohy, jednalo se o nedílnou součást procesu likvidace. V případě společnosti HipoNIA lze tedy nepřímou podporu plynoucí z jiných opatření podpory ve prospěch komerční části HPB vyloučit.

5.2. Slučitelnost podpory s vnitřním trhem

- (86) Vzhledem k tomu, že v oddílu 5.1 bylo shledáno, že opatření na podporu likvidity ve prospěch společnosti HipoNIA a nepřímá výhoda poskytnutá společnosti Hipolizings v důsledku opatření státní podpory ve prospěch HPB představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, měla by být posouzena slučitelnost těchto opatření s vnitřním trhem.

⁽¹⁾ Viz 158. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

5.2.1. Právní základ pro posouzení slučitelnosti

- (87) Ve 177. až 180. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení již bylo stanoveno, že opatření podpory, z nichž měly prospěch komerční činnosti HPB, by se měla posuzovat podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy, a zejména sdělení Komise o restrukturalizaci.

5.2.2. Slučitelnost opatření podpory podle sdělení o restrukturalizaci

Obnovení dlouhodobé životaschopnosti hospodářských činností HPB, v nichž po jejím prodeji pokračovala společnost Hipolizings

- (88) V bodě 17 sdělení Komise o restrukturalizaci se potvrzuje, že prodej (části) finanční instituce třetí straně může přispět k obnovení její dlouhodobé životaschopnosti.
- (89) Společnost Hipolizings byla prodána Swedbank Lizings, což je největší leasingová společnost v Lotyšsku (s 22 % podílem na trhu). Tato společnost je úzce propojena s všeobecnými bankovními činnostmi Swedbank. Ke 31. květnu 2013 ratingová společnost Moody's zvýšila rating Swedbank na A1. Činnosti skupiny vykazovaly doposud dostatečnou ziskovost (s poměrem návratnosti vlastního kapitálu ve výši 16,9 % na konci roku 2012 a 13,8 % v prvním čtvrtletí roku 2013 ⁽¹⁾), přičemž poměr kmenového kapitálu tier 1 přesahoval 15 %. Činnosti společnosti Hipolizings představují velice malou část aktiv skupiny Swedbank (přibližně 0,05 %).
- (90) S ohledem na výše uvedené vyvozuje Komise závěr, že hospodářské činnosti HPB, v nichž společnost Hipolizings pokračovala poté, co byla prodána Swedbank Lizings, jsou při začlenění do skupiny Swedbank životaschopné.

Řádná likvidace neodprodáných komerčních činností

- (91) Lotyšsko potvrdilo, že společnost HipoNIA, která převzala od HPB úvěrová portfolia, neposkytuje žádnému ze svých klientů další financování. Dále se tento stát zavázal, že předloží monitorovací zprávy o likvidaci neodprodáných komerčních činností a ocenění likvidace *ex post*.
- (92) Komise pozitivně hodnotí úsilí Lotyšska a HPB, jehož cílem bylo veškeré komerční činnosti prodat, ledaže by takový krok byl ekonomicky méně výhodný, než je postupně omezovat, a to na základě ocenění renomovaným externím poradcem.
- (93) S ohledem na výše uvedené dospěla Komise k závěru, že pochybnosti vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení byly rozptýleny a požadavky sdělení o restrukturalizaci týkající se řádné likvidace činnosti byly splněny.

Podpora omezená na nezbytné minimum/vlastní příspěvek

- (94) Již v rozhodnutí o zahájení řízení vyvodila Komise závěr, že základní scénář prodejní strategie zajišťuje omezení podpory potřebné k postupnému ukončování komerčních činností HPB na minimum ⁽²⁾. Vlastní provedení tohoto plánu dané hodnocení nemění.
- (95) V rozhodnutí o zahájení řízení kromě toho Komise vyvodila závěr, že prodejem dochází k ukončení komerčních činností HPB, díky čemuž se zajistí, že banka se na restrukturalizaci bude v maximální možné míře podílet svými vlastními zdroji ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Zdroj: http://www.swedbank.com/idc/groups/public/@i/@sbg/@gs/@ir/documents/financial/cid_900555.pdf.

⁽²⁾ Viz 210. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³⁾ Viz 211.–212. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

Zamezení neoprávněnému narušení hospodářské soutěže

- (96) Jak již bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, včasný odprodej dceřiných společností HPB odděleně od banky a rovněž rozdělení banky do několika částí (balíků) před jejich prodejem zmírňuje neoprávněné narušení hospodářské soutěže způsobené podporou. Hodnotí se proto pozitivně ⁽¹⁾.
- (97) Vzhledem k tomu, že prodej byl dokončen, byly pochybnosti vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení, pokud jde o tempo prodeje, rozptýleny.
- (98) Jelikož Lotyšsko potvrdilo, že společnost HipoNIA na stávající úvěry neposkytne žádné zálohy, byly pochybnosti vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení v tomto ohledu také rozptýleny.
- (99) Pokud jde o společnost Hipolizings, vyvodila Komise v rozhodnutí o zahájení řízení předběžný závěr, že opatření k omezení narušení hospodářské soutěže způsobeného podporou, jež byla v této věci poskytnuta, jsou přiměřená. Vzhledem k potvrzení Lotyšska, že společnost Hipolizings neměla prospěch z žádné přímé podpory, lze tato předběžná zjištění Komise nyní potvrdit. Nadto společnost Hipolizings [...] [...]. Vzhledem k omezené přítomnosti společnosti Hipolizings na trhu (5 % podíl na trhu) a omezené podpoře, jež jí byla poskytnuta, a to pouze nepřímo, jsou tedy opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, jež představuje především její včasný prodej HPB, přiměřená.

5.2.3. Závěr ke slučitelnosti

- (100) S ohledem na výše uvedené Komise konstatuje, že plán transformace HPB a jeho dosavadní provádění v případě komerčních aktivit HPB splňuje všechny podmínky stanovené ve sdělení o restrukturalizaci.

6. ZÁVĚR

- (101) Komise shledává, že podpora likvidity ve výši 71 milionů LVL, již v červnu 2013 Lotyšsko poskytlo HPB, (představované právnickou osobou HipoNIA) a nepřímá výhoda, již společnost Hipolizings v důsledku restrukturalizačních opatření ve prospěch HPB získala, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.
- (102) Komise konstatuje, že Lotyšsko protiprávně realizovalo dodatečnou podporu likvidity ve výši 11 milionů LVL, čímž porušilo čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Komise však dále shledává, že toto opatření, spolu s původní podporou likvidity ve výši 60 milionů LVL ve prospěch společnosti HipoNIA, je slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy.
- (103) Komise rovněž konstatuje, že nepřímá výhoda, již společnost Hipolizings na základě restrukturalizačních opatření ve prospěch HPB získala, je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou Lotyšsko poskytlo HPB v podobě podpory likvidity ve prospěch společnosti HipoNIA ve výši 71 milionů LVL, a nepřímá výhoda, již společnost Hipolizings získala z restrukturalizačních opatření ve prospěch HPB, je slučitelná s vnitřním trhem.

⁽¹⁾ Viz 219. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Lotyšské republice.

V Bruselu dne 17. července 2013.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1583**ze dne 4. srpna 2014****o režimu podpory SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN), kterou zavedlo Spojené království Osvobození od daně z kameniva v Severním Irsku (ex N 2/04)***(oznámeno pod číslem C(2014) 5466)***(Pouze anglické 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,

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

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Spojené království dopisem ze dne 5. ledna 2004, který byl zaevidován dne 9. ledna 2004, oznámilo Komisi, že hodlá v Severním Irsku zavést osvobození od daně z kameniva, která platila ve Spojeném království, jež se bude vztahovat na přírodní kamenivo, které bylo vytěženo a obchodně využito v Severním Irsku, a na produkty zpracované z tohoto přírodního kameniva a obchodně využité v Severním Irsku (dále jen „opatření“).
- (2) Opatření bylo oznámeno jako změna původního osvobození od daně z kameniva v Severním Irsku ⁽²⁾, které Komise schválila rozhodnutím ze dne 24. dubna 2002 ve věci N863/01 ⁽³⁾ (rozhodnutí N863/01).
- (3) Dne 7. května 2004 Komise rozhodla, že vůči opatření nevznese žádné námitky ⁽⁴⁾ (rozhodnutí ze dne 7. května 2004).
- (4) Dne 30. srpna 2004 se proti rozhodnutí ze dne 7. května 2004 odvolalo britské sdružení výrobců kameniva (British Aggregates Association) a společnosti Healy Bros. Ltd a David K. Trotter & Sons Ltd (odvolání bylo zaevidováno pod číslem T-359/04).
- (5) Dne 9. září 2010 Tribunál rozhodnutí ze dne 7. května 2004 zrušil ⁽⁵⁾. Podle uvedeného rozsudku Komise nemohla právoplatně přijmout rozhodnutí nevznášet námitky, jelikož nepřezkoumala případnou daňovou diskriminaci mezi dotčenými domácími výrobky a výrobky dováženými z Irska. Komise se proti tomuto rozsudku neodvolala.
- (6) Ve dnech 15. prosince 2010 a 21. prosince 2011 Spojené království poskytlo k opatření dodatečné informace včetně dokumentů o tom, že ode dne 1. prosince 2010 bylo provádění opatření pozastaveno zrušením nařízení 2004 o dani z kameniva (sleva na dani pro Severní Irsko) (S.I. 2004/1959).
- (7) Dopisem ze dne 2. února 2011 si Komise vyžádala dodatečné informace. Spojené království jí tyto informace poskytlo v dopisech ze 7. března 2011 a 10. června 2011.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 245, 24.8.2011, s. 10. s opravou v Úř. věst. C 328, 11.11.2011, s. 11.

⁽²⁾ Postupné zavádění daně z kameniva.

⁽³⁾ Úř. věst. C 133, 5.6.2002, s. 11.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 81, 2.4.2005, s. 4.

⁽⁵⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 9. září 2010 ve věci British Aggregates Association a další v. Komise, T-359/04, Sb. rozh. 2010, s. II-04227.

- (8) Dopisem ze dne 13. července 2011 Komise Spojenému království sdělila, že se v souvislosti s dotčenou podporou rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy.
- (9) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie ⁽⁶⁾ („rozhodnutí o zahájení řízení“). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k podpoře vznesly připomínky.
- (10) Dne 23. září 2011 Komise obdržela dvě připomínky od zúčastněných stran. Dne 10. listopadu 2011 je předala Spojenému království a poskytla mu příležitost, aby na tyto připomínky zareagovalo; připomínky Spojeného království byly obdrženy v dopise ze dne 25. listopadu 2011.
- (11) Spojené království poskytlo další informace dne 17. září 2012 a 10. října 2012. Komise si vyžádala další informace dne 23. ledna 2014 a 7. února 2014 a Spojené království tyto informace poskytlo dne 1. dubna 2014 a 4. června 2014.

2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

2.1. Daň z kameniva

- (12) Daň z kameniva („Aggregates Levy“, dále jen „AGL“) je environmentální daň z obchodního využívání kameniva a platí se z kamene, písku nebo šterku. Ve Spojeném království byla zavedena s účinností ode dne 1. dubna 2002 z důvodů ochrany životního prostředí a s cílem zvýšit využívání recyklovaného kameniva a dalších náhražek přírodního kameniva a podpořit efektivní těžbu a využívání přírodního kameniva, které je neobnovitelným přírodním zdrojem. Environmentální náklady, které souvisejí s těžbou kameniva a které Spojené království hodlá prostřednictvím AGL snížit, zahrnují hluk, prašnost, úbytek biologické rozmanitosti a zhoršování vzhledu krajiny.
- (13) AGL se uplatňuje na přírodní kamenivo, které se těží ve Spojeném království, a na dovážené přírodní kamenivo při prvním použití či prodeji ve Spojeném království ⁽⁷⁾. V době původního oznámení činila sazba daně 1,60 GBP na tunu ⁽⁸⁾. AGL se také uplatňuje na obchodování s přírodním kamenivem používaným při výrobě zpracovaných produktů. Neuplatňuje se na zpracované a recyklované kamenivo ani na přírodní kamenivo vyvážené ze Spojeného království.

2.2. Původní osvobození od daně z kameniva v Severním Irsku

- (14) V rozhodnutí N863/01 vyjádřila Komise názor, že postupné zavádění AGL v Severním Irsku je slučitelné s oddílem E.3.2 pokynů Společenství o státní podpoře na ochranu životního prostředí ⁽⁹⁾ (dále jen „pokyny o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001“). Schválená podpora měla podobu režimu postupně se snižujícího osvobození od daně, který začal v roce 2002 a skončil v roce 2007. Původní osvobození od AGL v Severním Irsku se vztahovalo pouze na obchodování s kamenivem používaným při výrobě zpracovaných produktů.

2.3. Změněné osvobození od daně z kameniva v Severním Irsku

- (15) Toto rozhodnutí se týká výhradně změněného osvobození od daně z kameniva v Severním Irsku, jež se vztahovalo na přírodní kamenivo, které bylo vytěženo a obchodně využito v Severním Irsku, a na produkty zpracované z tohoto přírodního kameniva.

2.3.1. Změna

- (16) Jak je vysvětleno ve 12. až 14. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, Spojené království mělo za to, že zvláštní okolnosti v Severním Irsku odůvodňují rozšíření působnosti osvobození od AGL v Severním Irsku.

⁽⁶⁾ Viz výše, poznámka pod čarou 1.

⁽⁷⁾ AGL se uplatňuje na dovážené přírodní kamenivo, avšak nikoli na kamenivo obsažené v dovážených zpracovaných produktech.

⁽⁸⁾ Dne 2. dubna 2008, tedy v den, kdy se začaly používat pokyny o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001, činila sazba AGL 1,95 GBP za tunu.

⁽⁹⁾ Úř. věst. C 37, 3.2.2001, s. 3.

- (17) Byl změněn původní režim osvobození od daně (postupné zavádění AGL). Osvobození od daně se vztahovalo na všechny druhy přírodního kameniva, tedy nikoli pouze na kamenivo používané při výrobě zpracovaných produktů, jak tomu bylo v případě původního osvobození podle rozhodnutí N863/01, nýbrž také na přírodní kamenivo používané přímo v nezpracovaném stavu ⁽¹⁰⁾.
- (18) Osvobození od daně bylo stanoveno na 80 % splatné AGL a mělo jít o přechodný režim. Osvobození nabylo účinnosti dne 1. dubna 2004 a mělo pokračovat do 31. března 2011 (tj. devět let od začátku uplatňování AGL dne 1. dubna 2002).
- (19) Režim osvobození od daně byl pozastaven dne 1. prosince 2010.

2.3.2. Dohody v oblasti životního prostředí

- (20) Aby bylo možné účinněji dosáhnout zamýšlených cílů v oblasti životního prostředí, Spojené království podmínilo osvobození tím, že žadatelé musí formálně uzavřít a dodržovat dojednané dohody se Spojeným královstvím, které je zavazují k tomu, aby po dobu trvání osvobození uskutečňovali program zlepšování ochrany životního prostředí.
- (21) Pro účast v režimu musela být splněna tato klíčová kritéria:
- pro každý způsobilý kamenolom musela být k dispozici stavební povolení, environmentální regulační povolení atd. a
 - od provozovatele kamenolomu se vyžadovalo, aby se „přihlásil“ do režimu auditů ochrany životního prostředí. První audit musel být zadán a proveden do 12 měsíců od data vstupu do režimu a poté každé 2 roky aktualizován.
- (22) Každá dohoda byla přizpůsobena konkrétním okolnostem daného kamenolomu a zohledňovala například stávající normy a prostor pro zlepšování. Mezi auditované oblasti, na něž se dohody vztahovaly, patřily: kvalita ovzduší, archeologie a geologická rozmanitost, biologická rozmanitost, odstřely, odpovědnost společnosti, prašnost, energetická účinnost, podzemní vody, krajina a narušení jejího vzhledu, hluk, skladování olejů a chemických látek a manipulace s nimi, obnova a následná péče, využívání náhražek primárního kameniva, povrchová voda, dopady dopravy mimo lokalitu a nakládání s odpady.
- (23) Za monitorování těchto dohod neslo odpovědnost Ministerstvo životního prostředí v Severním Irsku (Department of Environment in Northern Ireland) a společností, které vykazovaly závažné nedostatky, bylo osvobození zrušeno.

2.3.3. Náklady na výrobu kameniva, prodejní cena a cenová pružnost poptávky

- (24) Pokud jde o náklady na výrobu kameniva, Spojené království vysvětlilo, že se tyto náklady mezi jednotlivými kamenolomy značně liší a že totéž platí pro ceny ⁽¹¹⁾. Průměrné prodejní ceny z kamenolomu pro různé třídy kameniva jsou shrnuty v tabulce 1 ⁽¹²⁾. Různí se i zisková rozpětí, podle odhadů odvětví se však typická úroveň pohybuje v rozmezí od 2 % do 5 %.

Tabulka 1

Prodejní cena

| Druh kamene | Cena z kamenolomu před zdaněním (GBP/tuna) |
|-------------|--|
| Čedič | 4,21 |
| Pískovec | 4,37 |

⁽¹⁰⁾ Na kamenivo vytěžené v Severním Irsku a přepravené do místa určení ve Velké Británii se vztahovala AGL v plné výši. Stejně tomu bylo v případě kameniva vytěženého v Severním Irsku, které se používalo při výrobě zpracovaných produktů odeslaných do Velké Británie. To zaručovalo, aby kamenivo a zpracované produkty ze Severního Irsku neměly na trhu ve Velké Británii konkurenční výhodu.

⁽¹¹⁾ Tyto informace Spojené království předložilo pro účely posouzení opatření na základě pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001. Prohlášení o nerostných surovinách „DETI Minerals Statement“ z roku 2009.

⁽¹²⁾ Náklady na distribuci závisí na přepravních vzdálenostech, přičemž náklady na přepravu se pohybují v rozmezí 0,15–0,20 GBP za tunu za míli a kamenivo bývá dodáváno do vzdáleností od 10 do 15 mil. v závislosti na místních okolnostech.

| Druh kamene | Cena z kamenolomu před zdaněním (GBP/tuna) |
|----------------------|--|
| Vápenec | 3,72 |
| Písek a štěrk | 4,80 |
| Ostatní | 5,57 |
| Vážená průměrná cena | 4,42 |

- (25) V návaznosti na rozhodnutí o zahájení řízení poskytlo Spojené království další informace o nákladech na výrobu kameniva v Severním Irsku a Velké Británii. Ve srovnání s Velkou Británií jsou v Severním Irsku vyšší ceny elektřiny a také náklady na stavební povolení. Ceny elektřiny pro malé/střední podniky v Severním Irsku se v průměru pohybují kolem 14 p/kWh, podniky podobné velikosti ve Spojeném království jako celku platí přibližně 11 p/kWh. Velcí a velmi velcí odběratelé elektřiny v Severním Irsku v průměru zaplatí 10 p/kWh, ve Spojeném království jako celku pak v průměru 8 p/kWh. Odhady poskytnuté odvětvím naznačují, že náklady na elektřinu a palivo činí u každé tuny vytěženého kameniva přibližně 30–46 pencí. Kromě toho kamenolomy v Severním Irsku čelí výrazně vyšším nákladům na stavební povolení než jejich protějšky ve Velké Británii a Irské republice. Spojené království na podporu tohoto tvrzení poskytlo srovnání nákladů.
- (26) Pokud jde obecně o rozdíl v úrovních cen mezi Severním Irskem a Velkou Británií, Spojené království vysvětlilo, že dodavatelé v Severním Irsku si nikdy nemohli účtovat stejnou cenu jako ve Velké Británii. Spojené království to doložilo průměrnými cenami kameniva v Severním Irsku a Velké Británii mezi lety 2001 a 2008. Plná sazba daně by tudíž představovala mnohem vyšší podíl z prodejní ceny na trhu, na němž byly ceny už tak stlačené. Tato neschopnost přenést náklady na spotřebitele byla v minulosti významným faktorem, který měl vliv na nedostatek investic do zlepšování dopadů na životní prostředí, a vysvětluje se hospodářskými (roztržštění trhu) a geologickými činiteli.
- (27) V návaznosti na rozhodnutí o zahájení řízení Spojené království poskytlo podrobnější informace o průměrných cenách kameniva. Je zřejmé, že kromě vysoce cenných a speciálních materiálů z kameniva není ekonomicky výhodné přepravovat kamenivo ze Severního Irsku do Velké Británie nebo dokonce v rámci Velké Británie samotné, např. ze Skotska pro využití v Londýně. Tabulka 2 zachycuje průměrné ceny z kamenolomu v Severním Irsku a Velké Británii v období od roku 2006 do roku 2011 a v roce 2012 ve Velké Británii.

Tabulka 2 ⁽¹³⁾**Průměrné ceny z kamenolomu**

| Rok | Průměrná cena za tunu v Severním Irsku (GBP) | | Průměrná cena za tunu ve Velké Británii (GBP) | |
|------|--|--------------|---|--------------|
| | Písek a štěrk | Drcený kámen | Písek a štěrk | Drcený kámen |
| 2006 | 3,81 | 3,60 | 9,18 | 7,34 |
| 2007 | 4,68 | 4,07 | 9,08 | 7,01 |
| 2008 | 3,74 | 4,84 | 10,05 | 8,11 |
| 2009 | 4,80 | 4,30 | 10,04 | 8,03 |
| 2010 | 3,38 | 4,25 | 10,47 | 7,90 |
| 2011 | 2,93 | 4,30 | 10,70 | 7,77 |
| 2012 | | | 10,02 | 8,28 |

⁽¹³⁾ Údaje o Severním Irsku pocházejí z ročního přehledu nerostných surovin vypracovaného Ministerstvem pro podnikání, obchod a investice v Severním Irsku (Annual Minerals Survey, Department of Enterprise, Trade and Investment Northern Ireland) a údaje o Velké Británii z údajů národního statistického úřadu shromážděných prostřednictvím ročního přehledu nerostných surovin (Annual Minerals Raised Survey, ONS).

- (28) Podrobnější informace o cenách vedou ke stejnému závěru, jaký již Spojené království uvedlo (26. bod odůvodnění), totiž že AGL v plné sazbě by představovala mnohem vyšší podíl z prodejní ceny na trhu, na němž byly ceny už tak stlačené. Z údajů je patrné, že ceny materiálů z kameniva – tedy písku a šterku nebo drceného kamene – ze Severního Irsku by nedokázaly soutěžit s průměrnými cenami ve Velké Británii, jakmile by se zohlednily náklady na jejich přepravu po moři ve výši [...] (*) GBP za tunu. Nízká cena kameniva obecně vylučuje jeho prodej na vzdálených trzích, neboť i při ceně [...] GBP za tunu by přepravní vzdálenost v délce [...] mil zvýšila cenu z kamenolomu téměř o [...] %. Za většiny okolností je pravděpodobné, že bližší kamenolom bude schopen nabídnout cenu, která bude konkurenceschopnější.
- (29) Pokud jde o cenovou pružnost poptávky, Spojené království vysvětlilo, že cenová pružnost poptávky po kamenivu se pohybuje v rozmezí od 0,2 do 0,5. Z šetření údajů o množství a ceně kameniva ve Velké Británii a v Severním Irsku provedeného Spojeným královstvím je patrné, že u většiny druhů kameniva se cenová pružnost pohybovala od hodnoty blízké se nule po hodnotu přibližně 0,52. V návaznosti na rozhodnutí o zahájení řízení Spojené království doložilo, že odhady cenové pružnosti poptávky ve Spojeném království nelze kvůli rozdílům mezi oběma trhy uplatnit na Severní Irsko. Původně poskytnuté údaje proto nejsou pro trh v Severním Irsku relevantní. Spojené království uvedlo, že jeho zástupci se pokusili určit pružnost, kterou by bylo možné uplatnit pouze na Severní Irsko, pro výpočet však neměli k dispozici relevantní údaje.
- (30) V návaznosti na rozhodnutí o zahájení řízení Spojené království poskytlo informace, z nichž vyplývá, jakým způsobem cenové rozdíly ovlivňují poptávku na trhu v Severním Irsku. Informace byly pro tyto účely získány od čtyř z pěti velkých společností působících v těžebním odvětví v Severním Irsku. Jelikož přepravní náklady zpravidla omezují trh, na němž mohou kamenolomy prodávat své produkty za konkurenční ceny, bylo obtížné vymezit přímý vzájemný vztah mezi cenami a podíly na trhu. Poptávka a podíl na trhu zpravidla reagují spíše na zahájení či dokončení projektů velkých staveb v místní oblasti než na celostátní rozdíly v cenách. Kromě toho společnosti, které drží na trhu v Severním Irsku největší podíl, také někdy prodávají kvalitnější speciální produkty, srovnání výrobců pro účely určení vývoje na trhu by tudíž nebylo přesné. Spojené království nicméně uvádí, že cenové rozdíly poptávku skutečně ovlivňují, ale spíše na místní úrovni. Společnosti, které provozují svoji činnost v blízkosti hranic s Irskou republikou, tedy přibližně do vzdálenosti 23 mil. od hranic, uvedly, že v okamžiku, kdy zvýšily ceny, jim výrazně klesly prodeje. Byly poskytnuty konkrétní údaje, pokud jde o [...] a [...]. Tabulka 3 zachycuje dopady změn v cenách na kamenolomy [...] společností [...] a [...] v letech 2009 až 2013, z nichž je patrný výrazný pokles v objemech prodeje a ziscích poté, co bylo v roce 2010 zrušeno pozastavení osvobození od daně. Když se pokoušely v plném rozsahu přenést daň na odběratele, kamenolomy [...] společností [...] a [...] zaznamenaly [...] % úbytek prodeje, což je výrazný pokles.

Tabulka 3

Dopad změn v cenách na kamenolomy [...] společností [...] a [...]v letech 2009 až 2013

| Rok | Tuny | Prodej | Průměrná cena |
|------|-------|--------|---------------|
| 2009 | (...) | (...) | (...) |
| 2010 | (...) | (...) | (...) |
| 2011 | (...) | (...) | (...) |
| 2012 | (...) | (...) | (...) |
| 2013 | (...) | (...) | (...) |

- (31) Kamenolomy v blízkosti hranic s Irskou republikou, které vyrábějí zpracované produkty, rovněž zaznamenaly výrazný pokles prodeje, když se pokusily přenést náklady na daň z kameniva v plném rozsahu na odběratele. Například kamenolom společnosti [...] v [...], který se nachází pouhou jednu míli od hranice, zaznamenal propad produkce z [...] m³ v roce 2005 na pouhých [...] m³ v roce 2013 poté, co se zvýšily ceny jeho materiálů.

(*) Obchodní tajemství.

- (32) Kromě toho Spojené království poskytlo informace o vývoji infrastruktury a dalších prací ve veřejném sektoru v letech 2000 až 2012. Z tohoto vývoje je zřejmé, že v období od roku 2007 do roku 2009 přibýlo výstupů z veřejných prací, posléze následoval pokles a v roce 2012 opět mírný nárůst. Komise však podotýká, že stavební práce byly obecně ovlivněny zhoršenou hospodářskou situací, a takovéto vývojové tendence proto nelze bez dalšího zohledňovat, jelikož mohou být způsobeny hospodářským prostředím a vývojem na stavebním trhu.
- (33) Spojené království rovněž poskytlo nabídkové ceny za období od roku 2007 do roku 2013 u kameniva, které nakupovalo oddělení pro zadávání veřejných zakázek v souvislosti se správou silnic v Severním Irsku (Northern Ireland Roads Procurement Department) (tabulka 4), včetně nákladů na přepravu do místních skladů oddělení správy silnic. Z údajů jednoznačně vyplývá, že po roce 2010, kdy bylo pozastaveno osvobození od AGL, ceny buď klesly, někdy až dramaticky, nebo mírně vzrostly, ale o mnohem menší částku, než je částka plné sazby AGL, tedy 1,95 GBP. Z toho je patrné, že dokonce ani v případech veřejných dražeb nemohli výrobci kameniva v Severním Irsku přenést AGL na své zákazníky. To potvrzuje i skutečnost, že veřejný sektor bývá s menší pravděpodobností zasažen zhoršením hospodářské situace a odvětví stavebních prací ve veřejném sektoru, např. prací, které provádí oddělení správy silnic, zvýšilo svůj podíl na celkové poptávce po kamenivu.

Tabulka 4

Nabídkové ceny kameniva, které v období let 2007 až 2013 nakupovalo oddělení pro zadávání veřejných zakázek v souvislosti se správou silnic v Severním Irsku

| Rok | Drť 10 mm (GBP) | Písek do betonu (GBP) | Kámen – typ 3 (GBP) |
|------|-----------------|-----------------------|---------------------|
| 2007 | 8,43 | 9,52 | 4,67 |
| 2008 | 8,49 | 9,52 | 4,70 |
| 2009 | (...) | (...) | (...) |
| 2010 | (...) | (...) | (...) |
| 2011 | (...) | (...) | (...) |
| 2012 | (...) | (...) | (...) |
| 2013 | (...) | (...) | (...) |

2.3.4. Trh s kamenivem v Severním Irsku

- (34) Jelikož od AGL byly osvobozeny pouze kamenolomy v Severním Irsku, a nikoli v celém Spojeném království, poskytlo Spojené království informace o tom, proč je trh s kamenivem v Severním Irsku jiným zeměpisným trhem, než je obecný trh ve Spojeném království, a vysvětlilo, v čem rozdíl spočívají.
- (35) Spojené království uvedlo, že trhy s kamenivem v Severním Irsku a ve Velké Británii jsou samostatné a jeden od druhého se liší, přičemž mezi nimi existuje jen velmi málo styčných ploch. Trhy s kamenivem mají vzhledem k poměrně vysokým nákladům na přepravu materiálu ve vztahu k jeho prodejní ceně zpravidla místní povahu. Na základě údajů, které poskytlo Ministerstvo dopravy, Spojené království vypočítalo, že průměrné náklady na přepravu tuny kameniva po silnici dosahují částky 0,855 GBP za tunu na jednu míli. Nízká cena produktů z kameniva znamená, že při dlouhých vzdálenostech jsou produkty z kameniva méně konkurenceschopné než materiál získávaný v kamenolomech, které jsou k zákazníkovi blíže. Kromě toho vývozci materiálů z kameniva odhadují, že cena přepravy kameniva po moři mezi Severním Irskem a Spojeným království by činila přibližně [...] GBP za tunu. Námořní přepravu by pak doplňovala nezbytná silniční přeprava z kamenolomu do přístavu a z přístaviště v místě vykládky do místa použití. Spojené království dále uvádí, že přeprava kameniva mezi oběma regiony je neekonomická až na případy, kdy jsou přepravovány speciálnější barevné kameny nebo dražší materiály z kameniva. Odhaduje se, že i u těchto materiálů pravděpodobně vzniknou další náklady ve výši [...]–[...] GBP za tunu na silniční přepravu z přístaviště ve Velké Británii do nejbližších závodů na výrobu asfaltu.

- (36) Nabídka kameniva v Severním Irsku a ve Velké Británii se značně liší, a to jak z hlediska dostupnosti materiálů, tak počtu různých společností, které kamenolomy provozují. Vzhledem ke svému geologickému charakteru je Severní Irsko schopné nabízet širší škálu různých druhů kamene než kterýkoli srovnatelně velký region ve Spojeném království. Kamenolomy jsou v Severním Irsku rozmístěny relativně rovnoměrně. Zatímco různé země mají větší ložiska určitých druhů kamene, drcené kamenivo je do značné míry navzájem zaměnitelné s jinými produkty, což zaručuje dostatek kamene vhodného pro použití jako kamenivo v celé této oblasti. Naopak britská pevnina takovouto geologickou různorodostí nedisponuje. Díky rozmanitým a bohatým ložiskům kamene, která jsou rovnoměrně rozmístěna po celé zemi a v blízkosti všech důležitých trhů, existuje na trhu v Severním Irsku mnohem větší nabídka navzájem zaměnitelných produktů než na trhu ve Velké Británii. To je příčinou intenzivnější hospodářské soutěže v Severním Irsku a snižují se tak rozpětí, v nichž mohou výrobci kameniva v Severním Irsku zvyšovat ceny.
- (37) Jak uvedlo Spojené království, mnohem větší podíl nezávislých kamenolomů a vyšší počet kamenolomů na čtvereční míli v Severním Irsku také zaručují intenzivnější hospodářskou soutěž mezi dodavateli kameniva. Ve Velké Británii je až 75 % veškerého kameniva dodáváno pěti hlavními společnostmi ⁽¹⁴⁾. Naopak pět největších společností v Severním Irsku představuje odhadem pouze 39 % celkové tamní produkce kameniva.
- (38) Spojené království uvádí, že se tyto dva trhy vyznačují různými tendencemi v oblasti poptávky, neboť propad poptávky po kamenivu byl během hospodářské krize i po ní mnohem hlubší v Severním Irsku než ve Velké Británii. Navíc souběžně s tím, jak ubývá výstupů ze stavebnictví a klesá poptávka po kamenivu, spolu provozovatelé kamenolomů stále intenzivněji soutěží o zbývající poptávku.
- (39) Severní Irsko má mnohem větší tendenci k samostatným zařízením a vertikální integrace produkce kameniva, cementu a betonu je na trhu v Severním Irsku mnohem méně běžná než ve Velké Británii. Jak je uvedeno v 37. bodě odůvodnění, pět největších společností má pod kontrolou 75 % výstupů z produkce kameniva. Tytéž společnosti mají rovněž pod kontrolou 70 % veškeré produkce hotové betonové směsi a velkou část závodů na výrobu asfaltu, tedy trhy, které jsou pro prodej kameniva klíčové. To znamená, že klesnou-li výstupy ze stavebnictví a poptávka po betonu a asfaltu, pět největších společností ve Velké Británii má kontrolu nad snížením svých kapacit výroby kameniva. Ve výsledku se tak nabídka kameniva ve Velké Británii rychleji přizpůsobí poptávce, čímž se omezí tlak na snižování cen. Severní Irsko se liší, protože zde neexistuje vertikální integrace trhu, a souběžně s tím, jak klesají výstupy ze stavebnictví a poptávka po kamenivu, provozovatelé kamenolomů mezi sebou stále intenzivněji soutěží o zbývající poptávku. Hospodářská soutěž na trhu v Severním Irsku je proto mnohem intenzivnější než ve Velké Británii a počet kamenolomů na čtvereční míli i na počet obyvatel je zde vyšší, stejně jako podíl nezávislých kamenolomů, které se snaží prodávat své produkty nezávislým, samostatným závodům na výrobu zpracovaných produktů.
- (40) Dále Spojené království uvedlo, že trh s kamenivem v Severním Irsku a trh s kamenivem v Irské republice jsou si velmi podobné.

2.3.5. Obchodní expozice

- (41) V návaznosti na rozhodnutí o zahájení řízení Spojené království poskytlo informace o obchodní expozici odvětví výroby kameniva v Severním Irsku v období od roku 2002 do roku 2013. Vzhledem k pravidlům pro zveřejňování informací Úřadu Jejeho Veličenstva pro příjmy a cla (Her Majesty's Revenue and Customs, HMRC) bylo možné v úředních statistikách uvést pouze sloučené pololetní údaje. Pravidla neumožňují rozčlenit obchodní expozici podle druhu kameniva a u obchodních statistik za některé roky nejsou údaje k dispozici vůbec. Další obtíže vznikly kvůli nedostatku oficiálních údajů o produkci výrobků ze zpracovaného betonu a zpracovaného asfaltu. V těchto případech Spojené království použilo tržní odhady ⁽¹⁵⁾ poskytnuté Sdružením pro produkty

⁽¹⁴⁾ Koncentrace malého počtu velkých společností a vertikální integrace jejich činností patřily mezi důvody, proč Úřad pro spravedlivé obchodování (Office of Fair Trading) v srpnu 2011 upozornil na trhy s kamenivem, cementem a betonem Komisi pro hospodářskou soutěž. V tomto upozornění Úřad pro spravedlivé obchodování odlišuje na základě vlastností trh v Severním Irsku od obecného trhu ve Spojeném království. Úřad pro spravedlivé obchodování měl rovněž za to, že trh s kamenivem v Severním Irsku nezbuzuje stejné obavy ohledně hospodářské soutěže jako obecný trh ve Spojeném království.

⁽¹⁵⁾ Ty vycházejí především z údajů ve zprávě InterTradeIreland vypracované Grantem Thorntonem, která byla vydána v roce 2012, a promítají údaje vpřed i zpět podle ročních procentních změn v celkových výstupech ze stavebnictví v Severním Irsku. Údaje byly jako poctivý odhad potvrzeny rovněž klíčovými hospodářskými subjekty v tomto odvětví.

kamenolomů v Severním Irsku (Quarry Products Association Northern Ireland, QPANI). Vzhledem k tomu, že neexistují vnitrostátní statistiky o jiných kategoriích produktů, Spojené království poskytlo nejlepší odhady obchodních expozic drceného kamene, zpracovaných betonových produktů, písku a asfaltu. Navzdory zmíněným omezením Spojené království zastává názor, že údaje o obchodní expozici naznačují, v jakém rozsahu probíhá obchod mezi Irskou republikou a Severním Irskem. Obchodní expozice je podrobně popsána v tabulce 5. Číselné údaje vycházejí z ročních či pololetních údajů o dovozu a vývozu a z údajů o ročních výstupech, které byly rovněž poskytnuty Komisi.

Tabulka 5

Obchodní expozice

| Drcený kámen (GBP) | | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|--------|--------|-------|
| | 2006–2007 | 2008–2009 | | | | |
| Dovoz | 13 699 717 | 5 986 891 | | | | |
| Vývoz | 28 519 715 | 19 938 824 | | | | |
| Odhadovaná hodnota domácího prodeje | 160 426 000 | 143 524 581 | | | | |
| Obchodní expozice (dovoz + vývoz)/(dovoz + prodej) | 24,25 % | 17,34 % | | | | |
| Zpracované produkty z betonu (GBP) | | | | | | |
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Dovoz | 10 | 10 | 9 | 7 | 7,5 | 7,5 |
| Vývoz | 70 | 35 | 28 | 21 | 16 | 15 |
| Odhadovaná hodnota domácího prodeje | 325 | 276 | 210 | 210 | 216 | 226 |
| Obchodní expozice (dovoz + vývoz)/(dovoz + prodej) | 23,9 % | 15,7 % | 16,9 % | 12,9 % | 10,5 % | 9,6 % |
| Zpracované produkty z asfaltu a písek ⁽¹⁾ (GBP) | | | | | | |
| | 2007–2008 | 2009–2010 | 2011–2012 | | | |
| Dovoz produktů z asfaltu a dovoz písku | 1 540 633 | 1 909 210 | 4 489 366 | | | |
| Vývoz produktů z asfaltu a vývoz písku | 12 382 394 | 6 220 782 | 4 670 559 | | | |
| Odhadovaná hodnota domácího prodeje produktů z asfaltu a písku | 384 518 301 | 310 666 790 | 293 343 700 | | | |
| Obchodní expozice (dovoz + vývoz)/(dovoz + prodej) | 3,1 % | 2,60 % | 3,08 % | | | |

(1) Spojené království uvedlo, že dovoz produktů z asfaltu a dovoz písku v letech 2011–2012 prudce vzrostl poté, co byla v roce 2010 pozastavena AGL. Avšak vzhledem k pravidlům HMRC pro zveřejňování informací je obtížné zjistit, do jaké míry lze nárůst přičítat písku a do jaké míry zpracovaným produktům z asfaltu. Je nicméně pravděpodobné, že velkou část nárůstu lze přičíst zpracovaným produktům z asfaltu dováženým z Irské republiky. Zatímco písek při dovozu do Spojeného království stále podléhá AGL, zpracované produkty z asfaltu nikoli, a tudíž jsou s nimi spjaty nižší výrobní náklady a tyto produkty jsou na stejném trhu v Severním Irsku konkurenceschopnější než místní asfalt.

- (42) Z číselných údajů v tabulce 5 je zřejmé, že odvětví výroby kameniva je do značné míry předmětem obchodní expozice, pokud jde o prodej drcených kamenů. Spojené království uvádí, že nehlášený dovoz kameniva do Severního Irsku po zavedení AGL v roce 2002 výrazně vzrostl. Tato úroveň nehlášeného dovozu se pravděpodobně znovu zvýšila poté, co bylo v roce 2010 pozastaveno osvobození od AGL. Průzkum, který v roce 2002 provedla Ulsterská univerzita, se snažil zjistit, kolik nákladních automobilů dováží kamenivo do Severního Irsku přes osm důležitějších hraničních přechodů. Z výsledků vyplývá, že denně projelo přes tyto přechody až 89 nákladních automobilů s kamenivem. K ročnímu souhrnu všech oficiálně hlášených dovozů by přitom bylo zapotřebí pouze 243 nákladních automobilů za celý rok. Tato skutečnost naznačuje, že skutečná úroveň dovozu kameniva mohla být až 133krát vyšší než úroveň, která byla v roce 2002 zaznamenána v úředních statistikách, což znamená, že odhady obchodních expozic pravděpodobně výrazně podceňují skutečnou míru obchodní expozice.

2.3.6. Přenesení na odběratele a pokles prodeje

- (43) Pokud jde o přenesení vyšších nákladů na produkci na konečné odběratele a o možný pokles prodeje, Spojené království poskytlo informace, z nichž je patrné, že poté, co byla v roce 2002 zavedena daň, vzrostla průměrná cena kameniva v Severním Irsku o mnohem méně, než by bývalo bylo možné očekávat, pokud by AGL bývala byla přenesena v plném rozsahu, a že tento fakt souvisel s poklesem zákonného prodeje, který byl relativně mnohem hlubší než pokles zaznamenaný ve Velké Británii.
- (44) Spojené království také vysvětlilo, že ve srovnání s úrovněmi zaznamenanými během dvou let před zavedením AGL prodej kameniva nízké kvality a sypaniny v roce, jenž skončil 31. března 2003, klesl. Produkce z kamenolomů vyhovujících předpisům byla v kalendářním roce 2002 výrazně nižší než zjištěný trend v prodeji kameniva (obecně prodej kameniva v Severním Irsku během posledních 30 let rostl). Výroba kameniva ve Velké Británii klesla v roce 2002 o 5,7 % ve srovnání s mírným nárůstem v předchozím roce (z analýzy vývoje je však patrné, že ve Velké Británii měla produkce během předcházejících 10 let obecně klesající tendenci).
- (45) Spojené království rovněž vysvětlilo, že jakmile byla zavedena daň ve výši 1,60 GBP za tunu, průměrná cena kameniva v Severním Irsku v roce 2002 vzrostla oproti roku 2001 přibližně o 0,25–0,30 GBP za tunu, zatímco ve Velké Británii vzrostla o 1–1,40 GBP za tunu. I s přihlédnutím ke skutečnosti, že do průměru je zahrnuto také kamenivo používané ve zpracovaných produktech, na něž se na základě původního režimu klesající slevy na daní v Severním Irsku z roku 2002 vztahovalo 80 % osvobození od daně, znamená to, že provozovatelé kamenolomů v Severním Irsku byli nuceni absorbovat značnou část daně. Za předpokladu, že na zpracované produkty byla použita polovina produkce kameniva v Severním Irsku a že jejich cena nebyla daní v roce 2002 nijak ovlivněna, stále to podle Spojeného království znamená, že v průměru bylo nutné z každé tuny kameniva prodaného pro použití v přírodním stavu absorbovat daň převyšující 1 GBP za tunu.
- (46) V návaznosti na rozhodnutí o zahájení řízení poskytlo Spojené království další vysvětlení svých tvrzení, která jsou uvedena ve 45. bodě odůvodnění, tj. že po zavedení AGL vzrostla průměrná cena v Severním Irsku mnohem méně, než činila sazba daně, zatímco ve Velké Británii vzrostla v rozmezí od 1 do 1,40 GBP za tunu vzhledem k tomu, že výrobci zpracovaných produktů z kameniva nikdy neplatili plnou sazbu AGL. Spojené království odhaduje, že zhruba třetina až polovina veškerého kameniva vyprodukovaného v Severním Irsku se používá k výrobě zpracovaných produktů. I kdybychom pro účely argumentace použili vyšší údaje a uplatnili plné 100 % osvobození od daně, které se vztahovalo na zpracované produkty během prvního roku po zavedení daně, a tudíž předpokládali, že v důsledku uvalení daně na 50 % kameniva nedošlo k nárůstu výrobních nákladů, pak se tím pouze zdvojnásobí cenový nárůst u zbývajících 50 %. Takovéto zdvojnásobení by naznačovalo, že nárůst v získané ceně se pohyboval v rozmezí 0,50–0,60 GBP za tunu, což je stále výrazně nižší nárůst než nárůst, jehož bylo dosaženo ve Velké Británii, a zdaleka se neblíží přenesení plných dodatečných nákladů ve výši 1,60 GBP za tunu, které vznikly uvalením daně v prvním roce jejího uplatňování.
- (47) Kromě toho Spojené království poskytlo údaje shromážděné z reprezentativních vzorků odvětví výroby kameniva v Severním Irsku, které se týkají vývojových tendencí u produkce kameniva, obratu a zisků. Vývojové tendence, na něž bylo poukázáno, však souvisejí s vývojem na stavebním trhu a s hospodářskou recesí, která začala v roce 2008, a nelze je od těchto jevů oddělit.
- (48) Z údajů je patrné, že ziskovost a ceny byly již před pozastavením režimu osvobození od daně tak nízké, že by úplná absorpce daně nebyla finančně životaschopná. Jak společnosti uvedly, namísto toho převedly na odběratele a následně se musely vyrovnat s dalším úbytkem prodeje kromě toho, který již byl způsoben obtížnou hospodářskou situací. Aby mohly podniky nadále provozovat svoji činnost, odvětví odkládalo zásadní kapitálové investice a propouštělo pracovníky. Výsledky průzkumu naznačují, že přenesení daně ve výši 1,95 GBP na tunu kameniva na odběratele bylo obtížné, neboť ceny pro odběratele by vzrostly v rozmezí od 50 % do 66 %.

Vzhledem k hospodářské situaci se odběratelé zdráhají zaplatit vyšší cenu a místo toho buď odloží investici, nebo osloví konkurenty a snaží se od nich získat náhradní materiály nebo konkurenčnější cenu. Odvětví výroby kameniva v Severním Irsku je tím poškozováno a dochází ke ztrátě odběratelů, snižování objemů prodeje a k tlaku na další omezování ziskových rozpětí.

- (49) Ačkoli jsou údaje shromážděné z reprezentativních vzorků odvětví výroby kameniva v Severním Irsku dobrým ukazatelem vývoje obratu a zisků v odvětví výroby kameniva v Severním Irsku, nelze je oddělit od hospodářského kontextu a samy o sobě nemají rozhodující význam pro posouzení účinků AGL v plné výši.

2.3.7. Další informace

- (50) Odhadovaný roční rozpočet režimu osvobození od daně (ušlé státní prostředky) se v době původního oznámení pohyboval v rozmezí od 15 milionů GBP (2004–2005) do 35 milionů GBP (2010–2011).
- (51) Pokud jde o počet příjemců, podle odhadů by k osvobození bylo způsobilých přibližně 170 provozovatelů kamenolomů.
- (52) Orgánem, který udělil osvobození od AGL v Severním Irsku, byl HMRC.

2.3.8. Důvody pro zahájení formálního šetření

- (53) Jak je vysvětleno ve 47. až 54. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, Komise vyjádřila pochybnosti o tom, že pozměněný režim osvobození od AGL v Severním Irsku vyhovuje Smlouvě, zejména článku 110. Tyto pochybnosti zabránily Komisi v tom, aby opatření v dané fázi považovala za slučitelné s vnitřním trhem.
- (54) Komise měla za to, že AGL představuje vnitrostátní zdanění ve smyslu článku 110 Smlouvy. Dále dospěla k závěru, že existuje rozdíl mezi tím, jak je AGL uplatňována na výrobce v Severním Irsku, a jejím uplatňováním na výrobce z jiných členských států, a že tento rozdíl nelze zdůvodnit.
- (55) Jak je vysvětleno v 56. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, Komise měla na základě příslušné judikatury a vzhledem ke zrušení rozhodnutí ze dne 7. května 2004 za to, že je nutné považovat opatření v podobě, v níž bylo od zmíněného data (až do pozastavení dne 1. prosince 2010) uplatňováno, za protiprávní. Komise navíc uvedla, že bude vždy hodnotit slučitelnost protiprávní státní podpory s vnitřním trhem v souladu s důležitými kritérii stanovenými v jakémkoli předpisu platném v době, kdy byla podpora udělena ⁽¹⁶⁾. Vzhledem k tomu, že podpora je považována za protiprávní a že byla udělována v období, kdy byly použitelné pokyny o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001, jakož i v období po zveřejnění pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008 ⁽¹⁷⁾, Komise posoudila slučitelnost režimu osvobození od AGL na základě nástroje platného v době, kdy byla podpora udělena, a to tímto způsobem:
- a) na základě pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001; a
- b) po 2. dubnu 2008 na základě pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008.
- (56) Na základě posouzení opatření podle pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001 Komise dospěla k závěru, že podmínky slučitelnosti stanovené v uvedených pokynech lze považovat za splněné. Připomněla však, že vzhledem k pochybnostem v souvislosti s článkem 110 Smlouvy nemůže opatření na základě pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001 považovat za slučitelné s vnitřním trhem.
- (57) Pokud je o slučitelnost opatření na základě pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008, Komise dospěla k závěru, že:
- a) osvobození od AGL v Severním Irsku přinejmenším nepřímě přispívá ke zlepšování ochrany životního prostředí a neoslabuje obecný cíl, o který AGL usiluje v souladu s bodem 151 pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008;

⁽¹⁶⁾ Oznámení Komise o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory (Úř. věst. C 119, 22.5.2002, s. 22).

⁽¹⁷⁾ Pokyny Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008 (Úř. věst. C 82, 1.4.2008, s. 1).

- b) příjemci opatření jsou vybráni na základě objektivních a transparentních kritérií v souladu s bodem 158 písm. a) pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008;
- c) daň bez snížení vede k značnému nárůstu výrobních nákladů, jak vyžaduje bod 158 písm. b) pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008;
- d) je splněna podmínka přiměřenosti podpory stanovená v bodě 159 pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008, neboť příjemci, na něž se vztahuje osvobození od AGL v Severním Irsku, stále platí 20 % daně z kameniva.
- (58) Ačkoli je z informací, které poskytlo Spojené království, patrné, že v důsledku AGL došlo ke značnému nárůstu výrobních nákladů, přičemž AGL by za obvyklých okolností pravděpodobně zajistila, že by takový nárůst nebylo možné přenést na odběratele bez výrazného poklesu prodeje, Komise v této fázi nebyla schopna na základě poskytnutých informací, které především nebyly dostatečně podrobné, stanovit, zda byla splněna podmínka slučitelnosti stanovená v bodě 158 písm. c) pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008.
- (59) Podle bodu 158 písm. c) pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008 je pro splnění kritérií nezbytností nutné zajistit, aby značný nárůst výrobních nákladů podle 58. bodu odůvodnění nebylo možné přenést na spotřebitele, aniž by to vedlo k významnému poklesu prodeje. V tomto ohledu mohou členské státy poskytnout mimo jiné odhady cenové pružnosti výrobků v daném odvětví na příslušném zeměpisném trhu a odhady prodejních ztrát a/nebo snížených zisků společností v daném odvětví nebo kategorii.
- (60) Komise v této souvislosti konstatovala, že tvrzení Spojeného království, že nárůst výrobních nákladů nebylo možné přenést na odběratele, aniž by to vedlo k výraznému poklesu prodeje, vycházelo ze srovnání nárůstu cen v důsledku zavedení AGL (v Severním Irsku přibližně o 0,25–0,30 GBP za tunu v roce 2002 ve srovnání s rokem 2001, zatímco ve Velké Británii vzrostla cena o 1–1,40 GBP za tunu). Pokud jde o pokles (zákonného) prodeje v Severním Irsku, Komise poznamenala, že prodeje se u všech druhů kameniva souhrnně lišily v rozmezí od –17,6 % (2001–2003) do –22,8 % (2002–2003) a byly v poměru mnohem vyšší než prodeje zaznamenané ve Velké Británii. Komise měla za to, že zmíněné argumenty lze považovat za znamení obtíží, jimž výrobci v Severním Irsku čelili, když se snažili přenést zvýšené výrobní náklady na odběratele.
- (61) Komise nicméně poznamenala, že Spojené království nepředložilo dostatečně podrobné údaje, které by dokládaly a množstevně vyjadřovaly, jak zmíněná tvrzení ovlivnila skutečnost, že výrobci zpracovaných produktů z kameniva nikdy neplatili plnou sazbu AGL, neboť její zavádění v Severním Irsku bylo postupné.
- (62) Pokud jde o prokázání poklesu prodeje, Spojené království navíc neposkytlo vysvětlení ohledně vývoje na trzích s kamenivem v Severním Irsku po roce 2002. Z grafu 2 uvedeného ve zprávě Sdružení pro produkty kamenolomů v Severním Irsku (Quarry Products Association Northern Ireland) pro účely tržní studie Úřadu pro spravedlivé obchodování, jež se zaměřuje na odvětví produkce kameniva ve Spojeném království⁽¹⁸⁾, který předložilo Spojené království, je patrné, že od roku 2004 do roku 2007 produkce rostla.
- (63) Spojené království v podání uvedlo, že „zvýšení nákladů ovlivnilo obrat provozovatelů kamenolomů a snížilo jejich zisky“. Nebyly však poskytnuty žádné údaje, které by toto tvrzení podpořily.
- (64) Aby Spojené království prokázalo, že splňuje podmínku slučitelnosti podle bodu 158 písm. c) pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008, předložilo pouze údaje o celkové úrovni v odvětví, nikoli reprezentativní vzorky jednotlivých příjemců, které by byly založeny např. na jejich velikosti.
- (65) Na závěr Komise poznamenala, že připomínky Spojeného království naznačují, že u většiny druhů kameniva se cenová pružnost pohybovala od hodnoty blízké se nule k hodnotě přibližně 0,52, což znamená, že podle všeho byla poměrně nízká. V zásadě by to znamenalo, že nárůst výrobních nákladů mohl být přenesen na konečné odběratele. Spojené království neposkytlo žádná další vysvětlení ani výpočty, které by se týkaly konkrétně dopadu poměrné nepružnosti, na kterou závěry poukazují, na předložená tvrzení o neschopnosti přenést nárůst výrobních nákladů na konečné odběratele.

⁽¹⁸⁾ Viz <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140402142426/> a <http://www.oft.gov.uk/OFTwork/markets-work/aggregates/>, vid. 18.7.2014.

3. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

3.1 Přípomínky obdržené od sdružení QPANI dne 23. září 2011

- (66) Sdružení QPANI uvedlo, že výrobci kameniva v Severním Irsku vstoupili do režimu osvobození od daně v dobré víře a spoléhali na to, že Spojené království požádalo o schválení režimu Komisi a že Komise rozhodla kladně. Kromě toho uzavřeli dohody o ochraně životního prostředí, což znamenalo, že museli provést značné investice.
- (67) Žadatelé, kteří zpochybnili rozhodnutí Komise, jímž byl schválen režim osvobození od daně, nikdy žádnými příklady nedoložili, že je dovážené kamenivo předmětem skutečné diskriminace.
- (68) Sdružení QPANI tvrdí, že by vrácením státní podpory byla zklamána legitimní očekávání provozovatelů kamenolomů v Severním Irsku, kteří se domnívali, že podpora je zákonná. Jelikož provozovatelé kamenolomů již provedli investice, aby zlepšili ochranu životního prostředí, příkaz k navrácení podpory by v důsledku znamenal, že by tyto společnosti musely náklady uhradit dvakrát. Kromě toho by vrácení podpory bylo v rozporu se zásadou právní jistoty.
- (69) Sdružení QPANI dále tvrdí, že dovoz kameniva do Severního Irsku byl vždy minimální. Uvádí, že po zavedení AGL dovozy ve skutečnosti vzrostly, a to v důsledku silícího rozvoje soukromého bydlení a rostoucích výdajů na veřejné stavby.
- (70) Pokud jde o to, že daň z kameniva nebylo možné přenést na odběratele, sdružení QPANI tvrdí, že značný nárůst výrobních nákladů, který již Komise uznala, nelze přenést na odběratele kvůli nadměrné kapacitě odvětví produkce kameniva a vzhledem k tomu, že soutěž na trhu v Severním Irsku je mnohem intenzivnější. Kromě toho v Severním Irsku existuje značný objem materiálu, který je od AGL osvobozen, např. břidlice, jež se používá jak ve veřejných, tak soukromých stavebních projektech, a používají ji také zemědělci. Z průzkumu měsíčních prodejů kameniva (v období od září 2001 do září 2002) provedeného sdružením QPANI je patrné, že od dubna 2002 došlo ve srovnání s předchozím rokem ke značnému poklesu činnosti. Statistická sekce Ministerstva pro podnikání, obchod a investice v Severním Irsku (Department of Enterprise, Trade and Investment) ve výroční zprávě o nerostných surovinách z roku 2002 uvedla, že produkce kameniva v Severním Irsku klesla přibližně o 2,7 milionů tun, což představuje zhruba 11 % produkce.
- (71) Sdružení QPANI uvádí, že z šetření Výboru pro záležitosti Severního Irsku (Northern Ireland Affairs Committee) s názvem „Zavedení daně z kameniva – situace po prvním roce, třetí zpráva o období 2003–2004“ („Introduction of the Aggregates Levy – One Year On, third report of session 2003–2004“) vyplývají jasné důkazy o tom, jaký dopad mělo zavedení AGL na prodeje kameniva a zaměstnanost.
- (72) Sdružení QPANI tvrdí, že důvodem nárůstu produkce kameniva v Severním Irsku v letech 2004–2007 bylo zvýšení intenzity stavebních činností v této části země.
- (73) Sdružení QPANI dále uvádí, že zvýšení nákladů ovlivnilo zisková rozpětí výrobců, což dokládá skutečnost, že ceny vzrostly pouze 0,25 až 0,30 GBP, jak je uvedeno v 81. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení. Producenti tudíž absorbovali většinu zvýšených výrobních nákladů, které vzrostly v důsledku AGL, a vzhledem k tomu, že toto odvětví má vysoké nároky na kapitál a vysoké režijní náklady, bylo zjevné, že provozovatelé museli dále zmenšit svá již tak úzká zisková rozpětí.
- (74) Sdružení QPANI tvrdí, že údaje o cenové pružnosti se týkají trhu s kamenivem ve Velké Británii a neodráží situaci v Severním Irsku.

3.2 Přípomínky obdržené od Britského sdružení výrobců kameniva (British Aggregates Association, BAA) dne 23. září 2011

- (75) Sdružení BAA tvrdí, že není možné, aby Spojené království zpětně napravilo daňovou diskriminaci produktů dovážených z jiných členských států. I kdyby Spojené království zpětně uhradilo částky, které byly zaplacené ve formě daně z kameniva u produktů dovážených do Severního Irsku z jiných členských států, podle všeho by nedokázalo odstranit silný odrazující účinek daňové diskriminace. Proto by zpětné schválení režimu osvobození nebylo možné.

- (76) Sdružení BAA uvádí, že režim osvobození od AGL není v souladu s pokyny o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001. Daň z kameniva údajně nemá znatelný dopad na ochranu životního prostředí, jak vyžaduje bod 51 odst. 2 písm. a) pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001, režim osvobození z roku 2004 nebyl schválen, když byla přijata AGL, jak vyžaduje bod 51 odst. 2 písm. b) pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001, a 20 % nepředstavuje významnou část daně, jak vyžaduje bod 51 odst. 1 písm. b) pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001.
- (77) Sdružení BAA dále uvádí, že režim osvobození není ani v souladu s pokyny k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008. V rozporu s bodem 151 pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008 osvobození od AGL oslabuje cíl týkající se ochrany životního prostředí, o jehož dosažení AGL usiluje, neboť bylo od roku 2004 podnětem ke značnému „dovozu“ kameniva ze Severního Irsku do Velké Británie. To by znamenalo, že pravidla vyžadující, aby bylo kamenivo vytěženo v Severním Irsku, ale použité ve Velké Británii, zdaněno v plné sazbě, byla obcházena.
- (78) Kromě toho sdružení BAA tvrdí, že osvobození od AGL není v souladu s bodem 158 písm. c) pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008, neboť nebylo prokázáno, že není možné přenést značný nárůst výrobních nákladů na odběratele. Konkrétně sdružení uvedlo, že hospodářské údaje poskytnuté Spojeným královstvím, na něž odkazují 21. až 23. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, jsou nepravděpodobné a potenciálně zavádějící. Průměrné ceny, které poskytlo Spojené království, jsou údajně nesmyslné, jelikož existuje široká škála různých druhů kameniva, a tím také vysoký počet různých cen. Kromě toho cena z kamenolomu závisí také na poloze kamenolomu a na vzdálenosti od míst, v nichž probíhá výstavba. Srovnání průměrné ceny v Severním Irsku (což je poměrně malá a venkovská oblast) a průměrné ceny v celé Velké Británii by tudíž nebylo relevantní. Pokud by ceny z kamenolomu v Severním Irsku byly skutečně o 50 % nižší než ceny ve Velké Británii, ve Velké Británii by bývala vznikla obrovská poptávka po kamenivu ze Severního Irsku. Sdružení BAA tvrdí, že náklady na přepravu ze Severního Irsku do Londýna nejsou vyšší než náklady na přepravu do Londýna např. ze Skotska.

4. PŘIPOMÍNKY SPOJENÉHO KRÁLOVSTVÍ OBDRŽENÉ DNE 25. LISTOPADU 2011

- (79) Spojené království tvrdí, že by podpora neměla být považována za protiprávní a že při posuzování slučitelnosti opatření s vnitřním trhem lze uplatnit pouze pokyny o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001.
- (80) Spojené království zastává názor, že by Komise měla zohlednit skutečnost, že její rozhodnutí ze dne 7. května 2004, jímž podporu schválila, bylo prohlášeno za neplatné kvůli tomu, že Komise v rozporu s právními předpisy nezahájila formální šetření. Opatření bylo oznámeno Komisi a bylo schváleno ještě předtím, než bylo uděleno osvobození od daně. V době, kdy byla podpora udělena, nebyla protiprávní.
- (81) Spojené království tvrdí, že vzhledem k tomu, že rozhodnutí ze dne 7. května 2004 bylo neplatné, Komise ve skutečnosti nepřijala rozhodnutí podle článku 4 nařízení Rady č. 659/1999⁽¹⁹⁾ („procesní nařízení“) ve lhůtě dvou měsíců. Opatření by tudíž mělo být považováno za schválené. Pokud se na původní oznámení použije čl. 4 odst. 6 procesního nařízení, pak by podpora byla považována za schválenou v roce 2004, a Komise nemá pravomoc přijmout nové rozhodnutí podle článku 4. Místo toho je třeba opatření považovat za stávající podporu, která podléhá přezkumu, pouze pokud jde o její budoucí účinky, a nemůže být tudíž předmětem zpětného příkazu k navrácení. Rozhodnutí podle čl. 4 odst. 3 přijato bylo, byť bylo protiprávní a navzdory tomu, že bylo následně prohlášeno za neplatné, a v takovém případě již čl. 4 odst. 6 procesního nařízení není použitelný. Spojené království tvrdí, že by mělo mít možnost spolehnout se na skutečnost, že rozhodnutí o schválení podle čl. 4 odst. 3 procesního nařízení bylo přijato dříve, než bylo uděleno osvobození od daně, a že tedy udělení podpory nebylo protiprávní, neboť nebylo uděleno bez schválení ze strany Komise.
- (82) Spojené království tvrdí, že v tomto případě tkví důvod, proč je podpora považována za protiprávní, výhradně v tom, že rozhodnutí ze dne 7. května 2004 bylo prohlášeno za neplatné, neboť na jeho základě nebylo v roce 2004 zahájeno formální šetření. Nespočívá v tom, že Spojené království v době, kdy opatření nabylo účinku, porušilo čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Při posuzování slučitelnosti opatření s vnitřním trhem by měly být uplatněny pouze pokyny o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001. Komise by měla podporu posoudit na základě oznámení z roku 2004 a měla by použít pravidla, která byla tehdy platná.

⁽¹⁹⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES [nyní článek 108 Smlouvy](Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

- (83) Jelikož Spojené království tvrdí, že podpora není protiprávní, prohlašuje, že Komise není oprávněna rozdělit udělenou podporu na období, kdy byly v platnosti pokyny o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001, a období, kdy byly v platnosti pokyny k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008. Z toho vyplývá, že jelikož Komise dospěla k závěru, že opatření je v souladu s pokyny o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001, měly by být za slučitelné s vnitřním trhem prohlášeny veškeré podpory udělené v rámci tohoto režimu.
- (84) Spojené království odmítá argumenty, jimiž sdružení výrobců kameniva (BAA) reaguje na rozhodnutí o zahájení řízení a v nichž tvrdí, že opatření oznámené v roce 2004 nebylo v souladu s pokyny o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001. Spojené království zdůrazňuje skutečnost, že Komise již v 63. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení dospěla k závěru, že AGL má znatelný dopad na ochranu životního prostředí a že sdružení BAA nezpochybňuje zjištění Komise, že dohody o ochraně životního prostředí uzavřené se společnostmi vyrábějícími kamenivo v Severním Irsku, na které se vztahuje 80 % osvobození od AGL, mají příznivé účinky z hlediska ochrany životního prostředí a neoslabují cíle, o něž AGL usiluje. Kromě toho Spojené království dokládá, že opatření, které Komise schválila v roce 2004, spočívalo v rozšíření režimu osvobození od daně, jenž byl původně zaveden ve stejné době jako daň. Ustanovení bodu 51 odst. 2 písm. b) pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001 nevyžaduje, aby byl každý individuální aspekt snížení stanoven či proveden již v době, kdy byla daň zavedena. Pokud by tomu tak bylo, nikdy by nebylo možné zavést změněné snížení a bod 51 odst. 2 by byl nadbytečným ustanovením. Kromě toho Spojené království tvrdí, že bod 51 odst. 1 písm. b) pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001 je splněn, a jak již Komise uznala v 67. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, požadavek zaplatit 20 % AGL představuje požadavek uhradit významnou část daně. Otázka, zda je tato část významná, musí také zohledňovat skutečnost, že provozovatelé kamenolomů, kteří jsou způsobilí k osvobození od daně, musejí nést náklady na zlepšování ochrany životního prostředí a že ceny kameniva v Severním Irsku jsou obecně nižší než ve zbytku Spojeného království. V absolutních hodnotách je proto peněžní hodnota splatné 20 % vnitrostátní daně vyšší než ve zbývajících částech Spojeného království.
- (85) Spojené království zastává názor, že představa, že by režim osvobození od daně mohl představovat diskriminační zdanění, které je v rozporu s článkem 110 Smlouvy, je nesprávná. Dovozy z Irska do Spojeného království jsou zdaněny rovnocenným způsobem jako produkce ve Spojeném království včetně produkce v Severním Irsku, která podmínky pro osvobození od daně nespĺňuje. Proto nedochází k žádné diskriminaci mezi produkty dováženými z Irska do Spojeného království a produkty, které jsou vyráběny ve Spojeném království. Severní Irsko není členský stát, proto tedy není vhodné použít článek 110 Smlouvy k určení toho, zda konkrétní zdanění určitých výrobců v této oblasti představuje diskriminaci ve vztahu k produktům, které se dovážejí z jiných členských států a prodávají se v dané oblasti. Spojené království tvrdí, že by diskriminace měla být posouzena s ohledem na vnitrostátní produkty a že vzhledem k tomu, že se na vnitrostátní produkty ve Spojeném království vztahuje plná AGL, nemůže docházet k diskriminaci. Kromě toho je skutečnost, že někteří výrobci v určité oblasti členského státu využívají osvobození od daně, věcí kontroly státní podpory podle článku 107 Smlouvy, a nikoli článku 110. Na opatření daňové podpory poskytnutá výrobcům by se měl vztahovat pouze čl. 107 odst. 3 Smlouvy, nikoli článek 110. Jinak by bylo nutné rozšířit veškerou daňovou podporu poskytovanou výrobcům na produkty z ostatních členských států. V právu Unie navíc neexistuje žádné pravidlo vyžadující, aby byla podpora udělena v podobě osvobození od daně v určité části členského státu poskytnuta v rovnocenné míře také dovozcům obdobných produktů z jiných členských států.
- (86) Spojené království nesouhlasí s tím, že je podpora protiprávní, ale pokud by ji Komise za protiprávní považovala, je přesvědčeno, že příkaz k navrácení podpory není vhodný. Příkaz k navrácení podpory by zklamal legitimní očekávání příjemců podpory a byl by nepřiměřený.

5. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

5.1 Státní podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy (původně čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES)

- (87) Ustanovení čl. 107 odst. 1 Smlouvy vymezuje státní podpory jako 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, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy.

- (88) Osvobození od AGL bylo uděleno ze státních zdrojů ve formě snížení sazby daně společnostem, které se nacházejí v určité části území Spojeného království (v Severním Irsku), a zvýhodňuje je tím, že snižuje náklady, které by za běžných okolností musely nést. Příjemci podpory se zabývají těžbou kameniva nebo výrobou zpracovaných produktů, což jsou hospodářské činnosti, jejichž součástí je obchod mezi členskými státy.
- (89) Komise proto v 39. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení dospěla k závěru, že oznámené opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy (původně čl. 87 odst. 1 Smlouvy o založení Evropského společenství).

5.2 Posouzení státní podpory

5.2.1 Právní základ

- (90) Jak je popsáno v 55. bodě odůvodnění, Komise dospěla k závěru, že vzhledem k tomu, že podporu je třeba považovat za protiprávní, a s ohledem na cíl opatření, jenž spočívá v ochraně životního prostředí, by Komise měla v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy posoudit slučitelnost opatření podle právního základu, jenž byl platný v okamžiku udělení podpory, a to tímto způsobem:
- a) na základě pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001; a
- b) po 2. dubnu 2008 na základě pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008.
- (91) Spojené království má za to, že z důvodů popsaných v 79. až 83. bodě odůvodnění by podpora neměla být považována za protiprávní a měla by být posouzena pouze podle pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001.
- (92) Kromě zjištění, která v tomto ohledu učinila v rozhodnutí o zahájení řízení, Komise s ohledem na postoj Spojeného království poukazuje na to, že Soudní dvůr soustavně zastává názor, že pokud je kladné rozhodnutí Komise zpochybněno v předepsaných lhůtách a pokud Soudní dvůr toto rozhodnutí zruší, pak obecné zásady práva Unie, a zejména zásady týkající se právní jistoty a ochrany legitimních očekávání, nebrání Komisi v tom, aby prohlásila, že dané opatření podpory představuje podporu protiprávní a neslučitelnou, a aby vydala příkaz k navrácení podpory. V rozsudku ve věci CELF I ⁽²⁰⁾ Soudní dvůr uvedl, že „podpory poskytnuté poté, co Komise přijala kladné rozhodnutí, se považují za legální až do rozhodnutí soudu Společenství o zrušení. Poté, ode dne přijetí poslední uvedené rozhodnutí, jsou dotčené podpory v souladu s čl. 231 prvním pododstavcem ES považovány za podpory, které nebyly zrušením rozhodnutím prohlášeny za slučitelné, a proto je třeba považovat jejich poskytnutí za protiprávní.“ Ve věci CELF II ⁽²¹⁾ Soudní dvůr potvrzuje svá zjištění, že „legitimní očekávání příjemce podpory nemůže zakládat kladné rozhodnutí Komise, když bylo toto rozhodnutí zpochybněno ve lhůtách pro podání opravných prostředků a následně soudem Společenství zrušeno, ani tehdy když ještě neuplynula lhůta k podání opravného prostředku, nebo v případě opravného prostředku, dokud soud Společenství nepřijme konečné rozhodnutí“.
- (93) Komise proto zastává názor, že osvobození od AGL by mělo být považováno za protiprávní podporu. Na podporu udělenou po 2. dubnu 2008 se tudíž vztahují pokyny k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008. Nicméně i kdyby mělo být osvobození od AGL považováno za stávající podporu, jak tvrdí Spojené království, stále by bývala musela být přizpůsobena pokynům k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008, jak stanoví bod 200 uvedených pokynů.

5.2.2 Porušení článku 110 Smlouvy

- (94) Jak je vysvětleno v 53. a 54. bodě odůvodnění, Komise měla za to, že tím, že osvobození od AGL není udělováno produktům, které jsou do Severního Irsku dováženy z jiných členských států, by mohl být porušen článek 110 Smlouvy.
- (95) Ustanovení čl. 110 odst. 1 Smlouvy podle všeho předem vylučuje vnitrostátní režim, např. režim osvobození od AGL, použitelný v Severním Irsku, kterým se zavádí snížení sazby AGL, pokud jde o přírodní kamenivo vytěžené v Severním Irsku výrobcí, kteří uzavřeli dohody o ochraně životního prostředí, zatímco totožné produkty dovážené z jiných členských států jsou z režimu snížené sazby vyloučeni, a tudíž se na ně vztahuje plná

⁽²⁰⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věci CELF a Ministre de la Culture et de la Communication, C-199/06, Sb. rozh. 2008, s. I-00469, bod 63.

⁽²¹⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věci CELF a Ministre de la Culture et de la Communication, C-1/09, Sb. rozh. 2010, s. I-02099, bod 45. Viz rovněž rozsudek Soudu prvního stupně ve věci P & O European Ferries (Vizcaya) v. Komise, T-116/01, Sb. rozh. 2003, s. II-02957, bod 205.

sazba AGL⁽²²⁾. Na rozdíl od podání Spojeného království, které je popsáno v 85. bodě odůvodnění, skutečnost, že se má režim snížené sazby uplatňovat pouze na definovanou oblast, tento výklad nijak nemění. Pokud by ustanovení, jako je např. režim osvobození od daně ve Spojeném království, byla povolena, členské státy by mohly snadno obcházet zásadu nediskriminace, která je stanovena v článku 110 Smlouvy.

- (96) Soudní dvůr dospěl k závěru⁽²³⁾, s nímž se ztotožňuje i samo Spojené království, že „právo Společenství neomezuje svobodu žádného členského státu zavést diferencovaný daňový systém pro některé výrobky, a to i pro výrobky podobné ve smyslu čl. 90 prvního pododstavce ES.“ Taková diferenciacie je však slučitelná s právem Unie „pouze pokud sleduje cíle, které jsou rovněž slučitelné s požadavky Smlouvy a sekundárního práva, a pokud jsou její prováděcí pravidla s to zabránit jakékoliv formě přímé či nepřímé diskriminace, pokud jde o dovozy z jiných členských států, nebo jakékoliv formě ochrany ve prospěch konkurenční domácí výroby“. Pokud jde o osvobození od AGL, odlišné zacházení s dováženým kamenivem zcela zjevně není v souladu s požadavky na diferenciaci, které stanovil Soudní dvůr.
- (97) Hlavní zásada ve vztahu k právu Unie zní, že zásady Smlouvy by měly být vykládány a uplatňovány tak, aby byly naplněny jejich cíle. Článek 110 Smlouvy stanoví zvláštní ustanovení, pokud jde o vnitrostátní zdanění, jimiž členským státům zakazuje, aby ukládaly vnitrostátní daň diskriminační povahy. Aby tedy bylo daňové opatření, které představuje podporu, platné, musí být Komise přesvědčena, že dotčené opatření zaprvé neporušuje článek 110 Smlouvy a zadruhé splňuje všechny relevantní podmínky vymezené v člancích 107 a 108⁽²⁴⁾. Neexistuje žádný důvod domnívat se, že opatření podpory ve formě osvobození od daně, které se uplatňuje pouze v části členského státu, by mělo být výjimkou z tohoto výkladu.
- (98) Komise nicméně bere na vědomí, že Spojené království se v dopise ze dne 1. dubna 2014 zavázalo, že napraví neslučitelnost osvobození od AGL s článkem 110 Smlouvy tím, že vrátí vybrané částky, které nejsou slučitelné s vnitřním trhem na základě kritérií popsaných v 99. až 103. bodě odůvodnění. Působnost nápravného opatření má umožnit subjektům v Severním Irsku kupovat kamenivo z jiných členských států a těm, kdo v období od roku 2004 do roku 2010, kdy režim osvobození od AGL probíhal, platili plnou sazbu AGL, má poskytnout 80 % slevu na dani z kameniva, která byla k dispozici provozovatelům kamenolomů v Severním Irsku, kteří se účastnili režimu osvobození od AGL. Zavedením navrhovaného režimu má být odstraněna nerovnost, k níž mohlo dojít.
- (99) Komise bere na vědomí, že jak tvrdí Spojené království v dopise ze dne 17. září 2012, není možné určit, které zahraniční kamenolomy prodávaly kamenivo podléhající AGL, jež bylo dováženo do Severního Irsku a tam používáno. Komise dále podotýká, že skutečnými subjekty, které platily AGL, nebyly zahraniční kamenolomy, nýbrž dovozci registrovaní k dani. Proto je podle všeho vhodné a v souladu s ustálenou praxí Komise⁽²⁵⁾, aby na vrácení daně měly nárok právě ty subjekty, které skutečně platily daň a zajistily, aby kamenivo prošlo zdaněním. Navržený zpětný režim zaručuje, aby kdokoli, kdo předloží důkazy, že při nákupu kameniva, které bylo v období od 1. dubna 2004 do 30. listopadu 2010 („příslušné období“) dovezeno do Severního Irsku z jiného členského státu a splňovalo konkrétní environmentální kritéria a stanovené podmínky, uhradil u úřadu HMRC plnou sazbu AGL, byl způsobilý požádat o 80 % slevu na zaplacené dani.
- (100) Jelikož zpětný režim musí zaručit, že mechanismus vrácení daně bude možné využít pouze na dovoz kameniva z kamenolomů, které splňují stejné normy v oblasti životního prostředí jako kamenolomy v Severním Irsku, jež byly způsobilé k osvobození, muselo Spojené království zavést mechanismus pro ověřování. Komise souhlasí s tím, že k tomu, aby byl zpětný režim skutečně použitelný a nepředstavoval nadměrnou zátěž, nebude Spojené království ověřovat, zda zahraniční kamenolomy splňovaly přesné tytéž normy, které platily pro kamenolomy v Severním Irsku, jelikož ve skutečnosti by k tomu neměly žádnou motivaci, ale bude ověřovat přinejmenším to, zda splňovaly normy v oblasti životního prostředí, které byly v té době stanoveny v relevantních právních předpisech Unie provedených do příslušných vnitrostátních právních předpisů. Ministerstvo životního prostředí v Severním Irsku zaručí, že každý potenciální žadatel dodrží normy v oblasti životního prostředí, a zajistí roční období registrace počínaje zveřejněním návrhu právního předpisu o zpětném režimu osvobození od daně ve Spojeném království.

⁽²²⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ve věci Stadtgemeinde Frohnleiten a Gemeindebetriebe Frohnleiten, C-221/06, Sb. rozh. 2007, s. I-09643, body 56–73.

⁽²³⁾ Viz výše, poznámka pod čarou 22.

⁽²⁴⁾ E. Szyszczak, Research Handbook on European State Aid Law (Výzkumná příručka evropského práva v oblasti státní podpory), Edward Elgar Publishing, Spojené království, 2011, s. 287.

⁽²⁵⁾ C-43/02 (ex NN 75/01) – Lucembursko, C-7/05 – Slovinsko, NN 162/A/2003 a N 317/A/2006 – Rakousko, C-4/09 (ex N 679/97) – Francie.

- (101) Aby měl žadatel nárok na osvobození, musí určit, ze kterého kamenolomu mimo Spojené království kamenivo pochází, a požádat Ministerstvo životního prostředí v Severním Irsku o osvědčení, že kamenolom v dané době splňoval normy v oblasti životního prostředí, které byly v souladu s právními předpisy Unie. Ministerstvo životního prostředí pak konzultuje orgány v jiných členských státech, aby se ujistilo, jaké normy byly použitelné a zda byly v souladu s právními předpisy Unie. Pokud zjistí, že je vše v pořádku, vydá osvědčení o souladu, které bude k dispozici úřadu HMRC ⁽²⁶⁾, a zaručí, aby měl tento úřad k dispozici nezbytné informace pro zpracování žádosti o vrácení daně. Pro žádosti, které se týkají téhož kamenolomu, se použije stejné osvědčení.
- (102) Žádosti o vrácení daně budou muset obsahovat tyto listinné důkazy: že kamenivo bylo během příslušného období zakoupeno v kamenolomu v jiném členském státě, že kamenolomu bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno osvědčení, že byla zaplacena plná sazba AGL a že nebylo požádáno o osvobození pro jiné účely. Důkaz o nákupu by mohl sestávat z odpovídající obchodní dokumentace, z níž by bylo zřejmé, kdy transakce proběhla a jaký má kamenivo původ. Účet registrovaných plátců daně z kameniva by mohl sloužit jako důkaz, že byla zaplacena plná sazba AGL a že nebylo požádáno o jiné osvobození. To je součástí vlastních záznamů daňového poplatníka, neboť orgánům se poskytuje pouze celková částka daně splatné z obchodně využívaného kameniva podléhajícího zdanění. Komise uznává, že by případní žadatelé mohli mít při poskytování těchto dokumentů obtíže, protože od zavedení osvobození od AGL uplynula dlouhá doba ⁽²⁷⁾. Bere však na vědomí, že Spojené království pro účely zpětného osvobození vyžaduje pouze rozumně dostupné důkazy, vzhledem k tomu, že neexistují žádné veřejné záznamy, které by tyto informace obsahovaly.
- (103) Zpětné nápravné opatření, které navrhuje Spojené království, má tyto hlavní rysy:
- Bude mít širokou publicitu a bude rovněž propagováno pomocí reklamy v celostátním tisku v Severním Irsku a Irské republice. Jelikož kamenivo pocházející z kamenolomů mimo Spojené království začíná podléhat dani v okamžiku, kdy je obchodně využito, tzn. stane se předmětem dohody o dodávce do Spojeného království, je využito pro stavební účely nebo smícháno s čímkoli jiným než vodou, potenciálně způsobilé subjekty by mohly být nejpřesněji určeny na základě informací o registraci k dani z kameniva v Severním Irsku. Proto bude při zveřejnění zpětného režimu mimo jiné také zaslán dopis každému z podniků, které jsou registrovány k dani z kameniva v Severním Irsku, včetně kohokoli, kdo mohl být registrován v příslušném období, avšak od té doby registraci zrušil.
 - Zpětné nápravné opatření bude právně zakotveno v následujícím proveditelném finančním zákoně poté, co Komise vydá rozhodnutí. Spojené království informovalo Komisi, že práce na návrhu právního předpisu začaly již v dubnu 2014, a zároveň Komisi poskytlo ukázkou formuláře pro vrácení AGL. Přepokládá se, že by zpětný režim mohl vstoupit v platnost v dubnu nebo květnu 2015.
 - Součástí opatření bude roční lhůta pro registraci u Ministerstva životního prostředí, která započne okamžikem zveřejnění návrhu právního předpisu, čímž se zaručí, že Ministerstvo životního prostředí bude mít dostatek času na to, aby příslušné kamenolomy podrobilo šetření.
 - Zpětné nápravné opatření bude probíhat po dobu čtyř let od okamžiku, kdy bude daný právní předpis schválen (tedy poté, co finanční zákon získá královský souhlas).
 - Nebude omezeno velikostí fondu.
 - Bude zahrnovat platby úroků v rámci zpětného vrácení daně. Úroková sazba se vypočte v souladu s článkem 9 nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ⁽²⁸⁾.
 - Tím se zaručí, aby byly platby zpracovány co nejrychleji (přesná doba bude záviset na době, kterou budou orgány v jiných členských státech potřebovat k ověření norem ochrany životního prostředí uplatňovaných v kamenolomech, z nichž bylo dováženo kamenivo do Severního Irsku).
- (104) Komise se tudíž domnívá, že se Spojené království zavázalo vytvořit vhodný nástroj pro nápravu diskriminace, k níž mohlo eventuálně v minulosti dojít.

⁽²⁶⁾ Úřad HMRC spravoval daň a režim osvobození od daně.

⁽²⁷⁾ Podniky ve Spojeném království musejí obvykle vést daňové záznamy pro účely daně z kameniva po dobu šesti let.

⁽²⁸⁾ 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).

5.2.3 Posouzení podle pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001

- (105) Jak je uvedeno v 56. bodě odůvodnění, Komise nemohla při posouzení osvobození od AGL podle pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001 dojít ke kladnému závěru, neboť měla pochybnosti ve vztahu k článku 110 Smlouvy. Jelikož Spojené království zřídí vhodný nástroj pro nápravu diskriminace vzniklé v důsledku opatření, Komise může nyní vyvodit závěr, že na základě pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001 je opatření slučitelné s vnitřním trhem.
- (106) Komise bere na vědomí připomínky k posouzení opatření v rozhodnutí o zahájení řízení, které předložilo sdružení BAA, a připomínky, které v tomto ohledu vzneslo Spojené království. Komise zastává názor, že nebyly předloženy žádné nové argumenty, které již Komise nezohlednila, a že neexistují žádné důvody, proč by měla své posouzení v rozhodnutí o zahájení řízení měnit.

5.2.4 Posouzení podle pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008

- (107) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise posoudila slučitelnost opatření s vnitřním trhem na základě pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008. Posouzení Komise bylo kladné ve všech ohledech s výjimkou souladu s bodem 158 písm. c) pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008, tedy s kritérii nezbytnosti, která vyžadují, aby příjemci osvobození od AGL v Severním Irsku nemohli přenést značný nárůst výrobních nákladů na spotřebitele, aniž by to vedlo k významnému poklesu prodeje.
- (108) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise poukázala na to, že Spojené království náležitě nezohlednilo dopad toho, že ve srovnání s nárůsty cen ve Velké Británii v letech 2001 a 2002 po zavedení AGL výrobci zpracovaných produktů z kameniva nikdy neplatili plnou AGL z průměrných nárůstů cen v Severním Irsku. Spojené království nyní poskytlo odhad dopadu takovýchto zpracovaných produktů na údaje, z nichž vyplývá, že úroveň cenových nárůstů skutečně naznačuje, že nebylo možné přenést AGL na odběratele (viz 46. bod odůvodnění).
- (109) Navíc, pokud jde o důkaz, že došlo k poklesu prodeje, Komise poukázala na to, že Spojené království neposkytlo vysvětlení ohledně vývoje trhů s kamenivem v Severním Irsku po roce 2002. Z údajů, které byly poskytnuty, je zřejmé, že v období od roku 2004 do roku 2007 došlo k nárůstu produkce. Jak je uvedeno ve 47. až 49. bodě odůvodnění, nebyly předloženy údaje od reprezentativního vzorku výrobců kameniva v Severním Irsku ani údaje o vývojových tendencích produkce. Tyto tendence však podle všeho poměrně věrně kopírovaly vývoj ve stavebnictví a od roku 2008 byly do značné míry ovlivňovány hospodářskou recesí, a tudíž nejsou plně relevantní k tomu, aby bylo na jejich základě možné prokázat, že k poklesu prodeje došlo v důsledku zavedení AGL.
- (110) Komise dále v rozhodnutí o zahájení řízení poznamenala, že nebyly předloženy žádné údaje, které by potvrzovaly, že nárůstem nákladů byl ovlivněn obrat provozovatelů a jejich zisky. Navzdory tomu, že získat relevantní informace bylo velice obtížné, Spojené království poskytlo informace, které zmíněné tvrzení podpořily, jak je popsáno v oddílech 2.3.4 až 2.3.7. Kromě toho Spojené království poskytlo informace, z nichž je patrné, jak silné soutěži výrobci kameniva v Severním Irsku čelí a jak malá jsou rozpětí, v nichž mohou zvyšovat ceny, což je způsobeno vyšší nabídkou navzájem zaměnitelných produktů, neexistencí vertikální integrace trhu a vysokým počtem výrobců s malými tržními podíly (viz 34. až 40. bod odůvodnění).
- (111) Komise rovněž v rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že údaje o cenové pružnosti poptávky naznačují, že poptávka je nepružná. Spojené království nyní prokázalo, že příslušné údaje odkazovaly na celé Spojené království a že nemohly být relevantní pouze pro Severní Irsko. Komise přijala vysvětlení Spojeného království, že není možné vypočítat specifickou pružnost pro trh v Severním Irsku.
- (112) Komise podotýká, že v návaznosti na připomínku sdružení BAA, že hospodářské údaje poskytnuté Spojeným královstvím, jež jsou uvedeny ve 21. až 23. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, jsou nepravděpodobné a potenciálně zavádějící, Spojené království poskytlo další, podrobnější údaje o cenách kameniva v Severním Irsku a Velké Británii (27. bod odůvodnění). Z těchto údajů je patrné, že AGL v plné sazbě skutečně představovala mnohem vyšší podíl z prodejní ceny na trhu, na němž byly ceny již tak stlačené.

- (113) Komise dále uvažovala nad tím, proč bylo možné přenést AGL na odběratele ve Velké Británii, avšak nikoli v Severním Irsku. V tomto ohledu Komise uznává posouzení provedené Spojeným královstvím, které je popsáno ve 34. až 40. bodě odůvodnění a které potvrdil Úřad pro spravedlivé obchodování (Office of Fair Trading, OFT) ve zprávě o kamenivu ⁽²⁹⁾, podle nějž je trh s kamenivem v Severním Irsku jiným zeměpisným trhem než trh ve Velké Británii a výrobci kameniva v Severním Irsku mají méně možností, jak přenést plnou daň na odběratele.
- (114) Komise také podotýká, že prostor pro navýšení cen v Severním Irsku je zjevně rovněž do značné míry omezen vyššími výrobními náklady, jimž výrobci v mnoha oblastech čelí. Spojené království doložilo, že z údajů poskytnutých čtyřmi z pěti největších společností v tomto odvětví vyplývá, že zisková rozpětí jsou již nyní mimořádně úzka a řada kamenolomů se v některých letech pohybuje ve ztrátě, a to rovněž kvůli vyšším cenám elektřiny a nákladům na stavební povolení (viz 25. bod odůvodnění).
- (115) Komise podotýká, že ačkoli údaje poskytnuté Spojeným královstvím, které jsou popsány v oddíle 2.3.6, nejsou členěny podle jednotlivých let ani podle druhu kameniva, přesto je z nich zřejmé, že odvětví výroby kameniva Severního Irsku čelilo vysoké obchodní expozici, která obecně přesahovala 10 % a v některých případech dosáhla dokonce 24,25 %. Jak uvedlo Spojené království, vzhledem k nehlášeným dovozům ze Severního Irsku byla obchodní expozice možná ještě mnohem vyšší. V dřívějších případech ⁽³⁰⁾ měla Komise za to, že již expozice převyšující 10 % představuje riziko pro konkurenceschopnost daného odvětví. Kromě toho Komise uznala, že vysoká obchodní expozice v kombinaci s nízkými podíly na trhu znemožňuje přenesení značných dodatečných nákladů na odběratele ⁽³¹⁾, aniž by se tím snížil objem prodeje.
- (116) Komise nicméně podotýká, že údaje o asfaltu a písku tuto tendenci nemají a vyznačují se mnohem nižší obchodní expozicí. Písek a asfalt nekopírují stejnou tendenci jako jiné přírodní nebo zpracované kamenivo. Údaje obecně naznačují, že došlo k poklesu dovozu a vývozu. Zdá se však, že dovoz písku a asfaltu se v posledních letech zdvojnásobil. Tím je samozřejmě ovlivněn výpočet obchodní expozice. Je třeba zmínit, že dovážené zpracované kamenivo nikdy nepodléhalo AGL, což znamená, že poté, co bylo pozastaveno osvobození od AGL a na asfalt ze Severního Irsku byla uvalena plná AGL, byl dovážený asfalt náhle automaticky mnohem levnější. Dovozní trend proto mohl být tímto cenovým rozdílem ovlivněn.
- (117) Kromě toho Komise podotýká, že trh s kamenivem představuje pro všechny druhy přírodního kameniva jediný trh s produkty. To je způsobeno vzájemnou zaměnitelností různých druhů nezpracovaného kameniva a tuto skutečnost potvrdil také Úřad pro spravedlivé obchodování ve zprávě z roku 2012 ⁽³²⁾, v níž posuzoval trhy s kamenivem (přírodním kamenivem), cementem a hotovou betonovou směsí, a trh s kamenivem přitom nerozdělil na různé části. Komise proto dospěla k závěru, že různé úrovně obchodní expozice u písku a asfaltu ve srovnání s jinými druhy kameniva nejsou pro její posouzení podstatné, neboť zaprvé jsou písek a asfalt považovány za jeden celek, byť se nacházejí na různých trzích s produkty – písek patří do kategorie drčeného kameniva a asfalt do kategorie kameniva zpracovaného –, a zadruhé jsou údaje ovlivňovány dovozními trendy, zejména pokud jde o asfalt.
- (118) Komise tedy zastává názor, že Spojené království prokázalo, že značný nárůst výrobních nákladů v důsledku AGL nebylo možné přenést na odběratele bez výrazného poklesu prodeje a že je splněna podmínka slučitelnosti stanovená v bodě 158 písm. c) pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008.
- (119) Komise tudíž může na základě pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008 vyvodit kladný závěr o posouzení slučitelnosti opatření s čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

6. ZÁVĚR

- (120) Jak je vysvětleno v 40. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, Komise zjistila, že Spojené království protiprávně provedlo pozměněný režim osvobození od AGL v Severním Irsku, a tím porušilo čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Avšak vzhledem k tomu, že se Spojené království zavázalo, že provede zpětné nápravné opatření, Komise zastává názor, že pozměněný režim osvobození od AGL je slučitelný s čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, a to na základě pokynů o podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2001 i pokynů k podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008,

⁽²⁹⁾ Aggregates – The OFT's reason for making a market investigation reference to the Competition Commission from January 2012 (Kamenivo – důvody, proč Úřad pro spravedlivé obchodování upozornil Komisi pro hospodářskou soutěž na tržní šetření, leden 2012).

⁽³⁰⁾ N 327/08 – Dánsko, 64. bod odůvodnění.

⁽³¹⁾ Viz výše, poznámka pod čarou 30, 66. bod odůvodnění.

⁽³²⁾ Viz výše, poznámka pod čarou 28.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Pozměněný režim osvobození od daně z kameniva, který Spojené království provádělo v období od 1. dubna 2004 do 30. listopadu 2010, je slučitelný s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie pod podmínkou, že Spojené království splní závazky stanovené v článku 2.

Článek 2

1. Aby byla odstraněna diskriminace společností, které dovážely kamenivo do Severního Irsku a platily přitom plnou daň z kameniva, aniž měly možnost využít pozměněný režim osvobození od této daně, který se v Severním Irsku uplatňoval, orgány Spojeného království zřídí mechanismus pro zpětné vrácení 80 % plné sazby daně vybrané od dovozců, kteří dováželi kamenivo do Severního Irsku v období ode dne 1. dubna 2004 do 30. listopadu 2010.
2. Mechanismus pro vrácení daně bude zahrnovat alespoň roční lhůtu pro registraci u Ministerstva životního prostředí v Severním Irsku, která začne plynout v den zveřejnění návrhu právního předpisu. Mechanismus pro vrácení daně bude fungovat po dobu čtyř let od data, kdy právní předpis vstoupí v platnost.
3. Vrácení daně bude právně zakotveno v následujícím proveditelném finančním zákoně po tomto rozhodnutí.
4. Mechanismus pro vrácení daně nebude omezen velikostí fondu a bude zahrnovat platby úroků v sazbě, která se vypočte v souladu s článkem 9 nařízení (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení (ES) č. 659/1999.
5. Spojené království zajistí mechanismu širokou publicitu a bude jej rovněž propagovat pomocí reklamy v celostátním tisku v Severním Irsku a Irské republice.

Článek 3

Do jednoho roku od data oznámení tohoto rozhodnutí Spojené království informuje Komisi o opatřeních, která přijalo, aby zajistilo soulad s tímto rozhodnutím.

Komisi zasílá roční zprávy o postupu vrácení daně uvedeném v článku 2, a to od data oznámení tohoto rozhodnutí až do konce čtyřletého období uvedeného v čl. 2 odst. 2.

Článek 4

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

V Bruselu dne 4. srpna 2014

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1584**ze dne 1. října 2014****o státní podpoře SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kterou poskytla Itálie ve prospěch společnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. a různých leteckých dopravců působících na letišti Alghero**

(oznámeno pod číslem C(2014) 6838)

(Pouze anglické 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,

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

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Dne 22. prosince 2003 obdržela Komise od italského leteckého dopravce, společnosti Air One S.p.A. (dále jen „Air One“), stížnost, podle níž provozovatelé několika italských letišť poskytli společnosti Ryanair Ltd. (dále jen „Ryanair“) protiprávní podporu prostřednictvím řady dohod upravujících provozní podmínky na letištích. Dotčenými letišti byla letiště Alghero, Pescara a Řím, která provozovaly společnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. (dále jen „So.Ge.A.AL“), SAGA S.p.A. a Aeroporti di Roma S.p.A., jakož i letiště Pisa, Treviso a Bergamo („Orio al Serio“).
- (2) Dopisem ze dne 11. června 2004 společnost Air One Komisi vyzvala, aby vydala ke stížnosti stanovisko v souladu s článkem 265 Smlouvy, a podala u Tribunálu žalobu pro nečinnost. Tribunál žalobu zamítl ⁽²⁾.
- (3) Dopisem ze dne 9. července 2004 předala Komise nedůvěrnou verzi stížnosti Itálii. Poté, co Komise souhlasila s prodloužením lhůty, podala Itálie dopisy ze dne 5. října 2004 a 5. listopadu 2004 své připomínky ke stížnosti.
- (4) Komise si dopisem ze dne 14. března 2005 vyžádala doplňkové informace. Poté, co Komise souhlasila s prodloužením lhůty, poskytla Itálie požadované informace dopisem ze dne 17. června 2005. Dopisem ze dne 30. června 2005 poskytla Itálie Komisi další informace.
- (5) Dopisem ze dne 21. listopadu 2005 společnost Air One Komisi požádala, aby šetření rozšířila na letiště Bari a Brindisi. Dopisem ze dne 18. května 2006 společnost Air One Komisi oficiálně vyzvala, aby vydala stanovisko podle článku 265 Smlouvy. Komise odpověděla dopisem ze dne 14. července 2006.
- (6) Dopisy ze dne 26. října 2006 a 10. ledna 2007 omezila společnost Air One své námitky vůči předpokládané podpoře, která byla poskytnuta na základě dohod podepsaných mezi provozovatelem letiště Alghero, společností So.Ge.A.AL, a společností Ryanair. Dne 12. února 2007 společnost Air One Komisi vyzvala, aby jednala v souladu s článkem 265 Smlouvy.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 38, 12.2.2008, s. 19 a Úř. věst. C 40, 12.2.2013, s. 15.

⁽²⁾ Rozsudek ze dne 10. května 2006 ve věci Air One SpA v. Komise Evropské unie, T-395/04, Sb. rozh. 2006, s. II-1347.

- (7) Dopisy ze dne 27. června 2006 a 30. listopadu 2006 si Komise vyžádala od Itálie další informace. Této žádosti bylo částečně vyhověno dopisem Itálie ze dne 17. ledna 2007. Dopisem ze dne 19. února 2007 si Komise vyžádala od Itálie doplňkové informace. Itálie na tuto žádost odpověděla dopisy ze dne 16. března 2007 a 26. března 2007.
- (8) Po posouzení informací poskytnutých Itálií se Komise dne 12. září 2007 rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy (dále jen „rozhodnutí z roku 2007“). Rozhodnutí Komise z roku 2007 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽³⁾. Komise zúčastněné strany vyzvala, aby podaly k předmětným opatřením připomínky.
- (9) Dopisy ze dne 15. října 2007 a 22. října 2007 požádala Itálie Komisi o prodloužení lhůty pro podání připomínek k hodnocení uvedenému v rozhodnutí z roku 2007. Komise prodloužení lhůty povolila dopisem ze dne 23. října 2007. Itálie podala připomínky k rozhodnutí z roku 2007 dne 14. listopadu 2007.
- (10) Dne 12. února 2008 zveřejnila Komise opravu rozhodnutí z roku 2007 ⁽⁴⁾.
- (11) Dne 18. února 2008 podala připomínky k hodnocení uvedenému v rozhodnutí z roku 2007 společnost Ryanair. Téhož dne podala připomínky i společnost So.Ge.A.AL. Další informace poskytla společnost So.Ge.A.AL dopisem ze dne 16. června 2008. Dne 20. února 2008 předala Itálie Komisi připomínky regionu Sardinie.
- (12) Připomínky společností Ryanair a So.Ge.A.AL byly Itálii předány dopisem ze dne 28. února 2008.
- (13) Dopisem ze dne 20. června 2008 společnost Air One svou původní stížnost doplnila. Komise zaslala toto podání Itálii k vyjádření dne 10. prosince 2008. Dopisem ze dne 15. ledna 2009 požádaly italské orgány o prodloužení lhůty pro vyjádření se k podání společnosti Air One. Komise souhlasila s prodloužením lhůty dopisem ze dne 20. ledna 2009. Dne 13. února 2009 podala Itálie Komisi své připomínky.
- (14) Dne 1. září 2008 se Komise obrátila na společnost Ecorys Netherlands BV (dále jen „Ecorys“) a pověřila ji provedením ekonomického hodnocení ve vztahu k řadě probíhajících šetření státní podpory, včetně šetření týkajícího se letiště Alghero. Analýza se zabývala mimo jiné chováním provozovatele letiště, společnosti So.Ge.A.AL, a místních orgánů, pokud jde o dohody uzavřené mezi společností So.Ge.A.AL a leteckými dopravci, a tím, nakolik byla ujednání s leteckými dopravci působícími na letišti Alghero v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Společnost Ecorys předložila svou závěrečnou zprávu dne 30. března 2011 (dále jen „zpráva společnosti Ecorys“).
- (15) Dopisem ze dne 5. března 2010 poskytla společnost Ryanair Komisi další informace ohledně všech probíhajících šetření státní podpory, jež se týkala společnosti Ryanair, mimo jiné šetření v souvislosti s letištem Alghero.
- (16) Dne 30. března 2011 zaslala Komise Itálii žádost o další informace. V témže dopise předala Komise Itálii anglickou verzi zprávy společnosti Ecorys.
- (17) Dne 8. dubna 2011 zaslala Komise společnosti Ryanair žádost o informace. Společnost Ryanair na tuto žádost odpověděla dopisem ze dne 22. července 2011.
- (18) Dopisy ze dne 23. května 2011 a 30. května 2011 požádala Itálie o prodloužení lhůty pro poskytnutí informací, které si Komise vyžádala dne 30. března 2011. V témže dopise požádala Itálie o překlad anglické verze zprávy společnosti Ecorys do italštiny. Dne 1. června 2011 Itálie žádost o překlad potvrdila. Dne 1. srpna 2011 zaslala Komise Itálii překlad zprávy společnosti Ecorys do italštiny.
- (19) Na žádost Komise o informace ze dne 30. března 2011 odpověděla Itálie (region Sardinie i italské ministerstvo dopravy) dopisy ze dne 31. srpna 2011 a 9. září 2011.
- (20) Dopisem ze dne 19. října 2011 předala Komise Itálii odpověď společnosti Ryanair ze dne 22. července 2011. Dopisem ze dne 16. listopadu 2011 požádala Itálie o prodloužení lhůty pro podání připomínek. Ve stejném

⁽³⁾ Úř. věst. C 12, 17.1.2008, s. 7.

⁽⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

dopise požádala Itálie o překlad zprávy o posouzení zásady investora v tržním hospodářství (dále jen „zpráva z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu“), která byla připojena k odpovědi společnosti Ryanair, do italštiny. Dopisem ze dne 17. listopadu 2011 souhlasila Komise s prodloužením lhůty. Dne 23. ledna 2012 zaslala Komise Itálii italskou verzi zprávy z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu. Itálie se k připomínce společnosti Ryanair, zejména ke zprávě z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, vyjádřila dne 15. února 2012.

- (21) Dne 17. února 2012 zaslala Komise společnosti Ryanair žádost o informace ohledně řady probíhajících šetření státní podpory, včetně šetření týkajícího se letiště Alghero. Společnost Ryanair na tuto žádost odpověděla dopisem ze dne 16. dubna 2012.
- (22) Dne 27. června 2012 rozšířila Komise formální vyšetřovací řízení na další opatření přijatá Itálií, jichž se stížnost společnosti Air One netýkala (dále jen „rozhodnutí z roku 2012“) ⁽⁵⁾. Rozhodnutí z roku 2012 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise zúčastněné strany vyzvala, aby podaly k předmětným opatřením připomínky.
- (23) Itálie podala připomínky k rozhodnutí z roku 2012 dne 31. srpna 2012, 3. října 2012, 19. října 2012, 22. října 2012 a 20. února 2013. Komise obdržela připomínky od čtyř zúčastněných stran: So.Ge.A.AL, Ryanair, Airport Marketing Services Ltd. (dále jen „AMS“) a Unioncamere. Podání společnosti Ryanair zahrnovalo aktualizovanou zprávu týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu (dále jen „zpráva z roku 2013 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu“). Komise předala připomínky zúčastněných stran Itálii, která měla možnost se k nim vyjádřit. Vyjádření Itálie k připomínce zúčastněných stran bylo obdrženo dne 6. září 2013 a 13. listopadu 2013.
- (24) Od společnosti Ryanair byla obdržena řada podání, a to dne 20. prosince 2013, 17., 24. a 31. ledna 2014. Komise předala Itálii veškerá podání týkající se letiště Alghero dne 9. ledna 2014 a 5. února 2014. Dne 24. února 2014 požádala Itálie o překlad podání společnosti Ryanair, která jí byla předána dopisem Komise ze dne 5. února 2014, do italštiny. Komise předala Itálii požadovanou italskou verzi podání společnosti Ryanair dopisem ze dne 8. dubna 2014.
- (25) Dopisem ze dne 23. prosince 2013 si Komise vyžádala od Itálie další informace o opatřeních, která jsou předmětem šetření. Po prodloužení původní stanovené lhůty poskytla Itálie částečnou odpověď na žádost Komise dne 18. února 2014. Dne 4. března 2014 byla Itálii připomenuta její povinnost poskytnout úplnou odpověď na všechny otázky, které jí byly určeny v dopise Komise ze dne 23. prosince 2013. Itálie poskytla informace dopisem ze dne 25. března 2014.
- (26) Dne 14. března 2014 Komise Itálii a zúčastněné strany informovala, že dne 20. února 2014 byly přijaty pokyny Komise ke státní podpoře letišť a leteckých společností (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014“) ⁽⁶⁾, a vyzvala Itálii, aby ve lhůtě dvaceti pracovních dnů od zveřejnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 podala připomínky. Itálie na dopis Komise ze dne 14. března 2014 neodpověděla.
- (27) Dopisem ze dne 21. března 2014 si Komise vyžádala od Itálie další informace. Po prodloužení původně stanovené lhůty poskytla Itálie požadované informace dne 25. dubna 2014 a 8. května 2014.
- (28) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 byly v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněny dne 4. dubna 2014. Tyto pokyny nahradily pokyny pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005“) ⁽⁷⁾.
- (29) Dne 15. dubna 2014 bylo v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněno oznámení, v němž byly členské státy a zúčastněné strany vyzvány, aby ve lhůtě jednoho měsíce ode dne zveřejnění pokynů podaly připomínky k použití pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 v daném případě. Společnost So.Ge.A.AL podala připomínky dne 8. května 2014. Připomínky společnosti So.Ge.A.AL byly dne 22. května 2014 předány Itálii.
- (30) Dopisem ze dne 26. května 2014 si Komise vyžádala od Itálie další informace. Itálie poskytla požadované informace dopisem ze dne 10. června 2014, 28. července 2014, 20. a 27. srpna 2014, 1. a 19. září 2014.

⁽⁵⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3.

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

- (31) Dopisem ze dne 11. září 2014 Itálie Komisi sdělila, že výjimečně souhlasí s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato pouze v angličtině.

2. OBECNÉ INFORMACE O LETIŠTI ALGHERO

- (32) Letiště Alghero se nachází v severozápadní části italského ostrova Sardinie. Letiště Alghero bylo původně zřízeno jako vojenské letiště a pro civilní dopravu bylo otevřeno v roce 1974. Infrastrukturu a zařízení letiště vlastní stát prostřednictvím úřadu *Ente Nazionale Aviazione Civile* (dále jen „ENAC“), což je italský úřad pro civilní letectví.
- (33) Co se týká vzdálenosti mezi letišťem Alghero a ostatními letišti na Sardinii, letiště Alghero se nachází ve vzdálenosti 128 km od letiště Olbia, 133 km od letiště Oristano, 225 km od letiště Tortoli-Arbatax a 235 km od letiště Cagliari ⁽⁸⁾. Podle Itálie není letiště Alghero vzhledem ke své zeměpisné poloze a zvláštním charakteristikám dopravní sítě (silniční a železniční doprava) nahraditelné žádným z těchto sousedních letišť.
- (34) Objem osobní přepravy na letišti vzrostl z 663 570 cestujících v roce 2000 na více než 1 milion v roce 2005 a téměř 1,6 milionu v roce 2013.

Tabulka 1

Objem osobní přepravy na letišti Alghero

| Rok | Cestující |
|------|-----------|
| 2000 | 663 570 |
| 2001 | 680 854 |
| 2002 | 803 763 |
| 2003 | 887 127 |
| 2004 | 997 674 |
| 2005 | 1 078 671 |
| 2006 | 1 069 595 |
| 2007 | 1 299 047 |
| 2008 | 1 379 791 |
| 2009 | 1 506 080 |
| 2010 | 1 387 287 |
| 2011 | 1 513 245 |
| 2012 | 1 512 954 |
| 2013 | 1 563 020 |

- (35) Společnost Ryanair je hlavní leteckou společností, která letiště využívá od roku 2000. Na letišti však od roku 2000 působí i další letecké společnosti, včetně jiných nízkonákladových leteckých dopravců (Germanwings, Air Italy, Air Dolomiti, Air Vallée, Meridiana, Alpi Eagles, bmibaby, easyJet, Air One, Volare, Alitalia) ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Viz <http://servizi.aci.it/distanze-chilometriche-web>

⁽⁹⁾ V průběhu šetření Itálie Komisi informovala, že právním nástupcem společnosti Volare je CAI Second S.p.A., dceřiná společnost společnosti Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A. Obdobně se se společností Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A. spojila společnost Air One S.p.A.

- (36) Na letišti Alghero jsou poplatky účtované leteckým společnostem obvykle stanoveny na základě zveřejněného ceníku letištních poplatků, který zahrnuje tyto položky: odletové a přistávací poplatky, poplatky za cestující, bezpečnostní poplatky, poplatky za kontrolu zavazadel a poplatky za služby pozemního odbavování.

3. PROVOZOVÁNÍ LETIŠTĚ ALGHERO

3.1. SPOLEČNOST So.Ge.A.AL

- (37) Společnost So.Ge.A.AL byla založena v roce 1994 jako provozovatel letiště Alghero. Společnost měla počáteční kapitál ve výši 200 milionů ITL (103 291,4 EUR), který byl zcela upsán místními veřejnými subjekty. Většinu kapitálu vlastnil (přímo nebo nepřímo prostřednictvím společnosti Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna – SFIRS S.p.A (dále jen „SFIRS“) region Sardinie. Společnost SFIRS byla založena jako investiční společnost regionu Sardinie ⁽¹⁰⁾.
- (38) Ačkoli se složení kapitálu společnosti So.Ge.A.AL v průběhu let měnilo, od roku 1994 byla společnost vždy zcela ve vlastnictví veřejných subjektů: Obchodní komory Sassari, provincie Sassari, obce Sassari, obce Alghero, regionu Sardinie a společnosti SFIRS S.p.A.
- (39) V roce 2010 vlastnil 80,20 % podíl ve společnosti So.Ge.A.AL region Sardinie a 19,80 % podíl vlastnila společnost SFIRS.

3.2. KONCESE NA PROVOZOVÁNÍ LETIŠTĚ

- (40) Dne 28. května 2007 podepsala společnost So.Ge.A.AL s úřadem ENAC úmluvu o čtyřicetileté „plné“ koncesi na provozování ⁽¹¹⁾ letiště Alghero (dále jen „úmluva“) ⁽¹²⁾. Před rokem 2007 provozovala společnost So.Ge.A.AL letiště Alghero na základě „dočasné“ koncese na provozování, která jí byla udělena dne 11. února 1999.
- (41) V Itálii uděluje úřad ENAC koncesi na provozování letiště po posouzení udržitelnosti obchodního plánu, který zahrnuje akční plán, investiční plán a hospodářsko-finanční plán. V akčním plánu provozovatel letiště nastíní své ekonomické programové strategie a organizační strukturu. Investiční plán sestává ze stručné zprávy o plánovaných opatřeních a jejich technické, ekonomické a administrativní proveditelnosti. Hospodářsko-finanční plán dokládá finanční rovnováhu provozování letiště.
- (42) Podle článku 8 úmluvy výnosy společnosti So.Ge.A.AL sestávají z:
- poplatků za užívání letiště podle italského zákona č. 324 ze dne 5. května 1976 v platném znění;
 - poplatků za nakládku a vykládku zboží přepravovaného letecky podle italského zákona č. 117 ze dne 16. dubna 1974;

⁽¹⁰⁾ Region Sardinie vlastní veškerý základní kapitál společnosti SFIRS. Společnost SFIRS vypracovává plány a programy a navrhuje směrnice zaměřující se na hospodářský a sociální rozvoj regionu.

⁽¹¹⁾ Letištní infrastrukturu vlastní úřad ENAC, který ji buď přímo provozuje, nebo ji přiděluje třetím stranám prostřednictvím koncesí. V Itálii existují tradičně čtyři typy modelů provozování letiště: i) letiště provozovaná přímo státem, který odpovídá za výstavbu a údržbu veškeré letištní infrastruktury, vynakládá veškeré výdaje a ponechává si veškeré příjmy; ii) letiště provozovaná na základě *dočasné* koncese, přičemž v tomto případě může provozovatel letiště na základě dočasného povolení provozovat letištní infrastrukturu a ponechává si příjmy z komerčních činností; iii) letiště provozovaná na základě *částečné* koncese, přičemž v tomto případě si provozovatel letiště ponechává veškeré příjmy plynoucí z využívání terminálů pro osobní a nákladní leteckou dopravu a hlavních letištních služeb (např. odbavení), zatímco stát si prostřednictvím úřadu ENAC ponechává veškeré příjmy z letištních poplatků (přistávací a odletové poplatky, poplatky za parkování letadel a poplatky za cestující); iv) letiště provozovaná na základě *plné* koncese, přičemž v tomto případě odpovídá provozovatel letiště za správu veškeré infrastruktury (včetně neveřejných prostor letiště) a za poskytování veškerých letištních služeb a inkasuje veškeré příjmy plynoucí z provozu letiště po dobu až čtyřiceti let. Od roku 2007 může úřad ENAC pověřit prozatímně držitele *částečných* koncesí (včetně držitelů, kteří jsou provozováním infrastruktury pověřeni pouze *dočasně*) provozováním letiště na základě režimu *plného* provozování, a to omezením práva na využívání příjmů z uživatelských práv na nutná opatření, která musí provozovatel letiště provést k vykonávání své činnosti, jak je stanoveno v akčním plánu (*Piano di interventi*).

⁽¹²⁾ Meziministerská vyhláška 125 T o udělení koncese společnosti So.Ge.A.AL byla vydána dne 3. srpna 2007.

- c) koncesních poplatků za bezpečnostní služby, které jsou stanoveny podle italského zákona č. 248/2005 v platném znění;
- d) příjmů plynoucích přímo nebo nepřímo z provozování letiště a rovněž z užívání prostor a zařízení letiště třetími stranami podle italského legislativního nařízení č. 18/1999.
- (43) Provozovatelé letišť musí úřadu ENAC hradit roční koncesní poplatek za právo provozovat letiště, a to ve výši a postupem stanoveným příslušnými platnými právními předpisy (pokud jde o podrobné údaje o stanovení koncesních poplatků, viz 155. až 157. bod odůvodnění).
- (44) Podle článku 12 úmluvy musí provozovatel letiště každý rok počínaje rokem udělení koncese předložit úřadu ENAC zprávu o stavu provádění akčního plánu. Provozovatel letiště musí mimoto úřadu ENAC předložit ke schválení nejpozději šest měsíců před uplynutím každého čtyřletého období doby platnosti koncese obchodní plán (obsahující investiční plán a akční plán) na následující čtyřleté období. Pokud provozovatel letiště tyto povinnosti neplní, jsou mu uloženy sankce.
- (45) Podle článku 14a úmluvy bude koncese odebrána a úmluva legálně ukončena v případě: i) neprovedení opatření popsanych v 44. bodě odůvodnění ve stanovených lhůtách; ii) prodlevy při platbě koncesního poplatku ze strany provozovatele letiště o více než dvanáct měsíců; iii) úpadku nebo iv) nedosažení ekonomicko-finanční rovnováhy do konce prvního čtyřletého období.

3.3. VÝKON VEŘEJNÉ SPRÁVY

- (46) V dopise ze dne 18. února 2014 Itálie uvedla, že společnost So.Ge.A.AL neprovádí činnosti spadající do výkonu veřejné správy ⁽¹³⁾.
- (47) Společnost So.Ge.A.AL však musí zpřístupnit na letišti prostory za účelem poskytování určitých služeb státem při výkonu jeho veřejných pravomocí a nese náklady na údržbu a správu dotyčných prostor.
- (48) Dopisem ze dne 10. června 2014 ⁽¹⁴⁾ Itálie svůj postoj přehodnotila a tvrdila, že náklady vynaložené na správu těchto letištních prostor spadají do výkonu veřejné správy. Co se týká právního rámce, Itálie uvedla, že existují právní předpisy, které provozovatelům letišť striktně ukládají tyto náklady. Provozovatel letiště je zejména povinen zpřístupnit úřadu ENAC a jiným veřejným subjektům (pohraniční policie, celní úřad, finanční stráž, námořní úřad, letecká zdravotní služba, Italský červený kříž, hasičská služba, policie) určité letištní prostory a nést příslušné náklady na jejich správu a údržbu ⁽¹⁵⁾. Povinnost provozovatelů letišť zpřístupnit veřejným subjektům letištní prostory a nést příslušné náklady byla stanovena v rámcové úmluvě o zadávání zakázek na provozování italských letišť uvedené v nařízení italského Ministerstva dopravy a spojů č. 12479 ze dne 20. října 1999 přijatém k provedení ministerské vyhlášky č. 521 z roku 1997. Příslušná ustanovení byla převedena do úmluvy, která v čl. 4 odst. 1 písm. c) ukládá provozovateli letiště povinnost „vykonávat činnosti nezbytné na podporu činností v rámci odpovědnosti státu, pohotovostních a zdravotních služeb v prostorách letiště“. Podle Itálie činily celkové provozní náklady vynaložené společností So.Ge.A.AL v období 2000–2010 na údržbu těchto prostor 2 776 073 EUR ⁽¹⁶⁾.
- (49) Itálie mimoto uvedla, že celkové investiční náklady na nový terminál ve výši 1 284 133 EUR představují náklady na výstavbu prostor, které musí společnost So.Ge.A.AL zpřístupnit veřejným subjektům, považují se proto rovněž za náklady vynaložené při provádění činností spadajících do výkonu veřejné správy (viz také 86. bod odůvodnění).

⁽¹³⁾ Komise v této souvislosti připomíná, že Soudní dvůr rozhodl, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespádají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře. V tomto smyslu viz věc Komise v. Itálie, C-118/85, Recueil 1987, s. 2599, body 7 a 8, věc Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, Recueil 1988, s. I-2479, bod 18, věc SAT/Eurocontrol, C-364/92, Recueil 1994, s. I-43, bod 30, a věc Selex Sistemi Integrati v. Komise, C-113/07 P, Sb. rozh. 2009, s. I-2207, bod 71.

⁽¹⁴⁾ V odpovědi na žádost o informace, kterou Komise zaslala dne 26. května 2014.

⁽¹⁵⁾ Čl. 4 odst. 7 a 8 a článek 11 úmluvy z roku 2007.

⁽¹⁶⁾ Příloha 22 dopisu Itálie ze dne 10. června 2014.

3.4. KONCESNÍ POPLATKY HRAZENÉ SPOLEČNOSTÍ So.Ge.A.AL

- (50) Koncesní poplatky (provoz a bezpečnost) uhrazené společností So.Ge.A.AL mezi rokem 2000 a 2010 jsou uvedeny v tabulce 2 ⁽¹⁷⁾.

Tabulka 2

Koncesní poplatky hrazené společností So.Ge.A.AL v období 1998–2010 (v EUR)

| Popis | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Koncesní poplatek za provozování hrazený ministerstvu | 139 572 | 166 505 | 243 880 | 266 205 | 312 950 | 371 912 | 418 358 |
| Koncesní poplatek za bezpečnost | — | — | — | — | — | — | — |
| Celkem | 139 572 | 166 505 | 243 880 | 266 205 | 312 950 | 371 912 | 418 358 |
| Popis | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Celkem |
| Koncesní poplatek za provozování | 473 836 | 119 197 | 171 019 | 232 130 | 267 009 | 171 005 | 2 643 514 |
| Koncesní poplatek za bezpečnost | 7 092 | 37 324 | 45 439 | 48 205 | 52 618 | 48 571 | 239 249 |
| Celkem | 480 928 | 156 539 | 216 458 | 280 335 | 319 627 | 219 575 | 2 882 763 |

3.5. FINANČNÍ SITUACE SPOLEČNOSTI So.Ge.A.AL

- (51) Finanční výsledky společnosti So.Ge.A.A v období 2000–2010 byly negativní. Podle Itálie byla nedostatečná výkonnost společnosti způsobena prodlevou při udělování „plné“ koncese na provozování letiště. Po udělení koncese vedla hospodářská krize k prudkému poklesu počtu cestujících, což mělo na činnost letiště negativní dopad.
- (52) V srpnu 2011 předložila Itálie Komisi zprávu hodnotící finanční situaci letiště Alghero v období 2000–2010 (dále jen „zpráva společnosti Accuracy“) ⁽¹⁸⁾. Na základě zprávy společnosti Accuracy byly finanční výsledky společnosti So.Ge.A.AL tyto:

Tabulka 3

Finanční výsledky společnosti So.Ge.A.AL v období 2000–2010 (v tis. EUR)

| Rok | Výsledek |
|------|-----------|
| 2000 | (32,2) |
| 2001 | (790,7) |
| 2002 | (47,3) |
| 2003 | (951,0) |
| 2004 | (2 981,7) |

⁽¹⁷⁾ Kromě koncesního poplatku hrazeného za provozování letiště platila společnost So.Ge.A.AL od roku 2005 rovněž „bezpečnostní koncesní poplatek“ za právo poskytovat bezpečnostní služby na letišti a účtovat za tyto služby poplatky.

⁽¹⁸⁾ Zpráva „Project Nraghe – Il caso So.Ge.A.AL“, 29. srpna 2011, vyhotovená společností Accuracy a předložená Komisi v dopise Itálie ze dne 31. srpna 2011, příloha 1.

| Rok | Výsledek |
|------|------------|
| 2005 | (2 064,7) |
| 2006 | (1 108,2) |
| 2007 | (1 800,8) |
| 2008 | (4 577,3) |
| 2009 | (12 404,1) |
| 2010 | (1 847,2) |

- (53) V průběhu šetření předložila Itálie Komisi výroční zprávy společnosti So.Ge.A.AL („*Relazione sulla gestione del bilancio*“) za období 2000–2010 ⁽¹⁹⁾.
- (54) V roce 2001 vykazala společnost So.Ge.A.AL ztrátu ve výši 1 530 960 048 ITL. Rovněž v letech 2002 a 2003 byly výsledky společnosti So.Ge.A.AL negativní.
- (55) V roce 2004 zaznamenala společnost So.Ge.A.AL ztrátu ve výši 2 981 688 EUR. Další ztráty vykazala společnost i v letech 2005 a 2006. V roce 2007 zaznamenala společnost ztrátu ve výši 1 801 000 EUR navzdory tomu, že jí dne 3. srpna 2007 byla udělena „plná“ koncese na provozování letiště. Podle výroční zprávy za rok 2007 zhoršily finanční výsledky společnosti So.Ge.A.AL v roce 2007 nepředvídané události.
- (56) V roce 2008 vykazala společnost So.Ge.A.AL ztráty ve výši 4 577 000 EUR a v roce 2009 ve výši 12 404 126 EUR.
- (57) Ve výroční zprávě za rok 2009 společnost So.Ge.A.AL uvedla, že podle úmluvy z roku 2007 měla dosáhnout hranice rentability do čtyř let od udělení koncese. Vzhledem ke své špatné finanční situaci v roce 2009 navrhla společnost So.Ge.A.AL vypracování a přijetí aktualizovaného obchodního plánu, který byl popsán jako plán nezbytný k zajištění toho, aby výhledy více odpovídaly vývoji trhu. V tomto smyslu se obchodní plán vyhotovený společností Roland Berger (viz 64.–70. bod odůvodnění) nepovažoval za dostatečně spolehlivý.
- (58) Za rok 2010 byla vykazána další ztráta ve výši 1 847 165 EUR. Údaje o objemu přepravy se údajně vyvíjely pozitivně, a to i ve složitém ekonomickém prostředí, na něž měla dopad krize způsobená sopečným mrakem, jež měl za následek dočasné uzavření evropského vzdušného prostoru.

4. OBCHODNÍ PLÁNY

- (59) Od roku 1999 vypracovala společnost So.Ge.A.AL několik obchodních plánů, které jsou stručně shrnuty v 60. až 75. bodě odůvodnění.

4.1. OBCHODNÍ PLÁN Z ROKU 1999

- (60) Obchodní plán z roku 1999 se vztahuje na období mezi roky 1999 a 2007, a to ve dvou postupných fázích:
- 1999–2001: v tomto období plánovala společnost So.Ge.A.AL zejména navýšení kapitálu, zahájení privatizace, udělení „plné“ koncese, investice do letištní infrastruktury, zahájení nových pravidelných letů dvěma leteckými společnostmi a vypracování marketingového plánu a plánu komerčního rozvoje;
 - 2002–2007: tato fáze měla být vyhrazena rozvoji činnosti na základě zdokonalené letištní infrastruktury.
- (61) Obchodní plán předpokládal udělení „plné“ koncese v roce 1999 po navýšení kapitálu společnosti So.Ge.A.AL na 6 miliard ITL.

⁽¹⁹⁾ Dopisy Itálie ze dne 26. října 2012 a 18. února 2014.

- (62) Obchodní plán předpokládal diverzifikaci spojů zajišťovaných leteckými společnostmi, a to přilákáním dvou rychle rostoucích nízkonákladových leteckých společností jako hlavní hybné síly růstu. Jeden letecký dopravce měl v roce 1999 zahájit z letiště Alghero provoz na trase Alghero–Milán a druhý letecký dopravce měl v roce 2000 zahájit provoz na trase Alghero–Londýn, a to se třemi lety týdně provozovanými se sníženými propagačními poplatky v prvním roce.
- (63) Podle odhadů objemu přepravy mělo letiště Alghero dosáhnout v roce 2004 1 milionu cestujících a v roce 2007 pak 1,1 milionu cestujících, a to v důsledku zahájení provozu na nových trasách dvěma leteckými dopravci uvedenými v 62. bodě odůvodnění, kteří v době vypracovávání obchodního plánu vedli se společností So.Ge.A. AL jednání o dohodách o poskytování letištních služeb.

4.2. PLÁN VYHOTOVENÝ SPOLEČNOSTÍ ROLAND BERGER

- (64) Plán z roku 2004, který pro společnost So.Ge.A.AL vyhotovila poradenská společnost Roland Berger (dále jen „plán vyhotovený společností Roland Berger“), obsahoval podrobný výhled na období 2004–2008. Hlavní prvky obchodního plánu byly tyto:
- zvýšení objemu nízkonákladové dopravy z 20 % na 44 % celkového objemu přepravy na letišti, a to na 620 000 cestujících v roce 2008;
 - nárůst příjmů z jiných než leteckých činností z 2,2 EUR na cestujícího na 5 EUR na cestujícího⁽²⁰⁾;
 - nárůst příjmů z leteckých činností z 6,8 EUR na cestujícího v roce 2003 na 7,47/7,75 EUR na cestujícího v roce 2008;
 - investice do infrastruktury a zařízení ve výši 42,6 milionu EUR, z toho měla být částka ve výši 41,3 milionu EUR pokryta financováním z veřejných zdrojů.
- (65) K pochopení toho, jak si letiště Alghero vede v porovnání s trhem, byla jeho výkonnost srovnána s výkonností srovnatelných letišť:
- příjmy z odbavení a příjmy z jiných než leteckých činností, jako je parkování, pronájem automobilů, doplňování pohonných hmot a koncese pro maloobchodní prodej a stravování, byly údajně nižší než průměr v odvětví; výdaje na cestujícího byly v rozmezí od poloviny do jedné třetiny výše zjištěné u malých letišť a představovaly méně než pětinu výše u větších letišť;
 - nedostatečné výsledky v oblasti příjmů potvrdily výdaje na cestujícího v souladu s letištěm Apulie, které zaznamenalo záporný čistý provozní výsledek;
 - provozní náklady však odpovídaly nejvýkonnějším italským letištím.
- (66) Odhady vypracované v rámci plánu vyhotoveného společností Roland Berger popisovaly budoucí provozní příjmy a výdaje provozovatele letiště na základě dvou scénářů: rozvoj letiště podle scénáře založeného na „dočasné“ koncesi a scénáře založeného na „plné“ koncesi. Podle prvního scénáře se očekávalo, že letiště bude vykazovat ztráty až do roku 2008, zatímco podle druhého scénáře mělo letiště dosáhnout hranice rentability již v roce 2005 na základě ročních příjmů, které jsou ve scénáři založeném na „plné“ koncesi v průměru o 7 % vyšší v porovnání se scénářem založeným na „dočasné“ koncesi (především z důvodu vyšších příjmů z jiných než leteckých činností – hlavními faktory růstu komerčních příjmů měla být efektivnější reklamní činnost, provozování parkoviště a prodej pohonných hmot). Finanční výsledky u letecké činnosti měly být záporné i v případě scénáře založeného na „plné“ koncesi.
- (67) Plán vyhotovený společností Roland Berger vykazoval podprůměrné příjmy z odbavování, a to především kvůli nízkonákladové dopravě. Očekávalo se, že odbavování bude ve střednědobém horizontu nadále vytvářet ztráty, a to i v případě optimistického scénáře. Odhadovalo se, že ušlé příjmy plynoucí z odbavování nízkonákladové dopravy budou v roce 2008 činit 3,2 milionu EUR.

⁽²⁰⁾ Letiště mají dva hlavní zdroje příjmů: příjmy z leteckých činností plynoucí z poplatků vybíraných od leteckých společností za užívání zařízení letadly a cestujícími a komerční příjmy plynoucí z komerčních činností na letišti, včetně maloobchodního prodeje, parkování automobilů, stravovacích zařízení a pronájmu kanceláří/nemovitostí.

- (68) Podle plánu vyhotoveného společností Roland Berger se mělo letiště v zájmu zvrácení předchozího poklesu a dosažení hranice rentability zaměřit především na zvyšování komerčních příjmů, dokud výdaje na cestujícího nebudou v souladu s výdaji na srovnatelných letištích (zvýšení z 2,2 EUR na 5 EUR na cestujícího). Očekávalo se, že v období 2004–2008 bude hlavním zdrojem příjmů z jiných než leteckých činností nízkonákladová doprava, která zmírní ztráty z letecké činnosti. Podle odhadů mělo na nízkonákladovou dopravu v roce 2008 připadat 620 000 cestujících.
- (69) Plán vyhotovený společností Roland Berger rovněž uváděl, že by další provozování letiště na základě „dočasné koncese“ mohlo vyžadovat rekapitalizaci společnosti So.Ge.A.AL k pokrytí provozních ztrát.
- (70) Plán vyhotovený společností Roland Berger byl dvakrát aktualizován, a to v roce 2007 a 2008, s cílem zohlednit vývoj v odvětví. Aktualizace navrhovaly konkrétní opatření k rozvoji letiště v období 2008–2011, a to zvýšením příjmů z leteckých činností (zejména z odbavení) a z jiných než leteckých činností.

4.3. OBCHODNÍ PLÁN PRO UDĚLENÍ KONCESE

- (71) Obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL vypracovaný za účelem udělení plné koncese byl schválen v září 2005 a obsahoval odhad příjmů a nákladů pro čtyřicetiletou dobu platnosti koncese na provozování letiště za předpokladu, že koncese bude společností So.Ge.A.AL udělena v roce 2006.
- (72) Odhady ročního objemu přepravy ukazovaly trvalý meziroční růst o 4,5 % do roku 2010, 2,6 % od roku 2011 do roku 2025 a 3,78 % v období 2006–2025 na přibližně 2 800 000 milionů cestujících v roce 2045. Příjmy z jiných než leteckých činností se měly zvýšit z roční částky ve výši 2 929 000 EUR v roce 2006 na 8 814 000 EUR v roce 2045. Stejně tak se měly i příjmy z leteckých činností podle očekávání zvýšit z 9 288 000 EUR v roce 2006 na 29 587 000 EUR na konci čtyřicetiletého období. Odhady předpokládaly 20 % pokles příjmů z leteckých činností poté, co letiště dosáhne stropu ve výši 2 milionů cestujících a na trh vstoupí další poskytovatel služeb pozemního odbavování v souladu s pravidly EU pro služby pozemního odbavování na evropských letištích ⁽²¹⁾.
- (73) V období od roku 2006 do roku 2045 se předpokládaly kapitálové náklady ve výši 143,3 milionu EUR. Plán obsahoval podrobný program kapitálových investic v jednotlivých letech v období 2006–2045 a uváděl zdroje financování (soukromé nebo veřejné) těchto investic.

4.4. PLÁN REORGANIZACE A RESTRUKTURALIZACE Z ROKU 2010

- (74) V září 2010 schválil region Sardinie plán reorganizace a restrukturalizace z roku 2010. Plán obsahoval podrobnou analýzu hospodářské situace společnosti So.Ge.A.AL v období 2000–2010 a předpokládal obnovení životaschopnosti společnosti v roce 2012, a to s přihlédnutím k rekapitalizaci společnosti, která se plánovala v roce 2010.
- (75) Podle plánu reorganizace a restrukturalizace z roku 2010 byly nedostatečné výsledky společnosti So.Ge.A.AL do roku 2010 způsobeny nevhodným řízením, neefektivní činností v oblasti pozemního odbavování, nedostatky infrastruktury a nedostatečnými příjmy z leteckých a jiných než leteckých činností.

5. OPATŘENÍ, KTERÁ JSOU PŘEDMĚTEM ŠETŘENÍ

- (76) Předmětem šetření, které bylo zahájeno rozhodnutím z roku 2007 a posléze rozšířeno rozhodnutím z roku 2012, jsou tato opatření:
- a) opatření ve prospěch provozovatele letiště, společnosti So.Ge.A.AL:
- kapitálové injekce poskytnuté regionem Sardinie a dalšími veřejnými akcionáři;
 - příspěvky na „vybavení a práci“ poskytnuté regionem Sardinie;
 - financování infrastruktury a zařízení letiště státem;
- b) případná podpora obsažená v různých dohodách uzavřených s leteckými společnostmi využívajícími letiště od roku 2000.

⁽²¹⁾ 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).

5.1. OPATŘENÍ VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI So.Ge.A.AL

5.1.1. Opatření č. 1 – kapitálové injekce

- (77) Italské právní předpisy vyžadují, aby provozovatelé letišť udržovali určitou minimální výši kapitálu podle objemu přepravy ⁽²²⁾: u letišť s objemem přepravy mezi 300 000 a 1 milionem cestujících byl minimální požadovaný kapitál stanoven ve výši 3 milionů EUR, zatímco při objemu přepravy mezi 1 milionem a 2 miliony cestujících byla prahová hodnota stanovena na 7,5 milionu EUR. V průběhu šetření trvala Itálie na tom, že kapitálové injekce, které provedli veřejní akcionáři společnosti So.Ge.A.AL, byly určeny v prvé řadě na obnovení kapitálu společnosti, který byl narušen ztrátami, na úroveň stanovenou vnitrostátními právními předpisy.
- (78) Na základě informací poskytnutých Itálií vložili v období mezi roky 2000 a 2010 veřejní akcionáři společnosti So.Ge.A.AL do společnosti několikrát nový kapitál ⁽²³⁾:

Tabulka 4

Transakce týkající se kapitálu společnosti So.Ge.A.AL

| Rok | Popis | Zasedání valné hromady akcionářů společnosti So. Ge.A.AL | Kapitálová injekce (v EUR) |
|------|--|--|----------------------------|
| 2003 | Injekce k obnovení kapitálu narušeného ztrátami a navýšení kapitálu na 7 754 000 EUR | 9. května 2003 | 5 198 000 |
| 2005 | Injekce ve výši 3 933 372,17 EUR k obnovení kapitálu narušeného ztrátami | 29. dubna 2005 | 3 933 372,17 |
| 2007 | Injekce ve výši 3 797 185 EUR k obnovení kapitálu narušeného ztrátami | 31. října 2007 | 3 797 185 |
| 2009 | Injekce ve výši 5 649 535 EUR k obnovení kapitálu narušeného ztrátami | 26. ledna 2009 | 5 649 535 |
| 2010 | Injekce ve výši 12 508 306 EUR k obnovení kapitálu narušeného ztrátami | 21. května 2010 | 12 508 306 |

5.1.2. Opatření č. 2 – financování „vybavení a práce“

- (79) Podle informací poskytnutých Itálií obdržela společnost So.Ge.A.AL od roku 1998 do roku 2009 příspěvky od regionu Sardinie na „vybavení a práci“ v celkové výši 6 540 269 EUR.
- (80) Ve svých připomínkách k rozhodnutí z roku 2012 Itálie objasnila, že hlavním cílem opatření týkajících se „vybavení a práce“ byla modernizace letištní infrastruktury. Itálie poukázala na obecnou definici veřejných prací („*lavoro pubblico*“) stanovenou v § 2 odst. 1 italského zákona č. 109 ze dne 11. února 1994 („*Legge quadro in materia di lavori pubblici*“) ⁽²⁴⁾, a to „činnosti v oblasti výstavby, demolice, obnovy, rekonstrukce a údržby staveb a zařízení, včetně ochrany životního prostředí a bioinženýrství“ ⁽²⁵⁾. Itálie objasnila, že dotyčné finanční prostředky byly nakonec použity na financování prací na terminálu pro cestující, zlepšení vnějšího napojení na silniční síť, modernizaci ploch pro parkování letadel a zařízení nezbytného pro provoz letiště.

⁽²²⁾ Viz zejména článek 3 ministerské vyhlášky č. 521/1997.

⁽²³⁾ Dopis Itálie ze dne 31. srpna 2011, přílohy 7 a 23. Pokud jde o rozdělení veřejného financování mezi jednotlivé veřejné akcionáře včetně příspěvků společnosti SFIRS pro roky 2007, 2009 a 2010, viz příloha 1 (zpráva společnosti Accuracy) uvedeného dopisu, s. 40.

⁽²⁴⁾ Dopis Itálie ze dne 22. října 2012.

⁽²⁵⁾ Tato definice byla zavedena v § 3 odst. 8 legislativního nařízení č. 163 ze dne 12. dubna 2006 („*Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e furniture*“).

- (81) Na základě těchto objasnění Komise při posouzení v rámci tohoto rozhodnutí analyzovala financování „vybavení a práce“ (opatření č. 2) a dotace na investice do infrastruktury (opatření č. 3) společně jako řadu opatření k financování vybudování a modernizace infrastruktury a zařízení.

5.1.3. Opatření č. 3 – financování infrastruktury a zařízení letišť

- (82) V tabulce 5 jsou uvedeny údaje o investicích do infrastruktury, které se uskutečnily v období 2000–2010 a které byly částečně financovány z veřejných prostředků ⁽²⁶⁾.

Tabulka 5

Investice do infrastruktury v období 2000–2010

| Investice | Datum závazného přidělu veřejného financování | Investiční náklady (v EUR) | Veřejné financování (v EUR) | Zdroj veřejného financování |
|---|---|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Nová vzletová plocha | 1994 | 109 773,59 | 109 774 | Region Sardinie |
| Restrukturalizace přistávací plochy („Ristrutturazione zona arrivi“) | 1996 | 1 442 990,23 | 1 350 812 | Region Sardinie |
| Nový terminál | 1997 | 17 325 483,05 | 15 012 344,72 | Úřad ENAC |
| Zlepšení povrchu pojezdové plochy | 1997 | 4 175 608,09 | 3 861 392 | Úřad ENAC |
| Bezpečnostní zóny na okraji dráhy | 1998 | 429 894,54 | 417 102 | Region Sardinie |
| CELKEM | nepouž. | 23 483 749,5 | 20 751 424,72 | Úřad ENAC |
| Rentgenový systém pro kontrolu zavazadel | 2003 | 208 782,99 | 191 082,99 | Úřad ENAC |
| Rekonstrukce starého terminálu pro cestující („Ristrutturazione vecchia aerostazione passeggeri“) | 2003 | 2 406 862,57 | 1 623 967 | Úřad ENAC |
| Modernizace odbavovací plochy | 2003 | 7 499 177,02 | 6 905 599 | Úřad ENAC |
| Modernizace pojezdové plochy | 2003 | 7 287 065,75 | 6 755 162 | Úřad ENAC |
| Modernizace přistávací a vzletové dráhy | 2003 | 6 702 055,64 | 6 323 883 | Úřad ENAC |
| Systém kontroly obvodu letiště | 2003 | 6 073 054,61 | 5 951 919 | Úřad ENAC |
| Zařízení na detekci výbušnin („Carrello antideflagrante“) | 2004 | 76 001,29 | 76 000 | Úřad ENAC |
| CELKEM | nepouž. | 53 736 749,37 | 48 579 036,23 | nepouž. |

⁽²⁶⁾ Dopis Itálie ze dne 8. května 2014.

- (83) V období 2000–2010 mimoto poskytl region Sardinie společnosti So.Ge.A.AL přímé granty na pořízení vybavení (interní komunikační zařízení, software, vozidla atd.) v celkové výši 4 680 281,44 EUR.
- (84) Podle Itálie ⁽²⁷⁾ byly před rokem 2000, tj. přede dnem vynesením rozsudku ve věci *Aéroports de Paris* ⁽²⁸⁾, v souladu s právními předpisy přiděleny veřejné finanční prostředky ve výši 25 431 706,16 EUR. Konkrétně:
- a) státní financování stanovené v rozhodnutí CIPE ⁽²⁹⁾ ze dne 29. srpna 1997: financování bylo použito na výstavbu nového terminálu pro cestující a modernizaci pojezdové plochy;
 - b) regionální financování poskytnuté společnosti So.Ge.A.AL na základě rámcové dohody uzavřené mezi regionem Sardinie a Ministerstvem dopravy dne 5. srpna 1996, italského regionálního právního předpisu č. 2 ze dne 29. ledna 1994 a č. 9 ze dne 15. února 1996: financování bylo určeno na rekonstrukci starého terminálu a vybudování bezpečnostních zón na okraji dráhy. Podle těchto regionálních právních předpisů bylo společnosti So.Ge.A.AL navíc poskytnuto regionální financování na zařízení.
- (85) Podle Itálie si stát před udělením „plné“ koncese v roce 2007 ponechal odpovědnost za investice do infrastruktury, přičemž provozovatel letiště pouze prováděl práce související s infrastrukturou, které byly schváleny státem.
- (86) V dopise ze dne 10. června 2014 ⁽³⁰⁾ Itálie rovněž uvedla, že z celkových nákladů na investice do nového terminálu je částka ve výši 1 284 133 EUR způsobilá jako náklady vynaložené při provádění činností spadajících do výkonu veřejné správy, a to jako částka odpovídající nákladům na vybudování prostor terminálu, které společnost So.Ge.A.AL musela poskytnout veřejným subjektům (viz rovněž 49. bod odůvodnění).

5.2. OPATŘENÍ VE PROSPĚCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ VYUŽÍVAJÍCÍCH LETIŠTĚ

- (87) Šetření se vztahuje na řadu dohod, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela s různými leteckými společnostmi provozujícími činnost z letiště Alghero a s ohledem na něž Komise v rozhodnutích z roku 2007 a 2012 usuzovala, že mohou představovat státní podporu pro dotyčné letecké společnosti.
- (88) Podle Itálie sjednal dohody s leteckými dopravci generální ředitel společnosti So.Ge.A.AL, který představenstvo informoval o stavu jednání a obsahu dohod. Představenstvo společnosti So.Ge.A.AL schválilo podmínky dohod před jejich podpisem ⁽³¹⁾.

5.2.1. Opatření č. 4 – dohody, které společnost So.Ge.A.AL podepsala se společnostmi Ryanair/AMS

- (89) Od roku 2000 je společnost Ryanair hlavní leteckou společností, která na letišti Alghero působí. Mezi společnostmi Ryanair a její dceřinou společností AMS na straně jedné a společností So.Ge.A.AL na straně druhé byly podepsány dva druhy dohod.

i. Dohody o poskytování letištních služeb

- (90) Dohody o poskytování letištních služeb, které byly mezi společnostmi Ryanair a So.Ge.A.AL podepsány od roku 2000, stanoví provozní podmínky pro společnost Ryanair na letišti Alghero a výši letištních poplatků, které musí letecká společnost hradit. Společnost Ryanair se zavázala splnit stanovené cíle týkající se počtu letů/cestujících za poplatek závislý na úspěšnosti, který uhradí společnost So.Ge.A.AL. V případě nedosažení cílů byly stanoveny sankce.

ii. Dohody o poskytování marketingových služeb

- (91) Dohody o poskytování marketingových služeb souvisejí s propagací destinace Alghero na oficiálních internetových stránkách společnosti Ryanair. Od roku 2006 byly tyto dohody podepisovány se 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair, AMS, a uzavřeny k těmto dnem, k němuž byly společností Ryanair podepsány dohody o poskytování letištních služeb.

⁽²⁷⁾ Dopis Itálie ze dne 8. května 2014.

⁽²⁸⁾ Věc *Aéroports de Paris v. Komise*, T-128/89, Recueil 2000, s. II-3929.

⁽²⁹⁾ *Comitato interministeriale per la programmazione economica*.

⁽³⁰⁾ V odpovědi na žádost o informace, kterou Komise zaslala dne 26. května 2014.

⁽³¹⁾ Dopis Itálie ze dne 18. února 2014, příloha A.

- (92) V 93. až 109. bodě odůvodnění Komise shrne hlavní ustanovení dohod (dohod o poskytování letištních služeb a dohod o poskytování marketingových služeb), které podepsaly společnosti So.Ge.A.AL a Ryanair/AMS.

5.2.1.1. *Dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2000 uzavřená se společností Ryanair*

- (93) První dohoda o poskytování letištních služeb uzavřená mezi společnostmi Ryanair a So.Ge.A.AL byla sjednána dne 22. června 2000 na období deseti let.
- (94) Podle dohody o poskytování letištních služeb z roku 2000 měla společnost Ryanair provozovat nejméně jeden zpáteční let mezi Londýnem a letištěm Alghero denně a platit společnosti So.Ge.A.AL za obrátku částku ve výši [...] ITL (*). Společnost Ryanair musela rovněž každý rok předložit plán tržeb a marketingový plán a uvést výsledky, jichž bylo při provozování trasy dosaženo, jakož i perspektivy dalšího rozvoje.
- (95) Společnost So.Ge.A.AL se zavázala poskytovat společnosti Ryanair terminálové a odbavovací služby. Provozovatel letiště měl každý měsíc „uhradit nebo připsat k dobru“ částku odpovídající částce, kterou měla společnost Ryanair zaplatit za poplatky za odbavení, a to s limitem stanoveným pro první rok platnosti dohody. Společnost So.Ge.A.AL se rovněž zavázala hradit společnosti Ryanair každoročně pevně stanovenou částku a dodatečnou částku, pokud bude do letového řádu zařazen druhý zpáteční let.

5.2.1.2. *Dohoda o poskytování letištních služeb a marketingová dohoda z roku 2002 uzavřená se společností Ryanair*

- (96) Společnost Ryanair podepsala dne 25. ledna 2002 se společností So.Ge.A.AL druhou dohodu o poskytování letištních služeb, která nahradila dohodu z roku 2000 a vztahovala se na období od 1. ledna 2002 do 31. prosince 2012. Podle této dohody měla společnost Ryanair hradit společnosti So.Ge.A.AL za odbavovací služby částku ve výši [...] EUR za obrátku. Letištní poplatky a bezpečnostní poplatky měla společnost Ryanair hradit podle zveřejněného ceníku poplatků.
- (97) K témuž dni byla mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Ryanair podepsána marketingová dohoda, která se vztahovala na stejné období jako dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2002. Společnost Ryanair se zavázala k reklamním a propagačním činnostem na svých internetových stránkách a v jiných médiích podle svého uvážení za účelem propagace spojení Alghero–Londýn, a to po konzultacích se společností So.Ge.A.AL. Na základě této dohody měla společnost So.Ge.A.AL platit příspěvky na marketing ve výši [...] EUR za první rotaci denně na dané trase během celého roku a částku ve výši [...] EUR za druhou rotaci denně na dané trase pouze v letní sezóně.

5.2.1.3. *Dohoda o poskytování letištních služeb a marketingová dohoda z roku 2003 uzavřená se společností Ryanair*

- (98) Dne 1. září 2003 podepsala společnost So.Ge.A.AL se společností Ryanair novou dohodu o poskytování letištních služeb na dobu jedenácti let (s možností prodloužení o dalších deset let), která nahradila dohodu o poskytování letištních služeb z roku 2002.
- (99) Podle dohody o poskytování letištních služeb z roku 2003 měla společnost Ryanair nadále provozovat lety do Londýna a podle úspěšnosti předchozích dohod z hlediska dopravních toků měla společnost Ryanair zavést nový let denně na letiště Frankfurt-Hahn nebo na jakákoli jiná místa v síti společnosti Ryanair. Společnost Ryanair měla společnosti So.Ge.A.AL hradit za odbavovací služby částku ve výši [...] EUR za obrátku. Letištní poplatky a bezpečnostní poplatky měla letecká společnost hradit podle zveřejněného ceníku poplatků.
- (100) Dne 1. září 2003 byla podepsána rovněž dohoda o poskytování marketingových služeb, která se vztahovala na stejné období jako dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2003. Podle této dohody měla společnost So.Ge.A.AL platit příspěvky na marketing ve výši i) [...] EUR ročně za první rotaci denně na dané mezinárodní trase během celého roku, ii) [...] EUR za druhou rotaci na dané trase denně pouze v letní sezóně a iii) jednorázový počáteční příspěvek na marketing ve výši [...] EUR s ohledem na první rok provozování jakékoli jiné mezinárodní trasy, než je trasa do Londýna, a další částku ve výši [...] EUR za druhý a třetí rok provozování této nové trasy.
- (101) Společnost Ryanair měla nadále provozovat denně pravidelnou osobní leteckou dopravu mezi letišti Alghero a Londýn a zahájit poskytování dalších služeb osobní letecké dopravy denně mezi letišti Alghero

(*) Informace, na které se vztahuje profesní tajemství.

a Frankfurt-Hahn a/nebo jinými místy v síti společnosti Ryanair (dále jen „služby“). Společnost Ryanair měla po konzultacích se společností So.Ge.A.AL rovněž poskytovat jakékoli služby a vykonávat jakékoli činnosti, jež obvykle nabízejí společnosti poskytující služby v oblasti reklamy, podpory prodeje a vztahů s veřejností, které působí v téže oblasti, jako je například:

- návrh, příprava, vytvoření, rozvoj, testování, zavedení, údržba a aktualizace internetových odkazů a internetových stránek společnosti Ryanair a provedení jakýkoli jiných opatření, která společnost Ryanair považuje za vhodná k vyvíjení, zachování a/nebo podpoře reklamního úsilí, co se týká rezervace letů z a na letiště Alghero zákazníky prostřednictvím internetových stránek,
- návrh reklamy v angličtině nebo (případně) jiných jazycích přizpůsobené prostředí internetu a provádění činností v oblasti podpory prodeje a vztahů s veřejností, které mohou zajistit, zachovat a/nebo zvýšit informovanost zákazníků o službách prostřednictvím internetu,
- návrh, příprava a vyhotovení reklamních materiálů či jiného vhodného způsobu propagace služeb,
- návrh, příprava a vyhotovení reklamních materiálů či jiného vhodného způsobu propagace letiště Alghero ve Spojeném království a v jakékoli jiné zemi, v níž společnost Ryanair zahájí poskytování služeb na určité trase,
- informování tisku o službách, a tím ovlivnění široké veřejnosti a její větší obeznámení s oblastí sousedící s letištěm Alghero a podněcování k využití dotyčné trasy,
- příprava spojení internetových stránek navržených společností So.Ge.A.AL a schválených společností Ryanair s internetovými stránkami společnosti Ryanair pod podmínkou, že tyto internetové stránky neobsahují funkci pro přímou rezervaci hotelu nebo pronájmu vozidla na internetu.

5.2.1.4. *Dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2006 uzavřená se společností Ryanair a marketingová dohoda se společností AMS*

- (102) Dne 3. dubna 2006 byla mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Ryanair podepsána nová dohoda o poskytování letištních služeb, která nahradila dohodu z roku 2003 a byla v platnosti od 1. ledna 2006 do 31. prosince 2010 s možností prodloužení o další pětileté období.
- (103) S touto dohodou byla spojena doplňková dohoda podepsaná dne 3. dubna 2006 na období od 1. ledna 2006 do 31. prosince 2010, která stanovila celkové cíle v oblasti osobní přepravy, jichž má společnost Ryanair dosáhnout, a poplatek závislý na úspěšnosti hrazený společností So.Ge.A.AL. Dohoda stanovila rovněž sankce uložené společnosti Ryanair v případě nesplnění cílů v oblasti osobní přepravy.
- (104) Marketingová dohoda z roku 2006 byla podepsána se společností AMS (místo se společností Ryanair) dne 3. dubna 2006 a vztahovala se na stejné období jako dohoda o poskytování letištních služeb. Základem dohody byl závazek společnosti Ryanair provozovat v EU určité trasy a splnit určité cíle, pokud jde o počet cestujících. Společnost AMS poskytovala společnosti So.Ge.A.AL služby v oblasti internetové reklamy za částku ve výši [...] EUR ročně.

5.2.1.5. *Dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2010 uzavřená se společností Ryanair a marketingová dohoda se společností AMS*

- (105) Počátkem roku 2010 vyjádřily společnosti So.Ge.A.AL a Ryanair záměr prodloužit stávající vztah sjednáním nové dohody a dne 10. března 2010 podepsaly memorandum o porozumění. V memorandu o porozumění se uvádělo, že „počínaje od března 2010 budou společnosti Ryanair a So.Ge.A.AL jednat v dobré víře s cílem znovu definovat podmínky a ustanovení týkající se jejich partnerství“.
- (106) Na tomto základě byla následně dne 20. října 2010 mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Ryanair podepsána nová dohoda o poskytování letištních služeb, která nahradila dohodu z roku 2006. Tato dohoda stanovila nové poplatky a novou strukturu pobídek pro období od 1. ledna 2010 do 31. prosince 2013 s možností prodloužení o další pětileté období po skončení první doby platnosti dohody.
- (107) Společnost So.Ge.A.AL se zavázala platit poplatky závislé na úspěšnosti v případě dosažení cílového počtu letů a určitého objemu osobní přepravy, zatímco společnost Ryanair se zavázala hradit poplatky za odbavení a letištní poplatky a vykonávat činnosti v oblasti podpory prodeje a vztahů s veřejností.

- (108) Téhož dne byla podepsána marketingová dohoda na čtyřleté období s možností prodloužení o další čtyři roky. Společnost AMS poskytovala společnosti So.Ge.A.AL soubor služeb v oblasti internetové reklamy za tyto roční sazby: [...] EUR za rok 2010; [...] EUR za rok 2011; [...] EUR za rok 2012; [...] EUR za rok 2013. Stejně jako v roce 2006 se i tato marketingová dohoda zakládala na závazku společnosti Ryanair provozovat určité trasy v EU a dosáhnout určitých cílů v oblasti osobní přepravy.
- (109) Na žádost Komise provedla Itálie u dohod se společností Ryanair rekonstrukci analýzy ziskovosti *ex ante* na základě inkrementálních nákladů a příjmů, jež mohl přiměřeně očekávat tržně jednající hospodářský subjekt na místě společnosti So.Ge.A.AL v době uzavření každé z těchto dohod v období, které je předmětem šetření, tj. 2000–2010 (dále jen „zpráva z roku 2014 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu“) ⁽³²⁾. Podle Itálie společnost So.Ge.A.AL v době uzavření dohod se společností Ryanair očekávala, že budou pro letiště ziskové.

5.2.2. Opatření č. 5 – dohody s ostatními leteckými dopravci

- (110) V době přijetí rozhodnutí z roku 2012 Komise uvedla, že se zdá, že společnost So.Ge.A.AL poskytla slevy z letištních poplatků i jiným leteckým dopravcům než společnosti Ryanair. Ačkoli Komisi bylo známo, že společnost So.Ge.A.AL uzavřela marketingové dohody rovněž s jinými leteckými dopravci, neměla v této fázi k dispozici dostatek informací o těchto dohodách.
- (111) Dopisem ze dne 18. února 2014 poskytla Itálie Komisi analýzu ziskovosti založenou na následných údajích o ujednáních se společnostmi Alitalia, Meridiana a Volare s cílem prokázat, že uzavření dohod s těmito leteckými společnostmi bylo z hlediska letiště hospodářsky odůvodněné. K tomuto datu nebyla poskytnuta analýza dohody se společností Germanwings.
- (112) Dopisem ze dne 25. března 2014 poskytla Itálie Komisi analýzu ziskovosti dohod uzavřených mezi společností So.Ge.A.AL a společnostmi Air One/Alitalia, Meridiana, Volare a Germanwings, která měla prokázat, že se *ex ante* očekávalo, že tyto dohody budou pro společnost So.Ge.A.AL ziskové.
- (113) Dne 10. června 2014 předložila Itálie Komisi analýzu očekávané ziskovosti dohod o poskytování odbavovacích služeb, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi bmibaby, Air Vallée a Air Italy.
- (114) Dohody, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela s jinými leteckými dopravci než společností Ryanair a které jsou předmětem šetření v daném případě, jsou popsány v 115. až 132. bodě odůvodnění.

5.2.2.1. Dohody se společnostmi Germanwings, Volare, Meridiana a Alitalia

- (115) Společnost So.Ge.A.AL uzavřela dohody o poskytování odbavovacích a marketingových služeb se společnostmi Germanwings, Volare, Meridiana a Alitalia.
- i. Společnost Germanwings
- (116) Dohoda o odbavovacích službách uzavřená mezi společnostmi Germanwings a So.Ge.A.AL byla podepsána dne 19. března 2007 a měla platit ode dne 25. března 2007. Podle této dohody měla společnost Germanwings hradit společnosti So.Ge.A.AL za odbavovací služby částku ve výši [...] EUR za obrátku.
- (117) Dne 25. března 2007 byla mezi společnostmi Germanwings a So.Ge.A.AL podepsána marketingová dohoda, v níž se letecký dopravce zavázal provozovat určité trasy v EU a dosáhnout určité cíle týkající se počtu cestujících a četnosti. Dohoda měla platit od 25. března 2007 do 31. října 2009. Společnost Germanwings však provozovala činnost z letiště Alghero pouze v roce 2007. Podle Itálie se letecký dopravce rozhodl ukončit provozování činnosti z letiště Alghero z toho důvodu, že se mu nepodařilo docílit dostatečného objemu přepravy pro dosažení hranice rentability z finančního hlediska.
- (118) Marketingová dohoda stanovila příspěvek na „zahájení činnosti“ ve výši [...] EUR, který měla společnost So.Ge.A. AL zaplatit společnosti Germanwings s cílem „propagovat letiště Alghero a zvýšit počet odlétajících cestujících otevřením nové trasy“.

⁽³²⁾ Dopis Itálie ze dne 18. února 2014.

(119) Marketingová dohoda stanovila rovněž poplatky závislé na úspěšnosti, které měla společnost So.Ge.A.AL hradit společnosti Germanwings v případě, splní-li letecká společnost stanovené cíle v oblasti přepravy. Dohoda rovněž upřesňovala penále, jež má společnost Germanwings zaplatit společnosti So.Ge.A.AL v případě, že letecká společnost zruší více než 10 % letů nebo nedosáhne stanovených cílů v oblasti přepravy.

ii. Společnost Volare

(120) Dne 29. listopadu 2007 podepsala společnost Volare se společností So.Ge.A.AL dohodu o poskytování odbavovacích a marketingových služeb.

(121) Dohoda o poskytování odbavovacích služeb stanovila cíle, jichž má letecký dopravce dosáhnout, pokud jde o počet cestujících a letů ročně, a odpovídající poplatky závislé na úspěšnosti, které bude hradit společnost So.Ge.A.AL.

(122) Marketingová dohoda stanovila roční marketingový poplatek ve výši [...] EUR, který bude provozovatel letiště hradit jako „marketingovou podporu pro první rok činnosti“. Marketingová dohoda platila v období od 28. října 2007 do 31. října 2010.

iii. Společnost Meridiana

(123) Společnost Meridiana provozovala činnost z letiště Alghero v letech 2000, 2001 a 2010.

(124) V letech 2000 a 2001 neprovozovala společnost Meridiana z letiště Alghero pravidelnou leteckou dopravu a poskytovala pouze charterové letecké služby na žádost. Mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Meridiana nebyly podepsány žádné oficiální dohody o poskytování odbavovacích služeb. Letecký dopravce platil společnosti So.Ge.A.AL za veškeré letištní služby zveřejněné letištní poplatky.

(125) Mezi roky 2002 a 2010 neprovozovala společnost Meridiana činnost z letiště. V roce 2010 začala společnost Meridiana opět provozovat činnost z letiště a podepsala se společností So.Ge.A.AL marketingovou dohodu a rovněž dohodu o poskytování odbavovacích služeb.

(126) Dohoda o poskytování odbavovacích služeb byla podepsána dne 28. dubna 2010 a vztahovala se na období od dubna 2010 do dubna 2011. Podle této dohody měla společnost Meridiana hradit společnosti So.Ge.A.AL za odbavovací služby částku ve výši [...] EUR za obrátku.

(127) Marketingová dohoda byla podepsána dne 20. října 2010 a vztahovala se na období od června 2010 do října 2010. Dohoda stanovila jednorázovou platbu ve výši [...] EUR (bez DPH), kterou společnost So.Ge.A.AL zaplatí společnosti Meridiana v souvislosti se zahájením provozu na trasách z/do Milána, Verony a Bari v létě 2010. Platba byla podmíněna tím, že společnost Meridiana splní určité cíle v oblasti přepravy. Podle Itálie sjednala společnost So.Ge.A.AL v době, kdy se dohoda se společností Meridiana uplatňovala se zpětnou účinností, s leteckým dopravcem obdobné podmínky, které byly nakonec obsaženy v podepsané dohodě. Itálie poskytla v této souvislosti Komisi návrh dohody ze dne 7. června 2010, která byla v té době sjednávána společnostmi Meridiana a So.Ge.A.AL.

iv. Společnost Air One/Alitalia

(128) Do roku 2010 nepodepsala společnost Air One/Alitalia se společností So.Ge.A.AL žádnou oficiální dohodu a platila společnosti So.Ge.A.AL za veškeré letištní služby zveřejněné letištní poplatky. Do roku 2010 neposkytovala společnost So.Ge.A.AL společnosti Air One/Alitalia služby pozemního odbavování.

(129) V roce 2010 začala společnost So.Ge.A.AL poskytovat společnosti Air One/Alitalia služby pozemního odbavování. To vedlo společnost Air One/Alitalia k podpisu dohody o poskytování odbavovacích služeb se společností So.Ge.A.AL. Obě strany uzavřely rovněž marketingovou dohodu v souvislosti se zahájením provozu na mezinárodních trasách z letiště Alghero společností Air One/Alitalia.

(130) Marketingová dohoda byla podepsána dne 20. října 2010 a vztahovala se na období od 7. června 2010 do 30. září 2010. Itálie předložila Komisi návrh dohody, která byla společnostmi Alitalia a So.Ge.A.AL sjednávána v květnu 2010. Podepsaná dohoda stanovila jednorázovou platbu za marketing ve výši [...] EUR, kterou společnost Air One/Alitalia obdrží za poskytování marketingových služeb společnosti So.Ge.A.AL v daném období, přičemž dohoda mohla být prodloužena do roku 2011 a 2012.

- (131) Dohoda o poskytování odbavovacích služeb byla mezi společnostmi Air One/Alitalia a So.Ge.A.AL podepsána dne 30. listopadu 2010 na dobu šesti let a stanovila poplatky za odbavení, které má společnost Air One/Alitalia hradit společnosti So.Ge.A.AL za vnitrostátní a mezinárodní trasy.

5.2.2.2. Dohody o poskytování odbavovacích služeb s ostatními leteckými dopravci

- (132) Komise prověřila rovněž dohody o poskytování služeb pozemního odbavování, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi Air Italy, Bmibaby a Air Vallée. Dohody byly uzavřeny na dobu jednoho měsíce (Air Vallée) až více než dvou let (Air Italy) a stanovily poplatky za odbavení, které mají letečtí dopravci hradit.

Tabulka 6

Dohody o poskytování odbavovacích služeb uzavřené se společnostmi Air Italy, Bmibaby a Air Vallée

| Datum uzavření | Letecký dopravce | Doba trvání |
|----------------|------------------|---------------------|
| 28.5.2008 | Air Italy | 1.6.2008–31.12.2010 |
| 29.7.2010 | Bmibaby | 29.5.2010–30.9.2010 |
| 2010 | Air Vallée | 9.8.2010–30.8.2010 |

6. ZPRÁVA SPOLEČNOSTI ECORYS

- (133) V průběhu šetření požádala Komise společnost Ecorys, aby vyhotovila zprávu o finančních výsledcích společnosti So.Ge.A.AL a zjistila, zda se provozovatel letiště choval při uzavírání dohod s leteckými dopravci jako tržně jednající hospodářský subjekt. Zpráva společnosti Ecorys byla předložena dne 30. března 2011.
- (134) Ve zprávě společnosti Ecorys byl vyvozen závěr, že chování společnosti So.Ge.A.AL bylo v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Společnost Ecorys se domnívala, že obchodní strategie společnosti So. Ge.A.AL přinesla ovoce. Tato strategie spočívala v tom, že provozovatel letiště podá žádost o „plnou“ koncesi na provozování letiště, zvýší se kapacita terminálu a budou podepsány dohody s nízkonákladovými leteckými dopravci s cílem stimulovat mezinárodní dopravní toky. Společnost Ecorys dospěla k závěru, že z hlediska tržně jednajícího hospodářského subjektu bylo uzavření dohod se společnostmi racionálním rozhodnutím, jelikož tyto dohody zajistily významné zvýšení objemu přepravy, což mělo podle očekávání vést k vyšším příjmům z leteckých i jiných než leteckých činností. Podle společnosti Ecorys mohla společnost So.Ge.A.AL přiměřeně očekávat, že v dlouhodobém horizontu převáží přínosy plynoucí z těchto dohod nad inkrementálními náklady.

7. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

7.1. EXISTENCE PODPORY PRO SPOLEČNOST So.Ge.A.AL

- (135) Co se týká možné podpory pro provozovatele letiště, Komise podotkla, že před vynesením rozsudku ve věci Aéroports de Paris se rozvoj a provozování letištní infrastruktury nepovažovaly za hospodářskou činnost ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy⁽³³⁾. Jelikož o části předmětných opatření bylo rozhodnuto před rokem 2001, Komise uvedla, že musí posoudit, zda tato opatření vyplývala z právně závazných závazků přijatých před vynesením rozsudku ve věci Aéroports de Paris, tj. dne 12. prosince 2000⁽³⁴⁾, a zda tudíž nespádají do oblasti působnosti pravidel státní podpory.

⁽³³⁾ Rozsudek ve věci Aéroports de Paris, citováno výše. Viz rovněž pokyny Komise k použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podporu v oblasti letectví, Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5.

⁽³⁴⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 21. března 2012 ve věci C76/2002, *Avantages consentis par la Région Wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair* a rozhodnutí Komise ze dne 25. dubna 2012 ve věci SA.33961, *Plainte Air France – Aéroport de Nîmes*.

- (136) Komise rovněž připomenula, že pokud je financování činností, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí, omezeno na pokrytí nákladů a nebylo použito k financování jiných hospodářských činností⁽³⁵⁾, nevztahují se na toto financování pravidla státní podpory. V době přijetí rozhodnutí z roku 2012 neměla Komise k dispozici dostatek informací o povaze (hospodářské nebo nehospodářské) činnosti vykonávaných společností So.Ge.A.AL a o nákladech souvisejících s infrastrukturou, která byla financována z opatření, jež jsou předmětem šetření, ani o tom, zda byly určité náklady spjaté s činnostmi spadajícími do výkonu veřejné správy. Komise Itálii vyzvala, aby objasnila, které činnosti je nutno považovat za činnosti nehospodářské povahy a které náklady spjaté s těmito činnostmi byly financovány z opatření, jež jsou předmětem šetření Komise.

7.1.1. Opatření č. 1 – kapitálové injekce

- (137) Komise vyslovila vážné pochybnosti o tom, že kapitálové injekce jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Komise uvedla, že společnost So.Ge.A.AL vykazovala od roku 2000 trvale ztráty a že její finanční výsledky se (jak se zdá) po udělení „plné“ koncese zhoršily. To se zdálo být v rozporu s tvrzením Itálie, že špatné výsledky společnosti jsou způsobeny především nemožností využívat plně činnosti související s letištěm na základě částečné/dočasné koncese.
- (138) Komise rovněž uvedla, že Itálie předložila v té době na podporu svých tvrzení, že opatření byla vedena výhlídkami na dosažení zisku, pouze následné úvahy. Tato analýza mimoto souvisela (jak se zdálo) s celkovým prospěchem, který region Sardinie získal ze zvýšení objemu letecké dopravy, a tudíž výnosy, které by soukromý investor nebral při analýze ziskovosti své investice v potaz. Na základě těchto skutečností dospěla Komise k předběžnému závěru, že kapitálové injekce poskytl provozovateli letiště výhodu, která představuje provozní podporu.
- (139) Komise rovněž uvedla, že i kdyby společnost So.Ge.A.AL splnila podmínky pro to, aby ji bylo možno považovat za podnik v obtížích podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích⁽³⁶⁾, Itálie neposkytla Komisi žádné informace na podporu závěru, že by tato podpora splňovala požadavky na slučitelnost stanovené v těchto pokynech.

7.1.2. Opatření č. 2 – příspěvky na vybavení a práci

- (140) Komisi nebyly poskytnuty dostatečné informace o příspěvcích na vybavení a práci ve výši 6 540 269 EUR, které společnosti So.Ge.A.AL v období od roku 1998 do roku 2009 poskytl region Sardinie. Itálie byla vyzvána, aby upřesnila povahu nákladů, které region Sardinie dotoval.

7.1.3. Opatření č. 3 – investice do infrastruktury a zařízení letiště

- (141) Komise uvedla, že mezi roky 2001 a 2010 zaplatila společnost So.Ge.A.AL státu částku ve výši 3 042 887 EUR ve formě poplatků za používání letištní infrastruktury, zatímco stát financoval v období 2004–2010 investice do infrastruktury ve výši 46 940 534 EUR a do zařízení ve výši 284 782 EUR.
- (142) Komise rovněž uvedla, že udělení plné koncese společnosti So.Ge.A.AL v roce 2007 nevedlo (jak se zdá) k zvýšení koncesních poplatků. Na tomto základě zastávala Komise předběžný závěr, že koncesní poplatek nebyl zjevně úměrný veřejnému financování, které stát poskytl v souvislosti s investicemi do infrastruktury. Komise se proto předběžně domnívala, že společnost So.Ge.A.AL mohla získat výhodu spočívající v hrazení koncesního poplatku, který je nižší než tržní cena.

⁽³⁵⁾ Viz rozsudek ze dne 18. března 1997 ve věci *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, C-343/95, Recueil 1997, s. I-1547; rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N309/2002, *Bezpečnost letectví – kompenzace nákladů po útocích 11. září 2001*, a rozhodnutí Komise ze dne 16. října 2002 ve věci N438/2002, *Subvence správ přístavů na výkon úkolů podřízených veřejné moci*.

⁽³⁶⁾ Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

- (143) Itálie byla vyzvána, aby poskytla předem vypracovaný obchodní plán, který by prokazoval vyhlídky na dosažení ziskovosti investic do infrastruktury, jež uskutečnily veřejné subjekty na letišti Alghero, na podporu tvrzení, že tyto investice jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

7.2. PŘEDBĚŽNÉ NÁZORY NA SLUČITELNOST PODPORY PRO SPOLEČNOST So.Ge.A.AL

- (144) Komise vyslovila pochybnosti ohledně slučitelnosti podpory pro společnost So.Ge.A.AL na základě čl. 107 odst. 3 Smlouvy podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.
- (145) Ačkoli se zdálo, že opatření splňují cíl veřejného zájmu, který byl jasně stanoven, Komisi nebyly poskytnuty dostatečné informace, aby mohla posoudit, zda byla infrastruktura na letišti Alghero nutná a úměrná stanovenému cíli. Komise neměla k dispozici ani dostatečné informace pro posouzení perspektiv střednědobého používání této infrastruktury. Komise měla také pochybnosti o tom, zda je leteckým dopravcům umožněn přístup k infrastruktuře stejně a nediskriminačně.
- (146) Jelikož se v této fázi zdálo, že určité investice do infrastruktury vedly k smluvním povinnostem společnosti So. Ge.A.AL vůči společnosti Ryanair, měla Komise pochybnosti o nezbytnosti podpory na financování těchto investic.

7.3. MOŽNÁ PODPORA PRO LETECKÉ SPOLEČNOSTI

- (147) Komise zastávala předběžný názor, že rozhodnutí týkající se provozních podmínek na letišti Alghero uložených leteckým společností patrně zahrnovala státní prostředky a lze je přičíst státu.

7.3.1. Opatření č. 4 – dohody, které společnost So.Ge.A.AL podepsala se společnostmi Ryanair/AMS

- (148) Komise za prvé uvedla, že společnost AMS je dceřinou společností, která je zcela ve vlastnictví společnosti Ryanair, byla zřízena výslovně za účelem poskytování marketingových služeb prostřednictvím internetových stránek společnosti Ryanair a neposkytuje žádné jiné služby. Na tomto základě se Komise předběžně domnívala, že za účelem posouzení existence selektivní výhody je nutno společnosti Ryanair a AMS považovat za jeden subjekt. Komise se rovněž domnívala, že při posuzování, zda byla opatření související se společnostmi Ryanair/AMS v souladu s trhem, je nutno chování společnosti So.Ge.A.AL posoudit společně s chováním regionu Sardinie a/nebo ostatních veřejných akcionářů společnosti So.Ge.A.AL během posuzovaného období. Komise měla za to, že pro účely posouzení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu nelze dohody o poskytování letištních služeb a marketingové dohody a jejich finanční důsledky oddělit, musí být proto posouzeny společně.
- (149) Komise připomenula, že při uplatňování zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu nelze vzít v úvahu aspekty regionálního rozvoje. Komise rovněž podotkla, že podle informací, které má v této fázi k dispozici, nebyl vypracován obchodní plán ani analýza *ex ante* týkající se dohod podepsaných se společnostmi Ryanair/AMS jako základ pro rozhodnutí společnosti So.Ge.A.AL o uzavření těchto dohod.
- (150) Na základě těchto skutečností vyslovila Komise pochybnosti o tom, zda společnost So.Ge.A.AL a region Sardinie jednaly ve vztazích ke společností Ryanair/AMS jako investor v tržním hospodářství.

7.3.2. Opatření č. 5 – dohody s jinými leteckými dopravci než společnostmi Ryanair

- (151) Komise uvedla, že společnost So.Ge.A.AL uplatňovala i u jiných leteckých dopravců, než je společnost Ryanair, významné slevy z letištních poplatků, například v závislosti na zahájení provozu na nových trasách a zvýšení objemu přepravy. Komise Itálii vyzvala, aby předložila předem vypracovaný obchodní plán, studie nebo dokumenty posuzující ziskovost každé z dohod uzavřených s leteckými společnostmi působícími na letišti pro provozovatele letišť, nebo pokud by takovéto dokumenty nebyly k dispozici, poslední rozpočtové prognózy společnosti So.Ge.A.AL vyhotovené před uzavřením těchto dohod. Na tomto základě vyslovila Komise pochybnosti o tom, zda společnost So.Ge.A.AL a region Sardinie jednaly ve svých vztazích s leteckými dopravci působícími na letišti jako investor v tržním hospodářství.

8. PŘIPOMÍNKY ITÁLIE

- (152) Komise podotýká, že kromě odpovědí na žádosti o informace zaslané Komisí učinila Itálie v průběhu šetření různá podání. Ačkoli Komise souhlasila s prodloužením lhůty stanovené v čl. 6 odst. 1 procesního nařízení⁽³⁷⁾ pro členské státy k podání připomínek k rozhodnutí Komise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení o jeden měsíc, zaslala Itálie v této prodloužené lhůtě pouze jedno podání, a to dopis Itálie ze dne 31. srpna 2012. Podání Itálie ze dne 3. října 2012, 19. října 2012, 22. října 2012 a 20. února 2013 byla zaslána po uplynutí lhůty.
- (153) Tento oddíl se proto zabývá pouze připomínkami, které Itálie podala ve svém dopise ze dne 31. srpna 2012. Tvrzení, která Itálie uvedla v následných dopisech a která mají význam pro posouzení v daném případě, jsou uvedena v oddílech 3–5.

8.1. MOŽNÁ PODPORA PRO LETIŠTĚ

i. Ohledně uhrazení ztrát a kapitálových injekcí

- (154) Itálie připomenula, že provozovatelé letišť mají ze zákona povinnost udržovat určitou výši kapitálu. Podle Itálie měly kapitálové injekce, které jsou předmětem posouzení v daném případě, obnovit kapitál společnosti So.Ge.A. AL na požadovanou úroveň.

ii. Ohledně veřejného financování vybavení a práce

- (155) Itálie objasnila, že do roku 2003 byly koncesní poplatky hrazené provozovateli letišť, kteří získali „plnou“ koncesi, stanoveny ve výši 10 % uživatelských poplatků podle italského zákona č. 324 ze dne 5. května 1976 v platném znění a poplatky za nakládku a vykládku letecky přepravovaného zboží podle italského zákona č. 117 ze dne 16. dubna 1974.
- (156) Od roku 2003 byly roční koncesní poplatky stanoveny s odkazem na jednotky nákladu (jednotky odpovídající jednomu cestujícímu nebo 100 kilogramům zboží nebo poštovních zásilek), jež byly určeny na základě údajů o přepravě, které každý rok zveřejňuje Ministerstvo infrastruktury a dopravy – úřad ENAC.
- (157) Podle italského zákona č. 296 ze dne 27. prosince 2006 se roční koncesní poplatek pro provozovatele letišť zvýšil s cílem zaručit pro italské Ministerstvo financí příjmy ve výši 3 miliony EUR v roce 2007, 9,5 milionu EUR v roce 2008 a 10 milionů EUR v roce 2009.

8.2. MOŽNÁ PODPORA PRO LETECKÉ SPOLEČNOSTI

- (158) Itálie se k možné podpoře pro letecké společnosti působící na letišti Alghero nevyjádřila ve lhůtě stanovené v čl. 6 odst. 1 procesního nařízení pro členské státy k podání připomínek k rozhodnutí Komise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

9. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (159) Komise podotýká, že se připomínky zúčastněných stran týkají celé řady tvrzení. V četných podáních pro Komisi poskytla společnost Ryanair například podrobné údaje o výchozích zásadách a předpokladech, které by podle ní měly sloužit jako základ pro analýzu Komise týkající se souladu dohod s leteckými společnostmi se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Společnost So.Ge.A.AL uvedla, že existuje řada důvodů, na jejichž základě by bylo možno předmětná opatření v její prospěch prohlásit za slučitelná s vnitřním trhem.

⁽³⁷⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

9.1. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI So.Ge.A.AL

9.1.1. Možná podpora pro provozovatele letiště

i. Ohledně hospodářské činnosti

- (160) Společnost So.Ge.A.AL zdůraznila, že veřejné financování, které jí bylo poskytnuto k uhrazení nákladů vynaložených při poskytování služeb spadajících do výkonu veřejné správy, nepředstavuje státní podporu. Společnost So.Ge.A.AL neposkytla bližší údaje o povaze ani výši těchto nákladů.
- (161) Společnost So.Ge.A.AL se domnívala, že o veškerých předmětných opatřeních týkajících se financování infrastruktury, zařízení a „vybavení a práce“ bylo rozhodnuto v souladu s právními předpisy před vynesením rozsudku ve věci Aéroports de Paris, měla by být proto ze systému kontroly státní podpory vyloučena. Co se týká období po dni 12. prosince 2000, společnost So.Ge.A.AL připomenula, že Itálie již předložila důkazy o neekonomické povaze určitých činností vykonávaných provozovatelem letiště. Na tomto základě mohla Komise přidělit část dotyčného veřejného financování na náklady vynaložené při provádění neekonomických činností.
- (162) Společnost So.Ge.A.AL dále uvedla, že rozhodnutí z roku 2012 není jednoznačné, pokud jde o povahu a rozsah předpokládané podpory pro provozovatele letiště. Konkrétně není jasné, zda bylo záměrem Komise považovat veškeré financování prací souvisejících s infrastrukturou za státní podporu, nebo zda měla alternativně za to, že se za podporu považuje pouze rozdíl mezi tržním koncesním poplatkem, který by společnost So.Ge.A.AL měla platit státu za zdokonalenou infrastrukturu, a koncesním poplatkem skutečně hrazeným provozovatelem letiště. Společnost uvedla, že by první možnost nebyla v souladu se skutečností, že si stát ponechal v rozhodné době letištní infrastrukturu ve svém vlastnictví. Společnost So.Ge.A.AL proto nelze považovat za příjemce investiční podpory. Společnost So.Ge.A.AL každopádně uvedla, že neměla prospěch z neoprávněné hospodářské výhody ani v případě druhé možnosti.

ii. Ohledně narušení hospodářské soutěže

- (163) Společnost So.Ge.A.AL zdůraznila, že v důsledku veřejného financování, které jí bylo poskytnuto, nemohlo dojít k narušení hospodářské soutěže. Vzhledem k odlehle poloze letiště Alghero se jeho spádová oblast⁽³⁸⁾ nepřekrývá se spádovou oblastí žádného jiného letiště v Itálii nebo v ostatních členských státech. Letiště nesoutěží ani s ostatními letišti na ostrově vzhledem k vzdálenosti mezi nimi a neexistenci spolehlivého pozemního dopravního spojení. Společnost So.Ge.A.AL dodala, že tři letiště na Sardinii odbavují různé druhy dopravy. Letecká doprava mimoto nekonkuruje ostatním dopravním prostředkům, pokud jde o přepravu na ostrov a z ostrova.
- (164) Společnost So.Ge.A.AL nesouhlasila s tvrzením Komise uvedeným v rozhodnutí z roku 2012, že o provozování letištní infrastruktury soutěží řada provozovatelů letišť. Společnosti So.Ge.A.AL byla první „částečná“ koncese⁽³⁹⁾ na provozování letiště udělena v roce 1995, tj. dlouho před vynesením rozsudku ve věci Aéroports de Paris. Od roku 1995 jedná společnost So.Ge.A.AL pouze jako provozovatel infrastruktury na letišti Alghero, její činnost proto nekonkuruje činnosti jiného provozovatele letiště.

iii. Ohledně neexistence hospodářské výhody pro společnost So.Ge.A.AL

- (165) Společnost So.Ge.A.AL uvedla, že kapitálové injekce jsou v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Podle společnosti So.Ge.A.AL by se mělo hospodářské odůvodnění opatření posoudit zvlášť pro dvě období: před udělením „plné“ koncese společnosti So.Ge.A.AL v roce 2007 a posléze.
- (166) Společnost So.Ge.A.AL tvrdila, že rekapitalizace provedené před rokem 2007 byly vedeny potřebou zajistit její činnost, zejména vzhledem k udělení „plné“ koncese, kterou měla již dne 18. ledna 1999. Na základě informací, které byly k dispozici v době přijetí rozhodnutí o vložení kapitálu do společnosti, měla vyhlídka na udělení „plné“

⁽³⁸⁾ Stanovená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 jako oblast v okruhu 100 kilometrů nebo přibližně 60 minut doby strávené na cestě autem, autobusem, vlakem nebo vysokorychlostním vlakem.

⁽³⁹⁾ Dne 10. května 1995 byla společnosti So.Ge.A.AL udělena první „částečná“ koncese na poskytování odbavovacích služeb na základě smluv podepsaných s leteckými dopravci. Druhá „částečná“ koncese byla společnosti So.Ge.A.AL udělena dne 20. října 1995 na služby v oblasti stravování. Dne 11. února 1999 bylo společnosti So.Ge.A.AL uděleno dočasné právo provozovat letiště na základě „plné“ koncese.

koncese pro akcionáře společnosti So.Ge.A.AL zásadní význam, jelikož to by provozovateli letiště umožnilo využít plně činnosti letiště, a tudíž zvýšit příjmy z leteckých i jiných než leteckých činností. Veřejní akcionáři neměli jinou schůdnou možnost než společnost rekapitalizovat a byli oprávněni tak učinit vzhledem k prodávám při udělování koncese, jež byly způsobeny vnějšími okolnostmi, které nelze přičíst společnosti. Společnost So.Ge.A.AL tvrdila, že při posuzování zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu musí Komise toto zohlednit. Společnost So.Ge.A.AL dodala, že opatření jsou odůvodněná rovněž na základě očekávaného růstu objemu osobní přepravy v důsledku strategie zaměřené na nízkonákladovou leteckou dopravu, jež byla sledována od roku 1999.

- (167) Kapitálové injekce provedené v roce 2009 a 2010 byly vedeny snahou zajistit provozuschopnost provozovatele letiště, zejména s ohledem na lepší vyhlídky na životaschopnost vyplývající z udělení „plné“ koncese. Skutečnost, že se společnosti So.Ge.A.AL po udělení koncese nepodařilo obnovit ziskovost, byla zapříčiněna tržním scénářem, který se značně lišil od odhadů a který měl významný dopad na vývoj letecké dopravy v tomto období, konkrétně hospodářský útlum a následné hospodářské problémy, s nimiž se potýkaly mezinárodní letecké společnosti. V této souvislosti zaznamenala společnost So.Ge.A.AL pokles objemu přepravy o 1,8 %. Společnost So.Ge.A.AL mimoto uvedla, že se doprava nemohla rozvíjet podle odhadů kvůli opožděnému provedení prací souvisejících s infrastrukturou (jež měly být zahájeny již v roce 2004, nebyly však zahájeny ani v roce 2009). V úvahu je nutno vzít i skutečnost, že úřad ENAC nerevidoval letištní poplatky směrem nahoru navzdory oficiální žádosti, kterou v tomto smyslu podala společnost So.Ge.A.AL.
- (168) V tomto kontextu vypracovala společnost So.Ge.A.AL nápravná opatření s cílem dosáhnout ekonomické rovnováhy, jako je reorganizace činností, snížení provozních nákladů a opatření týkající se investic do infrastruktury. Tato opatření byla podrobně posouzena v plánu reorganizace a restrukturalizace z roku 2010.
- (169) Společnost So.Ge.A.AL odmítla tvrzení Komise, že před zavedením opatření nebyla provedena analýza *ex ante*. Veřejní akcionáři společnosti So.Ge.A.AL údajně přijali dotyčná opatření na základě předem vypracovaných obchodních plánů. Důkazy za tímto účelem představují dokumenty, které byly Komisi předloženy v průběhu šetření, konkrétně:
- a) obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL ze dne 15. března 1999;
 - b) zápis ze zasedání představenstva společnosti So.Ge.A.AL dne 8. dubna 2000;
 - c) obchodní plán pro udělení koncese na dobu čtyřiceti let ze září 2005;
 - d) plán vyhotovený společností Roland Berger, který byl v roce 2007 a 2009 aktualizován;
 - e) program reorganizace a restrukturalizace na období 2010–2012;
 - f) zpráva společnosti Accuracy.
- (170) Společnost So.Ge.A.AL rovněž připomenula, že soulad kapitálových injekcí se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu byl zjištěn již ve zprávě společnosti Ecorys, zprávě společnosti Accuracy a plánu vyhotoveném společností Roland Berger.
- (171) Komise nezohlednila náležitě zvláštní charakter odvětví letecké dopravy v Itálii na základě platných italských předpisů. Ve svém hodnocení situace před udělením plné koncese společnosti So.Ge.A.AL a posléze měla Komise vzít v úvahu skutečnost, že rekapitalizace vyplývaly z právní povinnosti, jejíž nedodržení by mělo za následek odebrání koncese. Akcionáři společnosti So.Ge.A.AL tudíž upřednostnili nákladově neefektivnější možnost, když rozhodli o rekapitalizaci společnosti.
- (172) Společnost So.Ge.A.AL se domnívala, že při provádění kapitálových injekcí jednali její veřejní akcionáři stejně, jak by se za podobných okolností choval tržně jednající hospodářský subjekt, jelikož injekce zaručily veřejným investorům kladnou návratnost ve střednědobém až dlouhodobém horizontu. Podle společnosti So.Ge.A.AL vytvářejí činnosti letiště daňové příjmy přesahující výši poskytnutého veřejného financování.

- (173) Společnost So.Ge.A.AL rovněž tvrdila, že kapitálové injekce neposkytly provozovateli letiště žádnou hospodářskou výhodu ve smyslu rozsudku ve věci Altmark⁽⁴⁰⁾. Celkový provoz letiště se považuje za službu obecného hospodářského zájmu vzhledem k potřebě zaručit přístupnost ostrova, a proto dotyčné kapitálové injekce představují vyrovnávací platbu za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu ze strany letiště.
- (174) Společnost So.Ge.A.AL byla v úmluvě pověřena poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu. Za pověřovací akty lze stejně tak považovat částečné koncese, které byly společnosti So.Ge.A.AL uděleny před rokem 2007. Společnost So.Ge.A.AL dále uvedla, že z čistě právního hlediska musí provozovatelé letišť s ohledem na provozování letišť dodržovat určité povinnosti, jež nutně zohledňují veřejný zájem. Tyto povinnosti se týkají zaručení dostatečné kvality služeb, dodržování bezpečnostních norem, kontinuity a pravidelnosti služeb.
- (175) Druhá a třetí podmínka vyplývající z rozsudku ve věci Altmark je dodržena, jelikož společnosti So.Ge.A.AL bylo poskytnuto pouze vyrovnání ve výši potřebné k pokrytí ztrát, konkrétně ve výši nezbytné k tomu, aby po pokrytí ztrát byl kapitál opět v souladu s právními požadavky. Společnost So.Ge.A.AL rovněž dodala, že provozovatelé letišť mají podle právních předpisů povinnost vést pro hlavní a vedlejší činnosti oddělené účetnictví.
- (176) Společnost So.Ge.A.AL také tvrdila, že splněno je i čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, aniž by však v tomto ohledu předložila jakékoli relevantní důkazy.

iv. Ohledně slučitelnosti

- (177) Podle společnosti So.Ge.A.AL by Komise měla slučitelnost případné podpory pro letiště posoudit podle:

- a) pokynů k regionální podpoře;
- b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci;
- c) čl. 106 odst. 2 Smlouvy;
- d) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

- (178) Společnost So.Ge.A.AL za prvé uvedla, že dotyčná opatření byla ve prospěch letiště Alghero provedena s cílem vyrovnat nevýhodu plynoucí z ostrovní povahy regionu Sardinie. Na základě toho by Komise měla podporu prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy.

- (179) Společnost So.Ge.A.AL za druhé tvrdila, že všechna předmětná opatření byla provedena s cílem umožnit společnosti So.Ge.A.AL restrukturalizaci v zájmu obnovení životaschopnosti. V této souvislosti společnost So.Ge.A.AL uvedla, že co se týká kapitálových injekcí z roku 2009 a 2010, společnost So.Ge.A.AL vypracovala plán restrukturalizace, konkrétně plán reorganizace a restrukturalizace z roku 2010, který určil faktory mající negativní dopad na společnost a který navrhoval nápravná opatření k snížení nákladů a revizi obchodní politiky. Tento plán předpokládal významný vlastní příspěvek společnosti So.Ge.A.AL na restrukturalizaci.

- (180) Za třetí, co se týká slučitelnosti podpory podle čl. 106 odst. 2 Smlouvy, společnost So.Ge.A.AL tvrdila, že vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu byla trvale nižší než strop stanovený v čl. 2 odst. 1 písm. a) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005⁽⁴¹⁾, konkrétně 30 milionů EUR ročně, a že její obrat byl nižší než 100 milionů EUR. Společnost So.Ge.A.AL dodala, že před rokem 2004 byl dodržen i strop ve výši 1 milionu cestujících stanovený v čl. 2 odst. 1 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005. Dodržena byla i ustanovení v člancích 4, 5 a 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, jelikož vyrovnávací platba byla společností poskytnuta v souvislosti s náležitě vymezenými službami obecného hospodářského zájmu a společnost So.Ge.A.AL byla pověřena jejich poskytováním prostřednictvím jednoho či více pověřovacích aktů a tato vyrovnávací platba nepřesahovala částku nezbytnou k poskytování služeb obecného hospodářského zájmu.

⁽⁴⁰⁾ Věc Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, Recueil 2003, s. I-7747.

⁽⁴¹⁾ 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).

- (181) Společnost So.Ge.A.AL za čtvrté uvedla, že by se podpora poskytnutá letišti na investice do infrastruktury, zařízení, vybavení a práce měla považovat za slučitelnou na základě pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Dotyčná infrastruktura je úměrná sledovanému cíli a má dostatečné perspektivy střednědobého používání ve smyslu pokynů pro leteckou dopravu z roku 2004. Infrastruktura byla rovněž leteckým společností zpřístupněna za nediskriminačních podmínek. Obchod nebyl dotčen v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem, a veřejné financování bylo nezbytné a přiměřené.

9.1.2. Opatření ve prospěch leteckých společností působících na letišti

- (182) Komise postupovala správně, když za účelem použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu posoudila společnost So.Ge.A.AL a region Sardinie společně. Přijetím dotyčných opatření jednaly region Sardinie a společnost So.Ge.A.AL stejně, jak by za podobných okolností jednal tržně jednající hospodářský subjekt. Společnost So.Ge.A.AL nezískala z příspěvků na marketing, které region Sardinie poskytl ve prospěch leteckých společností využívajících letiště Alghero, žádnou výhodu. Dotyčné příspěvky byly prostřednictvím provozovatele letiště pouze převedeny leteckým společností.
- (183) Společnost So.Ge.A.AL uvedla, že by se případná podpora pro letecké společnosti působící na letišti Alghero ve formě nižších letištních poplatků nebo příspěvků na marketing měla považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. a) nebo c) Smlouvy a pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.
- (184) Na podporu tohoto závěru společnost So.Ge.A.AL uvedla, že potenciální podpora byla poskytnuta společností, jimž členský stát udělil licenci na provozování služeb letecké dopravy na trasách spojujících regionální letiště spadající do kategorie C nebo D, jak jsou definovány v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005, s jiným letištem v Unii. Financování se netýká tras, na něž se vztahují závazky veřejné služby ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008⁽⁴²⁾, a dohody uzavřené s leteckými společnostmi stanovily sankce, jež budou uloženy v případě, že letecké společnosti své závazky nedodrží.
- (185) Ačkoli se uznává, že dotyčné granty byly leteckým společností poskytnuty na delší dobu a s vyšší intenzitou, než je přípustné podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, společnost So.Ge.A.AL zdůraznila, že dohody s leteckými společnostmi neměly dobu trvání delší než tři roky a že pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005 povolují odchylky, pokud jde o intenzitu podpory v případě znevýhodněných regionů.

9.1.3. Použitelnost pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014

- (186) Ve svých připomínkách k použitelnosti pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 společnost So.Ge.A.AL připomenula, že žádné z předmětných opatření ve prospěch letiště nepředstavuje státní podporu. Pokud by však Komise dospěla k závěru, že některé z těchto opatření představuje provozní podporu společnosti So.Ge.A.AL, společnost uvedla, že jsou splněny všechny podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014.

10. PŘIPOMÍNKY OSTATNÍCH ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (187) V průběhu šetření podaly připomínky společnosti Ryanair, AMS a Unioncamere.

10.1. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI RYANAIR

- (188) Společnost Ryanair podala připomínky k rozhodnutí z roku 2012 dne 12. března 2013. Společnost Ryanair odkázala na svá dřívější podání v dané věci před vydáním rozhodnutí z roku 2012 a rovněž na několik jiných podání týkajících řady šetření státní podpory v souvislosti s možnou podporou společnosti Ryanair.
- (189) Hlavní připomínky společnosti Ryanair vyplývající z těchto podání jsou shrnuty v 190. až 226. bodě odůvodnění.

⁽⁴²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

i. Ohledně společnosti AMS

- (190) Společnost Ryanair odmítla předběžný závěr Komise, že společnosti Ryanair a AMS je nutno považovat za jeden subjekt a že dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb a jejich finanční důsledky je třeba za účelem posouzení hospodářské výhody vyhodnotit společně.
- (191) Tento přístup nepodporuje vlastnická struktura společnosti AMS ani její účel. Dohody o poskytování letištních služeb uzavřené se společností Ryanair a dohody o poskytování marketingových služeb uzavřené se společností AMS jsou samostatné a nezávislé, souvisejí s různými službami a neexistuje mezi nimi smluvní ani jiná souvislost, která by odůvodňovala jejich hodnocení jako jednoho souboru opatření.
- (192) Dohody o poskytování marketingových služeb přinesly společnosti So.Ge.A.AL jakožto pořizovateli reklamních služeb prospěch. Tyto dohody představovaly investici k zlepšení značky letiště a vedly k zvýšení počtu příchozích cestujících, a tudíž i k zvýšení příjmů z jiných než leteckých činností. Tyto dohody neměly zvýšit faktor vytíženosti sedadel ani výnosy na trasách společnosti Ryanair ani nebyly podmíněny žádnou předpokládanou výhodou, kterou společnost Ryanair poskytuje propagací letiště na stránkách Ryanair.com.
- (193) Uzavření dohody o poskytování marketingových služeb se společností AMS mimoto není podmínkou pro provozování tras společností Ryanair z a na letiště. Mnoho letišť, které společnost Ryanair obsluhuje, neuzavřelo se společností AMS žádné dohody. Potřeba zvláštního marketingu zaměřeného na vybudování značky letiště a ovlivňujícího počet příchozích cestujících vyvstává obvykle na méně známých letištích, kdy značka letiště není známá a je třeba stimulovat příchozí dopravu.
- (194) Pro takovéto letiště je tudíž naprosto racionální vynaložit finanční prostředky za tímto účelem a skutečnost, zda z této reklamy může či nemůže mít prospěch i společnost Ryanair, není pro letiště z obchodního hlediska podstatná. Soukromý investor neupustí od investice jen z toho důvodu, že by z rozšíření jeho činnosti mohly mít prospěch i jiné strany.
- (195) Dohody společnosti Ryanair se společností So.Ge.A.AL byly běžné obchodní dohody, které jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, a totéž platí i s ohledem na dohody společnosti AMS uzavřené se společností So.Ge.A.AL, jelikož společnost AMS uzavírá marketingové dohody se stejnými sazbami a s ohledem na srovnatelné objemy s veřejnými i soukromými letišti, orgány cestovního ruchu, skupinami pronajímajícími automobily, internetovými stránkami pro rezervace hotelů, pojišťovnami, poskytovateli telekomunikačních služeb ⁽⁴³⁾.
- (196) Tento přístup je v souladu s argumentací společnosti Ryanair uvedenou v ostatních podáních, která byla Komisi zaslána v průběhu šetření. V těchto ostatních podáních nesouhlasila společnost Ryanair s tím, že Komise hodnotila platby pro společnost AMS jako náklady letiště. Podle společnosti Ryanair tento přístup nezohledňuje význam služeb společnosti AMS pro letiště ⁽⁴⁴⁾. Pořízením reklamního prostoru mohou letiště zvýšit počet příchozích cestujících na letech společnosti Ryanair, kteří za zboží a služby nesouvisející s leteckou činností zpravidla utratí více než odchozí cestující. To má pro letiště smysl z obchodního hlediska ⁽⁴⁵⁾. Společnost Ryanair se domnívala, že za účelem posouzení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je nutno pořízení marketingových služeb za tržní sazby oddělit od ostatních smluvních ujednání mezi letištěm a leteckou společností. Pokud by Komise trvala na společném posouzení ujednání se společností AMS a ujednání o letištních službách uzavřených se společností Ryanair v rámci kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu, nezohlednil by se význam služeb společnosti AMS pro letiště.

ii. Ohledně přičitatelnosti/státních prostředků

- (197) Společnost Ryanair se domnívala, že názor Komise, že se na přijetí předmětných opatření týkajících se společností Ryanair a AMS podílely orgány veřejné moci, nepodporují žádné důkazy. Nelze předpokládat (a je nutno prokázat), že se orgány veřejné moci skutečně podílely na přijetí opatření.

⁽⁴³⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 22. července 2011.

⁽⁴⁴⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 20. prosince 2013.

⁽⁴⁵⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 15. září 2009.

- (198) Tvrzení, že „společnost So.Ge.A.AL zcela vlastní orgány veřejné moci, které zasahují do rozhodovacího procesu společnosti So.Ge.A.AL“, nebylo dostatečně doloženo důkazy, jelikož je založeno pouze na organickém kritériu týkajícím se jmenování představenstva společnosti So.Ge.A.AL jejími veřejnými akcionáři. Ani dohoda z roku 2002, v níž se Sardinie zavázala spolupracovat se společností Ryanair za účelem rozvoje cestovního ruchu a zvýšení zaměstnanosti v regionu, neprokazuje, že se na přijetí opatření společnosti So.Ge.A.AL s ohledem na společnost Ryanair nebo AMS po podpisu zmíněné dohody tak či onak podílely orgány veřejné moci. Skutečnost, že společnost So.Ge.A.AL a Sardinie podepsaly v letech 2004, 2005, 2006 a 2007 následné dohody týkající se příspěvků na společný marketing, pouze dokládá, že Sardinie financovala společnost So.Ge.A.AL, nikoli však to, že usměrňovala činnost společnosti So.Ge.A.AL vůči společnosti Ryanair nebo AMS.
- (199) Společnost Ryanair nebyla informována o dohodách mezi společností So.Ge.A.AL a regionem Sardinie ani za ně nenesla odpovědnost, tyto dohody neiniciovala ani nepožadovala, a proto by ujednání společností Ryanair a AMS se společností So.Ge.A.AL neměla být ovlivněna ujednáními mezi společností So.Ge.A.AL a regionem Sardinie.
- (200) Společnost Ryanair není ani nepřímým příjemcem státní podpory. Komise nemůže jednoduše předpokládat, že leteckým společností působícím na letišti byla poskytnuta podpora, bez jakýchkoli důkazů prokazujících skutečnou existenci výhody poskytnuté prostřednictvím státní podpory. Pokud lze podmínky obchodních vztahů mezi společností Ryanair a letištem odůvodnit podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, nemůže se na společnost Ryanair vztahovat povinnost vrátit podporu. Společnost Ryanair kritizovala úsudek Komise, že se případná pobídka, kterou veřejné letiště poskytlo letecké společnosti, automaticky považuje za státní podporu, ačkoli z veřejných zdrojů byla financována pouze část. Společnost Ryanair uvedla, že neochota Komise prověřit otázku přičitatelnosti opatření státu nezohledňuje pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005, v nichž se uvádí, že by rozhodnutí o další distribuci veřejných zdrojů letecké společnosti mělo být přičitatelné orgánům veřejné moci, aby představovalo podporu ⁽⁴⁶⁾.

iii. Ohledně srovnávací analýzy

- (201) Společnost Ryanair tvrdila, že podle judikatury ⁽⁴⁷⁾ by prvořadým kritériem, které se použije k ověření existence podpory leteckých společností, měla být srovnávací analýza a kritérium založené na nákladech by se mělo použít pouze v případě, nelze-li situaci údajného poskytovatele podpory srovnat se situací soukromé skupiny podniků. Společnost Ryanair dále uvedla, že při posuzování dohod, které provozovatelé letišť uzavřeli s leteckými společnostmi, je nutno vzít v úvahu i síťové externality vyplývající z dohod. V jiném podání souhlasila společnost Ryanair s tím, že srovnávací analýza a metody analýzy na základě nákladů představují běžný obchodní postup ⁽⁴⁸⁾.

iv. Ohledně ziskovosti *ex ante*

- (202) Společnost Ryanair v zásadě tvrdila, že celé odůvodnění Komise v rozhodnutí z roku 2012 bylo narušeno nesprávným použitím kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu v důsledku nesprávného předpokladu, že k vyvození závěru, že je dodržena zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu, byl nezbytný předem vypracovaný obchodní plán. Obchodní plány nejsou pro obchodní činnosti soukromých investorů bezpodmínečně nutné ⁽⁴⁹⁾. Ačkoli tyto plány mohou bezpochyby prokázat, že veřejný subjekt jednal jako soukromý investor, neexistence takového plánu nepostačuje k vyvození závěru, že veřejný subjekt nejednal jako soukromý investor.
- (203) V daném případě Komise každopádně již v rozhodnutí z roku 2012 připustila, že letiště Alghero předložilo základní analýzu *ex ante*, což by se mělo považovat za dostatečné. Komise není s to posoudit, co představuje „přijatelný“ obchodní plán, a neměla by se o to pokoušet.
- (204) Společnost Ryanair dále uvedla, že Komise získala od společnosti Ecorys analýzu zásady tržně jednajícího subjektu, která obsahovala závěr, že dohody se společností Ryanair byly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu a že ztráty společnosti So.Ge.A.AL vznikly kvůli značné a nepředvídatelné prodlevě státu

⁽⁴⁶⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 15. prosince 2009.

⁽⁴⁷⁾ Dopisy společnosti Ryanair ze dne 12. března 2013 a 15. prosince 2009.

⁽⁴⁸⁾ Dokument s názvem „Posouzení státní podpory nízkonákladových leteckých dopravců“ (*Assessing State aid to low cost carriers*), 26. října 2011, který pro společnost Ryanair vyhotovil poradce Simon Pilsbury ze společnosti Oxera.

⁽⁴⁹⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 22. července 2011.

při udělování „plné“ koncese. Nepředvídatelnou neefektivnost a prodlevy je nutno v analýze zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu kompenzovat, jelikož jim mohou čelit rovněž soukromá letiště při běžném podnikání, a to z důvodu selhání státu nebo jednání jiných soukromých podniků, na nichž jsou letiště závislá.

- (205) Společnost Ryanair předložila řadu sdělení, která vyhotovila společnost Oxera, a analýzu, kterou provedl profesor Damien P. McLoughlin.

První sdělení společnosti Oxera – Určení tržního měřítka ve srovnávací analýze pro kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu (Identifying the market benchmark in comparator analysis for MEO tests). Státní podpory společnosti Ryanair, vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 9. dubna 2013.

- (206) Společnost Oxera se domnívala, že přístup Komise spočívající v tom, že v rámci šetření jsou jako srovnávací letiště uznána pouze letiště se stejnou spádovou oblastí jako letiště, jehož se šetření týká, je chybný.

- (207) Společnost Oxera tvrdila, že tržní referenční ceny získané od srovnávacích letišť nejsou narušeny státní podporou, která byla poskytnuta sousedním letištím. Je proto možné spolehlivě odhadnout tržní měřítko pro kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu.

- (208) Důvodem jsou tyto skutečnosti:

- a) srovnávací analýzy se běžně používají jako kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu i mimo oblast státních podpor;
- b) společnosti ovlivňují vzájemně svá rozhodnutí o cenách pouze tehdy, pokud jsou jejich produkty nahraditelné nebo jestliže se doplňují;
- c) letiště ve stejné spádové oblasti si nutně vzájemně nekonkurují a srovnávací letiště použitá v předložených zprávách čelila omezené hospodářské soutěži ze strany letišť ve vlastnictví státu ve své spádové oblasti (méně než třetina komerčních letišť ve spádové oblasti srovnávacích letišť je zcela ve vlastnictví státu a žádné z letišť ve stejné spádové oblasti jako srovnávací letiště nebylo předmětem probíhajícího řízení o státní podpoře (situace v dubnu 2013));
- d) i v případě, že srovnávací letiště čelí hospodářské soutěži ze strany letišť ve vlastnictví státu nacházejících se ve stejné spádové oblasti, existují důvody pro domněnku, že jejich chování je v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu (např. v případě vysokého soukromého vlastnického podílu nebo v případě soukromě provozovaného letiště);
- e) letiště chovající se jako tržně jednající hospodářský subjekt nestanoví ceny nižší, než jsou inkrementální náklady.

Druhé sdělení společnosti Oxera – Zásady, na nichž je založena analýza ziskovosti pro kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu (Principles underlying profitability analysis for MEO tests). Státní podpory společnosti Ryanair, vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 9. dubna 2013.

- (209) Společnost Oxera tvrdila, že analýza ziskovosti, kterou provedla společnost Oxera ve svých zprávách předložených Komisi, uplatňuje zásady, jež by přijal racionální investor v soukromém sektoru, a odráží přístup, který je zřejmý z precedenčních rozhodnutí Komise.

- (210) Analýza ziskovosti je založena na těchto zásadách:

- a) posouzení je provedeno na inkrementálním základě;
- b) předem vypracovaný obchodní plán není nezbytně nutný;
- c) na nepřetíženém letišti je jedinou vhodnou metodou cenotvorby postup založený na jednotném zpoplatnění;

- d) v úvahu je nutno vzít pouze příjmy související s hospodářskou činností provozování letiště;
- e) brát v potaz je třeba celou dobu trvání dohody, včetně případných prodloužení;
- f) za účelem posouzení ziskovosti dohod je třeba budoucí finanční toky diskontovat;
- g) inkrementální ziskovost dohod se společností Ryanair pro letiště je nutno posoudit na základě odhadů vnitřní míry návratnosti nebo čisté současné hodnoty.

Analýza provedená profesorem Damienem P. McLoughlinem – Budování značky: proč a jak by malé značky měly investovat do marketingu (Brand building: why and how small brands should invest in marketing), vyhotoveno pro společnost Ryanair, 10. dubna 2013

- (211) Cílem dokumentu je objasnit obchodní logiku, na níž jsou založena rozhodnutí regionálních letišť týkající se pořízení reklamních služeb na internetových stránkách Ryanair.com u společnosti AMS.
- (212) V dokumentu se uvádí, že existuje vysoký počet velmi silných, dobře známých a běžně používaných letišť. Slabší konkurenti musí překonat statické nákupní chování spotřebitelů rozšířením své činnosti. Menší regionální letiště musí nalézt způsob trvalého předávání poselství své značky co nejširší cílové skupině. Tradiční formy marketingové komunikace vyžadují výdaje přesahující jejich zdroje.

Třetí a čtvrté sdělení společnosti Oxera – Jak by se mělo zacházet s dohodami se společností AMS v rámci analýzy ziskovosti jako součásti kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu? (How should AMS Agreements be treated within the profitability analysis as part of the market operator test?), 17. a 31. ledna 2014

- (213) Společnost Ryanair předložila další zprávy vyhotovené její poradenskou společností Oxera. V těchto zprávách se společnost Oxera zabývá zásadami, jež je podle letecké společnosti nutno vzít v úvahu v analýze ziskovosti týkající se na straně jedné dohod o poskytování letištních služeb, které byly uzavřeny mezi společností Ryanair a letišti, a na straně druhé marketingových dohod mezi společností AMS a týmiž letišti v rámci kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu⁽⁵⁰⁾. Společnost Ryanair zdůraznila, že tyto zprávy nijak nemění její dřívější stanovisko, že dohody o poskytování letištních služeb a marketingové dohody je nutno v rámci kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu analyzovat zvlášť.
- (214) Ve zprávách je uvedeno, že by zisky vytvořené společností AMS měly být ve společné analýze ziskovosti zahrnuty jako příjmy, zatímco výdaje na společnost AMS by měly být zahrnuty do nákladů. Poté se ve zprávách navrhuje použití metody založené na peněžních tocích při společné analýze ziskovosti, což znamená, že by se výdaje letišť na společnost AMS měly považovat za inkrementální provozní náklady.
- (215) Ve zprávách je zdůrazněno, že marketingové činnosti přispívají k vytvoření a podpoře hodnoty značky, což může zajistit dopady a přínosy nejen po dobu trvání dohod s leteckou společností, nýbrž i po jejich skončení. Tak je tomu zejména v případě, kdy se vzhledem ke skutečnosti, že společnost Ryanair uzavřela s určitým letištem dohodu, na tomto letišti usadí i jiné letecké společnosti, což přiláká více obchodů, které jsou na letišti zřízeny, a to tudíž letišti přinese vyšší příjmy z jiných než leteckých činností. Podle společnosti Ryanair musí Komise v případě, že přistoupí ke společné analýze ziskovosti, vzít tyto přínosy v úvahu tím, že se s výdaji na společnost AMS zachází jako s inkrementálními provozními náklady, a to po odečtení plateb společnosti AMS.
- (216) Společnost Ryanair se rovněž domnívala, že do odhadovaných inkrementálních zisků na konci platnosti dohody o poskytování letištních služeb je nutno zahrnout konečnou hodnotu, aby se zohlednila hodnota vytvořená po skončení dohody. Konečnou hodnotu lze upravit na základě pravděpodobnosti „prodloužení“, což měří očekávání, že zisky budou přetrvávat i poté, co dohoda se společností Ryanair skončí, nebo pokud jsou podobné podmínky dohodnuty s jinými leteckými společnostmi. Společnost Ryanair měla za to, že pak lze vypočítat dolní hranici přínosů vytvořených společně dohodou se společností AMS a dohodou o poskytování letištních služeb, přičemž je zohledněna nejistota spojená s inkrementálními zisky po ukončení dohody o poskytování letištních služeb.

⁽⁵⁰⁾ Dokument společnosti Oxera s názvem „Jak by se mělo zacházet s dohodami se společností AMS v rámci analýzy ziskovosti jako součásti kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu?“ (*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*), vyhotovený pro společnost Ryanair, 17. ledna 2014.

- (217) Na podporu tohoto přístupu bylo ve zprávách uvedeno shrnutí výsledků studií o dopadech marketingu na hodnotu značky. Tyto studie uznávají, že marketing může podpořit hodnotu značky a pomoci vybudovat zákaznickou základnu. Podle zpráv zviditelňuje propagace letiště na internetových stránkách Ryanair.com značku letiště. Ve zprávách bylo rovněž uvedeno, že zejména malá regionální letiště, která chtějí zvýšit objem letecké dopravy, mohou hodnotu své značky zvýšit tím, že uzavřou marketingové dohody se společností AMS.
- (218) Ve zprávách se taktéž uvádělo, že se upřednostňuje přístup založený na peněžních tocích před přístupem založeným na kapitalizaci, podle něhož by se s výdaji společnosti AMS zacházelo jako s kapitálovými výdaji na nehmotný majetek (tj. hodnotu značky) ⁽⁵¹⁾. Přístup založený na kapitalizaci by zohlednil pouze část nákladů na marketing, které lze přičíst nehmotným aktivům letiště. S náklady na marketing by se zacházelo jako s nehmotnými aktivy a poté by byly odepisovány po dobu trvání dohody, přičemž se vezme v úvahu zbytková hodnota při předpokládaném ukončení dohody o poskytování letištních služeb. Tento přístup nebere v úvahu inkrementální zisky plynoucí z uzavření dohody o poskytování letištních služeb se společností Ryanair. Výpočet hodnoty nehmotných aktiv je obtížný kvůli výdajům na značku a době používání tohoto aktiva. Metoda peněžních toků je vhodnější než přístup založený na kapitalizaci, jelikož ten by nepostihl pozitivní přínosy pro letiště, které se očekávají v důsledku podpisu dohody o poskytování letištních služeb se společností Ryanair.

v. Zprávy z roku 2011 a 2013 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu

- (219) Společnost Ryanair požádala společnost Oxera, aby provedla ověření založené na zásadě tržně jednajícího hospodářského subjektu, jež bylo Komisi jménem společnosti Ryanair předáno v červenci 2011 (dále jen „zpráva z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu“) ⁽⁵²⁾. Ve zprávě z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu byly obsaženy výsledky analýzy ziskovosti dohod o poskytování letištních služeb z roku 2000 a 2010, které byly uzavřeny mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Ryanair, a to na základě informací, které měla podle společnosti Ryanair společnost So.Ge.A.AL k dispozici v době uzavření těchto dohod. Zpráva z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu neobsahovala analýzu předpokládané ziskovosti dohod o poskytování letištních služeb z roku 2002, 2003 a 2006.
- (220) V návaznosti na zprávu z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu byla Komisi v březnu 2013 předložena aktualizovaná zpráva (dále jen „zpráva z roku 2013 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu“) ⁽⁵³⁾, která odhaduje očekávanou ziskovost dohod o poskytování letištních služeb, jež nebyly posouzeny ve zprávě z roku 2011 (tj. dohod o poskytování letištních služeb z roku 2002, 2003 a 2006).
- (221) Podle společnosti Ryanair z posouzení ziskovosti *ex ante* u dohod o poskytování letištních služeb z roku 2000, 2002, 2003, 2006 a 2010 vyplývá, že všechny tyto dohody měly být v době, kdy byly podepsány, podle očekávání pro letiště ziskové. Očekávaná ziskovost každé dohody uzavřené mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Ryanair byla posouzena s přihlédnutím k očekávaným inkrementálním nákladům a odhadům inkrementálních příjmů, včetně příjmů z leteckých a jiných než leteckých činností a nákladů na finanční pobídky poskytnuté společnosti Ryanair. Skutečnost, že všechny výsledné čisté současné hodnoty jsou kladné, potvrzuje, že uzavření dohod se společností Ryanair bylo racionální.
- (222) Při uplatňování kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu ve vztahu k dohodám o poskytování letištních služeb neberou zprávy z roku 2011 a 2013 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu v úvahu dohody mezi společnostmi So.Ge.A.AL a AMS o poskytování marketingových služeb. Podle společnosti Ryanair jsou dohody se společností AMS nezávislé na dohodách o poskytování letištních služeb, které společnost Ryanair uzavřela s letištěm, jelikož prvně uvedené dohody se týkají poskytování marketingových služeb letištěm (místo letů/cestujících) za tržní cenu, neměly by se proto brát v úvahu.

vi. Ohledně neselektivity letištních poplatků účtovaných společností Ryanair

- (223) Společnost Ryanair odmítla názor Komise, že by se veškeré slevy, které letiště Alghero poskytlo, měly považovat za státní podporu, a to i v případě, že z těchto slev mohly mít prospěch všechny letecké společnosti. Podle společnosti Ryanair může být v případě, že slevy získají všechny letecké společnosti, vhodnou hypotetickou srovnávací cenou nejnižší úroveň slevy místo zveřejněných poplatků. Za druhé, tento přístup nebere v úvahu případné prvky rozdílných nákladů a přínosů plynoucích z poskytování služeb jednotlivým leteckým společnostem. Při posuzování toho, zda sleva pro konkrétní leteckou společnost představuje státní podporu,

⁽⁵¹⁾ Dokument společnosti Oxera s názvem „Jak by se mělo zacházet s dohodami se společností AMS v rámci analýzy ziskovosti jako součástí kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu? – Uplatňování v praxi“ (*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? – Practical application*), vyhotovený pro společnost Ryanair, 31. ledna 2014.

⁽⁵²⁾ Zpráva společnosti Oxera „Posouzení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, letiště Alghero“ (*Economic MEOP assessment, Alghero Airport*), vyhotovená pro společnost Ryanair, 22. července 2011.

⁽⁵³⁾ Zpráva společnosti Oxera „Posouzení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu: aktualizovaná analýza ziskovosti – letiště Alghero“ (*Economic MEOP Assessment: updated profitability analysis – Alghero Airport*), vyhotovená pro společnost Ryanair, 12. března 2013.

je nezbytným krokem posouzení reflexivity nákladů. Poměrně nízké poplatky nepředstavují samy o sobě nutně státní podporu a v souladu se zjištěními společnosti Ecorys odrážejí nižší poplatky nižší úrovně služeb vyžadovaných společnostmi Ryanair.

- (224) V daném případě byly slevy, které společnost Ryanair získala, nabídnuty vzhledem k uznání značného obchodního rizika, které společnost Ryanair převzala při zavedení pravidelné letecké dopravy během celého roku na letišti, které v té době nebylo známé ⁽⁵⁴⁾.

vii. Ohledně narušení hospodářské soutěže

- (225) Zdá se, že Komise nevyloučila hospodářskou soutěž mezi letišti Alghero a Cagliari nebo Olbia, a to navzdory vzdálenosti 235 resp. 128 km v hornatém terénu, který tato letiště odděluje, a neexistenci dálnic na Sardinii. Podle společnosti Ryanair není jisté, zda by případná státní podpora na letišti Alghero mohla vést k narušení hospodářské soutěže a jaký by byl podle názoru Komise rozsah tohoto narušení.

viii. Ohledně slučitelnosti

- (226) Společnost Ryanair se domnívá, že ujednání mezi ní a letištěm nezahrnují státní podporu. V tomto ohledu má společnost Ryanair za to, že případná použitelnost pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v daném případě není podstatná.

10.2. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI AMS

i. Ohledně společnosti AMS a internetových stránek společnosti Ryanair

- (227) Společnost AMS podpořila připomínky společnosti Ryanair týkající se společnosti AMS. Předpoklad Komise, že marketingové poplatky hrazené společnosti AMS za marketingové služby představují podporu (pro společnost Ryanair), a zacházení se společnostmi AMS a Ryanair jako jedním příjemcem státní podpory jsou chybné. Společnost AMS poskytuje marketingové služby, které jsou opodstatněné s ohledem na jejich zvláštní účel a jejichž cena je stanovena podle tržní hodnoty.
- (228) Rozhodnutí společnosti Ryanair využít při prodeji reklamního prostoru na jejích internetových stránkách zprostředkovatele není neobvyklé. Společnost AMS je úspěšná při propagaci a prodeji reklamního prostoru četným společnostem z celé Evropy, a to soukromým i veřejným.
- (229) Internetové stránky společnosti Ryanair vykazují obzvláště vhodné charakteristiky pro marketing: jedná se o jedny z nejoblíbenějších cestovatelských internetových stránek na světě; průměrná doba trvání každé návštěvy internetových stránek společnosti Ryanair je mimořádně dlouhá; reklama týkající se určitého letiště na internetových stránkách společnosti Ryanair se jedinečně zaměřuje na potenciální cestující na toto letiště, což zajišťuje, že jen velmi málo výdajů na reklamu je vynaloženo zbytečně (pokud vůbec nějaké) na rozdíl od reklamy v novinách, rozhlasu a televizi a ostatních méně cílených médiích zaměřených na širokou veřejnost.

ii. Ohledně neexistence výhod pro společnost AMS nebo Ryanair

- (230) Společnost AMS uzavírá marketingové dohody s veřejnými i soukromými letišti, orgány cestovního ruchu, skupinami pronajímajícími automobily, internetovými stránkami pro rezervace hotelů, pojišťovnami, poskytovateli telekomunikačních služeb.
- (231) Sazby, za něž společnost AMS poskytuje reklamní prostor, a pořizované objemy nerozlišují mezi veřejnými a soukromými inzerenty. Společnosti Ryanair a AMS nenutí letiště pořizovat marketingové služby a mnoho letišť se skutečně rozhodne na internetových stránkách společnosti Ryanair neinzerovat. Z ujednání společnosti AMS s veřejnými letišti nebo jejich provozovateli, jako je společnost So.Ge.A.AL, nemůže plynout žádná státní podpora, může-li společnost AMS snadno prodat prostor na internetových stránkách soukromé společnosti, a to za srovnatelnou cenu.

⁽⁵⁴⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 22. července 2011.

- (232) Společnost AMS uvedla řadu důvodů pro pořízení marketingových služeb ze strany společnosti SO.GE.A.AL u společnosti AMS za účelem reklamy na internetových stránkách Ryanair.com, jež jsou shrnuty níže.
- (233) Za prvé, reklama na internetových stránkách společnosti Ryanair představuje investici do rozpoznání značky. Provozovatelé okrajových letišť se potýkají se značnými problémy při zajištění rozpoznání jejich „značky“ ze strany cestujících, leteckých společností a řídicích pracovníků v komerční sféře mimo odvětví letecké dopravy, kteří představují potenciální zdroje příjmů pro letiště. Větší rozpoznání značky může letištím přinést prospěch mnoha vzájemně se doplňujícími způsoby, zejména může přilákat i) příchozí cestující letecké společnosti, na jejichž internetových stránkách letiště inzeruje; ii) potenciální zákazníky, kteří si prohlížíjí internetové stránky letecké společnosti, na nichž letiště inzeruje, k letu na toto letiště s jinou leteckou společností, která provozuje trasy na toto letiště; iii) jinou leteckou společnost k provozování letů na toto letiště a iv) řídicí pracovníky v komerční sféře (např. maloobchodní řetězce na letištích).
- (234) Za druhé, reklama na internetových stránkách společnosti Ryanair zvyšuje počet příchozích cestujících. Letiště obvykle získávají téměř polovinu svých příjmů z jiných než leteckých činností. Z hlediska regionálního letiště vytvoří příchozí cestující, kteří na toto letiště přilétají a posléze z něj odlétají, s mnohem větší pravděpodobností pro letiště příjmy z jiných než leteckých činností než místní cestující, kteří letiště využívají k letům do zahraničních destinací.
- (235) Za třetí, marketing a reklama na internetových stránkách všech leteckých společností se stávají běžnou praxí. Internetové stránky společnosti Ryanair mají mimořádnou hodnotu jako marketingový nástroj pro celou škálu produktů a služeb souvisejících s cestováním. Běžnou praxí je, že letiště propagují svou značku částečně na internetových stránkách leteckých společností. V daném případě se zdá, že letiště Alghero pořizovalo reklamní služby nejen u společnosti AMS, nýbrž i u společností Meridiana a Alitalia.
- (236) Za čtvrté, cena služeb společnosti AMS je stanovena podle jejich tržní hodnoty. U společnosti AMS pořizuje marketingové služby řada soukromých zákazníků jiných než letiště, a to z mnoha různých odvětví. Těmto zákazníkům nejsou nabízeny trasy provozované společností Ryanair, tito zákazníci přesto rádi platí za služby společnosti AMS. Tito soukromí zákazníci, kteří jednají jako investoři v tržním hospodářství, jednoznačně přikládají samostatným službám AMS obchodní hodnotu, stejně jako veřejná a soukromá letiště v celé Unii. Tito soukromí referenční zákazníci by sami o sobě postačovali k prokázání toho, že ceny společnosti AMS jsou skutečnými tržními cenami.

iii. Ohledně financování společnosti So.Ge.A.AL Sardinie

- (237) Komise považuje společnost So.Ge.A.AL za pouhý kanál, jehož prostřednictvím je regionální financování poskytováno společností Ryanair/AMS, které jsou zdánlivě využívány k marketingovým účelům. Podle společnosti AMS však Komise nepředložila žádné důkazy, že společnost So.Ge.A.AL nemá žádnou autonomii, pokud jde o využívání finančních prostředků poskytnutých regionem Sardinie, a nemůže je tudíž použít k jiným účelům.
- (238) Zdá se, že společnost So.Ge.A.AL platí státu stanovený koncesní poplatek a nedělí se se státem o své příjmy. Vlastník společnosti So.Ge.A.AL, region Sardinie, má přímý zájem na zvýšení dlouhodobé ziskovosti společnosti So.Ge.A.AL, například poskytnutím finanční podpory na její marketingové úsilí s cílem zlepšit image značky. Toto chování je v souladu s kritériem tržně jednajícího hospodářského subjektu a přináší regionu Sardinie prospěch.
- (239) Společnost AMS dodala, že část financování společnosti So.Ge.A.AL lze považovat za vyrovnávací platbu za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu. Letiště Alghero usnadňuje poskytování leteckých služeb v daném regionu, který je izolovaný a jinak obtížně dostupný.

iv. Závěr

- (240) Společnost AMS závěrem uvedla, že není příjemcem státní podpory a že společnost So.Ge.A.AL a region Sardinie jednaly vůči společnosti AMS v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

10.3. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI UNIONCAMERE

- (241) Společnost Unioncamere zdůraznila, že aniž by byl zpochybněn pojem „hospodářská činnost“ podle judikatury Soudního dvora, nelze činnost, která je sama o sobě hospodářské povahy, pokládat vždy za činnost vykonávanou na trhu v tom smyslu, že tato činnost je nebo může být reálně vykonávána v rámci soutěže s ostatními hospodářskými subjekty.
- (242) Společnost Unioncamere připustila, že za podobných okolností by soukromý investor pravděpodobně předmětná opatření ve prospěch letiště neprovedl. Komise by však měla vzít v úvahu skutečnost, že veřejné investice do letiště jsou často motivovány aspekty, jež nejsou stejné jako v případě soukromého investora. Veřejný investor má v porovnání se subjekty závislými na ziskovosti investice jiná očekávání a současně sleduje cíle obecnější povahy, jako je zajištění hospodářského a regionálního rozvoje. Společnost Unioncamere sice uznala, že podle judikatury Soudního dvora nelze tyto aspekty pro účely analýzy zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu vzít v úvahu, uvedla však, že veřejné financování letiště Alghero nemělo udržet na trhu podnik, který by jinak nebyl konkurenceschopný, nýbrž podpořit regionální rozvoj. Vzhledem k zvláštní zeměpisné poloze Sardinie je pro orgány veřejné moci existence vyhrazeného letiště prioritou.
- (243) Závěrem společnost Unioncamere uvedla, že by Komise měla zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu použít s přihlédnutím k cíli opatření, kterým je podpora regionálního a hospodářského rozvoje, „jinými slovy, měla by opatření považovat za opatření provedená při výkonu veřejných pravomocí“.
- (244) Společnost Unioncamere se domnívá, že slučitelnost předmětných opatření ve prospěch společnosti So.Ge.A.AL je nutno posoudit podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

11. VYJÁDRĚNÍ ITÁLIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (245) Itálie se vyjádřila pouze k připomínkám společností Ryanair a Unioncamere.

11.1. K PŘIPOMÍNKÁM SPOLEČNOSTI RYANAIR

- (246) Co se týká opatření ve prospěch letiště Alghero, Itálie uvedla, že letiště je provozováno v odlehlém regionu, a proto „nelze vyloučit“ celkový úkol letiště spočívající v poskytování služeb obecného hospodářského zájmu.
- (247) Itálie podpořila tvrzení společnosti Ryanair, že menší letiště nemají jinou možnost než investovat do své image, aby se zviditelnila. V tomto smyslu je reklama na internetových stránkách nízkonákladových leteckých společností běžnou praxí. Itálie rovněž zdůraznila, že letiště pořizovalo podobné služby i u jiných leteckých společností, například Germanwings, Volare, Meridiana a Alitalia.
- (248) Itálie potvrdila, že ceny služeb společnosti AMS jsou stanoveny podle tržních sazeb. Ceny jsou uvedeny na internetových stránkách společnosti AMS a sazby vztahující se na společnost So.Ge.A.AL jsou v souladu se zveřejněnými cenami.
- (249) Na závěr Itálie uvedla, že společnost AMS neměla prospěch ze státní podpory a že společnost So.Ge.A.AL a region Sardinie jednaly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

11.2. K PŘIPOMÍNKÁM SPOLEČNOSTI UNIONCAMERE

- (250) Itálie souhlasila s tím, že veřejné investice do letiště jsou často odůvodněny úvahami, které nejsou obdobné jako úvahy soukromého investora, jelikož veřejní investoři sledují i cíle obecnější povahy, jako je hospodářský a regionální rozvoj.

12. POSOUZENÍ

12.1. OPATŘENÍ VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI SO.GE.A.AL

12.1.1. Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy

- (251) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy je uvedeno, že „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“.
- (252) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy jsou kumulativní. Za účelem posouzení, zda předmětná opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí být proto splněny všechny podmínky uvedené v 251. bodě odůvodnění. Finanční podpora konkrétně:
- musí být poskytnuta členským státem nebo ze státních prostředků;
 - musí zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby;
 - narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a
 - musí ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

12.1.1.1. Hospodářská činnost a pojem podnik

- (253) Podle ustálené judikatury musí Komise nejprve zjistit, zda je společnost So.Ge.A.AL podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Pojem podnik zahrnuje subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní postavení a způsob jejich financování⁽⁵⁵⁾. Hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu.
- (254) Ve svém rozsudku ve věci letiště Leipzig-Halle Soudní dvůr potvrdil, že provozování letiště pro komerční účely a výstavba letištní infrastruktury představují hospodářskou činnost⁽⁵⁶⁾. Pokud provozovatel letiště vykonává hospodářskou činnost tím, že nabízí letištní služby za úplatu, představuje bez ohledu na své právní postavení a způsob financování podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, a pravidla Smlouvy týkající se státní podpory se proto mohou vztahovat na výhody, které byly provozovateli letiště poskytnuty státem nebo ze státních prostředků⁽⁵⁷⁾.
- (255) Pokud jde o okamžik, od něhož se výstavba a provozování letiště pokládají za hospodářskou činnost, Komise připomíná, že z důvodu postupného vývoje tržních sil v odvětví letišť není možné určit přesné datum. Soudy Evropské unie však uznaly vývoj povahy letištních služeb a ve svém rozsudku ve věci Aéroports de Paris (12. prosince 2000) nelze vyloučit použití pravidel státní podpory na financování letištní infrastruktury. Ode dne 12. prosince 2000 je proto třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhají systému kontroly státní podpory. Komise nemůže naopak nyní na základě pravidel státní podpory zpochybnit finanční opatření uskutečněná ve prospěch provozovatelů letišť přede dnem 12. prosince 2000⁽⁵⁸⁾.
- (256) Komise proto konstatuje, že ode dne 12. prosince 2000 vykonává společnost So.Ge.A.AL hospodářskou činnost a představuje podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Níže proto Komise posoudí povahu státní podpory a u opatření, která se pokládají za státní podporu, přezkoumá slučitelnost opatření uskutečněných ode dne 12. prosince 2000 s vnitřním trhem. Komise však nezpochybní opatření, o nichž bylo rozhodnuto přede dnem 12. prosince 2000, a nemusí tudíž takováto opatření v tomto rozhodnutí posoudit.

⁽⁵⁵⁾ Věc Höfner a Elser, C-41/90, Recueil 1991, s. I-1979, bod 21; věc Poucet a Pistre v. AGF a Cancava, C-160/91, Recueil 1993, s. I-637, bod 17; věc Komise v. Itálie, C-35/96, Recueil 1998, s. I-3851, bod 36.

⁽⁵⁶⁾ Věc Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle v. Komise, C-288/11 P, Sb. rozh. 2012, dosud nezveřejněno; viz rovněž rozsudek ve věci Aéroports de Paris v. Komise, T-128/89, Recueil 2000, s. II-3929, potvrzený rozsudkem ve věci Aéroports de Paris v. Komise, C-82/01P, Recueil 2002, s. I-9297, a věc Ryanair v. Komise, T-196/04, Sb. rozh. 2008, s. II-3643.

⁽⁵⁷⁾ Věci Poucet v. AGV a Pistre v. Cancave, C-159/91 a C-160/91, Recueil 1993, s. I-637.

⁽⁵⁸⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 29.

- (257) Itálie poskytla údaje o kapitálových nákladech (včetně financování infrastruktury, zařízení a „vybavení a práce“), o nichž bylo rozhodnuto přede dnem 12. prosince 2000 (viz 84. bod odůvodnění). Na tomto základě vyvozuje Komise závěr, že není oprávněna posoudit a zpochybnit částku ve výši 25 431 706,16 EUR, o níž bylo rozhodnuto před tímto dnem.

12.1.1.2. Výkon veřejné správy

- (258) Ačkoli společnost So.Ge.A.AL je nutno považovat přinejmenším ode dne 12. prosince 2000 za podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, připomíná se, že ne všechny činnosti provozovatele letiště jsou nutně hospodářské povahy ⁽⁵⁹⁾.
- (259) Soudní dvůr uvádí, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespádají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře.
- (260) Financování činností spadajících do výkonu veřejné správy nebo infrastruktury přímo související s těmito činnostmi proto obecně nepředstavuje státní podporu ⁽⁶⁰⁾. V kontextu letiště se má obecně za to, že činnosti jako řízení letového provozu, policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy ⁽⁶¹⁾.
- (261) Financování neekonomických činností z veřejných zdrojů však nesmí vést k neoprávněné diskriminaci mezi leteckými společnostmi a provozovateli letišť. Z ustálené judikatury vyplývá, že pokud orgány veřejné moci uleví podnikům od nákladů spojených s jejich hospodářskými činnostmi, dochází tak ke vzniku zvýhodnění ⁽⁶²⁾. Jestliže je tudíž v daném právním řádu obvyklé, že letecké společnosti nebo provozovatelé letišť musí nést náklady spojené s určitými službami, zatímco některé letecké společnosti nebo provozovatelé letišť poskytující stejné služby jménem těchto orgánů veřejné moci je nést nemusí, mohlo tak posledně jmenovaným leteckým společností a provozovatelům letišť vzniknout zvýhodnění, a to bez ohledu na to, zda se tyto služby považují za neekonomické povahy ⁽⁶³⁾.
- (262) Jak je uvedeno v 49. bodě odůvodnění, Itálie v dopise ze dne 10. června 2014 tvrdila, že společnost So.Ge.A.AL vykonává určité činnosti spadající do výkonu veřejné správy. Itálie zejména uvedla, že náklady (investiční náklady nebo provozní náklady) vynaložené v důsledku povinnosti letišť poskytnout úřadu ENAC a jiným místním veřejným subjektům (pohraniční policie, celní úřad, Červený kříž, hasičská služba, policie) letištní prostory a nést náklady na správu/údržbu těchto prostor je nutno považovat za náklady spadající do výkonu veřejné služby. Tato povinnost je stanovena ve vnitrostátních právních předpisech a vztahuje se na všechny provozovatele letišť v Itálii. Podle Itálie činily celkové náklady vynaložené společností So.Ge.A.AL v období 2000–2010 na údržbu těchto prostor 2 776 073 EUR ⁽⁶⁴⁾.
- (263) Komise zastává názor, že tyto náklady lze obecně považovat za náklady související s činnostmi, které spadají do výkonu veřejné správy. V daném případě však Komise podotýká, že vnitrostátní právní předpisy nestanoví nárok provozovatelů letišť na úhradu nákladů na tyto činnosti. Podle použitelného právního řádu proto musí italská letiště nést příslušné náklady zpravidla sama. Náklady související s poskytnutím a údržbou prostor potřebných pro provádění činností uvedených v 262. bodě odůvodnění by se proto měly pokládat za běžné provozní náklady provozovatelů letišť ⁽⁶⁵⁾. Provozní náklady (uvedené v 48. bodě odůvodnění) a investiční náklady (uvedené v 49. bodě odůvodnění) související s poskytnutím a údržbou prostor vyhrazených pro činnosti zmíněné v 262. bodě odůvodnění se proto nepovažují za náklady na výkon veřejné správy a financování těchto nákladů orgány veřejné moci může představovat státní podporu pro společnost So.Ge.A.AL.

⁽⁵⁹⁾ Věc SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, Recueil 1994, s. I-43; pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 34.

⁽⁶⁰⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N 309/2002, citováno výše.

⁽⁶¹⁾ Viz zejména věc SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, Recueil 1994, s. I-43, bod 30, a věc Selex Sistemi Integrati v. Komise, C-113/07 P, Sb. rozh. 2009, s. I-2207, bod 71; pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 35.

⁽⁶²⁾ Viz věc Wolfgang Heiser v. Finanzamt Innsbruck, C-172/03, Sb. rozh. 2005, s. I-01627, bod 36, a judikatura citovaná v uvedeném rozsudku.

⁽⁶³⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 37.

⁽⁶⁴⁾ Dopis Itálie ze dne 10. června 2014, příloha 22.

⁽⁶⁵⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 37.

12.1.1.3. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (264) Podle rozsudku Soudního dvora ve věci Stardust Marine se pojem státní podpory vztahuje na jakoukoli výhodu poskytnutou ze státních prostředků samotným státem nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě pravomocí, které mu byly svěřeny⁽⁶⁶⁾. Zdroje územně správních celků (decentralizovaných, federalizovaných, regionálních, místních či jiných) členských států představují pro účely použití článku 107 Smlouvy státní prostředky⁽⁶⁷⁾. Mimoto opatření přijatá územně správními celky, bez ohledu na jejich právní status a označení, spadají stejně jako opatření přijatá v rámci centrální pravomoci do oblasti působnosti článku 107 Smlouvy⁽⁶⁸⁾.
- (265) V daném případě byly dotace regionu Sardinie na „vybavení a práci“ (opatření č. 2) společnosti So.Ge.A.AL poskytnuty přímo z regionálního rozpočtu, a představují proto státní prostředky a lze je přičíst státu. Obdobně spolufinancování poskytnuté státem na letištní infrastrukturu a regionem Sardinie na zařízení na letišti Alghero (opatření č. 3) bylo poskytnuto přímo ze státních prostředků.
- (266) Pokud jde o pět kapitálových injekcí, které se uskutečnily v období 2000–2010, a to v celkové výši 31 086 398 EUR (opatření č. 1), jelikož je provedli (a tudíž financovali) veřejní akcionáři společnosti So.Ge.A.AL, tj. Obchodní komora Sassari, provincie Sassari, obec Sassari, obec Alghero, region Sardinie a společnost SFIRS, je nutno mít za to, že byly financovány ze státních prostředků.
- (267) Zvláštní otázkou, kterou je třeba posoudit, je to, zda lze tyto převody státních prostředků přičíst státu. Rozhodnutí přijatá Obchodní komorou Sassari, provincií Sassari, obcí Sassari, obcí Alghero a regionem Sardinie (jako orgány veřejné moci nebo místními samostatnými veřejnoprávními subjekty, které se považují za součást veřejné správy a které jsou pověřeny plněním úkolů veřejné politiky, jako je Obchodní komora Sassari) lze přičíst státu.
- (268) Co se týká společnosti SFIRS, podle ustálené judikatury lze přičitatelnost opatření přijatého veřejným podnikem státu zjistit pomocí „organických“ nebo „strukturálních“ ukazatelů nebo nepřímých důkazů, které svědčí o účasti státu na přijetí rozhodnutí, které vedlo ke konkrétnímu opatření, nebo nepravděpodobnosti toho, že se jeho přijetí neúčastnil. Soudní dvůr vyhotovil neúplný seznam možných ukazatelů, které jsou důležité pro otázku přičitatelnosti, například⁽⁶⁹⁾:
- a) skutečnost, že podnik, jehož prostřednictvím byla podpora poskytnuta, musel zohlednit směrnice vydané vládními orgány;
 - b) začlenění veřejného podniku do struktur veřejné správy;
 - c) povaha činností podniku a jejich výkon na trhu v rámci běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými subjekty;
 - d) právní postavení podniku (zda se na něj vztahuje veřejné právo, nebo obecné obchodní právo);
 - e) intenzita dohledu vykonávaného orgány veřejné moci nad vedením podniku a
 - f) jakýkoliv jiný ukazatel, který by v daném případě svědčil o účasti orgánů veřejné moci na přijetí dotyčného opatření nebo o nepravděpodobnosti toho, že se přijetí neúčastnily, s ohledem na rozsah tohoto opatření, jeho obsah nebo podmínky.
- (269) Šetření v daném případě potvrdilo původní hodnocení Komise, že kapitálové injekce je nutno považovat za výsledek jednání, které lze přičíst státu, a že se společnost SFIRS nepodílela na předmětných kapitálových injekcích pouze z důvodu dosažení co nejvyššího zisku.
- (270) Společnost SFIRS byla založena jako investiční společnost regionu Sardinie, jejímž úkolem je vypracovávat plány a navrhovat směrnice zaměřující se na hospodářský a sociální rozvoj regionu. Hlavním cílem společnosti SFIRS tudíž není maximalizace zisku, nýbrž má působit spíše jako nástroj regionu Sardinie na podporu hospodářského rozvoje tohoto regionu. Na valné hromadě akcionářů společnosti So.Ge.A.AL dne 30. dubna 2004 nebral

⁽⁶⁶⁾ Věc Francie v. Komise (Stardust Marine), C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397.

⁽⁶⁷⁾ Spojené věci Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 a T-279/08, Sb. rozh. 2011, dosud nezveřejněno, bod 108.

⁽⁶⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 6. března 2002 ve spojených věcech Diputación Foral de Álava a další v. Komise, T-127/99, T-129/99, T-140/99, Recueil 2002, s. II-1330, bod 142.

⁽⁶⁹⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, citováno výše.

zástupce regionu Sardinie v potaz provozní ztráty provozovatele letiště v roce 2003 vzhledem ke „strategické úloze, kterou letiště hraje na regionální úrovni“⁽⁷⁰⁾. To naznačuje, že region Sardinie přikládá obzvláštní význam rozvoji letiště, tj. cíli, který byl sledován prostřednictvím investičního subjektu, společnosti SFIRS, spolu s ostatními veřejnými akcionáři společnosti So.Ge.A.AL. Zásah společnosti SFIRS se mimoto časově shodoval se zásahem ostatních veřejných akcionářů.

- (271) Komise proto vyvozuje závěr, že kapitálové injekce zahrnují státní prostředky a lze je přičíst státu. Komise rovněž podotýká, že Itálie toto zjištění v průběhu šetření nezpochybnila.

12.1.1.4. Hospodářská výhoda

- (272) Výhodou ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nebyl schopen získat za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu⁽⁷¹⁾. Financování nákladů vynaložených na poskytování služeb obecného hospodářského zájmu neposkytuje příjemci hospodářskou výhodu, jsou-li splněny podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark⁽⁷²⁾ (viz 273.–278. bod odůvodnění). Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, nikoli důvod ani cíl státního zásahu⁽⁷³⁾. V další části Komise nejprve posoudí, zda dotyčná opatření (tj. opatření č. 1, 2 a 3) splňují podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark, a za druhé analyzuje, zda byla tato opatření provedena za běžných tržních podmínek v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

12.1.1.4.1. Nedodržení kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark

- (273) Během šetření společnost So.Ge.A.AL tvrdila, že byla pověřena poskytováním služby obecného hospodářského zájmu. Společnost So.Ge.A.AL uvedla, že plnila závazek veřejné služby stanovený v úmluvě (viz 173.–176. bod odůvodnění).

- (274) Ve svých připomínkách k rozhodnutí z roku 2012 Itálie naopak neuvedla, že celkové provozování letiště (nebo část jeho činnosti) je službou obecného hospodářského zájmu, a předmětná opatření proto představují vyrovnávací platbu za plnění závazku veřejné služby. V reakci na připomínky, které v průběhu šetření podala společnost Ryanair, Itálie pouze potvrdila, že „nelze vyloučit, že provozovatel letiště poskytuje veřejnou službu“ (viz 246. bod odůvodnění). Později ve formálním vyšetřovacím řízení Itálie na žádost Komise o informace jménem regionu Sardinie uvedla, že společnost So.Ge.A.AL skutečně poskytuje služby obecného hospodářského zájmu, jimiž byla pověřena:

- a) co se týká provozování letiště, prostřednictvím jednotlivých úmluv, které společnost So.Ge.A.AL podepsala se státem;
- b) co se týká letištní infrastruktury, prostřednictvím různých aktů, které stanoví její financování z veřejných prostředků.

- (275) V případě podniků pověřených poskytováním služby obecného hospodářského zájmu musí Komise za účelem vyvození závěru, zda předmětná opatření představují výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, ověřit, zda byly dodrženy podmínky, které Soudní dvůr stanovil ve svém rozsudku ve věci Altmark. Tyto podmínky lze shrnout následovně:

- a) podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány (dále jen „první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“);
- b) parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem (dále jen „druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“);
- c) vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený (dále jen „třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“);

⁽⁷⁰⁾ Dopis Itálie ze dne 18. února 2014, příloha 17.

⁽⁷¹⁾ Věc Syndicat français de l'Express international (SFEI) a další v. La Poste a další, C-39/94, Recueil 1996, s. I-3547, bod 60, a věc Španělské království v. Komise Evropských společenství, C-342/96, Recueil 1999, s. I-2459, bod 41.

⁽⁷²⁾ Rozsudek ve věci Altmark, citováno výše.

⁽⁷³⁾ Věc Italská republika v. Komise Evropských společenství, 173/73, Recueil 1974, s. 709, bod 13.

- d) není-li plnění povinností v souvislosti se službami obecného hospodářského zájmu svěřeno podniku 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 prostředky 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 (dále jen „čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“).
- (276) Komise nejprve posoudí splnění druhého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark. Jelikož kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark musí být splněna kumulativně, vede nedodržení jedné z těchto podmínek k závěru, že na základě tohoto ověření nelze existenci výhody vyloučit, a to ani v případě, považují-li se služby poskytované společností So.Ge.A.AL za služby obecného hospodářského zájmu.
- (277) V daném případě nebyly parametry pro výpočet vyrovnávací platby pro provozovatele letiště za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu stanoveny předem. V úmluvě není obsažen výslovný odkaz na vyrovnávací platbu, kterou má stát provozovateli letiště hradit za poskytování letištních služeb. Samotná tato skutečnost postačuje k vyvození závěru, že druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark není splněno.
- (278) Jelikož v daném případě nejsou kumulativně splněny čtyři podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark, vyvozuje Komise závěr, že na základě tohoto ověření nelze existenci výhody vyloučit, a to ani v případě, považují-li se služby poskytované společností So.Ge.A.AL za služby obecného hospodářského zájmu.

12.1.1.4.2. Dodržení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu

- (279) Komise dále připomíná, že „není považováno za státní podporu, když stát za okolností dohodnutých za běžných podmínek poskytne přímo či nepřímo podniku kapitál“⁽⁷⁴⁾.
- (280) V daném případě musí Komise za účelem zjištění, zda veřejné financování letiště Alghero poskytlo společnosti So.Ge.A.AL výhodu, kterou by nezískala za běžných tržních podmínek, porovnat chování orgánů veřejné moci poskytujících dotyčné financování s chováním investora v tržním hospodářství, které je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku⁽⁷⁵⁾.
- (281) Při tomto posouzení by případné kladné účinky na hospodářství regionu, v němž se letiště nachází, neměly hrát žádnou úlohu, mimo účinků ovlivňujících zisky očekávané veřejnými subjekty, které opatření provádějí. Soudní dvůr objasnil, že příslušnou otázkou pro použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je to, zda by „za podobných podmínek soukromý investor vycházel z předpokládaných možností rentability, přičemž by odhlédl od veškerých úvah sociálního charakteru nebo regionální politiky či politiky určitého odvětví a poskytl by tento vklad“⁽⁷⁶⁾.
- (282) V rozsudku ve věci Stardust Marine Soudní dvůr uvedl, 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“⁽⁷⁷⁾.
- (283) Ve věci EDF Soudní dvůr mimoto prohlásil, že „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“⁽⁷⁸⁾.
- (284) Aby bylo možno použít zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu, musí se Komise vrátit do kontextu období, v němž bylo přijato konkrétní rozhodnutí o poskytnutí veřejných prostředků společnosti So.Ge.A.AL.

⁽⁷⁴⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, citováno výše, bod 69.

⁽⁷⁵⁾ Věc Itálie v. Komise („ALFA Romeo“), C-305/89, Recueil 1991, s. I-1603, bod 23; věc Alitalia v. Komise, T-296/97, Recueil 2000, s. II-03871, bod 84.

⁽⁷⁶⁾ Věc Belgie v. Komise, 40/85, Recueil 1986, s. I-2321.

⁽⁷⁷⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, citováno výše, bod 71.

⁽⁷⁸⁾ Věc Evropská komise v. Électricité de France (EDF), C-124/10P, Sb. rozh. 2012, dosud nezveřejněno (dále jen „rozsudek ve věci EDF“), bod 85.

Komise musí při posuzování toho, zda byla investiční rozhodnutí motivovaná ziskem, v zásadě vycházet z informací a předpokladů, které měly příslušné místní orgány k dispozici v době přijetí rozhodnutí o financování společnosti So.Ge.A.AL. Podle bodu 63 pokynů pro leteckou dopravu lze u ujednání uzavřených mezi leteckými společnostmi a letištěm mít za to, že splňují kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, pokud z hlediska *ex ante* inkrementálně přispívají k ziskovosti letiště. Ačkoli toto kritérium zohledňuje logiku kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu, bylo zformulováno teprve nedávno a vztahuje se spíše na jednotlivá ujednání než na celkovou činnost, což je při používání kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu mnohem častější případ. Komise proto uznává, že pro příslušný členský stát a dotyčné hospodářské subjekty může být obtížné poskytnout úplně současné důkazy ohledně ujednání, která byla uzavřena před mnoha lety, a vezme tuto skutečnost v úvahu při použití dotyčného kritéria v daném případě.

i. Financování infrastruktury (včetně „vybavení a práce“) a zařízení letiště

- (285) Jak je uvedeno v 81. bodě odůvodnění, při posouzení v rámci tohoto rozhodnutí analyzovala Komise dotace na infrastrukturu a zařízení (opatření č. 3) a financování „vybavení a práce“ (opatření č. 2) společně jako řadu opatření k financování vybudování a modernizace infrastruktury a zařízení.
- (286) Náklady související s výstavbou a provozováním letiště, včetně investičních nákladů, obvykle nese provozovatel letiště, takže uhrazení části těchto nákladů jej osvobozuje od zátěže, kterou by musel obvykle nést.
- (287) Je třeba zjistit, zda při poskytování investičních grantů na financování infrastruktury, zařízení, vybavení a práce na letišti Alghero mohly orgány veřejné moci přiměřeně očekávat návratnost investice v jakékoli formě a v míře, která zajistí, aby byly investice pro ně ziskové.
- (288) Itálie výslovně netvrdila, že investiční granty jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Itálie nepředložila ani obchodní plán s výpočty očekávané ziskovosti investičních grantů, a to buď vypracovaného předem, nebo vyhotoveného následně na základě dostupných informací a předvídatelného vývoje v té době.
- (289) Co se týká grantů poskytnutých státem, je třeba uvést, že za právo provozovat letištní infrastrukturu hradí společnost So.Ge.A.AL státu koncesní poplatky. Itálie uvedla, že koncesní poplatky hrazené provozovateli letiště jsou stanoveny s ohledem na objemy přepravy, a nemají proto představovat odměnu za investice státu do letištní infrastruktury. Nejsou k dispozici žádné údaje o tom, že v době financování určitých investic na letišti Alghero mohl stát očekávat nárůst objemu přepravy a související zvýšení koncesních poplatků, jež by byly dostatečně vysoké, aby zajistily rentabilitu jeho nákladů.
- (290) Komise se domnívá, že vzhledem k významným nejistotám souvisejícím s infrastrukturními projekty nejsou investiční granty státu v souladu s druhem analýzy, jakou by u těchto projektů provedl obezřetný investor. Jelikož neexistují žádné náznaky, že se u dotyčného financování očekával obvyklý výnos, Komise se domnívá, že financování, které stát poskytl po dni 12. prosince 2000, není v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu a provozovatele letiště zvýhodnilo.
- (291) Veřejné financování zařízení není v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu z toho důvodu, že nebyl předem vypracován obchodní plán, ani nebyla provedena analýza citlivosti souvisejících předpokladů týkajících se ziskovosti, která by prokazovala, jaké finanční výnosy mohl region Sardinie přiměřeně očekávat u investičních grantů, které poskytl společnosti So.Ge.A.AL. Není ani zřejmé, zda mohl region Sardinie očekávat vůbec nějaký výnos, jelikož na rozdíl od státu mu společnost So.Ge.A.AL neplatí koncesní poplatky.
- (292) I za předpokladu, že dividendy, jež mohly být regionu Sardinie vyplaceny, a potenciální zvýšení hodnoty podílů, které vlastní ve společnosti So.Ge.A.AL jako její hlavní akcionář, lze považovat za možný zdroj finančních výnosů, jež lze vzít v úvahu při použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu v tomto kontextu ⁽⁷⁹⁾,

⁽⁷⁹⁾ Komise s ohledem na tento bod nezaujala v rozhodnutí konečné stanovisko.

postačuje uvést, že společnost So.Ge.A.AL vykázala v každém roce období, jehož se šetření týká (počínaje rokem 2000) značné ztráty. Stát ani region Sardinie proto nemohly přiměřeně očekávat, že financování infrastruktury nebo zařízení na letišti Alghero v tomto období zlepší finanční situaci společnosti So.Ge.A.AL natolik, aby vyplácela dostatečné dividendy, nebo že hodnota akcií společnosti So.Ge.A.AL vzroste v důsledku tohoto financování natolik, aby bylo veřejné financování „ziskové“. Itálie ani třetí strany neposkytly žádné údaje, které by naznačovaly, že tomu tak skutečně je.

- (293) Opatření č. 2 a opatření č. 3 proto nejsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu a poskytly společnosti So.Ge.A.AL hospodářskou výhodu.

ii. Kapitálové injekce mezi roky 2000 a 2010

- (294) Itálie i společnost So.Ge.A.AL tvrdily, že kapitálové injekce, které veřejní akcionáři společnosti So.Ge.A.AL uskutečnili v období 2000–2010, jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Ačkoli provozovatel letiště vykazoval od roku 2000 trvale ztráty, bylo možno legitimně očekávat, že činnost bude rentabilní, zejména vzhledem k nadcházejícímu udělení „plné“ koncese společnosti So.Ge.A.AL. Při přijímání jednotlivých opatření jednali veřejní akcionáři jako obezřetní investoři v tržním hospodářství.
- (295) Jelikož v době, kdy bylo o kapitálových injekcích rozhodnuto, se společnost So.Ge.A.AL nacházela v nejisté finanční situaci, zastávala Komise v rozhodnutí z roku 2012 předběžný názor, že by investor v tržním hospodářství požadoval provedení plánu k obnovení životaschopnosti společnosti. Komise se domnívala, že by soukromý investor vložil nový kapitál do společnosti, jejíž kapitál klesl pod úroveň vyžadovanou právními předpisy, jak tomu bylo v případě společnosti So.Ge.A.AL, pouze tehdy, pokud by mohl očekávat obnovení životaschopnosti společnosti v přiměřené lhůtě. Komisi nebyl v té době žádný takovýto plán předložen, a jak bylo objasněno v 301. až 311. bodě odůvodnění, jednotlivé obchodní plány, které byly v období, v němž se uskutečnily kapitálové injekce, vypracovány společností So.Ge.A.AL nebo pro tuto společnost, nepředstavovaly náležitý základ, který by akcionáři, jejichž chování je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku, považovali za dostatečný, aby mohli očekávat přiměřenou návratnost.
- (296) V průběhu šetření poskytla Itálie Komisi řadu dokumentů a tvrdila, že je třeba je považovat za obchodní plány, z nichž vycházela rozhodnutí o rekapitalizaci společnosti So.Ge.A.AL. Itálie rovněž uvedla, že z hlediska soukromého investora lze náhradu ztrát společnosti So.Ge.A.AL platně odůvodnit nejen existencí strategického restrukturalizačního programu s dobrými vyhlídkami na dosažení zisku v delším období, nýbrž rovněž jinými aspekty, než je finanční rentabilita, zejména obecnějšími cíli veřejného zájmu, jako je regionální rozvoj. Obchodní plány, které Itálie předložila, jsou podrobně popsány v 59.–75. bodě odůvodnění.
- (297) V tomto ohledu nejsou opatření provedená státem, regionem Sardinie a společností SFIRS v souladu s chováním investora v tržním hospodářství, které je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku. V období 2000–2010 poskytovaly stát, region Sardinie a společnost SFIRS soustavně finanční podporu, která byla nezbytná k zachování činnosti společnosti So.Ge.A.AL. Komise se domnívá, že finanční situace společnosti So.Ge.A.AL byla taková, že by žádný soukromý hospodářský subjekt nehradil její ztráty po tak dlouhou dobu bez věrohodného a realistického předběžného posouzení prokazujícího, že další hrazení ztrát je nákladově efektivnější než restrukturalizace společnosti.
- (298) Komise nesouhlasí ani s tvrzením Itálie, že při posuzování obchodních důvodů veřejného investora je nutno zohlednit cíle veřejného zájmu. Podle ustálené judikatury by se veřejní akcionáři v případě, že by jednali jako soukromý investor v tržním hospodářství, neřídili cíli veřejného zájmu a investice by musela být zisková sama o sobě.
- (299) Jelikož v průběhu šetření společnost So.Ge.A.AL tvrdila, že hospodářské odůvodnění opatření je nutno posoudit zvlášť před udělením plné koncese v roce 2007 a posléze, posoudí Komise kapitálové injekce uskutečněné v období 2000–2007 a v období 2008–2010.

Kapitálové injekce v období 2000–2007

- (300) Společnost So.Ge.A.AL uvedla, že rekapitalizace před rokem 2007 byla vedena potřebou zajistit činnost společnosti, zejména vzhledem k nadcházejícímu udělení plné koncese. Podle informací, které byly k dispozici v době rozhodnutí o vložení kapitálu do společnosti, měla vyhlídka na udělení plné koncese pro akcionáře společnosti So.Ge.A.AL zásadní význam.
- (301) Komise se v této souvislosti domnívá, že obchodní plány společnosti So.Ge.A.AL nelze považovat za realistický základ pro odhad budoucí výkonnosti společnosti v období 2000–2010. Tyto plány odkazovaly ojedinele na kapitálové injekce, které budou nezbytné k zajištění toho, aby kapitál opět splňoval právní požadavky. Mimoto neobsahovaly žádné náznaky, že v době, kdy bylo o předmětných kapitálových injekcích rozhodnuto, očekávali veřejní akcionáři společnosti So.Ge.A.AL obnovení životaschopnosti společnosti a návratnost své investice (ve formě vyplacených dividend nebo zvýšení hodnoty akcií společnosti), jež by vyvážíly výši kapitálu, který byl do společnosti investován. Plány neobsahovaly ani analýzu alternativních scénářů, kterou by pečlivý soukromý investor vyžadoval před vložением značného kapitálu do společnosti.
- (302) Komise podotýká, že jediné dokumenty, na něž Komise odkázala jako na obchodní plány, pocházejí z doby před vydáním prvního rozhodnutí o kapitálové injekci. Ačkoli obchodní plán z roku 1999 zmiňuje, že společnost So. Ge.A.AL bude nutno rekapitalizovat, neobsahuje žádné posouzení, které by prokazovalo, že pro akcionáře společnosti bude nákladově efektivnější pokrýt ztráty provozovatele letiště, než přijmout restrukturalizační opatření zaměřená na zvýšení efektivnosti provozovatele letiště v časovém rámci, který by byl přijatelný pro soukromého investora. Obchodní plán z roku 1999 mimoto neuváděl, že společnost So.Ge.A.AL bude po kapitálových injekcích zisková.
- (303) Obchodní plán z roku 1999 navíc vycházel z předpokladu, že společnosti So.Ge.A.AL bude v témže roce udělena plná koncese. Komise se domnívá, že by obezřetný soukromý investor strategii přehodnotil a uvážil možnosti restrukturalizace, pokud by bylo zřejmé, že udělení koncese bude opožděno a cíle spočívajícího v návratu k ziskovosti nebude dosaženo.
- (304) Žádná opatření k restrukturalizaci společnosti So.Ge.A.AL nebyla navržena ani v plánu vyhotoveném společností Roland Berger, což je jediný obchodní plán, který posuzoval finanční situaci společnosti So.Ge.A.AL na základě dvou scénářů – „plná“ koncese v porovnání s „dočasnou“ koncesí. Plán vyhotovený společností Roland Berger obsahoval závěr, že podle scénáře založeného na dočasné koncesi bude společnost So.Ge.A.AL vykazovat nadále ztráty, aniž by však navrhoval nápravná opatření. Takovéto nedostatečné informace by soukromého investora odradily od sledování dotyčné strategie, zejména vzhledem k nedostatečné jistotě, pokud jde o skutečné datum udělení plné koncese společnosti So.Ge.A.AL. Komise rovněž uvádí, že plán vyhotovený společností Roland Berger považovala za nedostatečně spolehlivý samotná společnost So.Ge.A.AL (viz 57. bod odůvodnění).
- (305) Obchodní plán z roku 2005 byl vypracován za účelem udělení plné koncese. Ačkoli plán obsahoval odhad příjmů a nákladů pro čtyřicetiletou dobu platnosti koncese na provozování letiště, a to za předpokladu, že koncese bude společnosti So.Ge.A.AL udělena v roce 2006, nebyla v něm navržena žádná opatření k odstranění nedostatků činnosti v oblasti odbavování, která dosahovala nedostatečných výsledků, jež se v plánu vyhotoveném společností Roland Berger z roku 2004 považovaly za nižší než průměr v daném odvětví, a předpokládalo se, že ve střednědobém horizontu bude společnost nadále ztrátová.
- (306) Na základě těchto skutečností se Komise domnívá, že žádný z výše uvedených plánů nepředstavuje to, co by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt považoval za spolehlivý základ pro uskutečnění dotyčných investic.

Kapitálové injekce v období 2008–2010

- (307) Soukromý investor by každopádně strategii v obchodním plánu z roku 2010 přehodnotil, zejména vzhledem ke skutečnosti, že podle článku 14a úmluvy měla být koncese odebrána, pokud společnost So.Ge.A.AL nedosáhne životaschopnosti do čtyř let ode dne vstupu koncese v platnost, tj. do roku 2011. Plán z roku 2010 však předpokládal obnovení životaschopnosti společnosti až o rok později než v roce 2011, tj. v roce 2012, a to s přihlédnutím k rekapitalizaci společnosti, která se očekávala v roce 2010.

- (308) Rozhodnutí akcionářů nadále hradit ztráty společnosti So.Ge.A.AL, aniž by byl zaveden program restrukturalizace, a to dokonce i v případě, kdy hospodářské výsledky po udělení plné koncese ukazovaly, že obrat v ziskovosti ve lhůtě stanovené v úmluvě není pravděpodobný, nelze přirovnat chování soukromého investora.
- (309) Společnost So.Ge.A.AL mimoto uvedla, že na výsledky po roce 2007 měly nepříznivý dopad nepředvídané události, a poukázala zejména na dopady hospodářského útlumu na její obrat, v důsledku čehož zaznamenala společnost pokles objemu osobní přepravy o 1,8 %. Společnost So.Ge.A.AL tvrdila, že se objem přepravy nevyvíjel podle odhadů v důsledku opožděného provedení prací souvisejících s infrastrukturou na letišti a nerevidování výše letištních poplatků ze strany úřadu ENAC.
- (310) Komise v této souvislosti podotýká, že Itálie neuvedla žádný způsob posouzení dopadů dotyčných nepředvídaných událostí. Nejsou k dispozici žádné důkazy o tom, že pokles objemu přepravy o 1,8 % lze přičíst hospodářské krizi.
- (311) Na tomto základě se nezdá, že by rozhodnutí o rekapitalizaci společnosti So.Ge.A.AL vycházela z ekonomického hodnocení srovnatelného s hodnocením, které by za podobných okolností před uskutečněním takovýchto investic provedl racionální soukromý investor v tržním hospodářství, aby zjistil jejich budoucí ziskovost.
- (312) Komise rovněž podotýká, že Itálie i společnost So.Ge.A.AL potvrdily, že kapitálové injekce byly schváleny především s cílem splnit regulatorní požadavky. Komise se však domnívá, že dodržení regulatorních kapitálových požadavků nemůže samo o sobě odůvodnit to, že soukromý investor v tržním hospodářství vloží do společnosti další kapitál. Investoři mají často zákonnou povinnost poskytnout dodatečný vlastní kapitál podnikům, jejichž kapitál se v důsledku trvalých ztrát snížil pod stanovenou úroveň. Soukromí investoři, kteří čelí takovéto situaci, by uvážili i všechny ostatní možnosti – včetně likvidace nebo ukončení činnosti⁽⁸⁰⁾ – a zvolili by možnost, která je z finančního hlediska nejvýhodnější.
- (313) Komise proto vyvozuje závěr, že rozhodnutí o kapitálových injekcích ve prospěch společnosti So.Ge.A.AL nejsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, a proto poskytla společnosti So.Ge.A.AL hospodářskou výhodu.

12.1.1.5. *Selektivita*

- (314) Aby opatření státu spadalo do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“. Pojem „státní podpora“ se tudíž vztahuje pouze opatření, která selektivně zvýhodňují určité podniky.
- (315) V daném případě Komise uvádí, že opatření č. 1, 2 a 3 byla provedena pouze ve prospěch společnosti So.Ge.A.AL, jsou proto selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

12.1.1.6. *Ovlivnění obchodu a narušení hospodářské soutěže*

- (316) Aby se finanční opatření považovalo za státní podporu, musí ovlivňovat obchod mezi členskými státy a narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit narušením hospodářské soutěže. Komise nemusí v rámci posouzení obou těchto podmínek prokázat skutečný dopad podpor na obchod mezi členskými státy a skutečné narušení hospodářské soutěže, ale je povinna pouze přezkoumat, zda tyto podpory mohou tento obchod ovlivnit a narušit hospodářskou soutěž⁽⁸¹⁾. Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží na vnitřním trhu, je nutno mít za to, že tyto podniky jsou dotyčnou podporou ovlivněny.
- (317) Jak bylo uvedeno v 253.–257. bodě odůvodnění, provozování letiště představuje hospodářskou činnost. Na straně jedné existuje konkurence mezi letišti, která se snaží přilákat letecké společnosti a s nimi související letecký provoz (přepravu cestujících a nákladu), a na straně druhé existuje konkurence i mezi správci letišť, kteří mohou vzájemně soutěžit o to, aby byli pověřeni správou daného letiště. Komise v této souvislosti zdůrazňuje, že zejména v případě nízkonákladových leteckých dopravců a charterových leteckých společností si konkurují také letiště, která se nenacházejí ve stejné spádové oblasti, či dokonce leží v různých členských státech, a která se snaží tyto letecké společnosti přilákat.

⁽⁸⁰⁾ Viz sdělení Komise členským státům (Úř. věst. C 307, 31.11.1993, s. 3), bod 36.

⁽⁸¹⁾ Viz např. věc Itálie v. Komise, C-372/97, Sb. rozh. 2004, s. I-3679, bod 44.

- (318) Jak je uvedeno v bodě 40 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 a potvrzeno v bodě 45 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, ani malá letiště nelze vyloučit z oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy z toho důvodu, že jejich financování orgány veřejné moci nemůže narušit hospodářskou soutěž ani ovlivnit obchod mezi členskými státy. V bodě 45 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je výslovně uvedeno, že „ani v případě relativně malého podniku, který je příjemcem prostředků z veřejných zdrojů, není vyloučena možnost narušení obchodu mezi členskými státy“.
- (319) Letiště Alghero v současnosti odbaví přibližně 1,5 milionu cestujících ročně. Obchodní plán z roku 2005 předložený Itálií předpokládal trvalý růst počtu cestujících o 4,5 % do roku 2010, 2,6 % od roku 2011 do roku 2025 a 3,78 % v období 2006–2025 na přibližně 2 800 000 cestujících v roce 2045. Od roku 2000 mimoto letiště Alghero obsluhuje řadu mezinárodních destinací. Vzhledem k těmto skutečnostem je nutno mít za to, že hospodářská výhoda, která byla společnosti So.Ge.A.AL poskytnuta prostřednictvím různých opatření, narušila nebo mohla narušit hospodářskou soutěž a přinejmenším mohla ovlivnit obchod mezi členskými státy.

12.1.1.7. Závěr ohledně existence podpory

- (320) Komise se proto domnívá, že kapitálové injekce a veřejné financování infrastruktury, včetně „vybavení a práce“, a zařízení představují podporu společnosti So.Ge.A.AL.

12.1.2. Zákonnost podpory

- (321) Podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy musí členské státy informovat o svých záměrech poskytnout nebo upravit podpory a nesmí provést zamýšlená opatření, dokud není v tomto řízení přijato konečné rozhodnutí.
- (322) Všechna dotyčná opatření byla zavedena, aniž by byla schválena Komisí. Na základě posouzení uvedeného v 323. až 327. bodě odůvodnění nelze mít za to, že předmětná opatření podpory ve prospěch společnosti So.Ge.A.AL byla vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, které je použitelné na podporu poskytnutou přede dnem 31. ledna 2012.
- (323) Rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 osvobozovalo od oznamovací povinnosti státní podpory ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované podnikům v souvislosti s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu, které splňují podmínky stanovené v tomto rozhodnutí. V rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 byla za slučitelnou prohlášena zejména státní podpora ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované letišťům, i) u nichž roční počet cestujících nepřevýšil 1 000 000 osob, ii) jejichž roční obrat před zdaněním nepřesáhl v průběhu dvou finančních let předcházejících roku, kdy byl daný podnik pověřen poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu, částku 100 milionů EUR, pokud roční vyrovnávací platba za dotčenou službu nepřesahuje 30 milionů EUR.
- (324) Rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 se vztahovalo pouze na podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované v souvislosti se skutečnou službou obecného hospodářského zájmu. Aby bylo možno výjimku využít, musela vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytovaná v souvislosti se službou obecného hospodářského zájmu splňovat podmínky stanovené v článcích 4, 5 a 6 uvedeného rozhodnutí.
- (325) Podle článku 4 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 musela být odpovědnost za provozování služeb obecného hospodářského zájmu dotyčnému podniku udělena jedním nebo několika úředními akty, které stanoví mimo jiné povahu a délku trvání závazků veřejné služby, ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby a potřebná opatření směřující k vyloučení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby. V článku 5 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 bylo stanoveno, že výše vyrovnávací platby musí být omezena rozsahem nezbytným pro úhradu nákladů vynaložených v souvislosti s plněním závazků veřejné služby, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený výnos. Podle článku 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 se vyžadovalo, aby členské státy prováděly pravidelné kontroly s cílem zajistit, aby podniky nedostávaly vyrovnávací platby přesahující výši určenou podle článku 5.

- (326) Podle Itálie a společnosti So.Ge.A.AL by v daném případě mělo být hodnocení provozování letiště Alghero jako poskytování služby obecného hospodářského zájmu odvozeno z úmluvy. V úmluvě však není obsaženo výslovné vymezení údajného úkolu souvisejícího s poskytováním služeb veřejného hospodářského zájmu, jehož plněním byla pověřena společnost So.Ge.A.AL, ani pravidla upravující nárok společnosti So.Ge.A.AL na vyrovnávací platbu. Společnost So.Ge.A.AL nepředložila Komisi žádný jiný dokument udávající rozsah údajného závazku veřejné služby, který společnost plní. Komise se proto domnívá, že údajný pověřovací akt neukládal provozovateli letiště skutečný závazek veřejné služby. Úmluva nestanovila ani ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby a potřebná opatření směřující k vyloučení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby. Požadavky stanovené v člancích 4, 5 a 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 týkající se obsahu pověřovacích aktů proto nejsou splněny.
- (327) Komise se domnívá, že na základě těchto skutečností nelze vyvodit závěr, že podpora společnosti So.Ge.A.AL byla osvobozena od oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.
- (328) Komise proto vyvozuje závěr, že Itálie nedodržela povinnost zdržet se jednání, která je stanovena v čl. 108 odst. 3 Smlouvy, a dotyčná opatření proto představují protiprávní státní podporu.

12.1.3. Slučitelnost podpory

- (329) Jelikož opatření č. 1, 2 a 3 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, lze jejich slučitelnost posoudit na základě výjimek stanovených v čl. 107 odst. 2 a 3 a v čl. 106 odst. 2 Smlouvy.

12.1.3.1. Použitelnost pokynů pro leteckou dopravu

- (330) V čl. 107 odst. 3 Smlouvy jsou povoleny určité výjimky z obecného pravidla stanoveného v čl. 107 odst. 1 Smlouvy, že státní podpory nejsou slučitelné s vnitřním trhem. Dotyčnou podporu lze posoudit pouze na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, který stanoví, že za slučitelné s vnitřním trhem mohou být považovány „podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem“.
- (331) V tomto ohledu stanoví příslušný rámec pro posouzení, zda lze podporu letišť prohlásit za slučitelnou podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014.
- (332) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 má Komise za to, že by se na protiprávní investiční podpory letišť mělo použít její „sdělení o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory“⁽⁸²⁾. Pokud byla protiprávní investiční podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014, bude Komise uplatňovat pravidla slučitelnosti platná v době poskytnutí protiprávní investiční podpory. Komise proto na případy týkající se protiprávní investiční podpory poskytnuté letištím přede dnem 4. dubna 2014 uplatní zásady obsažené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005. V případě protiprávní investiční podpory poskytnuté před vstupem pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v platnost, kdy pro investiční podporu letišť neexistovala žádná kritéria slučitelnosti, musí Komise posoudit slučitelnost přímo na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, přičemž zohlední svou rozhodovací praxi. Komise se v této souvislosti domnívá, že za účelem posouzení slučitelnosti investiční podpory, která byla společnosti So.Ge.A.AL poskytnuta před vstupem pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v platnost, by se měla použít analogicky kritéria stanovená v těchto pokynech.
- (333) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 má Komise za to, že ustanovení jejího „sdělení o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory“ by se neměla použít na projednávané případy protiprávních provozních podpor poskytnutých letištím ještě přede dnem 4. dubna 2014. Komise bude naproti tomu uplatňovat zásady obsažené v těchto pokynech na všechny případy týkající se provozní podpory (podaná oznámení a protiprávní neoznámená podpora) letištím, přestože byla podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014.

⁽⁸²⁾ Úř. věst. C 119, 22.5.2002, s. 22.

12.1.3.2. *Investiční nebo provozní podpora*

- (334) Podle bodu 25 podbodu 18 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je investiční podpora definována jako „podpora na financování investičního majetku, konkrétně na pokrytí schodku financování kapitálových nákladů“. Podle bodu 25 podbodu 18 pokynů se investiční podpora může vztahovat jak na předem vyplacenou částku (tj. na pokrytí počátečních investičních nákladů), tak i na podporu ve formě pravidelných splátek (k pokrytí kapitálových nákladů, pokud jde o roční odpisy a náklady na financování).
- (335) „Provozní podporou“ se rozumí podpora na pokrytí veškerých provozních nákladů nebo jejich části, přičemž provozními náklady se rozumí „výchozí náklady letiště na poskytování letištních služeb, včetně kategorií nákladů, jako jsou náklady na zaměstnance, smluvně sjednané služby, komunikaci, odpady, energii, údržbu, nájem a správu, ovšem vyjma kapitálových nákladů, marketingové podpory nebo jakýchkoli dalších pobídek, které letiště poskytuje leteckým společnostem, a nákladů spadajících do výkonu veřejné správy“⁽⁸³⁾.
- (336) V průběhu šetření⁽⁸⁴⁾ Itálie uvedla, že veřejné financování investic do letištní infrastruktury lze obecně posoudit:
- a) jako investiční podporu ve výši celého objemu financování, které bylo společností So.Ge.A.AL poskytnuto na uhrazení investičních nákladů, nebo alternativně
 - b) jako provozní podporu ve výši rozdílu mezi koncesním poplatkem v tržní výši a koncesním poplatkem, který provozovatel letiště skutečně hradí za právo provozovat letiště.
- (337) Itálie tvrdila, že v daném případě nelze dotyčné veřejné financování považovat za investiční podporu pro společnost So.Ge.A.AL. Důvodem je za prvé skutečnost, že si stát ponechal dotyčnou infrastrukturu ve svém vlastnictví, a za druhé to, že před udělením plné koncese v roce 2007 nenesl provozovatel letiště odpovědnost za investice do infrastruktury na letišti Alghero, nýbrž jednal jménem státu pouze v souvislosti s údržbou letištní infrastruktury.
- (338) Vzhledem ke stanovisku Itálie a definicím uvedeným v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 lze mít za to, že:
- a) kapitálové injekce uskutečněné po dni 12. prosince 2006, které byly použity na pokrytí ročních provozních ztrát společnosti So.Ge.A.AL, představují provozní podporu ve prospěch společnosti So.Ge.A.AL;
 - b) státní financování infrastruktury, „vybavení a práce“ a zařízení do udělení plné koncese v roce 2007 představuje provozní podporu ve prospěch společnosti So.Ge.A.AL. Před udělením koncese neměla povinnost financovat investice na letišti Alghero společnost So.Ge.A.AL, nýbrž stát jakožto vlastník letiště. Státní financování infrastruktury, „vybavení a práce“ a zařízení proto neosvobodilo společnost So.Ge.A.AL od investičních nákladů, které by musela obvykle nést. Aby se stát choval v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, měl v zájmu zajištění ziskovosti jeho investic požadovat navýšení koncesního poplatku hrazeného společností So.Ge.A.AL. Z toho vyplývá, že podpora má podobu koncesního poplatku (který pro provozovatele letiště, jako je společnost So.Ge.A.AL, představuje provozní náklady), který byl nižší, než měl být. Jelikož od udělení plné koncese na provozování letiště nese odpovědnost za investice do infrastruktury společnost So.Ge.A.AL, představuje veřejné financování těchto investic investiční podporu. Komise každopádně níže posoudila slučitelnost financování investic do infrastruktury na letišti Alghero s vnitřním trhem i) na základě předpokladu, že představuje investiční podporu (viz 339.–367. bod odůvodnění), jakož i ii) na základě předpokladu, že se jedná o provozní podporu (viz 368.–374. bod odůvodnění). V rámci svého hodnocení podle bodu ii) analyzovala Komise rovněž slučitelnost kapitálových injekcí (opatření č. 1), které jednoznačně představují provozní podporu, s vnitřním trhem.

12.1.3.3. *Slučitelnost podpory na infrastrukturu a zařízení (opatření č. 2 a 3) za předpokladu, že se jedná o investiční podporu*

- (339) Komise nejprve uvádí, že podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 musí být způsobilé náklady na investice do letiště omezeny na výstavbu infrastruktury a vlastních letištních zařízení (dráhy, terminály, rozjezdové dráhy, kontrolní věž) nebo přímé podpory (protipožární instalace, zabezpečovací a bezpečnostní

⁽⁸³⁾ Bod 25 podbod 22 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁸⁴⁾ Dopis Itálie ze dne 8. května 2014.

zařízení). Způsobilé náklady musí vylučovat náklady, jež nejsou přímo spojené se základními činnostmi letiště, které zahrnují mimo jiné stavbu, 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 a restaurace, parkoviště.

- (340) V daném případě byly veřejné prostředky určeny na financování nového terminálu pro cestující, rekonstrukci starého terminálu, modernizaci pojezdové plochy, rozšíření ploch pro parkování letadel, modernizaci odbavovací plochy, zavedení systému kontroly zavazadel a systému kontroly obvodu letiště. Tyto investiční náklady jsou způsobilé pro financování podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.
- (341) Co se týká slučitelnosti předmětného veřejného financování s vnitřním trhem, podle bodu 61 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 Komise zejména prověří, zda:
- a) výstavba a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost atd.);
 - b) infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli;
 - c) infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur;
 - d) přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně;
 - e) rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie.
- (342) Kromě požadavku na splnění zvláštních kritérií slučitelnosti stanovených v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 by státní podpora letiště měla mít stejně jako jakékoli jiné opatření podpory motivační účinek a měla by být nezbytná a přiměřená sledovanému legitimnímu cíli, aby byla slučitelná⁽⁸⁵⁾. Proto kromě kritérií uvedených v 341. bodě odůvodnění posoudila Komise motivační účinek i nezbytnost a přiměřenost dotyčné podpory.
- i. Jasně stanovený cíl společného zájmu
- (343) Předmětná opatření měla mimo jiné financovat výstavbu nového terminálu s kapacitou 2 000 000 cestujících, jelikož starý terminál (s kapacitou 800 000 cestujících) byl přetížen již v roce 2003⁽⁸⁶⁾. Investiční podpora byla mimoto využita na financování řady opatření, která letišti pomohla přizpůsobit se novým požadavkům na zabezpečení a bezpečnost v zájmu zachování jeho plné provozuschopnosti.
- (344) Podle Itálie byl celkovým cílem financování infrastruktury na letišti Alghero rozvoj bezpečné a provozuschopné dopravní infrastruktury a propojení regionu. Podle Itálie musí regionální letiště napomáhat při podpoře přístupnosti spádových oblastí a dotyčné investice zlepšily zabezpečení, bezpečnost a efektivnost letiště, přičemž současně přispěly k dosažení obecnějších cílů v oblasti regionálního rozvoje.
- (345) Itálie zdůraznila, že HDP na obyvatele je na Sardinii v průměru mnohem nižší než v Itálii a míra nezaměstnanosti je podstatně vyšší než italský průměr. Mezi roky 2003 a 2012 činila například míra nezaměstnanosti na Sardinii 13,3 % v porovnání s 7,9 % v Itálii. Proto zvýšení dopravních toků v důsledku rozvoje infrastruktury na letišti Alghero bude mít pro Sardinii pravděpodobně související sociální a hospodářské přínosy, pokud jde o hospodářskou i sociální soudržnost a rovněž rozvoj ostrova.
- (346) Tyto připomínky odpovídají závěrům uvedeným ve zprávě společnosti Accuracy, v níž se uznává, že pro regionální rozvoj je obzvláště důležitý rozvoj odvětví letecké dopravy na Sardinii. Ve zprávě společnosti Accuracy je vyzdvihnut příklad možného rozsahu pozitivních hospodářských přínosů vyplývajících z rozvoje infrastruktury pro leteckou dopravu na Sardinii. Podle studie zmíněné ve zprávě společnosti Accuracy vedl rozvoj letištní dopravní infrastruktury na letišti Cagliari (na Sardinii) k pozitivním hospodářským dopadům ve výši přibližně 140 milionů EUR ročně.

⁽⁸⁵⁾ Viz například rozhodnutí Komise ve věci SA.34586 – Řecko – modernizace letiště Chania, 49. bod odůvodnění.

⁽⁸⁶⁾ „Rekonstrukce“ starého terminálu uvedená v tabulce 5 souvisí s rozšířením/výstavbou nového terminálu, je proto zahrnuta v popisu podpory určené na nový terminál.

- (347) Letecká doprava je mimoto jediným pohodlným způsobem dopravy na Sardinii/ze Sardinie s výjimkou trajektové dopravy, která však vyžaduje podstatně delší dobu strávenou na cestě. Ačkoli je Sardinie obsluhována několika trajektovými linkami ze Španělska a pevninské Itálie, průměrná doba cesty trajektem přesahuje devět hodin.
- (348) Rozvoj infrastruktury na letišti Alghero byl proto součástí plánů Sardinie na zlepšení propojení ostrova prostřednictvím rozvoje regionálních letišť. Komise tudíž může vyvodit závěr, že veřejné financování poskytnuté na modernizaci infrastruktury na letišti Alghero splňuje jasně stanovené cíle spočívající ve zlepšení bezpečné a provozuschopné dopravní infrastruktury a přístupnosti regionu. Rozvoj infrastruktury na letišti Alghero byl proto ve společném zájmu, jelikož se očekávalo, že investice zajistí pozitivní vnější dopady, pokud jde o hospodářský a sociální rozvoj.

ii. Nutnost a úměrnost infrastruktury stanovenému cíli

- (349) Investiční podporu lze prohlásit za slučitelnou pouze tehdy, je-li nutná a úměrná stanovenému cíli obecného zájmu. Tak je tomu zejména v případě, nepředstavuje-li investice duplikaci stávající nedostatečně využitě infrastruktury.
- (350) Státní podpora na financování investic na letišti Alghero byla nutná k zvýšení kapacity letiště, a tudíž zajištění jeho dlouhodobé životaschopnosti. Před provedením investic činila kapacita letiště Alghero pouze 800 000 cestujících. Letiště Alghero dosáhlo mezi své kapacity v roce 2003 a 2004, a investice byly proto nezbytné k tomu, aby mohlo odbavit více cestujících. Mimoto došlo i k určitým zlepšením nezbytným k splnění bezpečnostních norem, což usnadnilo lepší využívání stávající letištní infrastruktury, a přispělo tudíž k regionálnímu rozvoji a lepšímu propojení spádové oblasti letiště.
- (351) Investice vedly k zvýšení kapacity letiště z 800 000 cestujících v roce 2003 na 2 000 000 cestujících v roce 2004. Od roku 2011 dosahuje objem osobní přepravy na letišti přibližně 70 % kapacity letiště. Podle Itálie lze předpokládat, že by objem osobní přepravy byl vyšší, pokud by nenastala finanční krize.
- (352) Ve zprávě společnosti Ecorys se uznává, že rozvoj cestovního ruchu vyžadoval rozšíření kapacity terminálu na letišti Alghero, aby bylo možno zvládnout předpokládaný nárůst dopravy. Jak bylo uvedeno výše, podle zprávy společnosti Ecorys brzdilo před provedením investic na letišti Alghero rozvoj odvětví cestovního ruchu nedostatečné mezinárodní spojení. Obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL z roku 2004 předpokládal, že se celkový počet cestujících na letišti v roce 2008 zvýší přibližně o 30 % v porovnání s objemy před rozšířením kapacity letiště v roce 2004. Tento objem osobní přepravy nebylo možno bez investic zvládnout.
- (353) Nové investice mimoto nepředstavovaly duplikaci stávající neziskové infrastruktury, jelikož se tři nejbližší letiště nenacházejí ve stejné spádové oblasti (viz 33. bod odůvodnění). Ačkoli je letiště Alghero jedním ze tří letišť na Sardinii (spolu s letišti Cagliari a Olbia), která obsluhují komerční letecké společnosti, žádné z ostatních dvou letišť se nenachází ve stejné spádové oblasti. Letiště Olbia je od letiště Alghero vzdáleno 128 km a letiště Cagliari 235 km. V rozhodnutí z roku 2007 dospěla Komise k závěru, že letiště Alghero nemohou vzhledem k jeho poloze a charakteristikám dopravní sítě na Sardinii tato jiná dvě letiště nahradit. Investice proto nepředstavovaly duplikaci stávající neziskové infrastruktury.
- (354) Komise může tudíž vyvodit závěr, že podpořené investice byly nutné a úměrné cílům týkajícím se propojení a hospodářského rozvoje regionu, k nimž dotyčná opatření účinně přispívají.

iii. Dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur

- (355) Investice letišti Alghero umožnily dodržet bezpečnostní požadavky vztahující se na letiště a přizpůsobit se dopravním potřebám jeho spádové oblasti.

- (356) Po udělení „plné“ koncese na provozování letiště realizovala společnost So.Ge.A.AL investiční program s cílem přizpůsobit infrastrukturu a zařízení letiště rostoucímu počtu přepravených cestujících. Podle obchodního plánu z roku 2005 činily celkové plánované investice na letišti Alghero v době platnosti koncese 143,3 milionu EUR ⁽⁸⁷⁾.
- (357) Obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL z roku 2004 předpokládal, že se celkový počet cestujících na letišti Alghero v roce 2008 zvýší přibližně o 30 % v porovnání s objemy před rozšířením kapacity letiště v roce 2004. Tento objem osobní přepravy nebylo možno bez investic, které jsou předmětem posouzení v daném případě, zvládnout. Tyto předpoklady celkově potvrzuje pozdější vývoj. Společnosti So.Ge.A.AL se podařilo dosáhnout významného nárůstu objemu přepravy v souladu s očekáváními. Od roku 2011 dosahuje objem osobní přepravy na letišti přibližně 70 % kapacity letiště. Podle Itálie by byl objem osobní přepravy vyšší, pokud by nenastala finanční krize.
- (358) Komise proto vyvozuje závěr, že modernizovaná infrastruktura nabízela dostatečné perspektivy střednědobého používání.

iv. Stejný a nediskriminační přístup k infrastruktuře

- (359) Podle informací, které poskytla Itálie, a bez ohledu na případnou odůvodněnou cenovou diferenciaci uplatňovanou v dohodách s jednotlivými leteckými společnostmi byla infrastruktura vždy otevřená všem potenciálním uživatelům bez jakéhokoli rozlišování.

v. Rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie

- (360) Do roku 2005 se letiště Alghero považovalo za letiště kategorie D, jak je definována v bodě 15 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. V pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 je stanoveno, že financování letišť kategorie D může málo narušit hospodářskou činnost nebo ovlivnit obchody tak, že by to bylo v rozporu se společným zájmem. Na základě těchto skutečností Komise v rozhodnutí z roku 2012 měla za to, že do roku 2005 neovlivnila podpora obchod tak, že by to bylo v rozporu se společným zájmem. Itálie ani zúčastněné strany toto předběžné zjištění v průběhu šetření nezpochybnily.
- (361) V téže spádové oblasti se mimoto nenacházejí žádná jiná letiště. Jak je uvedeno v 33. bodě odůvodnění, nejbližší letiště se nachází ve vzdálenosti více než 120 kilometrů, a to v oblasti, v níž je silniční spojení omezené, což podporuje zjištění, že z hlediska cestujících není letiště Alghero ve významné míře nahraditelné ostatními letišti na Sardinii.
- (362) Komise proto vyvozuje závěr, že financování poskytnuté na modernizaci infrastruktury (včetně „vybavení a práce“) a zařízení na letišti Alghero nenarušilo hospodářskou soutěž v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie.

vi. Motivační účinek, nezbytnost a přiměřenost podpory

- (363) Komise musí rovněž zjistit, zda státní podpora letiště Alghero změnila chování podniku, který je příjemcem podpory, tak, aby zahájil další činnost, která přispívá k dosažení cíle veřejného zájmu a kterou by i) bez poskytnutí podpory nevykonával, nebo ii) by ji vykonával omezeným nebo jiným způsobem. Podpora se mimoto považuje za přiměřenou pouze tehdy, nelze-li stejného výsledku dosáhnout s nižší podporou méně narušující hospodářskou soutěž. To znamená, že výše a intenzita podpory musí být omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti.
- (364) V daném případě souvisely investiční granty především s modernizací odbavovací plochy, vzletové a přistávací dráhy a pojezdové plochy a rovněž terminálu. Dlouhá doba návratnosti spojená s investicemi do infrastruktury ve spojení se značnou složitostí a riziky souvisejícími s velkými projekty znamenají, že přilákání soukromého kapitálu může být obtížné. Menší letiště, jako je letiště Alghero, se mohou potýkat s obzvláštními problémy, pokud jde o přilákání soukromého kapitálu za přiměřenou cenu, aby mohly provést potřebné infrastrukturní projekty.

⁽⁸⁷⁾ Jak je stanoveno v dokumentu s názvem *Programma di Intervento „Investimenti“* v *Programma di sviluppo per l'affidamento della gestione quarantennale*, který byl schválen v září 2005.

- (365) Podle informací poskytnutých Itálií by bez podpory nebylo možno tyto investice provést. Vzhledem k finanční situaci společnosti So.Ge.A.AL, která v období 2000–2010, jehož se šetření týká, kumulovala ztráty v míře vyžadující několik kapitálových injekcí ze strany orgánů veřejné moci, je zřejmé, že společnost So.Ge.A.AL nebyla schopna přispět k financování těchto investic významněji, než skutečně učinila, a neměla možnost získat externí financování na trhu. Lze proto usuzovat, že dotyčná opatření podpory byla nezbytná a úměrná potřebě uspokojit očekávanou poptávku leteckých společností a cestujících ve spádové oblasti.
- (366) Komise se proto domnívá, že podpora je omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti.

vii. Závěr

- (367) Komise má za to, že pokud by se předmětná opatření, která poskytují veřejnou podporu na investice do infrastruktury na letišti Alghero, považovala za investiční podporu, byla by slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

12.1.3.4. *Slučitelnost podpory společnosti So.Ge.A.AL (opatření 1, č. 2 a 3) za předpokladu, že se jedná o provozní podporu*

- (368) Provozní podporu poskytnutou před vstupem pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 v platnost, tj. přede dnem 4. dubna 2014, lze prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem, jsou-li splněny tyto podmínky:
- a) příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu: tato podmínka je splněna mimo jiné tehdy, pokud podpora zvyšuje mobilitu občanů Unie a propojení regionů nebo napomáhá regionálnímu rozvoji ⁽⁸⁸⁾;
 - b) vhodnost státní podpory jako nástroje politiky: členské státy musí prokázat, že podpora je vhodná pro dosažení zamýšleného cíle nebo řešení problémů, na které je podpora zaměřena ⁽⁸⁹⁾;
 - c) potřeba státního zásahu: podpora by se měla zaměřovat na situace, v nichž může přinést materiální zlepšení, které trh sám není schopen poskytnout ⁽⁹⁰⁾;
 - d) existence motivačního účinku: tato podmínka je splněna, je-li pravděpodobné, že by se při neexistenci provozní podpory a s ohledem na možné poskytnutí investiční podpory a objem přepravy výrazně snížil objem činnosti dotyčného letiště ⁽⁹¹⁾;
 - e) přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum): aby byla provozní podpora letišťům přiměřená, musí být omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti ⁽⁹²⁾;
 - f) zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod ⁽⁹³⁾.
- (369) Jednotlivá opatření provozní podpory poskytnuté společnosti So.Ge.A.AL, která zahrnovala zejména řadu kapitálových injekcí, měla společnosti zajistit dostatečný kapitál, aby mohla pokračovat v činnosti, a to z ekonomického i právního hlediska. Stejně tak i rozhodnutí orgánů veřejné moci o financování určitých investic, aniž by se vyžadovalo odpovídající zvýšení koncesních poplatků hrazených společností So.Ge.A.AL, přispěla k udržení společnosti na trhu, jelikož by se vyšší koncesní poplatky promítly do vyšších provozních nákladů, což by finanční situaci společnosti dále zhoršilo. Všechna tato opatření proto přispěla k zachování letiště Alghero v provozu. Vzhledem k úloze letiště, pokud jde o přístupnost regionu a jeho hospodářský rozvoj (jak bylo objasněno v 343.–348. bodě odůvodnění), se Komise domnívá, že provozní podpora pro společnost So.Ge.A.AL přispěla k dosažení cíle společného zájmu.

⁽⁸⁸⁾ Body 137 a 113 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁸⁹⁾ Body 137 a 120 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁹⁰⁾ Body 137 a 116 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁹¹⁾ Body 137 a 124 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁹²⁾ Body 137 a 125 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁹³⁾ Body 137 a 131 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

- (370) Jelikož bylo letiště Alghero v období, jehož se šetření týká, ztrátové (viz tabulka 3), provozní podpora letišti umožnila pokračovat v činnosti a zajišťovat propojení regionu Sardinie. Komise se proto domnívá, že provozní podpora poskytnutá letišti Alghero představovala vhodný nástroj k dosažení cíle společného zájmu.
- (371) Co se týká nezbytnosti, v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 se vyžaduje, aby provozní podpora přinesla zásadní zlepšení, které trh sám o sobě nemůže poskytnout. Komise má za to, že v daném případě tomu tak je, jelikož bez dotyčné podpory by společnost So.Ge.A.AL byla pravděpodobně nucena odejít z trhu, což by Sardinii připravilo o dopravní infrastrukturu, která hraje důležitou úlohu s ohledem na přístupnost a rozvoj (cestovní ruch).
- (372) Bez podpory by byla činnost příjemce významně omezena, ne-li úplně ukončena. Předmětná opatření byla omezena na minimum potřebné k vyrovnání ztrát, splnění kapitálových požadavků ze strany společnosti So.Ge.A.AL a zachování její další činnosti. Tato opatření byla nezbytná pro udržení společnosti na trhu, a to i v případě, vezmou-li se v úvahu účinky všech ostatních podpor (provozních a investičních), které jsou předmětem šetření. Komise se proto domnívá, že veškerá provozní podpora poskytnutá společnosti So.Ge.A.AL byla nezbytná a omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti.
- (373) Jak bylo uvedeno výše, v těžce spádové oblasti se nenacházejí žádná jiná letiště. Itálie mimoto potvrdila, že letištní infrastruktura je pro všechny letecké společnosti dostupná za nediskriminačních podmínek.
- (374) Na základě těchto skutečností proto Komise vyvozuje závěr, že podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 jsou splněny, a opatření jsou tudíž slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c).

12.2. OPATŘENÍ VE PROSPĚCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ PŮSOBÍCÍCH NA LETIŠTI

12.2.1. Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy

- (375) V tomto oddíle Komise posoudí, zda jednotlivé dohody uzavřené mezi společnostmi So.Ge.A.AL a řadou leteckých společností, které jsou předmětem tohoto šetření, představují státní podporu dotčeným leteckým společnostem ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

12.2.1.1. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (376) Jakákoli hospodářská výhoda obsažená ve smluvních vztazích s leteckými společnostmi působícími na letišti Alghero nebyla poskytnuta přímo státem, nýbrž provozovatelem letiště ve vlastnictví státu, tj. společností So.Ge.A.AL. Za předpokladu, že tato hospodářská výhoda je obsažena v kterékoli z dohod, které jsou předmětem šetření, je nutné zjistit, zda byla tato výhoda financována ze státních prostředků a zda ji lze přičíst státu.
- (377) Podle ustálené judikatury se za státní prostředky považují i zdroje veřejných podniků (tj. podniků, nad nimiž může stát vykonávat přímo nebo nepřímo rozhodující vliv), jelikož tyto prostředky „zůstávají neustále pod veřejnou kontrolou, a tudíž jsou k dispozici příslušným vnitrostátním orgánům“⁽⁹⁴⁾. V souladu s touto judikaturou je nutno prostředky společnosti So.Ge.A.AL jakožto veřejného podniku považovat pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy za státní prostředky. Podle článku 2 směrnice o průhlednosti se má za to, že veřejná moc má rozhodující vliv, pokud drží většinu upsaného základního kapitálu, kontroluje většinu hlasů spojených s akciemi vydanými takovým podnikem nebo může jmenovat více než polovinu členů správního, řídicího nebo dozorčího orgánu. V případě společnosti So.Ge.A.AL se zdá, že jsou splněna všechna tři nekumulativní kritéria pro předpoklad rozhodujícího vlivu vykonávaného státem.
- (378) Společnosti So.Ge.A.AL a Ryanair zpochybnilly přičitatelnost dohod uzavřených s leteckými společnostmi státu, zatímco Itálie a společnost Unioncamere ji potvrdily.

⁽⁹⁴⁾ Viz například věc *Řecko v. Komise*, C-278/00, Sb. rozh. 2004, s. I-03997, věc *Francie v. Komise*, C-482/99, Recueil 2002, s. I-04397, a spojené věci *Itálie a SIM 2 Multimedia v. Komise*, C-328/99 a C-399/00, Recueil 2003, s. I-04035, bod 33.

- (379) Společnosti So.Ge.A.AL i Ryanair v průběhu šetření tvrdily, že dohody, které letiště Alghero uzavřelo s leteckými společnostmi, by bylo možno přičítat státu pouze na základě objektivního zjištění prokazujícího, že stát zasahoval do rozhodnutí společnosti So.Ge.A.AL uzavřít dohody tak, že je určoval nebo ovlivňoval v tom smyslu, že by společnost So.Ge.A.AL jednala jinak, pokud by se mohla rozhodovat nezávisle; společnosti tvrdily, že tak tomu u žádného z veřejných akcionářů společnosti So.Ge.A.AL nebylo. Podle judikatury mohou dohody, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela s leteckými společnostmi působícími na letišti, obsahovat státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy pouze tehdy, pokud stát mohl společnost So.Ge.A.AL ovládat a pokud se orgány veřejné moci „tak či onak účastnily přijetí těchto opatření“. V tomto ohledu však „není možné požadovat, aby bylo na základě přesného šetření prokázáno, že veřejné orgány konkrétně pobídly veřejný podnik k přijetí dotčených opatření podpory“⁽⁹⁵⁾. Aby bylo možno vyvodit závěr, zda lze konkrétní opatření přičíst státu, může Komise ve svém odůvodnění vycházet z jakékoli jiného nepřímého důkazu, který by svědčil o účasti orgánů veřejné moci při přijetí dotyčného opatření nebo nepravděpodobnosti toho, že se přijetí neúčastnily⁽⁹⁶⁾.
- (380) Jak Soudní dvůr uvedl v rozsudku ve věci Stardust Marine, přičitatelnost opatření státu lze zjistit pomocí „organických“ nebo „strukturálních“ ukazatelů nebo nepřímých důkazů, které svědčí o účasti státu na přijetí rozhodnutí, které vedlo ke konkrétnímu opatření, nebo nepravděpodobnosti toho, že se jeho přijetí neúčastnil. V témže rozsudku stanovil Soudní dvůr neúplný seznam možných ukazatelů, které jsou důležité pro otázku přičitatelnosti státu, jež byly podrobně rozvedeny v 268. bodě odůvodnění: skutečnost, že podnik, jehož prostřednictvím byla podpora poskytnuta, musel zohlednit směrnice vydané vládními orgány; začlenění veřejného podniku do struktur veřejné správy; povaha činností podniku a jejich výkon na trhu v rámci běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými subjekty; právní postavení podniku; intenzita dohledu vykonávaného orgány veřejné moci nad vedením podniku a jakýkoliv jiný ukazatel, který by svědčil o účasti orgánů veřejné moci na přijetí dotyčného opatření nebo o nepravděpodobnosti toho, že se přijetí neúčastnily, s ohledem na rozsah tohoto opatření, jeho obsah nebo podmínky.
- (381) Šetření v daném případě potvrdilo, že uzavření dohod s leteckými společnostmi lze přičíst státu.
- (382) Za prvé, veřejné vlastnictví společnosti So.Ge.A.AL, které se promítá do veškerých hlasů na valné hromadě akcionářů a v představenstvu společnosti, znamená, že je třeba mít za to, že stát ovlivňuje rozhodovací procesy společnosti So.Ge.A.AL a účastní se rozhodnutí přijatých společností. Sardinie má vzhledem ke své účasti ve společnosti So.Ge.A.AL většinu hlasů na valné hromadě akcionářů. Podle stanov společnosti So.Ge.A.AL opravňuje každá nominální akcie k jednomu hlasu na valné hromadě akcionářů. Členové představenstva jsou jmenováni tak, aby poměrně zastupovali většinové a menšinové akcionáře.
- (383) Komise za druhé uvádí, že Itálie nikdy netvrdila, že rozhodnutí o uzavření dohod s leteckými společnostmi přijala společnost So.Ge.A.AL nezávisle, bez jakékoli účasti ze strany svých akcionářů. Naopak, v dopise ze dne 18. února 2014 Itálie uvedla, že:
- dohody s leteckými společnostmi sjednal generální ředitel společnosti So.Ge.A.AL,
 - generální ředitel informoval představenstvo o stavu jednání, obsahu dohod a vyhlídkách, pokud jde o vývoj dotyčných dohod,
 - představenstvo schválilo obvykle jednomyslně podmínky dohod s leteckými společnostmi před jejich podpisem.
- (384) Itálie mimoto uvedla, že se uzavření dohod s leteckými společnostmi působícími na letišti s ohledem na propagaci nových tras nebo zahájení provozu na nových trasách z letiště Alghero uskutečnilo se souhlasem Sardinie a bylo nedílnou součástí strategie Sardinie k zvýšení přílivu turistů na ostrov⁽⁹⁷⁾. Komise se mimoto domnívá, že povaha činnosti společnosti So.Ge.A.AL (provozování letiště) je dalším ukazatelem toho, že dotyčná opatření lze přičíst státu, jelikož regionální letiště považují místní a regionální orgány často za důležitý nástroj na podporu místního hospodářského rozvoje.
- (385) Za třetí, v následující části Komise prokáže, že existují dostatečné údaje naznačující, že regionální orgány ve skutečnosti iniciovaly uzavření dotyčných dohod, zejména (avšak nejen) dohody s hlavní leteckou společností působící na letišti, společností Ryanair. Tyto údaje představují důkazy svědčící o přičitatelnosti státu ve smyslu rozsudku ve věci Stardust Marine⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁵⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, citováno výše, body 52 a 53.

⁽⁹⁶⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, citováno výše, bod 56.

⁽⁹⁷⁾ Dopis Itálie ze dne 18. února 2014, příloha A.

⁽⁹⁸⁾ Věc Francie v. Komise, C-482/99, citováno výše.

- i. Regionální orgány byly informovány o nákladech plynoucích z dohod s leteckými společnostmi a očekávalo se, že přispějí k jejich úhradě.
- (386) Zápisy ze zasedání představenstva, které Itálie předložila v průběhu šetření, prokazují, že Sardinie byla informována o jednáních a byla ohledně nich konzultována a souhlasila s uzavřením smluv s leteckými společnostmi působícími na letišti Alghero.
- (387) Například v zápisu ze zasedání představenstva dne 9. března 2000 se uvádí, že představenstvo schválilo jednomyslně dohody s leteckými společnostmi, které společnost So.Ge.A.AL navrhla. Společnost So.Ge.A.AL informovala zejména o jednáních se společnostmi Volare, Ryanair, Itair, Alpi Eagles, Air Dolomiti, Azzura a Gandalf Air. Co se týká společnosti Volare, bylo sděleno, že nová sjednávaná dohoda stanoví pevnou platbu ve výši 4 550 000 za uspořádání letového provozu (*Air Traffic Movement – ATM*) a 3 000 EUR za cestujícího při faktoru vytíženosti sedadel ve výši 60 %. Zápis ze zasedání představenstva dne 18. prosince 2006 prokazuje, že představenstvo bylo informováno o pokroku jednání ohledně dohody se společností Germanwings z roku 2007.
- (388) Konzultace s orgány veřejné moci ohledně dohod s leteckými společnostmi působícími na letišti a schválení dohod těmito orgány proto nebylo omezeno na společnost Ryanair. Podle zápisu ze zasedání představenstva dne 10. února 2002 bylo například rozhodnuto o zahájení provozu na trase do Paříže francouzským leteckým dopravcem Auris pouze s výhradou výslovného souhlasu akcionářů, včetně jejich závazku týkajícího se plnění případných z toho plynoucích finančních povinností.
- (389) Účast orgánů veřejné moci na rozhodnutí o uzavření dohod upravujících činnost různých leteckých dopravců na letišti Alghero (jak je podrobně popsáno v 382. až 388. bodě odůvodnění) představuje přesvědčivý důkaz o tom, že se orgány veřejné moci obvykle podílely na uzavření těchto dohod, a to i v případě dopravců, kteří nejsou zmíněni v důkazech uvedených v 382. až 388. bodě odůvodnění.
- ii. Při uzavírání dohod s leteckými společnostmi jednala společnost So.Ge.A.AL na základě pověření orgánů veřejné moci.
- (390) Komise se domnívá, že jsou k dispozici dostatečné údaje pro vyvození závěru, že uzavření dohod s leteckými společnostmi inicioval a koordinoval stát. Podle zápisu z valné hromady akcionářů dne 5. října 2001 jednala společnost So.Ge.A.AL „se souhlasem akcionářů“ o zahájení provozu na důležité trase pro Sardinii, a to Alghero–Londýn, a dočasném hrazení výsledných nákladů, „které by měly nést veřejné subjekty“.
- (391) Zápis ze zasedání představenstva rovněž prokazuje, že při uzavírání dohod s leteckými společnostmi muselo vedení společnosti vzít v úvahu požadavky orgánů veřejné moci. Například na zasedání představenstva dne 30. července 2004 jeho předseda informoval o schůzce mezi různými regionálními subjekty v souvislosti s možným rozvojem činnosti společnosti Ryanair na letišti. Od Sardinie byly požadovány záruky, pokud jde o financování nákladů spojených s iniciativami k rozvoji dopravy z regionálních finančních prostředků.
- (392) Skutečnost, že při uzavírání dotyčných dohod jednala společnost So.Ge.A.AL pod vlivem Sardinie, je zjevná rovněž v dohodě o poskytování letištních služeb z roku 2000, která byla podepsána se společností Ryanair a která stanoví, že „společnost So.Ge.A.AL poté, co kontaktovala územní institucionální orgány, mimo jiné autonomní regionální vládu, a zajistila jejich dostatečný zájem a souhlas, pokud jde o dotyčnou iniciativu, uzavírá s výše uvedenou společností [tj. Ryanair] tuto dohodu při uhrazení ekonomického příspěvku, který je dostatečný k pokrytí celého závazku“ (preambule).
- (393) Podle zápisu ze zasedání představenstva dne 17. července 2009 je zřejmé, že společnost So.Ge.A.AL považovala příspěvky na společný marketing určené společnosti Ryanair za výsledek politického rozhodnutí na regionální úrovni. Společnost So.Ge.A.AL se proto domnívala, že potřebné finanční prostředky musí zajistit regionální orgány. Společnost se dotazovala rovněž na prostor pro jednání s leteckým dopravcem, „jelikož akcionáři společnosti So.Ge.A.AL neudělili představenstvu mandát k ukončení dohody s leteckou společností“.

- (394) V průběhu šetření společnost Ryanair tvrdila, že Komise neprokázala dostatečně zasahování orgánů veřejné moci do rozhodovacího procesu společnosti So.Ge.A.AL. Skutečnost, že „společnost So.Ge.A.AL a Sardinie podepsaly v letech 2004, 2005, 2006 a 2007 dohody týkající se příspěvků na společný marketing“, pouze dokládá, že Sardinie financovala společnost So.Ge.A.AL, nikoli však to, že usměrňovala činnost společnosti So.Ge.A.AL vůči společnosti Ryanair nebo AMS.
- (395) Komise nemůže s tvrzením společnosti Ryanair souhlasit. Za prvé, jak bylo uvedeno v 384. bodě odůvodnění, Itálie v průběhu šetření výslovně potvrdila, že uzavření dohod s leteckými společnostmi bylo nedílnou součástí strategie Sardinie k zvýšení přílivu turistů na ostrov. Odkazy na diskuse mezi společnostmi So.Ge.A.AL a jejími veřejnými akcionáři ohledně cíle týkajícího se regionálního a hospodářského rozvoje, který region Sardinie sleduje, v souvislosti s dohodami, jež společnost So.Ge.A.AL uzavřela s leteckými dopravci působícími na letišti Alghero, prokazují, že společnost So.Ge.A.AL prováděla regionální politiky podle příkazů a pokynů, které obdržela od veřejných subjektů.
- (396) Komise proto vyvozuje závěr, že dohody, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela s různými leteckými dopravci působícími na letišti a které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, lze přičíst státu.

12.2.1.2. Hospodářská výhoda

- (397) V průběhu šetření Itálie uvedla, že při uzavírání jednotlivých dohod s leteckými společnostmi, které jsou předmětem tohoto šetření, jednala společnost So.Ge.A.AL stejně jako obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt, který je veden vyhlídkami na dosažení zisku, ve stejné situaci, takže předemtná opatření neposkytují hospodářskou výhodu, kterou by letecké společnosti nezískaly za běžných tržních podmínek.

12.2.1.2.1. Obecné úvahy

- (398) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 lze na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu podporu letecké společnosti, která letiště využívá, v zásadě vyloučit, pokud:

— cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně, nebo

— lze analýzou *ex ante*, konkrétně analýzou vycházející z údajů, které byly dostupné v době, kdy bylo o dotyčných opatřeních rozhodnuto, prokázat, že ujednání mezi letištěm a leteckou společností bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště⁽⁹⁹⁾.

- (399) V pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 je uvedeno, že „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“⁽¹⁰⁰⁾.

- (400) Co se týká prvního přístupu uvedeného v 398. bodě odůvodnění (srovnání ceny účtované za letištní služby s tržní cenou), Komise má vážné pochybnosti, zda lze určit příslušnou referenční hodnotu pro stanovení tržní hodnoty služeb poskytovaných letišti. Komise má v současnosti za to, že nejvhodnějším kritériem pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante*⁽¹⁰¹⁾.

- (401) V této souvislosti je třeba uvést, že obecně může být použita zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu s odkazem na průměrnou cenu zaznamenanou na srovnatelných trzích spolehlivě, pokud lze tržní cenu zjistit nebo odvodit z jiných tržních ukazatelů. V případě letištních služeb však tato metoda není obvykle spolehlivá. Struktura nákladů a příjmů se mezi jednotlivými letišti obvykle značně liší. Tyto náklady a příjmy závisí na rozvoji letiště, stavu letištní infrastruktury, počtu leteckých dopravců, kteří působí na letišti, kapacitě letiště, regulačním rámci na vnitrostátní úrovni, který se může mezi jednotlivými členskými státy lišit, a na dluzích nebo závazcích, jež letiště přijalo v minulosti.

⁽⁹⁹⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 53.

⁽¹⁰⁰⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 66.

⁽¹⁰¹⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, body 59 a 61.

- (402) Čistě srovnávací analýzu mimoto ztěžuje liberalizace trhu letecké dopravy. Jak je patrné v daném případě, obchodní vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi nejsou založeny vždy výhradně na zveřejněném ceníku poplatků. Tyto obchodní vztahy jsou spíše velmi rozmanité. Zahrnují sdílení rizik s ohledem na osobní přepravu a související obchodní a finanční závazky, běžné systémy pobídek a změnu rozdělení rizik během doby trvání dohod. Jednu transakci proto nelze porovnat s jinou transakcí na základě ceny obrátky nebo ceny stanovené za cestujícího.
- (403) V průběhu šetření společnost Ryanair uvedla, že k vyloučení hospodářské výhody, která by nebyla získána za běžných tržních podmínek, je nutno poplatky stanovené v dohodách s leteckými společnostmi působícími na letišti Alghero porovnat s poplatky, které společnost Ryanair platila v příslušném časovém rámci na podobných letištích. Společnost Ryanair vybrala jako nejvhodnější srovnávací letiště pro účely této analýzy letiště [...] ⁽¹⁰²⁾.
- (404) [...] vlastní [...], jež je zase ve vlastnictví různých místních orgánů z oblasti [...]. Společnost Ryanair uvedla, že výroční zprávy [...] neobsahují žádné údaje o státním financování a že letiště bylo nejméně od [...] každý rok ziskové. Činnost společnosti Ryanair na letišti [...] byla zahájena v [...]. Letiště bylo trvale v soukromém vlastnictví, což podle společnosti Ryanair naznačuje, že letiště lze použít jako srovnávací letiště při uplatňování kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- (405) Podle společnosti Ryanair jsou výsledky porovnání údajů o poplatcích, které společnost Ryanair hradila na letišti Alghero, s poplatky na srovnatelných letištích smíšené. Za předpokladu, že se do regionu nevracejí místní daně, jsou poplatky hrazené společností Ryanair na letišti Alghero v průměru nižší než na těchto srovnávacích letištích, a to za cestujícího i za letadlo. Pokud se však předpokládá, že se určitá část místních daní (konkrétně 66 % podle informací, které poskytla společnost Ryanair) vrací do regionu, jsou průměrné poplatky hrazené společností Ryanair na letišti Alghero vyšší než poplatky placené na letišti [...], ačkoli nižší než poplatky na letišti [...]. Společnost Ryanair uvádí, že to lze částečně vysvětlit nižším HDP na Sardinii v porovnání s HDP v [...] a [...].
- (406) Společnost Ryanair tudíž uznává, že výsledky srovnání poplatků placených společností Ryanair na letišti Alghero s poplatky hrazenými na letištích [...] jsou smíšené a že rozdíly ve výsledcích mohou být způsobeny řadou důvodů, jako je volba srovnávacích letišť.
- (407) Komise souhlasí s tím, že referenční srovnávání letištních poplatků nelze kategoricky vyloučit jako možný postup při posuzování existence podpory leteckých společností. K určení referenční hodnoty je však nutné, aby bylo možno vybrat dostatečný počet srovnatelných letišť poskytujících srovnatelné služby za obvyklých tržních podmínek. Podle bodu 54 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je nutno příslušnou referenční hodnotu určit pomocí letišť, jejichž provozovatelé se chovají jako tržně jednající hospodářský subjekt, a to na základě dostupných a relevantních tržních cen. Tato referenční hodnota by měla zohledňovat ukazatele, jako je objem provozu, druh provozu, poměrný význam nákladní dopravy a poměrný význam příjmů pocházejících z jiných než leteckých činností letiště, druh a úroveň poskytovaných letištních služeb, blízkost letiště k velkému městu, počet obyvatel ve spádové oblasti letiště, prosperita okolní oblasti (HDP na obyvatele) a různé geografické oblasti, z nichž by bylo možno získat cestující.
- (408) Komise v této souvislosti uvádí, že i když je vlastnictví nebo provoz některých letišť v soukromých rukou a nepřihlíží se k sociálním nebo regionálním aspektům, mohou být ceny účtované těmito letišti silně ovlivněny cenami účtovanými většinou veřejně subvencovanými letišti, neboť posledně jmenované ceny berou letecké společnosti v úvahu při jednáních se soukromě vlastněnými nebo provozovanými letišti.
- (409) V daném případě Komise podotýká, že se samotná společnost Ryanair domnívala, že jelikož se letiště Alghero nachází na ostrově a v jeho blízkosti neexistuje mnoho velkých měst nebo letišť, je obtížné nalézt srovnávací letiště s téměř totožnými charakteristikami. Společnost Ryanair dále uvedla, že smíšené výsledky referenčního srovnávání lze vysvětlit rozdílem v HDP na Sardinii v porovnání s HDP v oblastech, v nichž se nacházejí potenciální srovnávací letiště.

⁽¹⁰²⁾ Zpráva z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu.

- (410) Komise podotýká, že i kdyby byly k dispozici spolehlivé srovnávací údaje, referenční srovnávání by v daném případě stejně nebylo možné. Ujednání, která jsou předmětem šetření, zahrnují dohody o poskytování letištních služeb a marketingové dohody, které stanoví různé „ceny“, a to letištní poplatky, poplatky za odbavení a marketingové poplatky. Některé z těchto poplatků závisí na počtu cestujících, některé na počtu obrátek, zatímco jiné poplatky jsou pevně stanovené. Každá z těchto dohod proto znamená složité finanční toky mezi provozovatelem letiště a leteckými společnostmi (a jejich dceřinými společnostmi), které na letišti působí, a to letištní poplatky, poplatky za odbavení a marketingové poplatky.
- (411) Komise se proto domnívá, že by srovnání mezi letištními poplatky, které společnost So.Ge.A.AL účtuje leteckým společnostem působícím na letišti Alghero, s letištními poplatky placenými na srovnávacích letištích neposkytlo užitečné údaje pro použití zásady tržně jednajících hospodářského subjektu. Aby toto referenční srovnávání přineslo spolehlivé výsledky, bylo by nutné, aby na srovnávacích letištích existovala přinejmenším srovnatelná ujednání, která by měla zahrnovat zejména podobné platby za marketing a poplatky za odbavení. Vzhledem k specifčnosti a složitosti dotyčných ujednání Komise usuzuje, že takovéto referenční srovnávání nelze provést, zejména kvůli skutečnosti, že ceny účtované za odbavovací služby a marketingové služby jsou jen ojediněle zveřejňovány, a pro účely takového srovnávání proto nejsou snadno dostupné. Ani společnost Ryanair neposkytla tyto údaje pro dvě srovnávací letiště.
- (412) I za předpokladu, že lze provést referenční srovnávání s obdobnými ujednáními, která platí na srovnatelných letištích, jež by Komisi vedlo k závěru, že dotyčné „ceny“ odpovídají „tržní ceně“, či jsou dokonce vyšší, nemohla by Komise na tomto základě vyvodit závěr, že předmětná ujednání jsou v souladu s trhem, pokud by se ukázalo, že v době, kdy provozovatel letiště tato ujednání uzavřel, mohl přiměřeně očekávat, že povedou k inkrementálním nákladům přesahujícím inkrementální příjmy. Tržně jednající hospodářský subjekt by neměl zájem nabízet zboží nebo služby za „tržní cenu“, pokud by to podle očekávání vedlo k inkrementálním ztrátám.
- (413) Komise se proto domnívá, že ujednání s leteckými společnostmi na letištích, jež společnost Ryanair uvedla jako údajně relevantní srovnávací letiště, nemohou představovat vhodné měřítko pro zjištění tržní ceny služeb, které společnost So.Ge.A.AL poskytovala jednotlivým leteckým společnostem na letišti Alghero. Vzhledem k neexistenci zjistitelného tržního měřítka se Komise domnívá, že vhodným kritériem pro posouzení dohod, které letiště uzavřelo s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante*.
- (414) V této analýze je nutno zohlednit veškeré příslušné inkrementální příjmy a náklady související s transakcí. Jednotlivé prvky (slevy z letištních poplatků, marketingové příspěvky, jiné finanční pobídky) nelze posuzovat zvlášť. Jak je uvedeno v rozsudku ve věci Charleroi: „Přitom je nezbytné v rámci použití kritéria soukromého investora posuzovat obchodní transakci jako celek, aby se ověřilo, zda státní entita a entita jí ovládaná se společně chovaly jako hospodárné subjekty v tržním hospodářství. Komise má totiž povinnost při hodnocení sporných opatření zohlednit všechny relevantní skutečnosti a jejich kontext [...].“⁽¹⁰³⁾
- (415) Očekávané inkrementální příjmy musí zahrnovat zejména příjmy z letištních poplatků s přihlédnutím ke slevám a další dopravě očekávané na základě dohody, jakož i předpokládané příjmy z jiných než leteckých činností, jichž je dosahováno prostřednictvím další dopravy. Očekávané inkrementální náklady musí zahrnovat zejména všechny inkrementální provozní a investiční náklady, které by nevznikly, kdyby nebyla dohoda uzavřena, jako například inkrementální náklady na personál, na vybavení a na investice vyvolané přítomností letecké společnosti na letišti, a rovněž náklady na marketingové příspěvky a další finanční pobídky. Naproti tomu náklady, které by letišti vznikly i nezávisle na ujednání s leteckou společností, by pro účely posouzení zásady tržně jednajících hospodářského subjektu neměly být brány v potaz.
- (416) Komise v této souvislosti rovněž uvádí, že cenová diferenciací (včetně marketingové podpory a jiných pobídek) je běžným obchodním postupem. Důvody, proč nejsou všem leteckým společnostem nabízeny stejné podmínky, mohou být různé. Racionální může být zejména nabízení zvláštních finančních pobídek (včetně ve formě marketingových příspěvků) a zvláštních slev ze zveřejněných letištních poplatků leteckým společnostem, které na letiště přivádějí vysoký počet cestujících. Tyto příznivé podmínky lze objektivně odůvodnit očekávanou další

⁽¹⁰³⁾ Rozsudek ve věci Charleroi, citováno výše, bod 59.

dopravou vzhledem k příjmům z jiných než leteckých činností plynoucím z této další dopravy⁽¹⁰⁴⁾ a rovněž tím, že i když se marže za cestujícího vytvořená letištními poplatky, které letecká společnost platí, sníží o slevy a finanční pobídky, může být tato marže v absolutním vyjádření vzhledem k počtu cestujících značná. Pro účely posouzení, zda tyto slevy a finanční pobídky poskytují hospodářskou výhodu, je třeba zjistit, zda mohl provozovatel letiště v době, kdy se rozhodl je nabízet, přiměřeně očekávat, že toto rozhodnutí přinese zisk, jinými slovy povede k vyššímu zisku (či nižším ztrátám), než by bylo dosaženo v hypotetické srovnávací situaci.

- (417) Komise mimoto uvádí, že dohody, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela s leteckými společnostmi působícími na letišti, byly součástí dlouhodobé strategie letiště. Z obchodních plánů společnosti So.Ge.A.AL (viz 59.–75. bod odůvodnění) je zjevné, že byla závislá na nízkonákladových leteckých společnostech jako hlavní hybné síle růstu a že se očekávalo zvrácení předchozího poklesu a obnovení životaschopnosti, jakmile bude společnosti udělena plná koncese na provozování letiště Alghero. Podmínku uvedenou v 399. bodě odůvodnění proto splňují všechny předmětné smlouvy. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že pokud lze u každé dohody, která je předmětem šetření, zjistit, že v době, kdy byla uzavřena, mohl tržně jednající hospodářský subjekt vedený vyhlídkami na dosažení zisku na místě společnosti So.Ge.A.AL očekávat, že budoucí inkrementální náklady plynoucí z dohody budou vyrovnány budoucími inkrementálními příjmy, je tato dohoda v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu a nepředstavuje státní podporu.

12.2.1.2.2. Ohledně společného posouzení dohod o poskytování letištních služeb uzavřených se společností Ryanair a marketingových dohod se společností AMS

- (418) V rozhodnutí z roku 2012 se Komise domnívala, že za účelem použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je nutno dohody o poskytování letištních služeb uzavřené se společností Ryanair a dohody o poskytování marketingových služeb uzavřené se společností AMS a jejich finanční důsledky posoudit společně jako jedno opatření. Společnost Ryanair nezpochybnila to, že by marketingové dohody uzavřené přímo mezi společnostmi Ryanair a So.Ge.A.AL v roce 2002 a 2003 měly být posouzeny společně s dohodami o poskytování letištních služeb z roku 2002 a 2003.
- (419) Společnost Ryanair však odmítla předběžný závěr Komise, že společnosti Ryanair a AMS je nutno považovat za jeden subjekt a že dohodu o poskytování letištních služeb, kterou uzavřely společnosti So.Ge.A.AL a Ryanair, a dohodu o poskytování marketingových služeb, kterou současně uzavřely společnosti So.Ge.A.AL a AMS, je třeba za účelem posouzení hospodářské výhody vyhodnotit společně. Podle společnosti Ryanair jsou dohody o poskytování letištních služeb uzavřené se společností Ryanair a dohody o poskytování marketingových služeb uzavřené se společností AMS samostatné a nezávislé, souvisejí s různými službami a neexistuje mezi nimi smluvní ani jiná souvislost, která by odůvodňovala jejich hodnocení jako jednoho souboru opatření. Tento názor podpořila i společnost AMS.
- (420) Komise v této souvislosti uvádí, že existuje řada signálů, které jednoznačně naznačují, že dohody je nutno posoudit jako jedno opatření, jelikož byly uzavřeny v rámci jedné transakce.
- (421) Za prvé, dohody byly uzavřeny současně stejnými stranami:
- Pro účely použití pravidel státní podpory se společnosti AMS a Ryanair považují za jeden podnik v tom smyslu, že společnost AMS jedná v zájmu společnosti Ryanair a pod její kontrolou. U předmětných dohod to lze odvodit rovněž ze skutečnosti, že se v preambuli příslušné marketingové dohody uvádí, že „společnost AMS má výhradní licenci k nabízení marketingových služeb na cestovatelských internetových stránkách www.ryanair.com, internetových stránkách irské nízkonákladové letecké společnosti Ryanair“. Pokud proto společnost So.Ge.A.AL hodlala propagovat destinaci společnosti Ryanair a okolní oblasti, mohla tak učinit pouze prostřednictvím společnosti AMS.
 - Všechny příslušné dohody byly uzavřeny vždy téhož dne.
- (422) Za druhé, v preambuli marketingových dohod z roku 2006 a 2010 uzavřených se společností AMS se uvádí, že „internetové stránky www.ryanair.com poskytují jedinečnou příležitost oslovit miliony potenciálních cestujících společnosti Ryanair a předkládají zevrubné informace o letištích, městech a regionech, v nichž společnost Ryanair působí“. To naznačuje, že účelem marketingové dohody není obecně propagace Sardinie, nýbrž dosažení

⁽¹⁰⁴⁾ To se vztahuje na příjmy plynoucí provozovateli letiště z dodatečné činnosti parkovišť, obchodů, restaurací atd. v důsledku dalších cestujících.

maximálního prodeje letenek do destinace Alghero, kterou obsluhuje společnost Ryanair. V preambulích se uvádí, že společnost So.Ge.A.AL osloví cestující společnosti Ryanair s cílem propagovat turistické a obchodní možnosti v regionu, a zejména letiště Alghero jako cílovou destinaci.

- (423) Za třetí, marketingové dohody se společností AMS v prvním oddíle nazvaném „Účel dohody“ uvádějí, že „jsou založeny na závazku společnosti Ryanair provozovat trasy mezi letištěm Alghero a destinacemi v EU“ (dohoda z roku 2006 zmiňuje letiště Londýn-Stansted, Barcelona-Girona, Frankfurt-Hahn, Pisa, Liverpool a Řím). Tato formulace stanoví jednoznačnou přímou souvislost mezi dohodami o poskytování letištních služeb a marketingovými dohodami v tom smyslu, že jedna bez druhé by uzavřena nebyla. Marketingové dohody jsou založeny na uzavření dohod o poskytování letištních služeb a službách poskytovaných společností Ryanair.
- (424) Za čtvrté, v marketingových dohodách se v preambuli uvádí, že se společnost So.Ge.A.AL rozhodla „u cestujících v mezinárodní letecké dopravě aktivně propagovat město Alghero a region jako prázdninovou destinaci a rovněž jako atraktivní obchodní centrum“. To naznačuje, že prvořadým a specifickým cílem uzavření marketingových dohod byla propagace konkrétně letiště Alghero a okolní oblasti, a proto souvisí s uzavřením dohod o poskytování letištních služeb ze strany společnosti Ryanair.
- (425) Za páté, marketingové dohody může společnost So.Ge.A.AL okamžitě zrušit, pokud by společnost Ryanair ukončila provoz na výše zmíněných trasách. To opět prokazuje, že marketingové dohody a dohody o poskytování letištních služeb jsou neoddělitelně spojené.
- (426) Komise rovněž uvádí, že z analýzy výroční zprávy společnosti So.Ge.A.AL za rok 2000 je zřejmé, že marketingovou podporu požadovala společnost Ryanair v době uzavření dohody o poskytování letištních služeb z roku 2000 jako podmínku pro provozování trasy do Londýna. Tento výklad podporuje i skutečnost, že náklady na marketingovou podporu považovala společnost So.Ge.A.AL za provozní náklady na trasu společnosti Ryanair, a nikoli za investici do rozvoje značky, jak tvrdily společnosti Ryanair a AMS.
- (427) Závěrem se uvádí, že dohody o poskytování marketingových služeb uzavřené společnostmi So.Ge.A.AL a AMS jsou neoddělitelně spojené s dohodami o poskytování letištních služeb, které podepsaly společnosti Ryanair a So. Ge.A.AL. Úvahy uvedené v 421. až 426. bodě odůvodnění prokazují, že bez dohod o poskytování letištních služeb by dohody o poskytování marketingových služeb uzavřeny nebyly. Z těchto důvodů vyvozuje Komise závěr, že dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb jsou neoddělitelné, a považuje proto za vhodné analyzovat každou dohodu o poskytování marketingových služeb společně s dohodou o poskytování letištních služeb, která byla uzavřena současně, za účelem zjištění, zda tato transakce představuje státní podporu.

12.2.1.2.3. Ohledně výhod, které by tržně jednající hospodářský subjekt mohl očekávat od dohod o poskytování marketingových služeb, a ceny, kterou by byl za tyto služby ochoten zaplatit

- (428) Za účelem použití kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu v daném případě je nutno chování regionu Sardinie a společnosti So.Ge.A.AL porovnat s chováním obezřetného, tržně jednajícího hospodářského subjektu pověřeného provozováním letiště Alghero, které je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku. Při tomto posouzení by případné kladné účinky na hospodářství regionu, v němž se letiště nachází, neměly hrát žádnou úlohu, jelikož Soudní dvůr objasnil, že příslušnou otázkou pro použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je to, zda by „za podobných podmínek soukromý investor vycházel z předpokládaných možností rentability, přičemž by odhlédl od veškerých úvah sociálního charakteru nebo regionální politiky či politiky určitého odvětví a poskytl by tento vklad“⁽¹⁰⁵⁾.
- (429) Při analýze dotyčných opatření je třeba posoudit výhody, jež by mohl tento hypotetický, tržně jednající hospodářský subjekt, který je motivován vyhlídkami na dosažení zisku, získat z pořízení marketingových služeb. Při této analýze by se neměl brát v potaz obecný dopad těchto služeb na cestovní ruch a na hospodářskou výkonnost regionu. V úvahu je nutno vzít pouze dopad těchto služeb na ziskovost letiště, jelikož o to jediné by se hypotetický, tržně jednající hospodářský subjekt zajímal.

⁽¹⁰⁵⁾ Věc *Belgie v. Komise*, 40/85, Recueil 1986, s. I-2321.

- (430) Marketingové služby mohou v zásadě stimulovat osobní přepravu na leteckých trasách, na něž se vztahují dohody o poskytování marketingových služeb a dohody o poskytování letištních služeb, jelikož marketingové služby mají tyto letecké trasy propagovat. Ačkoli z tohoto dopadu bude mít prospěch především dotyčná letecká společnost, může být výhodný i pro provozovatele letiště. Zvýšení osobní přepravy může navíc vést k zvýšení příjmů provozovatele letiště plynoucích z určitých letištních poplatků a rovněž k zvýšení příjmů z jiných než leteckých činností, zejména parkovišť, restaurací a jiných podniků nacházejících se na letišti, jejichž obrat připadá zcela nebo částečně provozovateli letiště.
- (431) Tržně jednající hospodářský subjekt provozující letiště Alghero místo společnosti So.Ge.A.AL a regionu Sardinie by proto vzal tyto možné pozitivní dopady v úvahu, pokud by zvažoval uzavření dohody o poskytování marketingových služeb a odpovídající dohody o poskytování letištních služeb. Tržně jednající hospodářský subjekt by vzal v úvahu dopad dotyčné letecké trasy na budoucí příjmy a náklady a odhadl by zvýšení počtu cestujících, kteří tyto trasy využívají, což by odráželo možný pozitivní dopad marketingových služeb ve formě vyššího faktoru vytíženosti sedadel na těchto leteckých trasách oproti očekáváním⁽¹⁰⁶⁾. Tento dopad by byl vyhodnocen pro celou dobu provozování dotyčných leteckých tras, která je stanovena v dohodě o poskytování letištních služeb a dohodě o poskytování marketingových služeb.
- (432) Komise v tomto ohledu souhlasí se společností Ryanair, konkrétně s tím, že dohody o poskytování marketingových služeb neznamenají pro provozovatele letiště pouze náklady, nýbrž že lze očekávat, že mu přinesou i určité výhody.
- (433) Mimoto je třeba určit, zda by u hypotetického, tržně jednajícího hospodářského subjektu, který provozuje letiště Alghero, bylo možno přiměřeně očekávat i jiné přínosy, jako je image značky, tj. jiné přínosy než přínosy plynoucí z pozitivního dopadu na osobní přepravu na leteckých trasách, na něž se vztahuje dohoda o poskytování marketingových služeb, v době provozování těchto tras stanovené v dohodě o poskytování marketingových služeb nebo v dohodě o poskytování letištních služeb.
- (434) Společnost Ryanair toto tvrzení podpořila, zejména ve své studii ze dne 17. ledna 2014. Studie vychází z teorie, že marketingové služby pořízené provozovatelem letiště pomohou zlepšit image značky letiště a v důsledku toho povedou k udržitelnému zvýšení počtu cestujících, kteří letiště využívají, a nikoli pouze k zvýšení počtu cestujících na leteckých trasách, na něž se vztahuje dohoda o poskytování marketingových služeb a dohoda o poskytování letištních služeb, a to po dobu provozování těchto tras, která je stanovena ve zmíněných dohodách. Společnost Ryanair ve své studii zejména tvrdila, že tyto marketingové služby budou mít udržitelné pozitivní dopady na osobní přepravu na letišti i poté, co platnost dohody o poskytování marketingových služeb skončí. Itálie s tímto názorem souhlasila a přínosy marketingových služeb byly zohledněny v rekonstruované analýze ziskovosti *ex ante* u dohod se společností Ryanair, jak je shrnuto v tabulce 8.
- (435) Za prvé je třeba uvést, že nic nenasvědčuje tomu, že v době uzavření dohod o poskytování marketingových služeb, jichž se formální vyšetřovací řízení týká, provozovatel letiště nebo region Sardinie alespoň zvažovali, neřkuli vyčíslili, možné pozitivní dopady dohod o poskytování marketingových služeb na jiné letecké trasy, než jsou trasy, na něž se dohody vztahují, nebo možnost přetrvávání těchto dopadů po skončení platnosti dohod.
- (436) Na základě dostupných informací mimoto nelze posoudit udržitelnost těchto dopadů. Je možné, že propagace letiště Alghero a Sardinie na internetových stránkách společnosti Ryanair mohla lidi podnítit k návštěvě tohoto místa a k zakoupení letenek společnosti Ryanair na letiště Alghero v době, kdy byla tato reklama vyvěšena na internetových stránkách, nebo těsně poté. Je však velmi nepravděpodobné, že dopad této reklamy na návštěvníky přetrvával nebo ovlivňoval nákupy letenek déle než několik týdnů po jejím vyvěšení na internetových stránkách společnosti Ryanair. Reklamní kampaň má s větší pravděpodobností udržitelný dopad, pokud propagační činnosti zahrnují jedno či více reklamních médií, s nimiž zákazníci přicházejí v daném období pravidelně do kontaktu. Reklamní kampaň zahrnující celoplošné televizní a rozhlasové stanice, oblíbené internetové stránky a/nebo různé reklamní plakáty vyvěšené na veřejných místech nebo ve veřejných prostorách může mít například udržitelný dopad, pokud spotřebitelé přicházejí s těmito médii pravidelně do kontaktu. Propagační činnosti omezené pouze na internetové stránky společnosti Ryanair však nebudou mít s vysokou pravděpodobností dopad přetrvávající dlouho po skončení propagace.
- (437) Ve skutečnosti je velmi pravděpodobné, že většina lidí nenavštěvuje internetové stránky společnosti Ryanair dostatečně často k tomu, aby v nich reklama pouze na těchto internetových stránkách zanechala jasnou

⁽¹⁰⁶⁾ Faktor vytíženosti sedadel je definován jako podíl obsazených míst v letadle provozovaném na dotyčné letecké trase.

vzpomínku na dotčený region. Toto tvrzení dokládají dva faktory. Za prvé, podle podmínek dohod o poskytování marketingových služeb byla propagace letiště Alghero a Sardinie na domovské stránce internetových stránek společnosti Ryanair omezena na jeden odstavec o 150 slovech pod nadpisem „Pět nejlepších věcí, co dělat“ na stránkách destinace Alghero a uvedení odkazu na domovské stránce www.ryanair.com vedoucím na stránky zpřístupněné společností So.Ge.A.AL. Komise se domnívá, že tento typ propagačních činností (pouhý odkaz s omezenou marketingovou hodnotou) významně omezil dopad těchto činností po skončení propagace, zejména v důsledku toho, že tyto činnosti byly omezeny pouze na internetové stránky společnosti Ryanair a nebyly podpořeny jinými médii. Za druhé, marketingové činnosti uvedené v dohodách, které byly uzavřeny se společností AMS, souvisely do značné míry s internetovými stránkami pro destinaci Alghero. Je velmi pravděpodobné, že většina lidí tyto stránky nenavštěvuje často; v případě, že tak činí, je to pravděpodobně jen z toho důvodu, že se o tuto destinaci již zajímají.

- (438) I kdyby proto marketingové služby zvýšily objem osobní přepravy na leteckých trasách, jichž se týkaly dohody o poskytování marketingových služeb, po dobu jejich provádění, je velmi pravděpodobné, že po skončení jejich platnosti byl tento dopad nulový či zanedbatelný.
- (439) Ze studií společnosti Ryanair ze dne 17. a 31. ledna 2014 rovněž vyplývá, že vytvoření přínosů mimo letecké trasy, na něž se dohody vztahovaly, nebo přínosů přetrvávajících po ukončení provozování těchto tras, jak bylo stanoveno v dohodách o poskytování marketingových služeb a dohodách o poskytování letištních služeb, je mimořádně nejisté a nelze je vyčíslit s takovou mírou spolehlivosti, kterou by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt považoval za dostatečnou.
- (440) Podle studie ze dne 17. ledna 2014 jsou například „budoucí inkrementální zisky po plánovaném skončení platnosti dohody o poskytování letištních služeb přirozeně nejisté“. Tato studie mimoto navrhuje dvě metody předběžného posouzení pozitivních dopadů dohod o poskytování marketingových služeb: metodu „peněžních toků“ a metodu „kapitalizace“.
- (441) Metoda „peněžních toků“ zahrnuje ohodnocení přínosů dohod o poskytování marketingových služeb a dohod o poskytování letištních služeb na základě posouzení budoucích příjmů, které může provozovatel letiště získat v důsledku dohody o poskytování marketingových a letištních služeb, po odečtení příslušných nákladů. Podle metody „kapitalizace“ se zlepšení image značky letiště prostřednictvím marketingových služeb považuje za nehmotný majetek, který je pořízen za cenu stanovenou v dohodách o poskytování marketingových služeb.
- (442) Studie ze dne 17. ledna 2014 však zdůrazňuje významné potíže spojené s postupem založeným na „kapitalizaci“ a uvádí, že výsledky získané pomocí této metody nemusí být spolehlivé; ve studii se jako vhodnější doporučuje postup založený na „peněžních tocích“. Ve studii se zejména konstatuje, že „postup založený na kapitalizaci by zohlednil pouze část nákladů na marketing, které lze přičíst nehmotným aktivům letiště. Určení části nákladů na marketing, které jsou zaměřeny na vytvoření očekávaných budoucích příjmů letiště (tj. investice do nehmotných aktiv letiště), v porovnání se stávajícími příjmy letiště však může být obtížné“. Ve studii je rovněž zdůrazněno, že „za účelem uplatňování postupu založeného na kapitalizaci je nutno odhadnout průměrnou dobu, po kterou bude letiště schopno udržet si zákazníka v důsledku marketingové kampaně společnosti AMS. V praxi bude velmi obtížné odhadnout průměrnou dobu udržení zákazníka po skončení kampaně společnosti AMS kvůli nedostatečným údajům.“
- (443) Studie ze dne 31. ledna 2014 se zabývá uplatňováním postupu založeného na „peněžních tocích“ v praxi. Podle tohoto postupu jsou přínosy dohod o poskytování marketingových služeb a dohod o poskytování letištních služeb, které přetrvávají po skončení platnosti dohody o poskytování marketingových služeb, vyjádřeny jako „konečná hodnota“, která je vypočítána ke dni skončení platnosti dohody. Konečná hodnota se vypočítává z inkrementálních zisků letiště (po odečtení plateb pro společnost AMS) v posledním roce platnosti dohody o poskytování letištních služeb, které jsou upraveny k zohlednění tempa růstu trhu letecké dopravy v Evropě a faktoru pravděpodobnosti, který má vyjádřit schopnost dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb přispět k ziskům letiště po skončení platnosti těchto dohod. Stejný způsob výpočtu „konečné hodnoty“ navrhla i Itálie ve zprávě z roku 2014 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu (viz 471. bod odůvodnění).

- (444) Podle studie ze dne 31. ledna 2014 závisí schopnost zajistit trvalé přínosy na různých faktorech „včetně větší důležitosti a silnější značky spolu se síťovými externalitami a stálými cestujícími“, ačkoli ohledně těchto faktorů nebyly poskytnuty žádné podrobnosti.
- (445) Ve studii ze dne 31. ledna 2014 je navržen faktor pravděpodobnosti 30 %, což se pokládá za přiměřené. Studie však neobsahuje žádné přesvědčivé údaje týkající se tohoto faktoru, a to kvantitativní ani kvalitativní. K doložení této 30 % míry se nezakládá na skutečnostech týkajících se činnosti společnosti Ryanair, trhů letecké dopravy nebo letištních služeb. Nestanoví ani žádnou souvislost mezi touto mírou a faktory, které mimochodem zmiňuje (důležitost, silná značka, síťové externality a stálí cestující), a neuvádí, že se předpokládá, že tyto faktory zajistí přetrvávání přínosů dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb i po skončení jejich platnosti. Při analýze toho, nakolik mohly tyto služby ovlivnit faktory zmíněné v 444. bodě odůvodnění, nevychází studie z konkrétního obsahu marketingových služeb uvedených v jednotlivých dohodách se společností AMS.
- (446) Studie mimoto neprokazuje, že je pravděpodobné, že po skončení platnosti dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb budou v budoucnu přetrvávat zisky provozovatele letiště vytvořené těmito dohodami v posledním roce jejich provádění. Studie nepředkládá ani žádné důkazy ohledně toho, že vhodným ukazatelem pro měření dopadu dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb na dané letiště je tempo růstu trhu letecké dopravy v Evropě.
- (447) „Konečnou hodnotu“ vypočítanou pomocí metody, kterou navrhla společnost Ryanair a Itálie, by proto obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt s největší pravděpodobností při rozhodování o uzavření dohody nebral v potaz. Studie ze dne 31. ledna 2014 proto prokazuje, že postup založený na „peněžních tocích“ vede stejně jako metoda „kapitalizace“ pouze k velmi nejistým a nespolehlivým výsledkům.
- (448) Marketingové služby se mimoto jednoznačně zaměřují na osoby, které pravděpodobně využijí trasu, jíž se dohoda o poskytování marketingových služeb týká. Nebude-li provoz na této trase po skončení platnosti dohody o poskytování letištních služeb pokračovat, je nepravděpodobné, že marketingové služby budou mít i nadále pozitivní dopad na osobní přepravu na letišti po skončení platnosti dohody. Pro provozovatele letiště je velmi obtížné posoudit pravděpodobnost toho, že letecká společnost bude trasu provozovat i po uplynutí doby, k níž se zavázala v dohodě o poskytování letištních služeb. Zejména nízkonákladové letecké společnosti ukazují, že pokud jde o otevírání a uzavírání tras, reagují velmi citlivě na podmínky na trhu, které se většinou mění velmi rychle. V daném případě Itálie například uvedla, že se společnost Germanwings rozhodla ukončit provozování činnosti z letiště Alghero už po jednom roce, a její dohoda se společností So.Ge.A.AL proto nebyla prováděna po celou dobu platnosti (letecký dopravce uzavřel s letištem tříletou dohodu), jelikož se jí nepodařilo docílit dostatečného objemu přepravy pro dosažení hranice rentability. Z dokumentů obsažených ve spise rovněž vyplývá, že společnost Ryanair nejméně jednou (v roce 2009) přehodnotovala své činnosti provozované z letiště Alghero. Při uzavírání transakce, jako je transakce posuzovaná v daném případě, by se proto obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt nespolehlal na to, že letecká společnost bude dotyčnou trasu provozovat i po skončení platnosti dohody.
- (449) Komise v neposlední řadě podotýká, že tento postup spočívající v započítání „konečné hodnoty“, který Itálie použila při rekonstrukci analýzy ziskovosti *ex ante* u dohod z roku 2006 a 2010, nepoužila Itálie při posuzování ziskovosti dohod, které byly podepsány s ostatními leteckými společnostmi působícími na letišti, ačkoli provozovatel letiště uzavřel i marketingové dohody. Argumentace Itálie v tomto ohledu vychází ze skutečnosti, že počet potenciálních návštěvníků internetových stránek jiných leteckých společností než společnosti Ryanair je podstatně nižší než počet návštěvníků internetových stránek ryanair.com. Vzhledem k této mnohem menší oblíbenosti by nebylo vhodné vyčíslit v analýze ziskovosti dohod s ostatními leteckými společnostmi konečnou hodnotu. Komise však uvádí, že až do roku 2006 podepisovala společnost So.Ge.A.AL marketingové dohody se společností Ryanair místo se společností AMS. U budoucích přínosů po skončení platnosti marketingových dohod, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společností Ryanair v roce 2002 a 2003, se konečná hodnota nebrala v potaz.
- (450) Z 428. až 449. bodu odůvodnění vyplývá, že jedinou výhodou, kterou by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt očekával u dohody o poskytování marketingových služeb a kterou by vyčíslil při rozhodování o uzavření či uzavření takovéto dohody společně s dohodou o poskytování letištních služeb, by bylo to, že marketingové služby budou mít pozitivní dopad na počet cestujících, kteří využívají trasy, jichž se dotyčné dohody týkají,

po dobu provozování těchto tras, která je stanovená v dohodách. Komise se domnívá, že jakékoli jiné potenciální přínosy jsou příliš nejisté, než aby je bylo možno vyčíslit a vzít v úvahu.

12.2.1.2.4. Posouzení inkrementálních nákladů a příjmů

- (451) Vzhledem k úvahám uvedeným v 398. až 450. bodě odůvodnění musí Komise za účelem použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu i) analyzovat každou dohodu o poskytování letištních služeb společně s marketingovou dohodou, pokud existuje, včetně toho, kdy byla takováto dohoda se společností AMS podepsána, a ii) určit inkrementální náklady a příjmy, které lze přiměřeně očekávat u každé takovéto společné transakce, přičemž se zohlední dopad marketingových dohod na očekávané faktory vytíženosti sedadel.

Dohody se společností Ryanair

- (452) Dohody o poskytování letištních služeb, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společností Ryanair, jsou uvedeny v tabulce 7:

Tabulka 7

Dohody o poskytování letištních služeb, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společností Ryanair

| Dohoda (datum podpisu) | Stanovená doba platnosti dohody |
|---|---------------------------------|
| Dohoda z roku 2000 (22. června 2000) | 22. června 2000–21. června 2010 |
| Dohoda z roku 2002 (25. ledna 2002) | 1. ledna 2002–31. prosince 2012 |
| Dohoda z roku 2003 (1. září 2003) | 1. září 2003–1. září 2014 |
| Dohoda z roku 2006 (3. dubna 2006) | 1. ledna 2006–31. prosince 2010 |
| Dohoda z roku 2010 (20. října 2010) | 1. ledna 2010–31. prosince 2013 |

- (453) Itálie uvedla, že společnost So.Ge.A.AL vypracovala v různých okamžicích mezi roky 2000 a 2010 několik obchodních plánů týkajících se celkového rozvoje letiště. Tyto obchodní plány obsahují určité výhledové odhady počtu cestujících a příjmů a rovněž určité informace o nákladech. Žádný z těchto obchodních plánů však nesouvisí s konkrétní dohodou, která byla podepsána mezi společností So.Ge.A.AL a leteckými společnostmi působícími na letišti Alghero nebo společností AMS. Tyto obchodní plány se mimoto nevztahují na celou dobu platnosti dohod společnosti So.Ge.A.AL s těmito leteckými společnostmi.
- (454) Jak bylo uvedeno výše, Itálie provedla u dohod se společností Ryanair rekonstrukci analýzy ziskovosti *ante* na základě inkrementálních nákladů a příjmů, které by tržně jednající hospodářský subjekt na místě společnosti So. Ge.A.AL mohl přiměřeně očekávat v době uzavření každé z těchto dohod v období, které je předmětem šetření, tj. 2000–2010, jak je shrnuto v tabulce 8. Na základě těchto analýz mohla společnost So.Ge.A.AL v době uzavření dohod se společností Ryanair přiměřeně očekávat, že dohody budou pro letiště ziskové.
- (455) Při rekonstrukci analýzy očekávané ziskovosti dohod o poskytování letištních služeb z roku 2000, 2002 a 2003 byl použit obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL z roku 2000, zatímco při rekonstrukci analýzy dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 byly použity obchodní plány z roku 2004 a 2009.

- (456) Z obchodních plánů společnosti So.Ge.A.AL však nebylo možno odvodit všechny inkrementální příjmy a náklady související s jednotlivými dohodami se společností Ryanair. U kategorií inkrementálních příjmů a nákladů, které nebylo možno odvodit z obchodních plánů, vycházela Itálie v analýze inkrementálních zisků dohod, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společností Ryanair, z ustanovení dohod o poskytování letištních služeb a marketingových dohod.
- (457) V tabulce 8 je uvedena čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohod se společností Ryanair, a to podle zprávy z roku 2014 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu. Skutečnost, že všechny čisté současné hodnoty jsou kladné, potvrzuje, že uzavření dohod se společností Ryanair bylo pro provozovatele letiště racionální.

Tabulka 8

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohod se společností Ryanair – zpráva z roku 2014 týkající se zásady tržně jednajícího subjektu ⁽¹⁾

| Dohoda | Čistá současná hodnota v době trvání dohody (v mil. EUR) ⁽²⁾ |
|--|---|
| Dohoda o letištních službách z roku 2000 | [4–8] (*) |
| Dohoda o letištních službách z roku 2002 | [3–6] |
| Dohoda o letištních službách z roku 2003 | [9–12] |
| Dohoda o letištních službách z roku 2006 | [6–9] |
| Dohoda o letištních službách z roku 2010 | [9–12] |

⁽¹⁾ Analýza zahrnuje „konečnou hodnotu“, aby se zohlednily budoucí přínosy pro společnost So.Ge.A.AL po skončení platnosti dohod z roku 2006 a 2010 (viz 471. bod odůvodnění), nezahrnuje však období, po které dohody z roku 2006 a 2010 platily se zpětnou účinností (viz 485. bod odůvodnění).

⁽²⁾ Při diskontování očekávaných peněžních toků byly použity referenční sazby Komise.

(*) Informace, na které se vztahuje profesní tajemství.

- (458) Předpoklady, které byly vzaty v úvahu za účelem rekonstrukce analýzy ziskovosti, jsou podrobně projednány v 459.–471. bodě odůvodnění.

i. Příjmy z leteckých činností

- (459) Itálie vzala v úvahu různé kategorie příjmů z leteckých činností, zejména příjmy z přistávacích poplatků a poplatků za pozemní odbavení a příjmy z prodeje letenek. Pokud byly k dispozici, byly použity poplatky stanovené v dohodách o poskytování letištních služeb. V případě poplatků, které nebyly v dohodách o poskytování letištních služeb upřesněny, vycházely předpoklady z údajů uvedených na fakturách, které poskytla společnost Ryanair. Itálie však objasnila, že údaje o poplatcích uvedené na fakturách společnosti Ryanair odpovídají zveřejněným poplatkům společnosti So.Ge.A.AL za všechny letištní služby kromě odbavení. Společnosti Ryanair byla přiznána sleva z poplatků za odbavení zohledňující rozsah činnosti leteckého dopravce na letišti, což se projevilo v dohodách o poskytování letištních služeb.
- (460) Za účelem odvození inkrementálních příjmů z leteckých činností doplnila společnost So.Ge.A.AL informace o cestujících a obrátkách společnosti Ryanair podle dohod o poskytování letištních služeb o informace odvozené z obchodních plánů.
- (461) Dohody o poskytování letištních služeb z roku 2000, 2002 a 2003 neobsahovaly žádné odhady objemu přepravy. Odhady objemu přepravy, na nichž byla analýza dohod o poskytování letištních služeb z roku 2000, 2002 a 2003 založena, byly proto odvozeny z obchodního plánu společnosti So.Ge.A.AL z roku 2000, který obsahoval odhady objemu přepravy společnosti Ryanair na letišti. Ačkoli dohody o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 ukládají společnosti Ryanair určité cíle týkající se objemu přepravy, Itálie objasnila, že tyto cíle neodrážejí očekávání společnosti So.Ge.A.AL ohledně celkového objemu přepravy společnosti Ryanair

na letišti. Společnost So.Ge.A.AL měla spíše za to, že cíle představují minimální smluvní závazky společnosti Ryanair. V případě dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 byly proto odhady objemu přepravy založeny na obchodních plánech, které společnost So.Ge.A.AL vypracovala k nejbližšímu okamžiku před podpisem dohod z roku 2006 a 2010 (odhady objemu přepravy jsou konkrétně založeny na obchodních plánech společnosti So.Ge.A.AL z roku 2004 a 2009).

- (462) Jelikož se obchodní plány společnosti So.Ge.A.AL nevztahují na celou dobu trvání jejich smluvních dohod s leteckými společnostmi, byly za účelem rozšíření analýzy ziskovosti na celou dobu platnosti dohod se společností Ryanair odhady objemu přepravy (rotací) a odlétajících cestujících vypracovány i pro roky, na něž se obchodní plány nevztahovaly, a to ve dvou krocích. Za prvé, počet obrátek společnosti Ryanair byl odhadnut pomocí aktualizace počtu obrátek za poslední rok uvedený v obchodním plánu, přičemž se předpokládal roční nárůst počtu obrátek o 19 %. Tento koeficient růstu vycházel z průměrného očekávaného růstu v období od roku 2004 do roku 2006 podle obchodního plánu z roku 2000. Za druhé, počet odlétajících cestujících pro zbývající období byl odvozen z roční kapacity sedadel vynásobené počtem obrátek, přičemž se předpokládal faktor vytiženosti sedadel 82 %, tj. průměrný faktor vytiženosti sedadel v celé síti společnosti Ryanair v době podpisu dohod.

ii. Příjmy z jiných než leteckých činností

- (463) Předpoklady týkající se příjmů z jiných než leteckých činností vycházely z obchodních plánů, které společnost So. Ge.A.AL vypracovala v nejbližším okamžiku před podpisem jednotlivých dohod o poskytování letištních služeb, jak je uvedeno v tabulce 9:

Tabulka 9

Předpoklady týkající se očekávaných příjmů z jiných než leteckých činností

| Dohoda | Příjmy z jiných než leteckých činností na odlétajícího cestujícího (v EUR) | Zdroj |
|--------------------|--|---------------------------|
| Dohoda z roku 2000 | 1,96–2,38 | Obchodní plán z roku 2000 |
| Dohoda z roku 2002 | 2,17–2,38 | Obchodní plán z roku 2000 |
| Dohoda z roku 2003 | 2,17–2,38 | Obchodní plán z roku 2000 |
| Dohoda z roku 2006 | 4,31–4,64 | Obchodní plán z roku 2004 |
| Dohoda z roku 2010 | 6,02–6,47 | Obchodní plán z roku 2009 |

- (464) Pro období každé dohody o poskytování letištních služeb, na něž se nevztahovaly příslušné obchodní plány, byl v každém roce až do konce platnosti dohody použit poslední dostupný odhad příjmů z jiných než leteckých činností na odlétajícího cestujícího. V obchodním plánu z roku 2000 byl například posledním rokem, pro nějž byl k dispozici odhad, rok 2006. Podle obchodního plánu měly příjmy z jiných než leteckých činností na odlétajícího cestujícího v roce 2006 činit 2,38 EUR. Pro zbývající roky platnosti dohody o poskytování letištních služeb z roku 2006 se předpokládala stejná výše příjmů z jiných než leteckých činností na odlétajícího cestujícího.

iii. Inkrementální náklady

- (465) Jelikož nebyly k dispozici informace o očekávaných inkrementálních nákladech souvisejících s poskytováním služeb společností Ryanair v době podpisu jednotlivých dohod o poskytování letištních služeb, odhadla Itálie inkrementální náklady na základě vztahu mezi provozními náklady letiště a počtem cestujících.
- (466) Poté se použil regresní přístup s cílem určit, jak se provozní náklady změní v případě změny počtu cestujících, za účelem odhadu inkrementálních nákladů, které mohla společnost So.Ge.A.AL přiměřeně očekávat v době podpisu

dohod o poskytování letištních služeb se společností Ryanair. Jako první krok byla provedena regresní analýza k určení dopadu změny počtu cestujících na letišti na provozní náklady letiště. Ve druhém kroku byl odhad dodatečných provozních nákladů v důsledku dohod se společností Ryanair odvozen z výsledků získaných v prvním kroku ve spojení s odhady počtu cestujících společnosti Ryanair.

(467) V potaz se braly tyto složky nákladů:

- a) inkrementální náklady na zaměstnance;
- b) inkrementální náklady na zboží a služby, bezpečnost, zásoby a materiál;
- c) platby v souvislosti s pobídkami týkajícími se nových tras, marketingem a/nebo poplatky závislémi na úspěšnosti hrazené společností Ryanair nebo AMS;
- d) náklady na koncesi.

(468) *Náklady na zaměstnance*: Obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL z roku 2000 uvádí náklady na další zaměstnance, kteří budou v důsledku dohod se společností Ryanair zapotřebí do roku 2006. Za účelem posouzení dohod o poskytování letištních služeb z roku 2000, 2002 a 2003 byly proto inkrementální náklady na zaměstnance získány z obchodního plánu společnosti So.Ge.A.AL z roku 2000. Obchodní plány z roku 2004 a 2006 však neobsahují žádné údaje o inkrementálních nákladech. Za účelem odvození odhadů inkrementálních nákladů na zaměstnance souvisejících s dohodami se společností Ryanair po roce 2006 byla provedena statistická analýza na základě údajů o celkových nákladech letiště na zaměstnance s cílem určit podíl nákladů, které se mění při změnách počtu cestujících⁽¹⁰⁷⁾. Odhad dodatečných nákladů na zaměstnance byl poté odvozen z výsledků regresní analýzy ve spojení s odhadovaným počtem cestujících společnosti Ryanair.

(469) *Ostatní náklady*: Regresní analýza byla obdobně provedena za účelem odhadu inkrementálních nákladů na zboží a materiál⁽¹⁰⁸⁾, služby⁽¹⁰⁹⁾, bezpečnost a zásoby, jelikož tyto náklady nebyly v obchodních plánech zmíněny. Jako náklady letiště byly zahrnuty pobídky týkající se nových tras, marketingové poplatky a/nebo poplatky závislé na úspěšnosti hrazené společností Ryanair. Inkrementální náklady na koncesi⁽¹¹⁰⁾ vycházely z jednotkových nákladů na úrovni letiště, které byly vynásobeny odhady objemu přepravy pro společnost Ryanair.

(470) Podle Itálie neusilovala společnost So.Ge.A.AL o zpětné získání nákladů na nový terminál pro cestující z poplatků hrazených společností Ryanair. Jinými slovy, investiční náklady spojené s novým terminálem nelze přičíst žádné z dohod se společností Ryanair, nejsou proto součástí inkrementálních nákladů.

(471) Platby pro společnost AMS v souvislosti s marketingem byly vzaty v úvahu jako náklady letiště. Současně byla k příjmům letiště připočítána „konečná hodnota“ s cílem zohlednit přínosy dohod o poskytování marketingových služeb a dohod o poskytování letištních služeb, které podle názoru Itálie přetrvávají i po skončení platnosti dohody o poskytování marketingových služeb. „Konečná hodnota“ je vypočítána stejným postupem, jaký použila společnost Ryanair a který je podrobně popsán v 443.–446. bodě odůvodnění.

(472) V tabulce 10 je uvedena čistá současná hodnota⁽¹¹¹⁾ peněžních toků, které bylo možno očekávat u dohod se společností Ryanair, a to na základě předpokladů popsáných v 459. až 471. bodě odůvodnění.

⁽¹⁰⁷⁾ Údaje o inkrementálních nákladech použité v regresní analýze pocházejí z doby před uzavřením dohod z roku 2006 a 2010 a společnost So.Ge.A.AL by je měla k dispozici v době, kdy provozovatel letiště uzavřel dotyčné dohody. Jelikož však údaje o nákladech jsou k dispozici pouze pro období 1998–2010, byly by v případě, že by se tento postup použil u dohod z roku 2000, 2002 a 2003, pro provedení regresní analýzy k dispozici pouze dva, tři resp. čtyři údaje, což nepostačuje k získání spolehlivých výsledků. U těchto dohod je proto regresní analýza založena na údajích o nákladech pro období 1998–2010.

⁽¹⁰⁸⁾ Náklady na materiál, reklamu, kancelářské potřeby, pohonné hmoty, palubní vstupenky, informační sdělení, visacka na zavazadla, uniformy pro zaměstnance.

⁽¹⁰⁹⁾ Náklady na pojištění vozidel, údržbu a opravy zařízení a vozidel, jiné výdaje na vozidla, rádiové kmitočty, údržba zařízení pro odbavení.

⁽¹¹⁰⁾ Od roku 2003 jsou roční koncesní poplatky hrazené provozovateli letišť stanoveny na základě údajů o objemu přepravy, které každý rok zveřejňuje Ministerstvo infrastruktury a dopravy – úřad ENAC. V tomto ohledu viz 156. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

⁽¹¹¹⁾ Čistá současná hodnota časové řady očekávaného peněžního toku (příjmy a výdaje) je definována jako diskontní suma jednotlivých očekávaných peněžních toků během příslušného období. Čistá současná hodnota je běžný nástroj, který podniky používají k posouzení ziskovosti projektu.

Tabulka 10

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohod se společností Ryanair – zpráva z roku 2014 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu

| Dohoda (datum podpisu) | Stanovená doba platnosti dohody | Čistá současná hodnota v době trvání dohody (v mil. EUR) ⁽¹⁾ |
|---|---------------------------------|--|
| Dohoda z roku 2000 (22. června 2000) | 22. června 2000–21. června 2010 | [4–8] |
| Dohoda z roku 2002 (25. ledna 2002) | 1. ledna 2002–31. prosince 2012 | [3–6] |
| Dohoda z roku 2003 (1. září 2003) | 1. září 2003–1. září 2014 | [9–12] |
| Dohoda z roku 2006 (3. dubna 2006) | 1. ledna 2006–31. prosince 2010 | [6–9] |
| Dohoda z roku 2010 (20. října 2010) | 1. ledna 2010–31. prosince 2013 | [9–12] |

⁽¹⁾ Při diskontování očekávaných peněžních toků byly použity referenční sazby Komise.

- (473) Komise bere na vědomí, že pro účely analýzy ziskovosti dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 brala Itálie v úvahu dobu trvání v případě dohody z roku 2006 v délce deseti let a v případě dohody z roku 2010 v délce devíti let místo původně stanovené doby platnosti dohody, a to pět let resp. čtyři roky. Itálie však poskytla Komisi rovněž výsledky analýzy ziskovosti v případě, vezme-li se v úvahu původní doba platnosti dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 stanovená v těchto dohodách.
- (474) Na obhajobu tohoto postoje Itálie uvedla, že v době podpisu jednotlivých dohod se společností Ryanair společnost So.Ge.A.AL přiměřeně očekávala, že tyto dohody budou za podobných podmínek prodlouženy. Na základě výslovného ustanovení v dohodě o poskytování letištních služeb z roku 2006 bylo možno tuto dohodu prodloužit o další pětileté období do 1. ledna 2016, společnost So.Ge.A.AL očekávala, že dohoda bude prodloužena za podobných podmínek. Obdobně se očekávalo, že se dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2010 bude vztahovat na období od 1. ledna 2010 do 31. prosince 2013 s možným prodloužením dohody o další pětileté období do 31. prosince 2018.
- (475) Komise nemůže s tímto tvrzením souhlasit.
- (476) Za prvé, dohoda z roku 2006 ani dohoda z roku 2010 nestanoví automatické prodloužení po uplynutí celé doby platnosti dohody.
- (477) Dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2006 místo toho stanoví, že se společnost So.Ge.A.AL zavazuje sjednat se společností Ryanair po skončení doby platnosti dohod nový vhodný balíček týkající se poskytování letištních služeb na další pětileté období, budou-li splněny určité podmínky, zejména pokud letecký dopravce splní zcela své závazky týkající se marketingových služeb a společnost So.Ge.A.AL získá koncesi na provozování letiště po 1. lednu 2011. Komise se domnívá, že pouze na základě tohoto ustanovení nemohla společnost So.Ge.A.AL v roce 2006 očekávat prodloužení dohody, navíc za obdobných podmínek, toto prodloužení bylo tudíž hypotetické a záviselo zejména na ochotě společnosti Ryanair je akceptovat. Výše uvedené ustanovení společnost Ryanair právně nezavazuje k uzavření nové dohody s provozovatelem letiště ani neposkytuje žádnou jistotu ohledně dodržení dotyčných podmínek kteroukoli ze stran, zejména vzhledem k značné nejistotě spojené s udělením plné koncese provozovateli letiště v té době.

- (478) Komise se domnívá, že dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2010 poskytuje ještě menší jistotu, pokud jde o její možné prodloužení. Článek 2 – „Doba platnosti“ zní takto: „Dohodu lze prodloužit o další pětileté období za podmínek v ní stanovených, nebo pozměněných stranami za předpokladu, že obě strany dosáhnou předchozího písemného souhlasu, a to nejméně šest měsíců před uplynutím počáteční doby platnosti. (...) Jakékoli následné prodloužení této dohody musí strany sjednat nejméně šest měsíců před uplynutím další doby platnosti.“ Je proto zřejmé, že by případné prodloužení dohody bylo předmětem jednání mezi oběma stranami, a společnost So.Ge.A.AL je proto nemohla v době podpisu dohody o poskytování letištních služeb z roku 2010 očekávat.
- (479) Komise za druhé uvádí, že ve spisu existují důkazy o tom, že v roce 2009 panovalo mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Ryanair napětí, které ohrožovalo smluvní vztahy s leteckým dopravcem. V té době podmínila společnost Ryanair další působení na letišti Alghero uzavřením doplňkové dohody. Ze zápisů ze zasedání představenstva společnosti So.Ge.A.AL dne 7. července 2009, 9. září 2009 a 23. února 2010, které poskytla Itálie, je zřejmé, že rozhodnutí provozovatele letiště o případném podpisu nové dohody o poskytování letištních služeb se společností Ryanair na pětileté období bralo v úvahu skutečnost, že tato dohoda nestanoví sankce za předčasné ukončení dohody. Konkrétně:
- společnost Ryanair důrazně požadovala uzavření doplňkové dohody, která „s určitostí povede k zvýšení hodnoty příspěvků na společný marketing“. Pokud nebude takováto dohoda podepsána okamžitě, ukončí letecký dopravce provozování všech tras z letiště Alghero ⁽¹¹²⁾;
 - byl projednáván dokument, který nastiňoval vývoj ujednání se společností Ryanair a současný stav vztahů s leteckou společností a uváděl, jaké další kroky budou podle názoru společnosti Ryanair podniknuty, přičemž k těmto krokům patřilo zrušení nebo snížení četnosti letů v rámci EU a jejich nahrazení vnitrostátními trasami ⁽¹¹³⁾;
 - představenstvo se dotazovalo na prostor pro jednání s ohledem na smluvní vztahy se společností Ryanair, „jelikož akcionáři společnosti So.Ge.A.AL neudělili představenstvu mandát k ukončení dohody s leteckým dopravcem“ ⁽¹¹⁴⁾.
- (480) Ze zápisů z valné hromady akcionářů společnosti So.Ge.A.AL dne 26. října 2001 rovněž vyplývá, že společnost zvažovala ukončení dohody o poskytování letištních služeb z roku 2000 před skončením její platnosti a že to mezi akcionáři vyvolalo dlouhé diskuse.
- (481) Na základě těchto skutečností vyvozuje Komise závěr, že v době uzavření dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 se společností Ryanair nemohla společnost So.Ge.A.AL očekávat, že tyto dohody budou prodlouženy, nebo přinejmenším nemohla očekávat jejich prodloužení za stejných smluvních podmínek.
- (482) Komise rovněž uvádí, že podle informací, které poskytla Itálie, nebyla dohoda s jinou leteckou společností, která je předmětem šetření, Germanwings, uplatňována po celou dobu a letecký dopravce provozoval činnost z letiště pouze v roce 2007. V průběhu šetření Itálie objasnila, že se letecká společnost rozhodla ukončit provozování činnosti z letiště, jelikož se jí nepodařilo docílit dostatečného objemu přepravy pro dosažení hranice rentability z finančního hlediska.
- (483) Komise proto vyvozuje závěr, že za účelem analýzy ziskovosti dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 je třeba vzít v úvahu pouze období stanovené v příslušné dohodě, konkrétně pět let v případě dohody z roku 2006 a čtyři roky v případě dohody z roku 2010 (čistá současná hodnota v tabulce 10 byla vypočítána podle původní doby platnosti dohod stanovené v příslušných dohodách o poskytování letištních služeb).
- (484) Komise mimoto podotýká, že dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb z roku 2006 a 2010 podepsané mezi společnostmi So.Ge.A.AL, Ryanair a AMS platily se zpětnou účinností:
- a) dohoda o poskytování letištních služeb a dohoda o poskytování marketingových služeb z roku 2006 byly podepsány dne 3. dubna 2006, platily však se zpětnou účinností od 1. ledna 2006;
 - b) dohoda o poskytování letištních služeb a dohoda o poskytování marketingových služeb z roku 2010 byly podepsány dne 20. října 2010, platily však se zpětnou účinností od 1. ledna 2010.

⁽¹¹²⁾ Zápis ze zasedání představenstva společnosti So.Ge.A.AL dne 7. července 2009.

⁽¹¹³⁾ Zápis ze zasedání představenstva společnosti So.Ge.A.AL dne 9. září 2009.

⁽¹¹⁴⁾ Zápis ze zasedání představenstva společnosti So.Ge.A.AL dne 23. února 2010.

- (485) Komise také podotýká, že podle společnosti So.Ge.A.AL byly podmínky dohod sjednávaných se společnostmi Ryanair a AMS v obdobích, v nichž se dohody z roku 2006 a 2010 uplatňovaly se zpětnou účinností (tj. leden 2006 až duben 2006 v případě dohod z roku 2006 a leden 2010 až říjen 2010 v případě dohod z roku 2010), podobné podmínkám dohod, které byly nakonec podepsány v dubnu 2006 a říjnu 2010. Jinými slovy, dohody uzavřené v dubnu 2006 a říjnu 2010 pouze formálně schválily podmínky, které byly dohodnuty předem, a to před obdobím, v němž tyto dohody platily se zpětnou účinností. Na základě toho se Komise domnívá, že zohlednění každé dohody během její plánované doby trvání je v souladu s přístupem *ex ante*, a proto by v analýze ziskovosti dohod z roku 2006 a 2010 nemělo být období, v němž dohody platily se zpětnou účinností, vyloučeno.
- (486) Z výše uvedených důvodů má však Komise za to, že by přínosy, které by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt očekával u dohody o poskytování marketingových služeb, byly důsledně omezeny na dobu působení leteckého dopravce na letišti, která je stanovena v dohodě o poskytování letištních služeb. Komise se proto domnívá, že by případná „konečná hodnota“, která má zohlednit budoucí přínosy marketingových služeb po skončení platnosti těchto dohod, měla být v analýze vynechána. Komise uvádí, že Itálie nevzala „konečnou hodnotu“ v potaz u přínosů získaných po skončení platnosti dohod, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi Alitalia, Meridiana, Volare a Germanwings (viz 528. bod odůvodnění).
- (487) Komise rovněž konstatuje, že postup, který Itálie použila při odhadu počtu cestujících a výpočtu očekávaných inkrementálních příjmů z leteckých a jiných než leteckých činností na tomto základě (aniž by tím bylo dotčeno hodnocení v předchozím bodě odůvodnění týkající se „konečné hodnoty“), je vhodný. Ačkoli se Komise domnívá, že by předpoklady týkající se objemu přepravy měly být obvykle založeny výhradně na četnosti tras a cílech v oblasti osobní přepravy, které jsou stanoveny v dohodách o poskytování letištních služeb, a faktoru vytíženosti sedadel, jenž mohla společnost So.Ge.A.AL přiměřeně očekávat v době uzavření jednotlivých dohod o poskytování letištních služeb se společností Ryanair, Komise vzhledem k tomu, že v době podpisu dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 společnost So.Ge.A.AL očekávala, že objem přepravy společnosti Ryanair překročí minimální cíle stanovené v dohodách, souhlasí s tím, že nejpřesnější zdroj pro odvození odhadů společnosti So.Ge.A.AL týkajících se objemu přepravy společnosti Ryanair v době podpisu dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 představují očekávání společnosti So.Ge.A.AL v době podpisu dohod uvedená v obchodních plánech.
- (488) Komise považuje očekávání společnosti So.Ge.A.AL týkající se faktoru vytíženosti sedadel u společnosti Ryanair v době podpisu jednotlivých dohod za přiměřená, jelikož vycházela z jejich zkušeností a znalostí týkajících se obchodního modelu letecké společnosti.
- (489) Komise uvádí, že podle Itálie neusilovala společnost So.Ge.A.AL o zpětné získání nákladů na nový terminál pro cestující z poplatků hrazených společností Ryanair. V tomto ohledu se zdá, že si rozšíření kapacity terminálu na letišti Alghero, aby mohlo letiště zvládnout očekávaný nárůst objemu přepravy, skutečně vyžádal rozvoj cestovního ruchu obecně. Před uskutečněním investic na letišti Alghero brzdilo rozvoj odvětví cestovního ruchu navzdory jeho značnému potenciálu nedostatečné mezinárodní spojení. Letiště Alghero dosáhlo mezi své kapacity v roce 2003 a 2004, a proto byly zapotřebí investice, aby mohlo letiště odbavit více cestujících. Obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL z roku 2004 předpokládal, že se celkový počet cestujících na letišti v roce 2008 zvýší přibližně o 30 % v porovnání s objemy před rozšířením kapacity letiště v roce 2004. Ačkoliv z obchodních plánů, které společnost So.Ge.A.AL vypracovala v různých okamžicích v období, které je předmětem šetření, je zřejmé, že provozovatel letiště byl závislý na nízkonákladových leteckých společnostech jako hlavní hybné síle růstu (a že se předpokládalo, že se společnosti podaří obnovit životaschopnost, jakmile jí bude udělena plná koncese), tento cíl nesouvisel se vztahem s žádnou konkrétní leteckou společností. Žádná z dohod o poskytování letištních služeb se společností Ryanair nezmiňuje investice, které má provozovatel letiště uskutečnit. Komise v této souvislosti uvádí, že investice do rozšíření terminálu byly CIPE schváleny v roce 1997, tudíž dlouho před zahájením činnosti společnosti Ryanair na letišti Alghero. Žádost o plnou koncesi podaná úřadu ENAC byla součástí strategie společnosti So.Ge.A.AL s cílem zajistit rozvoj odvětví cestovního roku přilákáním nízkonákladových leteckých dopravců. Tato strategie vyžadovala rozšíření kapacity terminálu, aby bylo možno zvládnout očekávaný nárůst objemu přepravy, „plnou“ koncesi k zajištění účinného a účelného provozování letiště a smlouvy s nízkonákladovými leteckými dopravci. Na základě těchto skutečností souhlasí Komise s tím, že investiční náklady spojené s novým terminálem nelze přičíst žádné z dohod se společností Ryanair, nejsou proto součástí inkrementálních nákladů.
- (490) Komise rovněž uvádí, že očekávané inkrementální náklady odhadla Itálie pomocí postupu zdola nahoru. Použila se regresní analýza s cílem určit, jak se provozní náklady změny v případě změny počtu cestujících, a to za účelem odhadu inkrementálních nákladů, které mohla společnost So.Ge.A.AL očekávat v době podpisu dohod o poskytování letištních služeb se společností Ryanair. Jako první krok byla provedena regresní analýza k určení

dopadu změny počtu cestujících na letišti na provozní náklady letiště. Ve druhém kroku byly odhadnuty dodatečné provozní náklady v důsledku dohod se společností Ryanair, a to s využitím výsledků získaných v prvním kroku ve spojení s odhady počtu cestujících společnosti Ryanair.

- (491) V případě dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 pocházejí údaje o inkrementálních nákladech, které Itálie použila v regresní analýze, z doby před uzavřením dohod a společnost So.Ge.A.AL by je měla k dispozici v době, kdy provozovatel letiště uzavřel dotyčné dohody. Jelikož však údaje o nákladech jsou k dispozici pouze pro období 1998–2010, byly by v případě, že by se tento postup použil u dohod z roku 2000, 2002 a 2003, pro provedení regresní analýzy k dispozici pouze dva, tři resp. čtyři údaje. Komise souhlasí s tím, že to nepostačuje k získání spolehlivých výsledků. Vzhledem k neexistenci dostatečných předběžných údajů, které by umožnily provést rekonstrukci analýzy ziskovosti na základě údajů, které by společnost So.Ge.A.AL měla k dispozici v době uzavření dotyčných dohod, má Komise výjimečně (viz 284. bod odůvodnění) za to, že u těchto dohod je regrese na základě údajů o výsledcích za celé období 1998–2010 přijatelnou náhradou přiměřených očekávání tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- (492) Na základě výše uvedených předpokladů provedla Komise u dohod se společností Ryanair rekonstrukci analýzy ziskovosti *ante* podle inkrementálních nákladů a příjmů, které by tržně jednající hospodářský subjekt na místě společnosti So.Ge.A.AL mohl přiměřeně očekávat v době uzavření každé z předmětných dohod. Z různých obchodních plánů vypracovaných společností So.Ge.A.AL je zřejmé, že provozovatel letiště předpokládal růst objemu přepravy na základě strategie týkající se rozvoje odvětví cestovního ruchu přilákáním mezinárodní nízkonákladové dopravy, která měla podle očekávání zajistit podstatně vyšší objem cestujících než vnitrostátní činnosti ⁽¹⁵⁾.
- (493) V následující tabulce je uvedena čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohod o poskytování letištních služeb uzavřených se společností Ryanair, a to na základě výše popsáných předpokladů.

Tabulka 11

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohod se společností Ryanair

| Dohoda | Stanovená doba platnosti dohody | Čistá současná hodnota v době trvání dohody (v mil. EUR) ⁽¹⁾ |
|--------------------|---------------------------------|---|
| Dohoda z roku 2000 | 22. června 2000–21. června 2010 | [4–8] |
| Dohoda z roku 2002 | 1. ledna 2002–31. prosince 2012 | [3–6] |
| Dohoda z roku 2003 | 1. září 2003–1. září 2014 | [9–12] |
| Dohoda z roku 2006 | 1. ledna 2006–31. prosince 2010 | [3–6] |
| Dohoda z roku 2010 | 1. ledna 2010–31. prosince 2013 | [2–4] |

⁽¹⁾ Při diskontování očekávaných peněžních toků byly použity referenční sazby Komise.

- (494) Jelikož očekávaný diskontovaný výsledek je u každé z dohod se společností Ryanair kladný, je Komise přesvědčena o tom, že u každé z dohod o poskytování letištních služeb sjednaných se společností Ryanair se v době jejich uzavření očekávalo, že bude zisková, a při uzavírání dotyčných dohod proto společnost So.Ge.A.AL neposkytla společnosti Ryanair hospodářskou výhodu, tyto dohody tudíž nepředstavují státní podporu.

⁽¹⁵⁾ Ačkoli tato strategie přinesla ovoce a společnosti So.Ge.A.AL se podařilo dosáhnout značného zvýšení objemu přepravy v souladu s jejími očekáváními, provozovatel letiště nebyl schopen spojit růst objemu přepravy s rostoucí ziskovostí navzdory finanční podpoře ze strany orgánů veřejné moci. To bylo velkou měrou způsobeno značnými prodlevami při udělení „plně“ koncese.

Dohody s jinými leteckými dopravci než společností Ryanair

Dohody se společnostmi Alitalia, Volare, Meridiana a Germanwings

- (495) Komise prověřila dohody společnosti So.Ge.A.AL týkající se odbavovacích a marketingových služeb, které byly uzavřeny se společnostmi Alitalia, Volare, Meridiana a Germanwings, jak je podrobně uvedeno v tabulce 12:

Tabulka 12

Dohody společnosti So.Ge.A.AL uzavřené se společnostmi Alitalia, Volare, Meridiana a Germanwings

| | | |
|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------|
| <i>Alitalia</i> | | |
| 30.11.2010 | Dohoda o odbavovacích službách | 1.12.2010 – 1.12.2015 |
| 20.10.2010 | Marketingová dohoda | 7.6.2010 – 30.9.2010 |
| <i>Společnost Volare</i> | | |
| 29.11.2007 | Dohoda o odbavovacích službách | 28.10.2007 – 31.10.2010 |
| 29.11.2007 | Marketingová dohoda | 28.10.2007 – 31.10.2010 |
| <i>Společnost Meridiana</i> | | |
| 28.4.2010 | Dohoda o odbavovacích službách | 4/2010–4/2011 |
| 20.10.2010 | Marketingová dohoda | 6/2010–10/2010 |
| <i>Společnost Germanwings</i> | | |
| 19.3.2007 | Dohoda o odbavovacích službách | 25.3.2007 – 31.10.2009 |
| 25.3.2007 | Marketingová dohoda | 2007–2009 |

i. Ohledně společného posouzení dohod o odbavovacích a marketingových službách

- (496) Komise za prvé uvádí, že v každém případě existují silné náznaky, že tyto dohody byly sjednány a uzavřeny v rámci jedné transakce, a jsou proto posouzeny jako jedno opatření. Konkrétně:
- marketingová dohoda se společností Meridiana, která platila se zpětnou účinností v období od června do října 2010, v článku 1 „Účel dohody“ stanovila, že se „společnost Meridiana zavazuje provozovat výše zmíněné trasy [Milán, Verona, Bari] podle stanovených provozních programů, a tudíž provádět po dohodě se společností So.Ge.A.AL komunikační a marketingový program“. Dohoda mimoto stanoví možnost jejího prodloužení pod podmínkou, že společnost Meridiana splní určité cíle týkající se počtu cestujících;
 - podle marketingové dohody, která platila se zpětnou účinností v období od června do září 2010, měla společnost Alitalia stanovit komunikační a marketingový program, jehož cílem je propagace regionu, a to rovněž zahájením provozu na nových trasách (Barcelona, Paříž a Brusel);
 - dohody o odbavovacích a marketingových službách se společností Volare byly uzavřeny též den. Marketingová dohoda se společností Volare stanoví: „Tato doplňková dohoda je významnou součástí standardní dohody o pozemním odbavení. Bude proto v platnosti do doby ukončení standardní dohody o pozemním odbavení z jakéhokoli důvodu, přičemž k tomuto okamžiku skončí rovněž platnost této doplňkové dohody a veškerých práv a povinností v ní stanovených.“ Marketingová dohoda stanoví také cíle týkající se počtu cestujících, k jejichž dosažení se letecký dopravce zavazuje;

- d) marketingová dohoda se společností Germanwings „stanoví cíle, jichž má společnost Germanwings dosáhnout podle požadavků AHO [Alghero]. Strany potvrzují, že parametry použité za účelem prohlášení o dosažení výše uvedených cílů budou představovat roční počty cestujících a letů provozovaných společností Germanwings na/z letiště AHO [Alghero]“. Dohoda stanoví poplatky závislé na úspěšnosti a jednorázový příspěvek, který má uhradit společnost So.Ge.A.AL.
- (497) Komise se proto domnívá, že mezi dohodami o poskytování letištních služeb a marketingovými dohodami existuje jednoznačná souvislost, jelikož posledně uvedené dohody byly založeny na uzavření dohody o poskytování letištních služeb a službách poskytovaných leteckými dopravci.
- ii. Ohledně postupu použitého k odhadu inkrementálních nákladů a příjmů
- (498) Před uzavřením dohod s těmito leteckými společnostmi neprovedla společnost So.Ge.A.AL žádnou analýzu ziskovosti *ex ante*. Jak bylo uvedeno výše, dopisem ze dne 25. března 2014 poskytla Itálie Komisi pro dohody uzavřené se společnostmi Air One/Alitalia, Meridiana, Volare, a Germanwings rekonstruovanou analýzu ziskovosti *ex ante*, a to na základě údajů, které by měl tržně jednající hospodářský subjekt na místě společnosti So.Ge.A.AL k dispozici v době uzavření dotyčných dohod, a předvídatelného vývoje v té době.
- (499) Podle Itálie odráží postup použitý k rekonstrukci analýzy metodiku, kterou by přijal tržně jednající hospodářský subjekt, a výsledky posouzení ziskovosti těchto dohod prokazují, že se *ex ante* očekávalo, že tyto dohody budou pro společnost So.Ge.A.AL ziskové.
- (500) Analýza je založena na postupu popsáném v 501. až 524. bodě odůvodnění.
- (501) *Inkrementální příjmy z leteckých činností* byly odvozeny s použitím příslušných letištních poplatků, které měly jednotlivé letecké společnosti podle očekávání hradit, ve spojení s odhadem objemu přepravy pro příslušnou leteckou společnost, a to za veškeré služby s výjimkou pozemního odbavení. Příjmy z leteckých činností plynoucí z pozemního odbavení jsou založeny na poplatcích, které byly dohodnuty mezi společností So.Ge.A.AL a jednotlivými leteckými společnostmi. Odhady objemu přepravy vycházely z objemu přepravy jednotlivých leteckých společností v roce podpisu dohody, nebo z cílů v oblasti přepravy, které byly stanoveny v příslušných dohodách.
- (502) *Inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností* jsou založeny na očekáváních společnosti So.Ge.A.AL v době podpisu dohod z roku 2007 a 2010 s leteckými společnostmi, a to ohledně příjmů z jiných než leteckých činností ve výši přibližně 5,00–6,00 EUR na odlétajícího cestujícího v důsledku výstavby nového terminálu (viz rovněž tabulka 9).
- (503) *Inkrementální provozní náklady* byly odvozeny s přihlédnutím ke kategoriím inkrementálních nákladů, které společnost So.Ge.A.AL očekávala v době podpisu jednotlivých dohod se společnostmi Air One/Alitalia, Volare, Meridiana a Germanwings, a zahrnovaly: inkrementální náklady na zaměstnance, inkrementální náklady na odbavení, inkrementální náklady na zboží, služby a materiál, inkrementální náklady na koncesi a jednorázové platby za marketing v souvislosti s novými trasami a poplatky závislé na úspěšnosti.
- (504) Byla provedena regresní analýza počtu cestujících a nákladů na úrovni letiště s cílem určit dopad změny počtu cestujících na letišti Alghero na celkové náklady letiště.
- (505) Za účelem analýzy ziskovosti dohod z roku 2010 uzavřených se společnostmi Alitalia a Meridiana provedla Itálie regresní analýzu údajů o nákladech za období předcházející podpisu dohod, tj. 1998–2009, které by společnost So.Ge.A.AL měla k dispozici v době uzavření dotyčných dohod.
- (506) Podle Itálie je však množství dostupných údajů z doby před uzavřením dohod se společnostmi Germanwings a Volare v roce 2007 (1998–2006) velmi malé. Výsledné odhady inkrementálních nákladů na zaměstnance a materiál činí 2,7 EUR resp. 9,3 EUR na odlétajícího cestujícího, což se považuje za neobvykle vysoký údaj. Přidání nebo odebrání jednoho údaje má v tomto případě na výsledky významný dopad. Na tomto základě vyplývá z analýzy ziskovosti záporná čistá současná hodnota v případě společnosti Germanwings, zatímco čistá současná hodnota dohody se společností Alitalia je kladná. Podle Itálie jsou odhady na základě regresních analýz nákladů stabilnější s tím, jak se zvyšuje počet údajů, a proto by v případě dohod se společnostmi Germanwings a Volare z roku 2007 měla regrese zahrnovat celé období 1998–2010.

- (507) Ve druhém kroku byly odhady celkových dodatečných nákladů v důsledku konkrétních dohod uzavřených mezi společností So.Ge.A.AL a příslušnými leteckými společnostmi odvozeny na základě výsledků získaných v prvním kroku ve spojení s příslušnými odhady počtu cestujících pro každou leteckou společnost.
- a) Očekávané inkrementální náklady na odbavení, zboží, služby a materiál po dobu trvání každé dohody jsou založeny na průměrných nákladech odbavení na ATM a průměrných nákladech na zboží, služby a materiál na cestujících na úrovni letiště v roce bezprostředně předcházejícím roku podpisu dohody. Tyto jednotkové náklady jsou každý rok navýšeny o očekávanou inflaci a vynásobeny příslušným odhadem objemu přepravy pro každou leteckou společnost.
- b) Náklady na koncesi se liší podle počtu cestujících. Inkrementální náklady na koncesi jsou založeny na průměrných nákladech koncese na cestujících na úrovni letiště v roce před podpisem každé dohody, které jsou vynásobeny odhadem objemu přepravy pro příslušnou leteckou společnost a navýšeny o inflaci.
- (508) Faktory využitosti sedadel, které se předpokládají v analýze ziskovosti dohod uzavřených se společnostmi Alitalia, Germanwings, Volare a Meridiana, vycházejí z předchozích znalostí a zkušeností společnosti So.Ge.A.AL týkajících se činnosti a obchodních modelů jednotlivých leteckých společností ⁽¹¹⁶⁾, jak je uvedeno v tabulce 13.

Tabulka 13

Předpoklady týkající se faktorů využitosti sedadel

| Letecká společnost | Faktor využitosti sedadel |
|-----------------------------|---------------------------|
| Společnost Air One/Alitalia | nepouž. |
| Společnost Germanwings | 60 |
| Společnost Volare | 50 |
| Společnost Meridiana | 65 |

— Společnost Air One/Alitalia

- (509) Odhady objemu přepravy pro společnost Air One/Alitalia v době trvání dohody o odbavovacích službách byly odvozeny takto:
- a) odhady objemu přepravy v souvislosti se zahájením provozu na třech mezinárodních trasách do/z Barcelony, Bruselu a Paříže vycházejí z marketingové dohody. Předpokládalo se, že společnost Air One/Alitalia bude provozovat na každé trase tři lety týdně;
- b) odhady objemu přepravy pro vnitrostátní lety vycházejí z počtu letů, které společnost Air One/Alitalia provozovala v roce 2009, navýšeného o předpoklad, že objem vnitrostátní přepravy poroste o 1 % ročně.

⁽¹¹⁶⁾ V případě společností Germanwings a Meridiana je faktor využitosti sedadel uveden v dohodách uzavřených se společností So.Ge.A.AL. V případě společnosti Volare je faktor využitosti sedadel založen na předchozích znalostech společnosti So.Ge.A.AL týkajících se činnosti této letecké společnosti. Jelikož společnost Volare provozovala řadu vnitrostátních tras, předpokládalo se nižší faktor využitosti sedadel. V případě společnosti Alitalia nebyly odhady objemu přepravy odvozeny z konkrétního předpokladu týkajícího se faktoru využitosti sedadel, jelikož společnost Alitalia provozovala různé modely letadel (s maximálním počtem sedadel v letadle v rozmezí od 90 do 180) podle dne v týdnu a sezóny. Odhady objemu přepravy byly odvozeny na základě předchozích zkušeností a znalostí týkajících se činnosti letecké společnosti.

- (510) Odhady objemu přepravy byly použity k odvození očekávaných inkrementálních příjmů a očekávaných inkrementálních nákladů. Očekávané inkrementální příjmy z leteckých činností jsou založeny na odhadech objemu přepravy a zveřejněných letištních poplatcích za všechny služby s výjimkou odbavení. Poplatky za odbavení vycházejí z dohody o odbavovacích službách z roku 2010. Očekávané příjmy z jiných než leteckých činností jsou odvozeny způsobem, který je podrobně popsán v 502. bodě odůvodnění.
- (511) Očekávané inkrementální náklady byly odvozeny na základě předpokladů popsanych v 503.–508. bodě odůvodnění a zahrnují jednorázovou platbu za marketing ze strany společnosti So.Ge.A.AL s cílem podnitit společnost Air One/Alitalia k zahájení provozu na mezinárodních trasách z letiště Alghero.
- (512) Na základě těchto předpokladů je čistá současná hodnota peněžních toků, které se očekávají u dohod se společností Air One/Alitalia z roku 2010, podle výpočtů, které provedla Itálie, uvedena v tabulce 14.

Tabulka 14

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohody se společností Air One/Alitalia z roku 2010 (v mil. EUR)

| Rok | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Inkrementální zisky | [0–1] | [3–6] | [3–6] | [3–6] | [3–6] | [3–6] |
| Čistá současná hodnota ⁽¹⁾ (za dobu trvání dohody) | [10–14] | | | | | |

⁽¹⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 2,45 %.

— Volare

- (513) Odhady objemu přepravy pro společnost Volare jsou založeny na ATM podle marketingové dohody, a to 28 letů v roce 2007, 207 letů v roce 2008 a 2009 a 180 letů v roce 2010.
- (514) Inkrementální příjmy z leteckých činností jsou založeny na zveřejněných letištních poplatcích a dohodě o odbavovacích službách ve spojení s odhady objemu přepravy. Inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností byly odhadnuty pomocí postupu popsaného v 502. bodě odůvodnění.
- (515) Inkrementální náklady byly založeny na průměrných jednotkových poplatcích a odhadech objemu přepravy podle předpokladů popsanych v 503.–508. bodě odůvodnění a zahrnují jednorázovou platbu ve výši [...] EUR za první rok činnosti.
- (516) Při výpočtu čisté současné hodnoty uvedené v tabulce 15 byla regresní analýza založena na údajích o nákladech pocházejících z doby před podpisem dohody, tj. 1998–2006.

Tabulka 15

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohody se společností Volare z roku 2007 (v tis. EUR)

| Rok | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-----------|----------|-----------|-----------|
| Inkrementální zisky | [13–18] | [50–100] | [100–125] | [100–125] |
| Čistá současná hodnota ⁽¹⁾ (za dobu trvání dohody) | [250–300] | | | |

⁽¹⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 6,42 %.

— Společnost Meridiana

- (517) Odhady objemu přepravy pro společnost Meridiana, z nichž vycházejí předpoklady týkající se očekávaných inkrementálních příjmů a inkrementálních nákladů, jsou založeny na ATM na trasách do/z Milána, Verony a Bari podle marketingové dohody z roku 2010.
- (518) Inkrementální příjmy z leteckých činností jsou založeny na zveřejněných letištních poplatcích a dohodě o odbavovacích službách ve spojení s odhady objemu přepravy. Inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností byly odhadnuty pomocí postupu popsáného v 502. bodě odůvodnění.
- (519) Inkrementální náklady byly založeny na průměrných jednotkových poplatcích a odhadech objemu přepravy, jak je popsáno v 503.–508. bodě odůvodnění, a zahrnují jednorázovou platbu ve výši [...] EUR.
- (520) Komise uvádí, že marketingová dohoda se společností Meridiana měla platit jeden rok, a to v období od června 2010 do října 2010, a stanovila, že může být prodloužena na roky 2011 a 2012, pokud počet cestujících přepravených leteckou společností přesáhne určité minimální prahové hodnoty. Itálie uvedla, že v době podpisu dohod společnost So.Ge.A.AL očekávala, že společnost Meridiana dosáhne požadovaného minimálního objemu osobní přepravy, a že společnost Meridiana prodlouží marketingovou dohodu (a tudíž i dohodu o odbavovacích službách) se společností So.Ge.A.AL za podobných podmínek.
- (521) Na základě těchto předpokladů je čistá současná hodnota peněžních toků, které se očekávají u dohod se společností Meridiana z roku 2010, uvedena v tabulce 16. Jak je uvedeno v tabulce 16, za účelem analýzy ziskovosti vzala Itálie v úvahu období 2010–2013.

Tabulka 16

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohody se společností Meridiana z roku 2010 za období 2010–2013 (v tis. EUR)

| Rok | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|-------------|-----------|-----------|-----------|
| Inkrementální zisky | – [150–200] | [400–450] | [400–450] | [400–450] |
| Čistá současná hodnota ⁽¹⁾ (za dobu trvání dohody) | [950–1 100] | | | |

⁽¹⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 2,24 %.

— Germanwings

- (522) Odhady objemu přepravy pro společnost Germanwings jsou založeny na cílovém ATM stanoveném v dohodě z roku 2007 a jsou základem očekávání společnosti SO.GE.A.AL týkajících se inkrementálních příjmů a inkrementálních nákladů v době uzavření dohody.
- (523) Inkrementální příjmy z leteckých činností jsou založeny na zveřejněných letištních poplatcích a dohodě z roku 2007 ve spojení s odhady objemu přepravy. Inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností byly odhadnuty pomocí postupu popsáného v 502. bodě odůvodnění.
- (524) Inkrementální náklady byly založeny na průměrných jednotkových poplatcích a odhadech objemu přepravy a zahrnují jednorázovou platbu ve výši [...] EUR v prvním roce a poplatky závislé na úspěšnosti (analýza předpokládá, že společnost Germanwings splní cíle týkající se počtu cestujících). Při výpočtu čisté současné hodnoty uvedené v tabulce 17 byla regresní analýza založena na údajích o nákladech pocházejících z doby před podpisem dohody, tj. 1998–2006.

Tabulka 17

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohody se společností Germanwings z roku 2007 (v tis. EUR)

| Rok | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|-------------|-----------|----------|
| Inkrementální zisky | - [130-150] | - [20-30] | - [5-10] |
| Čistá současná hodnota ⁽¹⁾ (za dobu trvání dohody) | - [150-200] | | |

⁽¹⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 6,42 %.

iii. Posouzení

- (525) Komise souhlasí s tím, že postup, který Itálie použila při odhadu počtu cestujících a výpočtu očekávaných inkrementálních příjmů z leteckých a jiných než leteckých činností na tomto základě, je vhodný.
- (526) Totéž platí s ohledem na výpočet inkrementálních nákladů, které zahrnují platby za marketing. Komise se však domnívá, že by regresní analýza měla být založena na údajích, které by společnost So.Ge.A.AL měla k dispozici v době uzavření dohod, a měla by být proto provedena pouze pro období předcházející podpisu těchto dohod, v tomto případě konkrétně 1998–2006 pro dohody se společnostmi Germanwings a Volare a 1998–2009 pro dohody se společnostmi Alitalia a Meridiana.
- (527) Na rozdíl od dohod se společností Ryanair z roku 2000, 2002 a 2003, u nichž Komise souhlasila s tím, že na základě předběžných údajů o nákladech nelze provést smysluplnou regresní analýzu, a proto byly jako náhrada toho, co by v době uzavření těchto dohod přiměřeně očekával tržně jednající hospodářský subjekt, použity údaje o nákladech za období 1998–2008 (viz 491. bod odůvodnění), v případě dohody se společností Germanwings z roku 2007 a dohody se společností Meridiana z roku 2010 je k dispozici více údajů pro provedení regresní analýzy předběžných údajů o nákladech, které mohla mít společnost So.Ge.A.AL k dispozici v době uzavření dotyčných dohod. Komise mimoto uvádí, že podobný přístup přijala Itálie u analýzy dohod se společností Ryanair z roku 2006, jež předcházejí podpisu dohody se společností Germanwings v roce 2007.
- (528) Komise rovněž uvádí, že Itálie nevzala u přínosů získaných po skončení platnosti dohod, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi Alitalia, Meridiana, Volare a Germanwings, v potaz „konečnou hodnotu“. Tento postup je v souladu s odůvodněním Komise uvedeným v 445.–450. bodě odůvodnění.
- (529) Komise také podotýká, že podobně jako dohody o poskytování letištních služeb uzavřené se společností Ryanair v roce 2006 a 2010 se i marketingové dohody se společnostmi Meridiana a Alitalia uplatňovaly se zpětnou účinností v období od června 2010 do října 2010. Společnost So.Ge.A.AL uvedla, že v tomto období jednala společnost o podmínkách, které byly podobné dohodě, jež byla posléze se společnostmi Meridiana a Alitalia podepsána dne 20. října 2010. Komise proto souhlasí s tím, že tento postup je v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- (530) Komise také uvádí, že marketingová dohoda se společností Meridiana (platná v období od června 2010 do října 2010) stanovila, že může být prodloužena na roky 2011 a 2012, pokud počet cestujících přepravených leteckou společností přesáhne stanovené minimální prahové hodnoty. Itálie uvedla, že v době podpisu dohod společnost So.Ge.A.AL očekávala, že společnost Meridiana dosáhne požadovaného minimálního objemu osobní přepravy, a že společnost Meridiana prodlouží marketingovou dohodu (a tudíž i dohodu o odbavovacích službách) se společností So.Ge.A.AL za podobných podmínek.
- (531) Komise nemůže s tímto tvrzením souhlasit. Za prvé, dohoda o odbavovacích službách se společností Meridiana neobsahuje výslovné ustanovení o jejím možném prodloužení. Tato doložka byla obsažena pouze v marketingové dohodě. Ačkoli Komise souhlasí s tím, že by případné prodloužení marketingové dohody za předpokladu, že společnost Meridiana splní cíle týkající se objemu přepravy, vedlo k prodloužení dohody o odbavovacích službách uzavřené s leteckým dopravcem o podobnou dobu trvání, skutečností zůstává, že v době podpisu dohody o odbavovacích službách neměla společnost Meridiana právní povinnost provozovat činnost z letiště i po uplynutí počáteční doby platnosti dohody, tj. v dubnu 2011. Marketingová dohoda byla mimoto podepsána dne 20. října 2010, tj. více než šest měsíců po podpisu dohody o odbavovacích službách. Komise má za to,

že v dubnu 2010, při podpisu dohody o odbavovacích službách, se společnost So.Ge.A.AL nemohla spoléhat na prodloužení žádné z dohod za podobných podmínek, takže toto prodloužení je pouze hypotetické. Komise se proto domnívá, že v analýze ziskovosti je třeba vzít v úvahu pouze počáteční dobu trvání dohody v délce jednoho roku.

- (532) Komise současně bere na vědomí postup Itálie, pokud jde o odůvodnění očekávání společnosti So.Ge.A.AL ohledně prodloužení dohody o odbavovacích službách na základě pouhé možnosti prodloužení marketingové dohody (místo dohody o odbavovacích službách). Komise usuzuje, že tento postup vede k tomu, že tvrzení, které v průběhu šetření uvedly společnosti Ryanair a AMS, totiž že marketingové dohody a dohody o poskytování letištních služeb lze snadno oddělit, je obtížně přijatelné.
- (533) Na základě úvah uvedených v 525. až 532. bodě odůvodnění provedla Komise rekonstrukci analýzy. Výsledná čistá současná hodnota těchto dohod v době jejich uzavření za období, během něhož měly dohody platit, je uvedena v tabulce 18.

Tabulka 18

Čistá současná hodnota dohod mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Air One/Alitalia, Meridiana, Volare a Germanwings

| Letecká společnost | Stanovená doba platnosti dohody | Čistá současná hodnota v době trvání dohody (v tis. EUR) |
|-----------------------------|---------------------------------|--|
| Společnost Volare | 2007–2010 | [250–300] |
| Společnost Air One/Alitalia | 2010–2015 | [12 500–13 000] |
| Meridiana | 2010–2011 | – [150–200] |
| Společnost Germanwings | 2007–2009 | – [150–200] |

- (534) Jelikož je očekávaný diskontovaný výsledek u dohod se společnostmi Meridiana a Germanwings záporný, Komise konstatuje, že společnost So.Ge.A.AL při uzavírání těchto dohod nejednala jako tržně jednající hospodářský subjekt. Provozovatel letiště nemohl očekávat pokrytí alespoň inkrementálních nákladů vzniklých v důsledku některé z těchto smluv. Jelikož se společnost So.Ge.A.AL tudíž nechovala jako tržně jednající hospodářský subjekt, poskytlo její rozhodnutí o uzavření dohod za těchto podmínek společností Germanwings a Meridiana hospodářskou výhodu.
- (535) Přehled inkrementálních nákladů a příjmů, které bylo možno očekávat v době uzavření dohod se společnostmi Meridiana a Germanwings, je uveden v tabulce 19.

Tabulka 19

Inkrementální ziskovost dohod se společnostmi Germanwings a Meridiana

| Společnost Germanwings | 2007 | 2008 | 2009 |
|--|------------------|-----------------|----------------|
| Očekávaný počet cestujících | 15 000 | 15 000 | 15 000 |
| Očekávané inkrementální příjmy z leteckých činností | (...) | (...) | (...) |
| Očekávané inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností | (...) | (...) | (...) |
| Očekávané inkrementální náklady | (...) | (...) | (...) |
| Marketingová podpora | (...) | (...) | (...) |
| Očekávaný jmenovitý výsledek | – 140 482 | – 24 616 | – 8 745 |

| | |
|--|------------------|
| Společnost Meridiana | 2010 |
| Očekávaný počet cestujících | 59 631 |
| Očekávané inkrementální příjmy z leteckých činností | (...) |
| Očekávané inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností | (...) |
| Očekávané inkrementální náklady | (...) |
| Marketingová podpora | (...) |
| Očekávaný jmenovitý výsledek | - 175 174 |

(536) U dohod se společnostmi Volare a Alitalia bylo možno naopak očekávat, že povedou ke kladnému diskontovanému výsledku. Při uzavírání těchto dohod proto společnost So.Ge.A.AL neposkytla těmto leteckým dopravcům hospodářskou výhodu.

iv. Závěr

(537) Na základě analýzy ziskovosti dohod uzavřených mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Alitalia a Volare, kterou předložila Itálie, je Komise přesvědčena o tom, že pro tržně jednající hospodářský subjekt vedený vyhlídkami na dosažení zisku by v době podpisu těchto dohod bylo racionální souhlasit s jejich podmínkami. Tyto dohody proto nezahrnují podporu pro letecké dopravce.

(538) Na základě posouzení uvedeného v 525. až 536. bodě odůvodnění však Komise vyvozuje závěr, že uzavření dohod se společnostmi Meridiana a Germanwings nebylo pro společnost So.Ge.A.AL racionální. Každá z těchto dohod proto zahrnuje hospodářskou výhodu pro dotčeného leteckého dopravce.

Dohody se společnostmi bmibaby, Air Italy a Air Vallée

(539) Jak bylo uvedeno výše, v dopise ze dne 10. června 2014 poskytla Itálie Komisi analýzy ziskovosti *ex ante* u dohod, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela s ostatními leteckými společnostmi, jichž se šetření týká, tj. bmibaby, Air Italy a Air Vallée.

(540) Příslušné dohody o odbavovacích službách podepsané mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Air Italy, Air Vallée a bmibaby jsou shrnuty v tabulce 20:

Tabulka 20

Dohody o odbavovacích službách uzavřené se společnostmi bmibaby, Air Italy a Air Vallée

| Letecká společnost | Očekávaná doba trvání dohody | Poplatek za odbavení na obrátku |
|--------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| Air Italy | 1. června 2008–31. prosince 2010 | 600 |
| Air Vallée | 9. srpna 2010–30. srpna 2010 | 300 |
| Bmbaby | 29. května 2010–30. září 2010 | 700 |

(541) Metodika, kterou Itálie použila k posouzení inkrementální ziskovosti dohod uzavřených mezi společnostmi So. Ge.A.AL a Air Italy, Air Vallée a bmibaby, je podrobně popsána v 542. až 545. bodě odůvodnění.

(542) Inkrementální příjmy z leteckých činností zahrnují příjmy z přistávacích poplatků, poplatků za odbavení zavazadel, poplatků za cestující, odbavení letadel a prodeje letenek. Všechny poplatky vyjma poplatků za odbavení vycházely ze zveřejněného ceníku letištních poplatků. Inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností byly odhadnuty pomocí postupu popsaného v 502. bodě odůvodnění.

- (543) Očekávané inkrementální náklady zahrnují náklady na zaměstnance ⁽¹¹⁷⁾, odbavení, zboží, služby a materiál a rovněž rozvržení nákladů společnosti So.Ge.A.AL na koncesi. Jelikož se příslušné dohody podepsané mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Air Vallée a bmibaby netýkají marketingových služeb, nejsou v analýze brány v potaz platby za marketing. Byla provedena regresní analýza počtu cestujících a nákladů na úrovni letiště na základě předběžných údajů, které by společnost So.Ge.A.AL měla k dispozici v době uzavření dotyčných dohod, a to za období 1998–2007 v případě dohody se společností Air Italy a 1998–2009 v případě dohod se společnostmi Air Vallée a bmibaby.
- (544) V tabulce 21 jsou shrnuty očekávané inkrementální zisky plynoucí společnosti So.Ge.A.AL z dohody se společností Air Italy. Čistá současná hodnota inkrementálních zisků, které mohla společnost So.Ge.A.AL očekávat u dohody se společností Air Italy, činí 99 330 EUR ⁽¹¹⁸⁾.

Tabulka 21

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohody se společností Air Italy z roku 2008 (v EUR)

| Rok | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|------------------|-----------------|-----------------|
| Inkrementální zisky | [30 000–40 000] | [30 000–40 000] | [30 000–40 000] |
| Čistá současná hodnota ⁽¹⁾ (za dobu trvání dohody) | [90 000–110 000] | | |

⁽¹⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 6 %.

- (545) V tabulce 22 jsou shrnuty očekávané inkrementální zisky plynoucí společnosti So.Ge.A.AL z dohod se společnostmi Air Vallée a bmibaby. Čistá současná hodnota inkrementálních zisků, které mohla společnost So.Ge.A.AL očekávat u dohod se společnostmi Air Vallée a bmibaby, činí 3 399 EUR resp. 25 330 EUR ⁽¹¹⁹⁾. Podle Itálie jsou odhady čisté současné hodnoty poměrně nízké z toho důvodu, že se předpokládalo, že se dohody uzavřené mezi společnostmi So.Ge.A.AL, Air Vallée a bmibaby budou vztahovat pouze na období jednoho roku (či méně než jednoho roku).

Tabulka 22

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohod se společnostmi Air Vallée a bmibaby (v EUR)

| | Air Vallée | Bmibaby |
|---------------------|---------------|-----------------|
| Inkrementální zisky | [3 000–3 500] | [25 000–26 000] |

- (546) Komise podotýká, že postup, který Itálie použila při odhadu počtu cestujících a výpočtu očekávaných inkrementálních příjmů z leteckých a jiných než leteckých činností a inkrementálních nákladů souvisejících s dohodami, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi Air Italy, Air Vallée a bmibaby, je stejný jako postup použitý u dohod s ostatními leteckými dopravci. Komise proto vyvozuje závěr, že se u těchto dohod v době jejich podpisu očekávalo, že budou pro společnost So.Ge.A.AL ziskové.

12.2.1.3. Selektivita

- (547) Hospodářská výhoda zjištěná v 534. bodě odůvodnění byla poskytnuta selektivně, jelikož z ní měly prospěch pouze společnosti Meridiana a Germanwings. Výhoda vyplývá z dohod o poskytování letištních služeb a marketingových dohod, které byly s těmito dvěma leteckými dopravci sjednány individuálně a s ostatními leteckými

⁽¹¹⁷⁾ Kvůli malým závazkům týkajícím se objemu přepravy nebyl k poskytování služeb společností Air Vallée nebo bmibaby zapotřebí další personál.

⁽¹¹⁸⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 5,55 %.

⁽¹¹⁹⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 2,24 %.

dopravci působícími na letišti nebyly uzavřeny za stejných podmínek. Komise uvádí, že se všechny dohody, které jsou předmětem šetření v daném případě, podstatně liší a vedou k rozdílným peněžním tokům mezi společností So.Ge.A.A.AL a leteckými dopravci působícími na letišti Alghero.

12.2.1.4. *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu*

- (548) U opatření podpory poskytnutých státem se má za to, že narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž, pokud mohou zlepšit konkurenční postavení příjemce oproti jiným podnikům, s nimiž příjemce soutěží⁽¹²⁰⁾. Pro veškeré praktické účely se proto má za to, že došlo k narušení hospodářské soutěže, jakmile stát poskytne finanční výhodu některému podniku v liberalizovaném odvětví, kde existuje (alespoň potenciálně) hospodářská soutěž. Podle judikatury evropských soudů může poskytnutí jakékoli podpory podniku působícímu na vnitřním trhu ovlivnit obchod mezi členskými státy⁽¹²¹⁾.
- (549) Od vstupu třetího balíčku týkajícího se liberalizace letecké dopravy v platnost dne 1. ledna 1993⁽¹²²⁾ mohou letečtí dopravci volně provozovat lety na trasách v rámci Unie. Jak uvedl Evropský soudní dvůr:

„v případě, kdy podnik vyvíjí činnost v odvětví, ve kterém si 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 do které snižuje jejich možnosti zvýšení vývozu“⁽¹²³⁾.

- (550) Komise zjistila, že společnost So.Ge.A.AL poskytla selektivní výhodu společnostem Germanwings a Meridiana. Tyto letecké společnosti působí na liberalizovaném, konkurenčním trhu a výhoda, kterou získaly, mohla zlepšit jejich konkurenční postavení na trhu letecké dopravy z/na letišti Alghero na úkor ostatních leteckých dopravců v Unii. Na základě těchto skutečností Komise konstatuje, že výhoda, která byla poskytnuta společností Germanwings a Meridiana, může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

12.2.1.5. *Závěr ohledně dohod s leteckými společnostmi*

- (551) Komise proto vyvozuje závěr, že opatření, která společnost So.Ge.A.AL přijala na základě dohody se společností Meridiana z roku 2010 a dohody se společností Germanwings z roku 2007, zahrnovala státní podporu pro tyto letecké společnosti, a to ve výši přibližně 175 174 EUR resp. 140 482 EUR. Jelikož podpora obsažená v těchto dohodách byla poskytnuta, aniž by ji Komise schválila, představuje protiprávní státní podporu.

12.2.2. **Slučitelnost podpory leteckých společností**

- (552) Pokud jde o podporu na zahájení činnosti, v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 je uvedeno:

„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.“

⁽¹²⁰⁾ Věc Philip Morris Holland BV v. Komise Evropských společenství, 730/79, Recueil 1980, s. 267, bod 11, a spojené věci Alzetta Mauro a další v. Komise Evropských společenství, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až 607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, Recueil 2000, s. II-2325, bod 80.

⁽¹²¹⁾ Věc Philip Morris Holland BV v. Komise Evropských společenství, 730/79, Recueil 1980, s. 2671, body 11 a 12, a věc Het Vlaamse Gewest (Vlámský region) v. Komise Evropských společenství, T-214/95, Recueil 1998, s. II-717, body 48–50.

⁽¹²²⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1), nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8) a nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15).

⁽¹²³⁾ Věc Itálie v. Komise, C-305/89, Recueil 1991, s. I-2289, bod 26.

(553) V pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 se naopak stanoví:

„Komise přezkoumá slučitelnost [...] podpor na zahájení činnosti poskytnutých bez povolení, a tedy porušením čl. 88 odst. 3 Smlouvy [nyní čl. 108 odst. 3 Smlouvy] na základě těchto pokynů, pokud poskytování podpory začalo po jejich zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*“.

(554) Jelikož dohody se společnostmi Meridiana a Germanwings byly uzavřeny po zveřejnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v *Úředním věstníku* dne 9. prosince 2005, představují tyto pokyny platný právní základ pro posouzení jejich slučitelnosti s vnitřním trhem.

12.2.2.1. Posouzení slučitelnosti podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005

(555) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005 stanoví v bodě 79 řadu podmínek, které musí být splněny, aby podpora na zahájení činnosti byla prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

i. Podpory jsou vyplaceny leteckým dopravcům, kteří mají platnou licenci k provozování letecké dopravy vydanou členskými státy podle nařízení (EHS) č. 2407/92.

(556) V daném případě jsou příjemci letečtí dopravci definovaní v nařízení (ES) č. 1008/2008⁽¹²⁴⁾. První podmínka stanovená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 je proto splněna.

ii. Podpory jsou vyplaceny na trasy spojující regionální letiště kategorií C a D s jiným letišťem Unie.

(557) Od roku 2005 se letiště Alghero považuje za regionální letiště kategorie C podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Podpora byla poskytnuta leteckým společnostem, které z letiště Alghero otevřou nové trasy na jiná letiště v Unii. Druhá podmínka je tudíž dodržena.

iii. Podpory se uplatňují pouze na otevírání nových tras nebo nových četností vyvolávajících zvýšení čistého objemu cestujících. Podpory nesmí povzbuzovat pouhé přemístění provozu z jedné linky nebo z jedné společnosti na jinou. Zejména nesmí vést k neodůvodněnému odklonu dopravy s ohledem na četnost a životaschopnost stávajících služeb s odletem z jiného letiště umístěného ve stejném městě, stejné aglomeraci⁽¹²⁵⁾ nebo dokonce stejném letištním systému⁽¹²⁶⁾, které obsluhuje stejné místo určení nebo místo určení srovnatelné podle stejných kritérií.

(558) Podpora byla poskytnuta s cílem podnítit letecké společnosti k otevření nových tras z letiště Alghero do jednoho či více míst určení v Unii, což povede k zvýšení čistého objemu cestujících. Ve stejném městě nebo ve stejné aglomeraci se nenachází žádné jiné letiště. Žádná z dotyčných tras nebyla mimoto obsluhována vysokorychlostní železnicí. Třetí podmínka stanovená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 je tudíž splněna.

iv. Podporovaná linka musí být dlouhodobě životaschopná, to znamená, musí pokrývat nejméně své náklady bez veřejného financování. Z tohoto důvodu se podpory na zahájení činnosti musí snižovat a být časově omezeny.

(559) Podpora společností Germanwings a Meridiana byla omezena na dobu trvání dohod uzavřených se společností So.Ge.A.AL, tj. jeden rok resp. tři roky. V dohodách však nebyla uložena žádná podmínka, podle níž by trasy provozované leteckými dopravci z letiště Alghero musely být samostatně ziskové. Komise dále uvádí, že ačkoli se výše podpory, kterou obdržela společnost Germanwings (jak je uvedeno v tabulce 19) snižovala, společnost Germanwings v roce 2007 ukončila činnost na letišti Alghero, a tudíž zde nikdy nepůsobila bez veřejného financování.

⁽¹²⁴⁾ Po vstupu nařízení (ES) č. 1008/2008 v platnost bylo nařízení (EHS) č. 2407/92 zrušeno a podle článku 27 nařízení (ES) č. 1008/2008 se odkazy na zrušené nařízení považují za odkazy na nařízení (ES) č. 1008/2008.

⁽¹²⁵⁾ Nařízení (EHS) č. 2408/92.

⁽¹²⁶⁾ Jak je definován v čl. 2 písm. m) nařízení (EHS) č. 2408/92.

- v. Výše podpory se musí výslovně týkat způsobilých nákladů.
- (560) Způsobilé náklady jsou v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 definovány jako „dodatečné náklady na zahájení činnosti, které se pojí se spuštěním nové trasy nebo četnosti a které by letecký subjekt nemusel hradit v obvyklém rytmu cestovních letů“. Itálie netvrdila, že financování společností Germanwings a Meridiana bylo omezeno na pokrytí způsobilých nákladů a že nebyly dotovány běžné provozní náklady. Tato podmínka proto není splněna.
- vi. Degresivní podpora může být přiznána na dobu nejvýše 3 let. Výše podpory nesmí žádný rok přesáhnout 50 % částky celkových způsobilých nákladů daného roku a v roce, kdy je poskytována podpora, v průměru 30 % způsobilých nákladů.
- (561) Dohody s dotyčnými leteckými společnostmi neodkazují na náklady leteckých společností a nestanoví, že podpora musí být omezena na určité procento způsobilých nákladů. Komise proto konstatuje, že tato podmínka není splněna.
- vii. Doba, po kterou je společnosti přiznána podpora na zahájení činnosti, musí zůstat podstatně kratší než doba, po kterou se společnost zaváže provozovat své činnosti s odletem z dotčeného letiště.
- (562) Komise podotýká, že nebyla uložena žádná podmínka týkající se toho, že trasy otevřené leteckými dopravci budou po uplynutí doby, kdy je jejich provoz dotován, životaschopné.
- viii. Poskytnutí podpory musí být vázáno na skutečný rozvoj počtu přepravených cestujících.
- (563) Komise uvádí, že mezi počtem přepravených cestujících a výší podpory existuje jednoznačná souvislost. Dohody se společnostmi Germanwings a Meridian stanovily poplatky závislé na úspěšnosti, které společnost So.Ge.A.AL uhradí v případě, splní-li letecké společnosti stanovené cíle v oblasti přepravy.
- ix. Každý veřejný 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. Toto sdělení musí obsahovat zejména popis trasy i objektivní kritéria, jako je výše a trvání podpor.
- (564) V průběhu šetření Itálie uvedla, že záměr letiště uzavřít dohody s leteckými společnostmi, které mají zájem otevřít nové trasy provozované z letiště Alghero, byl potenciálním zainteresovaným leteckým dopravcům dostatečně oznámen. V tomto ohledu však nebyly předloženy žádné důkazy. Nejsou k dispozici žádné údaje o tom, že letiště Alghero oznámilo svůj záměr poskytovat podporu leteckým společnostem a že podmínky poskytování této podpory byly zveřejněny po dostatečně dlouhou dobu a s dostatečnou propagací. Postup výběru leteckých dopravců nebyl proto dostatečně jasný, aby bylo zajištěno nediskriminační zacházení s leteckými dopravci žádajícími o podporu.
- x. Každá letecká společnost, která nabízí službu veřejnému subjektu, který si přeje poskytnout podporu na zahájení činnosti, musí při podávání své přihlášky předložit obchodní plán, který ukazuje životaschopnost linky po vypršení podpory po dlouhou dobu. Veřejný subjekt musí před poskytnutím podpory na zahájení činnosti provést analýzu vlivu nové trasy na konkurenční linky.
- (565) Itálie ani zúčastněné strany nepředložily v průběhu šetření důkazy, že letečtí dopravci museli pro dotyčné trasy předem předložit obchodní plán, aby prokázali životaschopnost dotyčné linky po určitou dobu. Společnost So. Ge.A.AL netvrdila, že posoudila vliv dotyčných nových tras na ostatní linky. Tato podmínka proto není dodržena.
- xi. Státy zajistí, aby každý rok byl pro každé letiště a každou podporovanou trasu zveřejněn zdroj veřejného financování, společnost využívající podporu, výše vyplacených podpor a počet příslušných cestujících.
- (566) Nejsou k dispozici žádné údaje o tom, že letiště Alghero zveřejňovalo každoročně seznam tras, kterým je poskytováno veřejné financování, s uvedením zdroje financování, leteckého dopravce, výše skutečně vyplacených podpor a počtu přepravených cestujících. Tato podmínka proto není splněna.

- xii. Pokud je lze uplatnit, musí být stanoveny mechanismy přezkumných řízení na úrovni členských států, aby byla vyloučena jakákoli diskriminace, ke které by došlo při přidělování podpor.
- (567) Itálie netvrdila, že byly zavedeny mechanismy přezkumných řízení pro vyřizování stížností týkajících se poskytování podpory leteckým dopravcům, kteří provozují trasy z letiště Alghero. Tato podmínka proto není dodržena.
- xiii. Pokud by některý dopravce nedodržel své závazky, které přijal vůči letišti v okamžiku platby podpory, musí být vypracovány mechanismy sankcí. Systém zpětného získávání podpory nebo zabavení záruky uložené dopravcem na počátku může umožnit letišti, aby se ujistilo, že letecká společnost bude dodržovat své závazky.
- (568) Komise uvádí, že dohody s leteckými dopravci stanoví systém sankcí pro případ, že letecké společnosti nedodrží cíle v oblasti přepravy, které jsou stanoveny v těchto dohodách. Tato podmínka je tudíž splněna.
- xiv. Podpory na zahájení činnosti nebudou moci být kumulovány s jinými typy podpor poskytnutých na provozování linky, jako jsou např. podpory sociálního charakteru poskytnuté určitým skupinám cestujících nebo vyrovnávání za veřejné služby. Takové podpory nebudou také moci být poskytnuty, když byl přístup na jednu trasu vyhrazen jednomu jedinému dopravci podle článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92, a zejména odst. 1 písm. d) uvedeného článku. Nebudou také moci být, podle pravidel úměrnosti, kumulovány s jinými podporami na stejné výdaje, včetně případů, jsou-li placené v jiném státě.
- (569) Itálie potvrdila, že dotyčná podpora nebyla poskytnuta na zahájení provozování tras, na něž se vztahuje závazek veřejné služby podle nařízení (ES) č. 1008/2008. Itálie však nepotvrdila, že podpora nebyla kumulována s jinými podporami na uhrazení těchto nákladů.
- (570) Podporu pro letecké společnosti proto nelze považovat za slučitelnou podporu na zahájení činnosti podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Státní podpora ve prospěch společností Meridiana a Germanwings proto představuje protiprávní a neslučitelnou státní podporu, která musí být navrácena.

12.3. ZÁVĚR

- (571) Komise proto konstatuje, že:
- Itálie poskytla letišti Alghero investiční podporu v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Investiční podpora je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy;
 - dotace uvedené v 257. bodě odůvodnění, které byly provozovateli letiště Alghero poskytnuty přede dnem 12. prosince 2000, nespádají do oblasti působnosti tohoto rozhodnutí;
 - Itálie poskytla letišti Alghero provozní podporu v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Provozní podpora je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy;
 - dohody o poskytování letištních služeb (nebo odbavovacích služeb) a marketingové dohody, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée a Air Italy, nepředstavují státní podporu;
 - dohody o poskytování odbavovacích služeb a marketingové dohody, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi Meridiana a Germanwings, představují protiprávní a neslučitelnou státní podporu.

13. NAVRÁCENÍ PODPORY

- (572) Podle Smlouvy a ustálené judikatury Soudního dvora je Komise v případě, že zjistí, že podpora není slučitelná s vnitřním trhem, oprávněna rozhodnout, že dotyčný stát takovou podporu zruší nebo upraví⁽¹²⁷⁾. Soudní dvůr

⁽¹²⁷⁾ Věc Komise v. Německo, C-70/72, Recueil 1973, s. 813, bod 13.

rovněž opakovaně rozhodl, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu ⁽¹²⁸⁾. Soudní dvůr v tomto ohledu stanovil, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí protiprávní podporu, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na trhu ve vztahu ke svým soutěžitelům, a obnoví se stav, který předcházal poskytnutí podpory ⁽¹²⁹⁾.

- (573) V souladu s touto judikaturou čl. 14 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ⁽¹³⁰⁾ stanoví, že „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil“.
- (574) Státní podpora uvedená v tabulce 19, která byla poskytnuta společností Meridiana a Germanwings, musí být proto navržena Itálii, pokud již byla vyplacena.
- (575) Pokud jde o částky, které mají být získány zpět, Komise vezme v úvahu analýzu *ex ante* týkající se očekávaných inkrementálních nákladů a příjmů souvisejících s dohodami, jak je uvedeno v tabulce 19, s těmito dodatečnými úvahami:
- U každé dohody nebo kombinace dotyčných dohod by roční částka podpory, která má být navržena, měla odpovídat ročnímu zápornému inkrementálnímu peněžnímu toku v době, kdy bylo rozhodnuto o podpisu dohody, a to za každý rok uplatňování smlouvy. Tyto záporné peněžní toky odpovídají objemu financování potřebného k tomu, aby byla čistá současná hodnota dohody kladná, tudíž aby byla dohoda v souladu s trhem.
 - Komise má za to, že časovým rámcem, který se vezme v úvahu při analýze ziskovosti v případě společnosti Germanwings, je rok 2007. Jak je uvedeno v 117. bodě odůvodnění, společnost Germanwings provozovala činnost z letiště Alghero pouze v roce 2007. Faktická výhoda, kterou letecká společnost získala, je omezena na skutečnou dobu trvání dotyčné dohody, jelikož jakmile byla dohoda ukončena, nezískala společnost Germanwings od letiště žádnou výhodu.
- (576) V tabulce 23 jsou uvedeny orientační částky, které mají být navrženy (záporné inkrementální peněžní toky) s odpovídajícím snížením u dohody se společností Germanwings, která nebyla prováděna po celou dobu platnosti.

Tabulka 23

Údaje o orientačních částkách obdržené podpory, podpory, která má být navržena, a podpory, která již byla navržena

| Totožnost příjemce | Celková orientační částka obdržené podpory (v EUR) | Celková orientační částka podpory, která má být navržena (v EUR) (jistina) | Celková částka, která již byla navržena (v EUR) | |
|--------------------|--|--|---|--------------------------|
| | | | Jistina | Úroky z vymáhané podpory |
| Germanwings | 140 482 | 140 482 | | |
| Meridiana | 175 174 | 175 174 | | |

- (577) Aby se zohlednila faktická výhoda, kterou letecké společnosti a jejich dceřiné společnosti získaly na základě dohod, mohou být částky uvedené v tabulce 23 upraveny podle podpůrných důkazů předložených Itálií, a to na základě i) rozdílu mezi skutečnými platbami uvedenými *ex post*, které letecké společnosti provedly v souvislosti s letištními poplatky, na straně jedné a odhadovanými peněžními toky (*ex ante*) u těchto položek příjmů, jak je uvedeno v tabulce 19, na straně druhé a ii) rozdílu mezi skutečnými platbami za marketing uvedenými *ex post*, které byly uhrazeny leteckým společností na základě marketingových dohod, na straně jedné a náklady na marketing, které se předpokládaly *ex ante* a které odpovídají částkám uvedeným v tabulce 19 na straně druhé.

⁽¹²⁸⁾ Spojené věci Španělsko v. Komise, C-278/92, C-279/92 a C-280/92, Recueil 1994, s. I-4103, bod 75.

⁽¹²⁹⁾ Věc Belgie v. Komise, C-75/97, Recueil 1999, s. I-3671, body 64 a 65.

⁽¹³⁰⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

(578) Itálie musí mimoto k částce podpory připočítat úroky vypočítané ode dne, kdy byla protiprávní podpora dána příjemci k dispozici, do dne jejího navrácení ⁽¹³¹⁾ v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ⁽¹³²⁾. Jelikož v daném případě jsou peněžní toky odpovídající částkám podpory složité a částky byly vyplaceny k různým datům v průběhu roku a obě smlouvy byly uplatňovány pouze jeden rok, Komise se domnívá, že při výpočtu úroků je přijatelné mít za to, že dnem vyplacení podpory společností Germanwings a Meridiana je datum (předčasného) ukončení příslušných dohod,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Přímé granty na infrastrukturu, vybavení a práci a zařízení, které Itálie poskytla letišti Alghero, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Státní podpora byla Itálií poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
2. Státní podpora uvedená v odstavci 1 je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

Článek 2

1. Kapitálové injekce, které Itálie poskytla letišti Alghero, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Státní podpora byla Itálií poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
2. Státní podpora uvedená v odstavci 1 je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

Článek 3

Opatření, která Itálie provedla ve prospěch společností Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée a Air Italy, nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

Článek 4

1. Opatření, která Itálie provedla ve prospěch společností Meridiana a Germanwings, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Státní podpora byla Itálií poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
2. Státní podpora uvedená v odstavci 1 není slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 5

1. Itálie získá od příjemců zpět neslučitelnou podporu uvedenou v článku 4.
2. Částky, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly dány příjemcům k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.

⁽¹³¹⁾ Nařízení (ES) č. 659/99, citováno výše, čl. 14 odst. 2.

⁽¹³²⁾ 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).

3. Úroky se počítají jako složené úroky v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004.
4. Veškeré neprovedené platby podpory uvedené v článku 4 Itálie s účinností ode dne přijetí tohoto rozhodnutí zruší.

Článek 6

1. Navrácení podpory uvedené v článku 5 se provede s okamžitým účinkem.
2. Itálie zajistí, aby bylo toto rozhodnutí provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 7

1. Do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Itálie tyto informace:
 - a) celkovou částku podpory, kterou příjemci obdrželi;
 - b) celkovou částku (jistinu a úroky), kterou musí příjemci navrátit;
 - c) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření ke splnění tohoto rozhodnutí;
 - d) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno podporu vrátit.
2. Itálie bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 4. Na žádost Komise Itálie neprodleně předloží informace o již přijatých či plánovaných opatřeních k dosažení souladu s tímto rozhodnutím. Poskytne rovněž podrobné informace o výši podpory a úroků, které již příjemci vrátili.

Článek 8

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 1. října 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1585**ze dne 25. listopadu 2014****o režimu podpory SA.33995 (2013/C) (ex 2013/NN) (který zavedlo Německo na podporu elektřiny z obnovitelných zdrojů a uživatelů s vysokou spotřebou energie)**

(oznámeno pod číslem C(2014) 8786)

(Pouze anglické 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,

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

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Prostřednictvím stížnosti podané v prosinci 2011 byla Komise informována, že Německo zavedlo státní podporu pro elektřinu z obnovitelných zdrojů a uživatele s vysokou spotřebou energie, a to stanovením stropu pro příplatek, který je určen k financování podpory na energii z obnovitelných zdrojů (*EEG-Umlage*, dále jen „příplatek EEG“).
- (2) Dopisem ze dne 18. prosince 2013 Komise Německo informovala, že se s ohledem na tuto podporu rozhodla zahájit řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“).
- (3) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽²⁾. Komise vyzvala zúčastněné třetí strany, aby se k podpoře vyjádřily.
- (4) Komise předala připomínky, které obdržela od zúčastněných stran, Německu, jež se k nim mohlo vyjádřit; jeho připomínky byly obdrženy dopisy ze dne 20. ledna 2014 a 14. listopadu 2014.
- (5) Dopisem ze dne 22. září 2014 se Německo vzdalo svého práva na přijetí tohoto rozhodnutí v němčině podle článku 342 Smlouvy ve spojení s článkem 3 nařízení (EHS) č. 1/1958 ⁽³⁾ a souhlasilo s tím, aby bylo vydáno v angličtině.

2. PODROBNÝ POPIS PODPORY**2.1. Zákon EEG z roku 2012**

- (6) Zákon EEG z roku 2012 (*Erneuerbare-Energien-Gesetz*) byl přijat dne 28. července 2011 a v platnost vstoupil dne 1. ledna 2012 ⁽⁴⁾. Tento zákon byl podstatně pozměněn zákonem EEG z roku 2014 ⁽⁵⁾. Komise nový režim podpory vyplývající z této podstatné změny schválila dne 23. července 2014 ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 37, 7.2.2014, s. 73, a Úř. věst. C 250, 1.8.2014, s. 15.

⁽²⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

⁽³⁾ Nařízení č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úřední věstník, řada I, svazek 1952–1958, s. 59).

⁽⁴⁾ *Gesetz für den Vorrang Erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz – EEG)*, ve znění zákona *Gesetz zur Neuregelung des Rechtsrahmens für die Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien, Bundesgesetzblatt*, část I, s. 1634, a *Gesetz zur Änderung des Rechtsrahmens für Strom aus solarer Strahlungsenergie und zu weiteren Änderungen im Recht der erneuerbaren Energien vom 17. August 2012, Bundesgesetzblatt*, část I, s. 1754.

⁽⁵⁾ *Gesetz zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts vom 21. Juli 2014, Bundesgesetzblatt*, část I, s. 1066.

⁽⁶⁾ Státní podpora SA.38632 (2014/N) – Německo: EEG 2014 – Reforma zákona o energii z obnovitelných zdrojů (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku).

- (7) Na první úrovni systému zřízeného zákonem EEG z roku 2012 jsou provozovatelé sítě (ve většině případů provozovatelé distribučních soustav) povinni nakupovat elektřinu vyrobenou v oblasti jejich sítě z obnovitelných zdrojů a z důlního plynu (na elektřinu z obnovitelných zdrojů a elektřinu vyrobenou z důlního plynu se dále společně odkazuje jako na „elektřinu podle zákona EEG“). Výkupní ceny jsou stanoveny zákonem. Namísto hrazení výkupních cen mají výrobci elektřiny z obnovitelných zdrojů a elektřiny z důlního plynu možnost prodat tuto elektřinu přímo na trhu („přímé uvádění na trh“). V tomto případě mohou získat od provozovatele sítě tržní prémii. Výše této tržní prémie je rovněž stanovena zákonem.
- (8) Na druhé úrovni musí provozovatelé sítě neprodleně převést elektřinu podle zákona EEG svým příslušným provozovatelům přenosové soustavy, kteří jsou v Německu čtyři a kteří mají povinnost uhradit provozovatelům sítě veškeré náklady vyplývající z výkupních cen a tržních premií.
- (9) Zákon EEG z roku 2012 zavedl rovněž vyrovnávací mechanismus, na jehož základě je finanční zátěž vyplývající z povinnosti odkupu rozložena mezi čtyři provozovatele přenosové soustavy, takže v konečném důsledku hradí každý provozovatel přenosové soustavy náklady na množství elektřiny, které odpovídá průměrnému podílu elektřiny podle zákona EEG v porovnání s celkovou elektřinou dodanou konečným spotřebitelům v oblasti obsluhované jednotlivými provozovateli přenosové soustavy v předchozím kalendářním roce (§ 36 zákona EEG z roku 2012). Toto představuje třetí úroveň.
- (10) Provozovatelé přenosové soustavy musí prodat veškerou elektřinu podle zákona EEG na spotovém trhu. Mohou tak učinit samostatně, nebo společně. Pokud cena dosažená na spotovém trhu nestačí pokrýt finanční zátěž vyplývající z platebních povinností vůči provozovatelům sítě, mohou provozovatelé přenosové soustavy podle zákona od dodavatelů elektřiny požadovat, aby nesli část této zátěže úměrně příslušnému množství elektřiny, kterou dodavatelé elektřiny dodali konečným spotřebitelům. Tato část musí být stanovena tak, aby každý dodavatel elektřiny hradil stejné náklady na 1 kWh elektřiny dodané konečnému spotřebiteli. Na tento příplatek je nutno hradit měsíční zálohové platby. Zákon EEG z roku 2012 výslovně označuje tento příplatek, který provozovatelé přenosové soustavy získají od dodavatelů elektřiny, jako příplatek EEG (viz § 37 odst. 2 zákona EEG z roku 2012). Čtyři provozovatelé přenosové soustavy musí uvést všechny platby, které obdrželi na společný účet EEG, a tento účet zveřejnit (§ 7 prováděcího předpisu AusglMechV⁽⁷⁾). Toto představuje čtvrtou úroveň.
- (11) Čtyři provozovatelé přenosové soustavy musí v říjnu společně stanovit příplatek EEG pro rok $n + 1$ (§ 3 odst. 2 předpisu AusglMechV). Metodika, kterou musí použít, a prvky, z nichž musí při výpočtu vycházet, jsou stanoveny v prováděcích předpisech *Ausgleichsmechanismusverordnung* (AusglMechV) a *Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung* (AusglMechAV)⁽⁸⁾. Tyto právní předpisy neponechávají provozovatelům přenosové soustavy žádnou rozhodovací pravomoc. V § 3 předpisu AusglMechV je výslovně uvedeno:

„§ 3 Příplatek EEG

- 1) Provozovatelé přenosové soustavy vypočítají příplatek EEG podle § 37 odst. 2 zákona o energii z obnovitelných zdrojů [tj. zákona EEG z roku 2012] transparentním způsobem jako:
1. rozdíl mezi odhadovanými příjmy uvedenými v odst. 3 bodech 1 a 3 za následující kalendářní rok a odhadovanými výdaji uvedenými v odst. 4 za následující kalendářní rok a
 2. rozdíl mezi skutečnými příjmy uvedenými v odst. 3 a skutečnými výdaji uvedenými v odst. 4 v době výpočtu.
- 2) Příplatek EEG za následující kalendářní rok je nutno zveřejnit do 15. října každého kalendářního roku na internetových stránkách provozovatele přenosové soustavy v souhrnné podobě a musí být uveden v centech za 1 kWh dodanou spotřebitelům; odpovídajícím způsobem se použije § 43 odst. 3 zákona o energii z obnovitelných zdrojů.

⁽⁷⁾ *Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus vom 17. Juli 2009, Bundesgesetzblatt, část I, s. 2101, ve znění § 2 zákona Gesetz vom 17. August 2012, Bundesgesetzblatt, část I, s. 1754.*

⁽⁸⁾ *Verordnung zur Ausführung der Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus (Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung – AusglMechAV) vom 22. Februar 2010, Bundesgesetzblatt, část I, s. 134, ve znění předpisu Zweite Verordnung zur Änderung der Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung vom 19. Februar 2013, Bundesgesetzblatt, část I, s. 310.*

- 3) Příjmy zahrnují:
1. příjmy z dodávek na následující den a vnitrodenních dodávek podle § 2;
 2. příjmy z příplatku EEG;
 - 2a. příjmy z plateb podle § 35 odst. 2 zákona o energii z obnovitelných zdrojů, pokud vyrovnání podle § 35 odst. 3 zákona o energii z obnovitelných zdrojů představuje pro provozovatele přenosové soustavy kladný zůstatek;
 3. příjmy z úroků podle odstavce 5;
 4. příjmy z dodávek regulační energie pro bilanční skupinu EEG a
 5. příjmy podle § 35 odst. 4 nebo § 38 zákona o energii z obnovitelných zdrojů a odstavce 6.
- 4) Výdaje zahrnují:
1. výkupní ceny a vyrovnávací platby podle § 16 nebo § 35 odst. 1 zákona o energii z obnovitelných zdrojů;
 - 1a. výplaty prémie podle § 33 g nebo § 33i nebo § 35 odst. 1a zákona o energii z obnovitelných zdrojů;
 - 1b. platby podle § 35 odst. 1b zákona o energii z obnovitelných zdrojů;
 2. splátky podle odstavce 6;
 3. platby úroků podle odstavce 5;
 4. náklady nezbytné na vypořádání vnitrodenních transakcí;
 5. náklady na dodávky regulační energie pro bilanční skupinu EEG;
 6. náklady nezbytné pro vypracování odhadů dodávek na následující den a vnitrodenních dodávek;
 7. náklady nezbytné na zřízení a fungování registru zařízení, pokud provozovatel přenosové soustavy musí vést takovýto registr podle vyhlášky přijaté podle § 64e bodu 2 zákona o energii z obnovitelných zdrojů.
- 5) Rozdíly mezi příjmy a výdaji jsou úročeny. Úroková sazba za jeden kalendářní měsíc činí 0,3 procentního bodu nad měsíčním průměrem mezibankovních nabídkových sazeb v eurozóně stanovených pro pořizování měsíčních peněz na první adrese v zemích účastnících se evropské měnové unie (EURIBOR) na dobu jednoho měsíce.
- 6) Pokud v důsledku rozdílů mezi měsíčními platbami podle § 37 odst. 2 třetí věty zákona o energii z obnovitelných zdrojů a konečným vypořádáním podle § 48 odst. 2 zákona o energii z obnovitelných zdrojů existují nároky, musí být vyrovnány do 30. září roku následujícího po výkupu.
- 7) Při odhadování příjmů a výnosů podle odst. 1 bodu 1 za účelem výpočtu příplatku EEG mohou vzít provozovatelé přenosové soustavy v úvahu likvidní rezervu. Tato nesmí překročit 10 % rozdílu uvedeného v odst. 1 bodu 1.“
- (12) Čtyři provozovatelé přenosové soustavy proto společně stanoví příplatek EEG na základě odhadovaných finančních potřeb s ohledem na platby výkupních cen a prémie, odhadovaných příjmů z prodeje elektřiny podle zákona EEG na spotovém trhu a odhadované spotřeby elektřiny. Při výpočtu příplatku EEG je mimoto nutno zohlednit příjmy a náklady spojené se správou tohoto příplatku. Pro rok 2012 činil příplatek EEG 3,592 ct/kWh. V roce 2013 činil 5,277 ct/kWh. V roce 2014 činí příplatek 6,240 ct/kWh.

- (13) Z ustanovení popsaných v 11. bodě odůvodnění rovněž vyplývá, že příplatek EEG zajišťuje, aby byly prostřednictvím tohoto příplatku pokryty veškeré dodatečné náklady, které provozovatelům sítí a provozovatelům přenosové soustavy vzniknou v důsledku jejich právních povinností vůči výrobcům elektřiny podle zákona EEG resp. provozovatelům sítí podle zákona EEG z roku 2012. Pokud v daném roce překročí příjmy z příplatku EEG náklady, je přebytek převeden do následujícího roku a příplatek EEG se odpovídajícím způsobem sníží; v případě schodku se příplatek EEG zvýší. Tyto úpravy se provádějí automaticky a nevyžadují další zásah ze strany zákonodárce nebo výkonné moci.

2.2. Zvýhodnění zelené elektřiny („Grünstromprivileg“)

- (14) Podle § 39 zákona EEG z roku 2012 se výše příplatku EEG v daném kalendářním roce u dodavatelů elektřiny sníží o 2 ct/kWh, pokud elektřina podle zákona EEG, kterou dodávají všem konečným spotřebitelům, splňuje určité podmínky (tzv. zvýhodnění zelené elektřiny).
- (15) Snížení je přiznáno v případě, odkoupil-li dodavatel elektřinu podle zákona EEG přímo od domácích výrobců elektřiny podle zákona EEG na základě ujednání o přímém uvádění na trh ve smyslu § 33b bodu 2 zákona EEG z roku 2012 (tj. ujednání o přímém uvádění na trh, kdy výrobce elektřiny podle zákona EEG nežádá o podporu podle zákona EEG z roku 2012) a dosáhne-li množství odkoupené elektřiny podle zákona EEG těchto prahových hodnot:
- nejméně 50 % elektřiny, kterou dodavatel dodá všem svým konečným spotřebitelům, představuje elektřina podle zákona EEG, a
 - nejméně 20 % elektřiny představuje větrná nebo solární energie ve smyslu §§ 29 až 33 zákona EEG z roku 2012.
- (16) Snížení o 2 ct/kWh se vztahuje na celé portfolio elektrické energie. To znamená, že pokud dodavatel pořizuje 50 % elektřiny z konvenčních zdrojů energie, zatímco druhou polovinu elektřiny představuje elektřina podle zákona EEG, která byla nakoupena na základě ujednání o přímém uvádění na trh, jak je popsáno v 15. bodě odůvodnění, obdrží dodavatel platbu ve výši 4 ct/kWh. Tuto platbu lze přenést zcela nebo částečně na výrobce elektřiny podle zákona EEG.
- (17) Německo v této souvislosti objasnilo, že dodavatelům elektřiny, kteří žádají o zvýhodnění, je přiznáno snížení ve výši 2 ct/kWh u celého jejich portfolia pouze tehdy, představuje-li elektřina podle zákona EEG nejméně 50 %. Aby se zabránilo riziku toho, že 50 % cíle nebude dosaženo jen těsně (přičemž v tomto případě by byl u celého portfolia splatný příspěvek EEG v plné výši), či aby se toto riziko omezilo na minimum, nakupují dodavatelé elektřiny elektřinu podle zákona EEG s určitým bezpečnostním rozpětím, tj. více než potřebných 50 %, přičemž někdy tato hodnota dosáhne až 60 %. V tomto případě je při výpočtu nákladové výhody, kterou lze případně přenést na výrobce elektřiny podle zákona EEG, nutno snížení výše příplatku EEG, jehož bylo dosaženo u celého portfolia, tj. 2 ct/kWh, vydělit vyšším podílem elektřiny podle zákona EEG. Například v případě 60 % podílu činí skutečná nákladová výhoda, kterou lze přenést, nikoli 4 ct/kWh, nýbrž pouze 3,3 ct/kWh. V průměru činila maximální výhoda plynoucí ze zvýhodnění zelené elektřiny 3,8 ct/kWh v roce 2012, 3,2 ct/kWh v roce 2013 a 3,9 ct/kWh v roce 2014.
- (18) Ke stanovení rozsahu možné diskriminace podle článků 30 a 110 Smlouvy v minulosti za účelem její nápravy Německo odhadlo, že od 1. ledna 2012 do 31. července 2014, což je období, kdy platil zákon EEG z roku 2012, činil dovoz záruk původu odpovídajících zařízení na výrobu elektřiny podle zákona EEG, která by byla způsobila pro podporu podle zákona EEG z roku 2012, 1,3 TWh.

| Rok | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|------|------|------|
| Dovoz způsobilé elektřiny podle zákona EEG doložené zárukami původu (v GWh) | 519 | 283 | 547 |

- (19) Německo uvedlo, že pokud by měl veškerý tento dovoz prospěch ze zvýhodnění zelené elektřiny, a to ve výši přibližně 4 ct/kWh, činily by ušlé příjmy na základě příplatku EEG od dodavatelů elektřiny nakupujících tuto elektřinu přibližně 50 milionů EUR. Německo se zavázalo, že tuto částku znovu investuje do propojovacích vedení a evropských energetických projektů.

2.3. Omezená výše příplatku EEG u podniků s vysokou spotřebou energie

- (20) Zákon EEG z roku 2012 neukládá dodavatelům elektřiny povinnost přenést příplatek EEG na odběratele. Zákon EEG z roku 2012 však stanoví, jak musí dodavatel elektřiny uvádět příplatek EEG na fakturu za elektřinu, je-li tento příplatek přenesen. V praxi přenášejí všichni dodavatelé elektřiny příplatek EEG v plné výši.
- (21) § 40 zákona EEG z roku 2012 omezuje výši příplatku, kterou mohou dodavatelé elektřiny přenést na uživatele s vysokou spotřebou energie: na žádost vydá *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle* (dále jen „BAFA“), orgán veřejné moci, správní akt, který dodavateli elektřiny zakazuje přenést celý příplatek EEG na konečného uživatele v případě, je-li tímto uživatelem výrobní podnik s vysokou spotřebou elektřiny⁽⁹⁾. Na toto ustanovení se odkazuje jako na „zvláštní vyrovnávací pravidlo“ (*Besondere Ausgleichsregelung*, dále jen „pravidlo BesAR“).
- (22) V § 40 zákona EEG z roku 2012 je stanoveno, že omezení má snížit náklady těchto podniků na elektrickou energii v zájmu zachování jejich mezinárodní konkurenceschopnosti, pokud je to slučitelné s cíli zákona EEG z roku 2012 a stanovené omezení je slučitelné se zájmy uživatelů elektřiny jako celku.
- (23) V § 41 odst. 1 zákona EEG z roku 2012 je omezení výše příplatku EEG podmíněno tímto:
- elektřina pořízená u dodavatele elektřiny a spotřebovaná samotnými podniky činila v předchozím účetním období nejméně 1 GWh;
 - poměr nákladů na elektrickou energii, které má nést podnik, k jeho hrubé přidané hodnotě činil v předchozím účetním období nejméně 14 %;
 - v předchozím účetním období byl příplatek EEG přenesen na podnik;
 - podnik podstoupil certifikovaný energetický audit (tato podmínka se nevztahuje na podniky se spotřebou elektřiny nižší než 10 GWh).
- (24) Obecné pravidlo stanovené v § 41 odst. 3 bodu 1 je takové, že u uživatele s vysokou spotřebou energie je příplatek EEG postupně omezen takto:
- spotřeba do 1 GWh: žádné omezení – příplatek EEG v plné výši;
 - spotřeba v rozmezí od 1 GWh do 10 GWh: 10 % příplatku EEG;
 - spotřeba v rozmezí od 10 GWh do 100 GWh: 1 % příplatku EEG;
 - spotřeba nad 100 GWh: 0,05 ct/kWh.
- (25) Pokud má uživatel s vysokou spotřebou energie spotřebu vyšší než 100 GWh a jeho náklady na elektrickou energii představují více než 20 % hrubé přidané hodnoty, jednotlivé prahové hodnoty popsané v 24. bodě odůvodnění se nepoužijí a výše příplatku EEG bude omezena na 0,05 ct/kWh u celé spotřeby elektřiny u této kategorie uživatelů (§ 41 odst. 3 bod 2).
- (26) Rozhodnutí úřadu BAFA je závazné nejen pro dodavatele elektřiny, nýbrž i pro provozovatele přenosové soustavy. To znamená, že pokud úřad BAFA rozhodl, že uživatel s vysokou spotřebou energie musí hradit dodavateli elektřiny nižší příplatek EEG, sníží se v souladu s tím i povinnost dodavatele elektřiny pro tohoto uživatele hradit příplatek EEG provozovateli přenosové soustavy. Toto je při stanovení příplatku EEG provozovateli přenosové soustavy vzato v úvahu. Jakékoli spory ohledně rozhodnutí úřadu BAFA je nutno postoupit správním soudům, jelikož dotyčné rozhodnutí představuje správní akt. Tato rozhodnutí jsou proto rovněž ihned vykonatelná.

2.4. Plán úpravy

- (27) K zajištění souladu snížení příplatku EEG s ustanoveními v bodě 196 a následujících bodech pokynů pro státní podporu v oblasti životního prostředí a energetiky na období 2014–2020⁽¹⁰⁾ (dále jen „pokyny z roku 2014“) předložilo Německo plán úpravy.

⁽⁹⁾ Takovéto omezení je přiznáno i železničním podnikům. Tento strop však není v rámci tohoto rozhodnutí přezkoumán. Komise si vyhrazuje právo posoudit § 42 zákona EEG z roku 2012 ve zvláštním řízení.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. C 200, 28.6.2014, s. 1.

- (28) U podniků, které využívaly pravidlo BesAR, platily však méně, než měly hradit podle pravidel stanovených v oddíle 3.7.2 pokynů z roku 2014 (zejména kritérií způsobilosti v bodech 185, 186 a 187 a kritérií přiměřenosti v bodech 188 a 189), nesmí upravený příplatek EEG za rok 2013 přesáhnout 125 % příplatku skutečně uhrazeného v tomto roce. Upravený příplatek splatný za rok 2014 nesmí přesáhnout 150 % stejné základní hodnoty, tj. příplatku, který byl skutečně uhrazen v roce 2013. V zájmu urychlení zpětného získání a vzhledem k tomu, že dosud nejsou k dispozici údaje o spotřebě za dotčené roky pro všechny podniky, kterých se navrácení týká, použije Německo při výpočtu předběžné částky, která má být navržena, v první fázi údaje o spotřebě elektřiny, jež byly uvedeny v žádostech, přičemž tato předběžná částka musí být navržena neprodleně, aby byl splněn požadavek stanovený v rozsudku ve věci Deggendorf⁽¹⁾. Ve druhé fázi použije Německo údaje o skutečné spotřebě v dotčených letech, aby stanovilo konečné částky, které mají být navrženy, a přijme nezbytná opatření, aby zajistilo navrácení nebo splacení na základě těchto konečných částek.
- (29) Od roku 2015 je mechanismus úpravy pozměněn. Podle § 103 odst. 3 zákona EEG z roku 2014⁽²⁾ omezí úřad BAFA výši příplatku EEG, který mají hradit uživatelé s vysokou spotřebou energie, v letech 2015 až 2018 tak, aby příplatek EEG v roce x nemohl přesáhnout dvojnásobek příplatku EEG, který byl vyplacen v hospodářském roce předcházejícím roku podání žádosti ($x - 2$). Zatímco příplatek EEG bude tudíž každý rok upraven směrem nahoru, příplatek, který má být zaplacen v roce 2015, bude omezen na dvojnásobek příplatku v roce 2013, stejně tak tomu bude i v následujících letech až do roku 2018.

2.5. Transparentnost, účet EEG a monitorování ze strany státu

- (30) Určitý počet úkolů v oblasti kontroly, dohledu a prosazování byl svěřen Spolkové agentuře pro sítě (*Bundesnetzagentur*, dále jen „BNetzA“).
- (31) Výrobci elektřiny podle zákona EEG, provozovatelé sítě, provozovatelé přenosové soustavy a dodavatelé elektřiny si musí vzájemně poskytovat údaje potřebné pro řádné uplatňování systému EEG. Zákon EEG z roku 2012 podrobně stanoví, jaký druh informací je nutno systematicky předávat ostatním hospodářským subjektům a ve kterém období roku. Provozovatelé sítě, provozovatelé přenosové soustavy a dodavatelé elektřiny mohou požádat, aby údaje zkontroloval účetní.
- (32) Zákonem EEG z roku 2012 byl zřízen orgán pro řešení sporů, který byl Spolkovým ministerstvem životního prostředí, ochrany přírody a bezpečnosti reaktorů pověřen objasňováním otázek a řešením sporů mezi výrobci elektřiny podle zákona EEG, provozovateli sítě, provozovateli přenosové soustavy a dodavateli elektřiny (*Clearingstelle*).
- (33) Provozovatelé sítě a provozovatelé přenosové soustavy jsou podle zákona EEG z roku 2012 a prováděcích předpisů (*AusglMechV* a *AusglMechAV*) povinni zveřejňovat na svých internetových stránkách určité údaje (množství pořízené elektřiny podle zákona EEG a její cenu). Provozovatelé přenosové soustavy musí vést veškeré transakce související se zákonem EEG z roku 2012 odděleně od svých ostatních činností. Pro všechny finanční toky, které souvisejí se zákonem EEG z roku 2012, musí být vedeny oddělené finanční účty a pro veškeré výdaje a příjmy související se zákonem EEG z roku 2012 musí existovat zvláštní bankovní účet, který spravují čtyři provozovatelé přenosové soustavy společně (§ 5 předpisu *AusglMechAV*).
- (34) Provozovatelé přenosové soustavy mají povinnost zveřejnit na společných internetových stránkách označených jako „účet EEG“ měsíční souhrnné příjmy plynoucí z prodeje elektřiny podle zákona EEG na spotovém trhu a z příplatku EEG a souhrnné náklady (kompenzace pro provozovatele sítě a ostatní náklady spojené se správou systému). Mají rovněž povinnost zveřejnit předem předpokládaný příplatek EEG pro následující rok.
- (35) Zákon EEG z roku 2012 uložil zařízením povinnost registrovat se u veřejného subjektu. Registrace bude podmínkou pro nárok na získání výkupních cen. Registr nebyl dosud zřízen, existuje však již zvláštní povinnost solárních zařízení a zařízení na kapalnou biomasu registrovat se, aby tato zařízení mohla získat výkupní ceny. Registr solárních zařízení spravuje agentura BNetzA a registr zařízení na kapalnou biomasu spravuje *Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung*.
- (36) Provozovatelé sítě a provozovatelé přenosové soustavy musí předat agentuře BNetzA údaje, které obdrží od provozovatelů zařízení (umístění zařízení, výrobní kapacita atd.), úrovně sítě (distribuční síť nebo přenosová soustava), k níž jsou zařízení připojena, souhrnné a individuální sazby placené za zařízení, konečné faktury zaslané dodavatelům elektřiny a údaje potřebné pro ověření správnosti poskytnutých údajů. Dodavatelé elektřiny

⁽¹⁾ Věci TWD Textilwerke Deggendorf v. Komise, T-244/93 a T-486/93, ECLI:EU:T:1995:160.

⁽²⁾ Gesetz zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts vom 21. Juli 2014, Bundesgesetzblatt, část I, s. 1066.

musí agentuře BNetzA sdělit údaje o množství elektřiny, které dodali svým odběratelům, a konečné účty. Agentura BNetzA má s ohledem na vlastníky zařízení vyrábějících elektřinu podle zákona EEG rovněž kontrolní pravomoci, aby mohla sledovat, jak provozovatelé sítě a provozovatelé přenosové soustavy plní své povinnosti.

- (37) Provozovatelé přenosové soustavy musí agentuře BNetzA předávat podrobné údaje týkající se stanovení příplatku EEG. Musí poskytovat zejména údaje týkající se jednotlivých položek příjmů a výdajů, které se používají při výpočtu příplatku EEG (§ 7 odst. 2 předpisu AusglMechV).
- (38) Provozovatelé využívající omezenou výši příplatku EEG musí na žádost Spolkovému ministerstvu životního prostředí, ochrany přírody a bezpečnosti reaktorů poskytnout veškeré informace, které jsou nezbytné k tomu, aby bylo možno posoudit, zda budou splněny cíle stanovené v § 40.
- (39) Agentura BNetzA je pověřena zajištěním toho, aby:
- provozovatelé přenosové soustavy prodávali na spotovém trhu elektřinu, za niž jsou hrazeny výkupní ceny, v souladu s platnými pravidly (tj. předpis AusglMechV),
 - provozovatelé přenosové soustavy řádně stanovili a zveřejnili příplatek EEG,
 - provozovatelé přenosové soustavy náležitě účtovali příplatek EEG dodavatelům elektřiny,
 - provozovatelé sítě řádně účtovali výkupní ceny a prémie provozovatelům přenosové soustavy,
 - příplatek EEG byl snížen pouze u dodavatelů elektřiny, kteří splňují podmínky stanovené v § 39.
- (40) Co se týká stanovení výše příplatku EEG, agentura BNetzA má řadu donucovacích pravomocí a úkolů souvisejících s jednotlivými položkami nákladů a příjmů, které mohou provozovatelé přenosové soustavy zahrnout do výpočtu příplatku EEG. Agentura BNetzA je za prvé oprávněna stanovit po dohodě s příslušnými ministerstvy⁽¹³⁾ pravidla pro určení položek, které se pro účely stanovení výše příplatku EEG považují za příjmy nebo výdaje, a použitelnou úrokovou sazbu. Na tomto základě popsala agentura BNetzA v předpise AusglMechAV podrobně, jaké druhy nákladů lze vzít v úvahu. Agentuře BNetzA musí být za druhé poskytnuty veškeré příslušné údaje a dokumenty týkající se výpočtu příplatku EEG. Agentura BNetzA si může za třetí vyžádat doplňkové informace, včetně účtů (§ 5 odst. 3 AusglMechAV). Provozovatelé přenosové soustavy musí prokázat správnost a nezbytnost určitých nákladových položek, než je mohou vzít v úvahu při výpočtu příplatku EEG (viz např. § 6 odst. 2 předpisu AusglMechAV).
- (41) Agentura BNetzA je oprávněna vydávat provozovatelům přenosové soustavy pokyny a vyhotovit standardní formuláře pro údaje, které jí musí provozovatelé přenosové soustavy předávat.
- (42) Agentura BNetzA může rovněž po dohodě se Spolkovým ministerstvem životního prostředí, ochrany přírody a bezpečnosti reaktorů stanovit požadavky související s uváděním elektřiny podle zákona EEG na spotový trh provozovateli přenosové soustavy a pobídky pro co nejlepší uvádění elektřiny na trh. Toto bylo provedeno prostřednictvím předpisu AusglMechAV.
- (43) Agentura BNetzA má donucovací pravomoci. Agentura může například vydávat příkazy, pokud provozovatelé přenosové soustavy nestanoví příplatek EEG v souladu s pravidly (viz § 38 bod 5; § 61 odst. 1 bod 2). Agentura může rovněž stanovit výši příplatku EEG. V § 6 odst. 3 předpisu AusglMechAV je uvedeno, že rozdíl mezi vybranými částkami příplatku EEG a příplatkem EEG ve výši schválené agenturou BNetzA v souladu s vykonatelným rozhodnutím agentury BNetzA podle § 61 odst. 1 bodů 3 a 4 zákona EEG z roku 2012 rovněž představuje příjem nebo výdaj ve smyslu § 3 odst. 3 a 4 předpisu AusglMechV. Na rozdíl od tvrzení Německa to představuje důkaz, že agentura BNetzA může vydávat vykonatelná rozhodnutí s cílem upravit výši příplatku. Právním základem je § 61 odst. 1 a 2 ve spojení s § 65 a následujícími ustanoveními zákona *Energiewirtschaftsgesetz* (EnWG)⁽¹⁴⁾, což jsou ustanovení, která agentuře BNetzA umožňují vydávat závazná rozhodnutí, která se vztahují na soukromé hospodářské subjekty. Agentura BNetzA může rovněž ukládat pokuty (viz § 62 odst. 1 a 2 zákona EEG z roku 2012).
- (44) Samotná agentura BNetzA má určité oznamovací povinnosti a pro statistické účely a pro účely hodnocení musí předávat určité údaje Spolkovému ministerstvu životního prostředí, ochrany přírody a bezpečnosti reaktorů a Spolkovému ministerstvu hospodářství a technologií.

⁽¹³⁾ Podle § 11 předpisu AusglMechV může agentura BNetzA vydat předpisy po dohodě se Spolkovým ministerstvem životního prostředí, ochrany přírody a bezpečnosti reaktorů (nyní Spolkové ministerstvo životního prostředí, ochrany přírody, stavebnictví a bezpečnosti reaktorů) a Spolkovým ministerstvem hospodářství a technologií (nyní Spolkové ministerstvo hospodářství a energetiky).

⁽¹⁴⁾ *Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz – EnWG) vom, 7. Juli 2005, Bundesgesetzblatt, část I, s. 1970, 3621, ve znění § 3 odst. 4 zákona Gesetz vom 4. Oktober 2013, Bundesgesetzblatt, část I, s. 3746.*

- (45) Spolková agentura ochrany životního prostředí (*Umweltbundesamt*, dále jen „UBA“) vede rejstřík záruk původu v souladu s článkem 15 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES⁽¹⁵⁾. Agentura UBA je v této souvislosti odpovědná za vydávání, převádění a rušení záruk původu.

3. ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (46) Dne 18. prosince 2013 se Komise rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení, jelikož se domnívala, že zákon EEG z roku 2012 představuje státní podporu pro výrobce elektřiny podle zákona EEG, dodavatele elektřiny využívající zvýhodnění *zelené elektřiny* a uživatele s vysokou spotřebou energie, a měla pochybnosti ohledně slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem.
- (47) Co se týká existence státní podpory, Komise dospěla k předběžnému závěru, že zákon EEG z roku 2012 zahrnuje poskytnutí selektivních hospodářských výhod i) výrobcům elektřiny z obnovitelných zdrojů a z důlního plynu, zejména prostřednictvím výkupních cen, a ii) uživatelům s vysokou spotřebou energie v důsledku snížení výše příplatků EEG.
- (48) Komise dospěla rovněž k předběžnému závěru, že toto zvýhodnění bylo financováno ze státních prostředků, jelikož i) německý zákonodárce zavedl (jak se zdá) zvláštní poplatek za účelem financování podpory na výrobu elektřiny podle zákona EEG, příplatek EEG, ii) německý zákonodárce a výkonná moc určili provozovatele přenosové soustavy, aby tento příplatek společně spravovali podle pravidel, která stát stanovil v zákoně EEG z roku 2012 a v prováděcích předpisech, a iii) provozovatelé přenosové soustavy podléhali při správě tohoto zdroje podrobnému monitorování.
- (49) Zatímco podpora pro elektřinu podle zákona EEG byla shledána za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, Komise vyslovila pochybnosti, zda je možné považovat snížení výše příplatku EEG za slučitelné na základě Smlouvy, a zejména čl. 107 odst. 3 písm. b) a c) Smlouvy.
- (50) Komise vyslovila rovněž pochybnosti, zda je financování podpory na elektřinu podle zákona EEG z roku 2012 v souladu s články 30 a 110 Smlouvy, jelikož z příplatku EEG měla prospěch pouze výroba elektřiny podle zákona EEG v Německu, přičemž tento příplatek byl uložen rovněž ze spotřeby dovezené elektřiny podle zákona EEG, jejíž výrobci mohli být způsobilí pro podporu podle zákona EEG z roku 2012, pokud by byli usazeni v Německu.

4. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (51) Zúčastněné strany předložily připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení a k použití pokynů z roku 2014 na toto rozhodnutí podle bodu 248 zmíněných pokynů.
- (52) Většina zúčastněných stran tvrdila, že by se nemělo mít za to, že zákon EEG z roku 2012 zahrnuje státní podporu na úrovni výrobců elektřiny podle zákona EEG, ani podporu ve prospěch uživatelů s vysokou spotřebou energie. Zúčastněné strany se domnívaly, že německý stát pouze organizuje systém založený na (postupných) platbách mezi soukromými hospodářskými subjekty, přičemž tyto subjekty využívají vlastní finanční zdroje. Pouhá skutečnost, že systém byl stanoven ve státních právních předpisech (zákon EEG z roku 2012 a prováděcí předpisy) nebo že je zapojena agentura BNetzA, *Bundesanstalt für Ernährung und Landwirtschaft*, agentura UBA a úřad BAFA, jejichž funkce jsou údajně omezené, nemůže podle jejich názoru změnit od samého počátku soukromou povahu systému. Tato analýza vychází většinou z rozsudků Soudního dvora ve věcech *PreussenElektra*⁽¹⁶⁾ a *Doux Élevage*⁽¹⁷⁾. Pokud vůbec podpora existuje, měla by se podle zúčastněných stran považovat za existující podporu na základě rozhodnutí Komise o předchozím německém režimu podpory ve věci NN 27/2000⁽¹⁸⁾.
- (53) Zúčastněné strany mimoto tvrdily, že snížení příplatku EEG je slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) nebo c) Smlouvy. Tyto strany popisují zákon EEG z roku 2012 jako zákon, který sleduje dvojí cíl, a to rozvoj výroby elektřiny podle zákona EEG a zachování průmyslové základny v Německu a Unii. Zúčastněné strany uvedly, že případná podpora obsažená v zákoně EEG z roku 2012 představuje vhodný a přiměřený způsob dosažení tohoto cíle. Zúčastněné strany každopádně uvedly, že by Komise neměla v daném případě použít pokyny z roku 2014, jelikož by se jednalo o jejich použití se zpětnou účinností. Komise by neměla rovněž vyžadovat navrácení podpory, a to kvůli nutnosti chránit legitimní očekávání příjemců, že podpora byla poskytnuta v souladu s právními předpisy.

⁽¹⁵⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a o změně a následném zrušení směrnic 2001/77/ES a 2003/30/ES (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 16).

⁽¹⁶⁾ Věc *PreussenElektra v. Schleswig*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160.

⁽¹⁷⁾ Věc *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348.

⁽¹⁸⁾ Úř. věst. C 164, 10.7.2002, s. 5.

- (54) Německé Sdružení spotřebitelů energie (*Bund der Energieverbraucher*), které podalo Komisi stížnost na zákon EEG z roku 2012, naopak tvrdilo, že snížení příplatku EEG představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy pro uživatele s vysokou spotřebou energie a že poškozují německé podniky a spotřebitele, kteří musí platit vyšší příplatek EEG, aniž by mohli využít podobné snížení. Sdružení dále tvrdilo, že snížení nelze pokládat za slučitelné podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Tato tvrzení předložilo rovněž několik německých občanů.
- (55) Tvrzení zúčastněných stran jsou podrobněji projednána v oddíle 7.

5. VYJÁDRĚNÍ NĚMECKA K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ A K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍCH STRAN

- (56) Německo uvedlo, že většina účastníků systému, který byl zřízen zákonem EEG z roku 2012, je soukromých, jak tomu bylo ve věci *PreussenElektra*, a že tyto účastníci nejsou součástí veřejné správy. Jediná účast státu spočívá v přijetí právních předpisů a přísné kontrole jejich uplatňování. Dotčené orgány veřejné moci, zejména agentura BNetz a úřad BAFA, důsledně plní své omezené funkce, aniž by spravovaly jakékoli finanční prostředky. Podle Německa nemají tyto orgány žádnou rozhodovací pravomoc. Německo dále uvedlo, že příplatek EEG jako takový nestanoví stát, nýbrž je založen na tržním mechanismu, jelikož závisí na příjmech z prodeje elektřiny podle zákona EEG na spotovém trhu. Německo rovněž zdůraznilo, že zákon EEG z roku 2012 nevyžaduje, aby dodavatelé přenesli příplatek na spotřebitele, což znamená, že toto přenesení závisí na cenové politice dodavatelů elektřiny. Žádný z hospodářských subjektů, které jsou do systému zapojeny, nemá zvláštní pravomoci plynoucí z veřejného práva; tyto subjekty se musí při vzájemném vymáhání pohledávek spolehnout na civilní soudy.
- (57) Německo předložilo tato tvrzení, jež jsou podobná tvrzením, která uvedly zúčastněné strany, a to
- neexistence selektivní hospodářské výhody, a to z toho důvodu, že podpora elektřiny podle zákona EEG splňuje kritéria stanovená v rozsudku ve věci *Altmark* ⁽¹⁹⁾ a snížení příplatku pro uživatele s vysokou spotřebou energie má pouze zmírnit stávající znevýhodnění německého průmyslu,
 - neexistence státních prostředků a kontroly ze strany státu kvůli skutečnosti, že právní a skutková situace podle zákona EEG z roku 2012 není srovnatelná s okolnostmi, které Soudní dvůr zkoumal ve věcech *Essent* ⁽²⁰⁾ a *Vent de colère* ⁽²¹⁾,
 - skutečnost, že pokud by platby podle zákona EEG z roku 2012 představovaly státní podporu, jednalo by se vzhledem k rozhodnutí Komise o státní podpoře NN 27/2000 o existující podpoře,
 - slučitelnost případné poskytnuté podpory s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) a c),
 - neexistence porušení článků 30 a 110 Smlouvy kvůli skutečnosti, že dovezenou elektřinu podle zákona EEG nelze srovnat s elektřinou, která je vyráběna v tuzemsku, zejména vzhledem k nedávnému rozsudku ve věci *Ålands Vindkraft* ⁽²²⁾.
- (58) Tvrzení Německa jsou podrobněji posouzena a vyvracena v oddíle 7.

6. ZÁVAZKY, KTERÉ PŘIJALO NĚMECKO

- (59) Jak je uvedeno v 19. bodě odůvodnění, Německo předložilo níže uvedený závazek týkající se opětovného investování částky ve výši 50 milionů EUR do propojovacího vedení a evropských energetických projektů:

„V případě zákona EEG z roku 2012 by bylo možno navrhnout řešení pro otázku *Grünstromprivileg* i článek 30/110. Toto řešení by spočívalo v opětovném investování odhadnuté částky v souvislosti s údajnou diskriminací do propojovacích vedení a evropských energetických projektů. Opětovné investování by se mohlo uskutečnit souběžně s pokrokem příslušného projektu. Na základě údajů sdělených Německem by opětovné investice za období od ledna 2012 do července 2014 měly činit 50 milionů EUR. Německo tento závazek nabízí na podporu svého právního stanoviska (žádná diskriminace).“

⁽¹⁹⁾ Věc *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽²⁰⁾ Věc *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413.

⁽²¹⁾ Věc *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851.

⁽²²⁾ Věc *Ålands Vindkraft*, C-573/12, ECLI:EU:C:2014:2037.

- (60) Německo předložilo mimoto níže uvedený závazek týkající se plánu úpravy, jak bylo zmíněno v 27. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění:

„Vrácení [částky, která má být získána zpět] s ohledem na daný podnik vyplývá z rozdílu mezi příslušnými náklady v důsledku zákona EEG stanovenými podle pokynů pro státní podporu v oblasti životního prostředí a energetiky na období 2014–2020 (dále jen ‚pokyny z roku 2014‘) a náklady v důsledku zákona EEG stanovenými podle tohoto zákona. V této souvislosti omezuje plán úprav platbu, která se má provést na základě pokynů z roku 2014, na nejvýše 125 % (pro rok 2013) a nejvýše 150 % (pro rok 2014) platby provedené s ohledem na rok 2013 podle zákona EEG z roku 2012. Záporné částky se neberou v potaz.“

7. POSOUZENÍ PODPORY

7.1. Existence státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy

- (61) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy je stanoveno: „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, nestanoví-li Smlouvy jinak.“
- (62) Při určování, zda opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí Komise uplatnit tato kritéria: opatření lze přičíst státu a musí zahrnovat státní prostředky, musí zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby, což narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7.1.1. Existence selektivní výhody ovlivňující obchod a hospodářskou soutěž

- (63) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise konstatovala, že zákon EEG z roku 2012 zahrnuje dva druhy selektivních výhod ovlivňujících obchod a hospodářskou soutěž.
- (64) První výhoda je poskytnuta výrobcům elektřiny podle zákona EEG. Komise uvedla, že výkupní ceny a prémie zaručují výrobcům elektřiny podle zákona EEG cenu za elektřinu, kterou vyrábějí, která je vyšší než cena tržní. Totéž platí pro přímé uvádění elektřiny podle zákona EEG na trh, jež má za následek nárok na snížení příplatku EEG podle § 39 zákona EEG z roku 2012, jelikož toto ustanovení umožňuje výrobcům elektřiny podle zákona EEG dosáhnout vyšší ceny za elektřinu, než je cena tržní. Opatření je selektivní, jelikož zvýhodňuje pouze výrobce elektřiny podle zákona EEG. Trh s elektřinou byl mimoto liberalizován a výrobci elektřiny působí v odvětvích, v nichž probíhá obchod mezi členskými státy (76. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).
- (65) Druhá výhoda spočívá ve snížení příplatku EEG u některých uživatelů s vysokou spotřebou energie podle pravidla BesAR. Komise konstatovala, že uživatelé s vysokou spotřebou energie jsou zvýhodněni v důsledku omezení výše příplatku EEG. §§ 40 a 41 zákona EEG z roku 2012 zbavily tyto uživatele zátěže, kterou by museli obvykle nést. Toto omezení znemožňuje provozovatelům přenosové soustavy a dodavatelům elektřiny dosáhnout od uživatelů s vysokou spotřebou energie náhrady dodatečných nákladů na podporu elektřiny podle zákona EEG. Usuzovalo se proto, že opatření je selektivní, jelikož je mohou využít pouze uživatelé s vysokou spotřebou energie z výrobního odvětví. Opatření může rovněž narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy, jelikož příjemci jsou výrobci energeticky náročných výrobků (např. výrobci železných a neželezných kovů, papírenský průmysl, chemický průmysl, výrobci cementu) a působí v odvětvích, v nichž probíhá obchod mezi členskými státy (77. až 80. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).
- (66) Německo zastávalo názor, že na úrovni výrobců elektřiny podle zákona EEG ani na úrovni uživatelů s vysokou spotřebou energie, kteří využívají pravidlo BesAR, neexistuje žádná hospodářská výhoda, a to z níže uvedených důvodů.
- a) S ohledem na výrobce elektřiny podle zákona EEG bylo uvedeno, že nemají žádnou hospodářskou výhodu plynoucí z příplatku EEG, a to ani tehdy, pokud by se považoval za státní prostředky, jelikož výkupní ceny, které jim jsou hrazeny, nezávisí na příplatku EEG. Příplatek EEG pouze nahrazuje ztráty, které vznikly provozovatelům přenosové soustavy. Odměna výrobců elektřiny podle zákona EEG mimoto údajně splňuje kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark⁽²³⁾.

⁽²³⁾ Věc Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 87 až 93. Kritéria v rozsudku ve věci Altmark Soudní dvůr stanovil s cílem objasnit, za jakých okolností se vyrovnávací platba poskytovaná orgánem veřejné moci za poskytování služby obecného hospodářského zájmu považuje za státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

- b) Co se týká uživatelů s vysokou spotřebou energie, Německo uvedlo, že pravidlo BesAR jim neposkytuje hospodářskou výhodu, nýbrž kompenzuje konkurenční znevýhodnění těchto podniků v porovnání s konkurenty v ostatních členských státech (kteří nesou nižší náklady na financování energie z obnovitelných zdrojů)⁽²⁴⁾ a třetích zemích (kteří se většinou nepotýkají se srovnatelnou zátěží).
- (67) Některé zúčastněné strany zpochybnilly zjištění, že nižší příplatek EEG představoval hospodářskou výhodu, která mohla narušit hospodářskou soutěž. Bylo uvedeno, že opatření mělo spíše obnovit rovné podmínky hospodářské soutěže v Unii, jelikož náklady průmyslu na elektrickou energii byly v Německu vyšší než v ostatních zemích. Některé zúčastněné strany mimoto poznamenaly, že příjemci spotřebovávající více než 10 GWh ročně nesou finanční náklady spojené s povinnými audity energetické účinnosti.
- (68) Německo a zúčastněné strany zpochybnilly rovněž zjištění, že hospodářská výhoda je selektivní a může ovlivnit hospodářskou soutěž a obchod, a to zejména kvůli tomu, že se pravidlo BesAR vztahuje na všechny podniky ve výrobním odvětví a na podniky všech velikostí. Některé zúčastněné strany tvrdily, že snížení příplatku není selektivní, jelikož příjemci nejsou ve srovnatelné situaci s ostatními podniky, jelikož hlavní kritéria způsobilosti představuje náročnost na elektrickou energii a spotřeba elektřiny a jelikož podniky s vysokou náročností na elektrickou energii čelí mnohem větší hrozbě příplatku EEG než ostatní podniky. Tyto strany rovněž uvedly, že i kdyby byly nižší příplatky zjevně selektivní, souvisely by s povahou a logikou systému podpory pro elektřinu podle zákona EEG: bez snížení by nebylo možno podporu na elektřinu podle zákona EEG financovat, jelikož by se uživatelé s vysokou spotřebou energie přesunuli mimo Německo.
- (69) Tvrzení Německa a zúčastněných stran nejsou přesvědčivá.

7.1.1.1. Rovné podmínky mezi podniky v jednotlivých členských státech

- (70) Za prvé, skutečnost, že podnik dostává kompenzaci za náklady nebo poplatky, které již byly vynaloženy, v zásadě nevylučuje existenci hospodářské výhody⁽²⁵⁾. Existenci výhody nevylučuje ani skutečnost, že se konkurenční podniky v jiných členských státech nacházejí v příznivější situaci⁽²⁶⁾, jelikož pojem výhoda je založen na analýze finanční situace podniku v jeho vlastním právním a skutkovém rámci s dotyčným opatřením a bez něj. Pokud se však vyloučí daně a odvody, jsou ceny elektřiny pro průmyslové odběratele v Německu v průměru nižší než v ostatních členských státech.
- (71) Tribunál nedávno znovu potvrdil zásadu, že existenci výhody je nutno posoudit bez ohledu na podmínky hospodářské soutěže v ostatních členských státech⁽²⁷⁾. Tribunál konstatoval, že samotná povaha preferenční sazby, tj. skutečnost, že společností *Alcoa Trasformazioni* byl vrácen rozdíl mezi cenami elektřiny účtovanými společností ENEL a sazbou stanovenou ve vyhlášce z roku 1995, nepostačuje ke konstatování, že dotyčný podnik nenesl veškeré náklady, které by za normálních okolností musely zatěžovat jeho rozpočet⁽²⁸⁾. Tribunál dále uvedl, že existence výhody vyplývala ze samotného popisu mechanismu cenové diferenciacie, tj. vyrovnávacího mechanismu směřujícího k úlevám společnosti od placení části nákladů za elektrickou energii nezbytných pro produkci výrobků, které tato společnost uvádí na trh na území Unie⁽²⁹⁾. Tribunál navíc zopakoval⁽³⁰⁾ zásadu, že státní podporu je nutno posoudit jako takovou, a nikoliv s ohledem na její cíle, které například směřují k nápravě trhu, který nemá zcela konkurenční povahu.
- (72) Snížení příplatku EEG podle pravidla BesAR obdobně zlepšuje finanční situaci příjemců tím, že je zbavuje nákladů, které by museli obvykle nést. Pokud by pravidlo BasAR a rozhodnutí úřadu BAFA neexistovaly, musely by tyto podniky platit příplatek EEG v plné výši stejně jako jakýkoli jiný spotřebitel elektřiny. Německo zdůraznilo potřebu snížení příplatku v zájmu zachování konkurenceschopnosti příjemců v porovnání s uživateli s vysokou spotřebou energie v ostatních členských státech a třetích zemích. Německo přitom výslovně uznalo, že příjemcům je přiznáno zacházení, které jim poskytuje hospodářskou výhodu.

⁽²⁴⁾ K doložení tohoto tvrzení citovalo Německo zprávu Rady evropských energetických regulátorů (CEER) ze dne 25. června 2013 s názvem „*Status Review of Renewable and Energy Efficiency Support Schemes in Europe*“ (Přezkum stavu režimů podpory energie z obnovitelných zdrojů a energetické účinnosti v Evropě), (zejména tabulky na s. 18–20).

⁽²⁵⁾ Věc *Banco Exterior de España*, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, bod 13; věc *Německo v. Komise*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, bod 25; věc *Itálie v. Komise*, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, bod 15; věc *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, bod 36; věc *GEMO SA*, C-126/01, ECLI:EU:C:2003:622, body 28 až 31 týkající se volného shromažďování a odstraňování odpadů.

⁽²⁶⁾ Věc *Itálie v. Komise*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 17. Viz rovněž věc *CETM v. Komise*, T-55/99, ECLI:EU:T:2000:223, bod 85.

⁽²⁷⁾ Věc *Alcoa Trasformazioni v. Komise*, T-177/10, ECLI:EU:T:2014:897, body 82 až 85.

⁽²⁸⁾ Věc *Alcoa Trasformazioni v. Komise*, T-177/10, ECLI:EU:T:2014:897, bod 82.

⁽²⁹⁾ Věc *Alcoa Trasformazioni v. Komise*, T-177/10, ECLI:EU:T:2014:897, bod 84.

⁽³⁰⁾ Věc *Alcoa Trasformazioni v. Komise*, T-177/10, ECLI:EU:T:2014:897, bod 85.

7.1.1.2. Selektivita

- (73) Co se týká tvrzení ohledně neexistence selektivity v souvislosti s pravidlem BesAR, je třeba připomenout, že „ani velký počet způsobilých podniků, ani okolnost, že tyto podniky patří k různým a významným odvětvím, neznamená, že státní iniciativu lze považovat za obecné ekonomicko-politické opatření“⁽³¹⁾, pokud jsou z okruhů příjemců vyloučena ostatní odvětví, například služby. Tak je tomu v daném případě, jelikož z podpory má prospěch pouze výrobní odvětví (aniž by Komise musela zkoumat další důvody selektivity). Snížení příplatku EEG se proto nevztahuje na podniky, které jsou ve srovnatelné situaci jako příjemci. Rozdílné snížení výše příplatku EEG v závislosti na spotřebě vede mimoto k rozlišování mezi subjekty ve stejné právní a skutkové situaci, tj. uživateli s vysokou spotřebou energie, a je samo o sobě selektivní.
- (74) Co se týká tvrzení, že oblast působnosti pravidla BesAR a rozlišování jsou odůvodněné povahou a obecnou systematikou systému, je třeba připomenout, že „opatření, které je výjimkou z použití obecné daňové soustavy, může být odůvodněno, pokud toto opatření vyplývá přímo ze základních nebo řídicích principů dotčené daňové soustavy. V tomto ohledu je nutno rozlišit jednak mezi cíli určité daňové soustavy, které této soustavě nejsou vlastní, jednak mezi mechanismy vlastními samotné daňové soustavě, které jsou nezbytné k uskutečnění takových cílů“⁽³²⁾. Ochrana životního prostředí ani zachování konkurenceschopnosti průmyslu se nepovažují za základní nebo řídicí principy vlastní systému příplatků. Naopak, jedná se o vnější cíle přidělené tomuto systému. Stejně jako v jiných dřívějších věcech⁽³³⁾ nemůže proto cíl týkající se ochrany životního prostředí v daném případě změnit zjištění, že snížení příplatku EEG představuje státní podporu. Za prvé, zachování konkurenceschopnosti není uvedeno mezi cíli právního předpisu v § 1 zákona EEG z roku 2012. Naopak, v § 40 druhé větě je uvedeno, že zachování konkurenceschopnosti je podmíněno tím, že neohrozí cíle stanovené v § 1 zákona EEG z roku 2012.

7.1.1.3. Výhoda plynoucí z příplatku EEG; rozsudek ve věci Altmark

- (75) Co se týká tvrzení Německa, že příplatek EEG sám o sobě nepředstavuje pro výrobce elektřiny podle zákona EEG výhodu, Komise trvá na tom, že opatření podpory zlepšují finanční situaci výrobců elektřiny podle zákona EEG nad rámec toho, co by byli schopni získat, pokud by elektřinu prodávali za tržní cenu. Příplatek EEG slouží k financování těchto opatření podpory. V rozporu s tvrzením Německa není skutečnost, že výkupní ceny mohou nebo nemusí být ovlivněny výší příplatku EEG, podstatná při zjišťování, zda tyto ceny představují hospodářskou výhodu.
- (76) Německo uvedlo, že podpora pro výrobce elektřiny podle zákona EEG představuje odpovídající vyrovnávací platbu za plnění závazků veřejné služby ve smyslu rozsudku ve věci Altmark.
- (77) V rozsudku ve věci Altmark Soudní dvůr rozhodl, že opatření státu nespadá do působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy, pokud má být toto opatření považováno „za vyrovnání představující protihodnotu plnění uskutečněných podniky-příjemci za účelem plnění povinností veřejné služby, takže tyto podniky ve skutečnosti nejsou finančně zvýhodněny, a účinkem uvedeného zásahu tedy není poskytnout těmto podnikům výhodnější soutěžní postavení oproti konkurenčním podnikům“⁽³⁴⁾.
- (78) Toto zjištění však podléhalo čtyřem podmínkám⁽³⁵⁾:
- „Zaprvé, podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány.“
 - „Zadruhé, parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí 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.“

⁽³¹⁾ Věc *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, bod 48.

⁽³²⁾ *Spojené věci Paint Graphos*, C-78/08 až C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, bod 69.

⁽³³⁾ Věc *Belgie v. Komise*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, bod 38 a následující body; věc *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130; věc *British Aggregates Association v. Komise*, C-487/06 P, ECLI:EU:C:2008:757, body 86 až 92; věc *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, body 43, 52 a následující body.

⁽³⁴⁾ Věc *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, bod 87.

⁽³⁵⁾ Věc *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 89 až 93.

- c) „Zatřetí, vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.“
- d) „Začtvrté, není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky 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.“
- (79) Německo uvedlo, že podpora pro výrobce elektřiny z obnovitelných zdrojů splňuje první podmínku vzhledem k existenci cíle společného zájmu, který je stanoven v čl. 3 odst. 1 směrnice 2009/28/ES o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů. Podle Německa ustanovení čl. 3 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/72/ES ⁽³⁶⁾ prokazuje, že podpora využívání energie z obnovitelných zdrojů může být předmětem závazků veřejné služby, které jsou uloženy podnikům působícím v odvětví elektroenergetiky.
- (80) Německo se domnívá, že je splněno i druhé kritérium uvedené v rozsudku ve věci Altmark. Podle Německa byly parametry vyrovnávací platby pro výrobce elektřiny podle zákona EEG stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem v zákoně EEG z roku 2012.
- (81) Německo má za to, že je splněno i třetí kritérium, jelikož Komise v rozhodnutí o zahájení řízení dospěla k závěru, že výrobcům elektřiny podle zákona EEG nebyla vyplacena nadměrná náhrada.
- (82) Německo rovněž tvrdilo, že výši podpory pro výrobce elektřiny podle zákona EEG je nutno stanovit na základě analýzy nákladů, které by vynaložil průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený k tomu, aby mohl plnit své závazky. Německo v této souvislosti odkázalo na závěr Komise uvedený v posouzení slučitelnosti v rozhodnutí o zahájení řízení, a to že opatření podpory pro výrobce elektřiny podle zákona EEG mají motivační účinek a jsou přiměřená. Obě skutečnosti údajně prokazují, že podniky mající prospěch z výkupních cen jsou správně řízené.
- (83) Komise pokládá tato tvrzení za nepřesvědčivá.
- (84) První kritérium uvedené v rozsudku ve věci Altmark vyžaduje, aby poskytovatel veřejné služby byl pověřen plněním povinností veřejné služby.
- (85) Podle zákona EEG z roku 2012 nemají výrobci povinnost vyrábět, nýbrž reagují na ekonomickou pobídku, kterou poskytl německý stát.
- (86) Komise proto vyvozuje závěr, že první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark není splněno.
- (87) Jelikož jsou kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark kumulativní, vyvozuje Komise závěr (aniž by musela posoudit, zda je splněno druhé, třetí a čtvrté kritérium), že tvrzení Německa, že výkupní ceny pro výrobce elektřiny z obnovitelných zdrojů představují přiměřenou vyrovnávací platbu za plnění závazků veřejné služby ve smyslu rozsudku ve věci Altmark, nelze uznat.

7.1.1.4 Van der Kooy, Danske Busvognmænd a Hotel Cipriani

- (88) Co se týká snížení příplatku EEG podle pravidla BesAR, Německo a rovněž některé zúčastněné strany citovaly rozsudek Soudního dvora ve věci Van der Kooy a rozsudky Tribunálu ve věcech Danske Busvognmænd a Hotel Cipriani a tvrdily, že snížení příplatku nepředstavuje hospodářskou výhodu ⁽³⁷⁾.

⁽³⁶⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/72/ES ze dne 13. července 2009 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o zrušení směrnice 2003/54/ES (Úř. věst. L 211, 14.8.2009, s. 55).

⁽³⁷⁾ Spojené věci Kwekerij Gebroeders van der Kooy a další, 67/85, 68/85 a 70/85, ECLI:EU:C:1988:38; věc Danske Busvognmænd v. Komise, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76; spojené věci Hotel Cipriani a další v. Komise, T-254/00, T-270/00 a T-277/00, ECLI:EU:T:2008:537.

- (89) V rozsudku ve věci Van der Kooy Soudní dvůr rozhodl, že preferenční sazba u zemního plynu přiznaná podnikům působícím v odvětví skleníkového zahradnictví nepředstavuje podporu, pokud byla „v rámci dotyčného trhu objektivně odůvodněna hospodářskými důvody, jako je potřeba ochránit hospodářskou soutěž na témže trhu před jinými zdroji energie, jejichž cena je konkurenční“⁽³⁸⁾. Na rozdíl od tvrzení Německa a jiných zúčastněných stran se však dotyčná záležitost, která byla postoupena Soudnímu dvoru, týkala hospodářské soutěže mezi různými palivy na stejném trhu a toho, jak může společnost prodávající tato paliva stanovit sazby v souladu s použitím kritéria soukromého investora v tržním hospodářství. Otázkou bylo, zda mohou společnosti provozující skleníky přejít na uhlí z důvodu vyšších cen zemního plynu a zda by mohly preferenční sazby představovat racionální ekonomické chování na straně plynárenské společnosti. V daném případě nic nenasvědčuje tomu, že se Německo chovalo jako soukromý investor, a Německo nikdy netvrdilo, že je nutno mít za to, že snížení příplatku EEG přiznané uživatelům s vysokou spotřebou energie splňuje kritérium soukromého investora.
- (90) *Obiter dicta* v rozsudcích Tribunálu ve věcech Danske Busvognmænd⁽³⁹⁾ a Hotel Cipriani⁽⁴⁰⁾ byly mimoto mezitím překonány rozsudky Soudního dvora a novějšími rozsudky Tribunálu. Ve věci Comitato „Venezia vuole vivere“⁽⁴¹⁾ Soudní dvůr objasnil, že se má za to, že zásah nepředstavuje výhodu pouze tehdy, pokud se státní zásah považuje za náhradu představující protihodnotu plnění uskutečněných podniky pověřenými službou obecného hospodářského zájmu za účelem plnění povinností veřejné služby, takže tyto podniky ve skutečnosti nejsou finančně zvýhodněny, a účinkem tohoto zásahu tedy není poskytnout těmto podnikům výhodnější soutěžní postavení oproti konkurenčním podnikům⁽⁴²⁾. Soudní dvůr dodal, že okolnost, že se jeden členský stát snaží jednostrannými opatřeními přiblížit podmínky hospodářské soutěže existující v určitém hospodářském odvětví podmínkám převládajícím v jiných členských státech, nemůže těmto opatřením odejmout charakter podpory⁽⁴³⁾. Opatření určená ke kompenzaci případných znevýhodnění, kterým jsou vystaveny podniky usazené v určitém regionu členského státu, mohou představovat selektivní výhodu⁽⁴⁴⁾.
- (91) Tribunál obdobně konstatoval, že se rozsudek ve věci Danske Busvognmænd nepoužije v případě, že stát zbaví podnik nákladů, které by byly obvykle hrazeny z jeho rozpočtu. Tribunál zopakoval zásadu, že účel kompenzace, tj. odstranění konkurenčního znevýhodnění, nezabavuje toto opatření charakteru státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy⁽⁴⁵⁾.
- (92) V novějším rozsudku Tribunál uznal, že cíl spočívající v kompenzaci konkurenčních znevýhodnění podniků sledovaný úlevami na určitých příspěvcích nemůže tato zvýhodnění zbavit jejich charakteru podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Opatření, které má vyrovnat strukturální znevýhodnění, proto nemůže zabránit tomu, aby bylo klasifikováno jako státní podpora, nejsou-li splněna kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark⁽⁴⁶⁾.
- (93) Argumentaci Německa a některých zúčastněných stran proto nelze přijmout.
- (94) Komise vyvozuje závěr, že opatření poskytuje výrobcům elektřiny podle zákona EEG selektivní výhodu, která pravděpodobně ovlivňuje hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy.

7.1.2. Přičitatelnost

- (95) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že výhody lze přičíst německému státu, jelikož výkupní ceny a prémie, příplatek EEG a omezení výše tohoto příplatku vyplývaly ze zákona a prováděcích předpisů přijatých státem a omezení výše příplatku bylo přiznáno až poté, co úřad BAFA, veřejný subjekt, ověřil splnění právních podmínek.
- (96) Německo a třetí strany zpochybnily přičitatelnost státu z toho důvodu, že stát pouze přijal právní předpisy a provozovatelé sítě jednájí z vlastního popudu.

⁽³⁸⁾ Spojené věci Kwekerij Gebroeders van der Kooy a další, 67/85, 68/85 a 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, bod 30.

⁽³⁹⁾ Věc Danske Busvognmænd v. Komise, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76, bod 57.

⁽⁴⁰⁾ Spojené věci Hotel Cipriani a další v. Komise, T-254/00, T-270/00 a T-277/00, ECLI:EU:T:2008:537, bod 185.

⁽⁴¹⁾ Věc Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368.

⁽⁴²⁾ Věc Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, bod 92.

⁽⁴³⁾ Věc Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, bod 95.

⁽⁴⁴⁾ Věc Comitato „Venezia vuole vivere“ a další v. Komise, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, bod 96.

⁽⁴⁵⁾ Věc Německo v. Komise, T-295/12, ECLI:EU:T:2014:675, bod 144; věc Zweckverband Tierkörperbeseitigung v. Komise, T-309/12, ECLI:EU:T:2014:676, bod 261.

⁽⁴⁶⁾ Věc British Telecommunications a další v. Komise, T-226/09, ECLI:EU:T:2013:466, bod 71.

- (97) Otázka přičitatelnosti může vyžadovat pečlivé posouzení pouze v případě, že se to týká chování podniků ve vlastnictví státu. Neexistují však žádné pochybnosti o tom, že jednání orgánů veřejné správy a zákonodárce lze vždy přičíst státu⁽⁴⁷⁾.

7.1.3. Existence státních prostředků

- (98) Pokud jde o podporu pro výrobce elektřiny podle zákona EEG, Komise dospěla v rozhodnutí o zahájení řízení k předběžnému závěru, že podle zákona EEG z roku 2012 byli provozovatelé přenosové soustavy státem určeni k tomu, aby spravovali příplatek EEG, a že příjmy plynoucí z příplatku EEG představovaly státní prostředky (138. bod odůvodnění).
- (99) Stát nejenže stanovil to, komu bude výhoda poskytnuta, kritéria způsobilosti a výši podpory, nýbrž poskytl rovněž finanční prostředky na pokrytí nákladů spojených s podporou elektřiny podle zákona EEG. V rozporu se situací ve věci *Doux Élevage*⁽⁴⁸⁾ je příplatek EEG vytvořen a uložen zákonodárnou mocí, tj. státem, a nejedná se o pouhou soukromou iniciativu provozovatelů přenosové soustavy, kterou stát stanovil jako povinnou, aby zamezil parazitování. Stát stanovil účel a určení příplatku: slouží financování politiky podpory stanovené státem a nepředstavuje opatření, o němž rozhodli provozovatelé přenosové soustavy. Provozovatelé přenosové soustavy nemohou stanovit příplatek libovolně podle svého přání a způsob výpočtu příplatku, jeho výběru a správy je důsledně monitorován. Stát sleduje rovněž způsob, jakým prodávají elektřinu podle zákona EEG. Ustanovení upravující stanovení příplatku EEG zajišťují, aby poskytoval dostatečné finanční krytí k vyplácení podpory na elektřinu podle zákona EEG a rovněž k uhrazení nákladů vyplývajících ze správy systému. Tato ustanovení neumožňují získání dodatečných příjmů nad rámec pokrytí těchto nákladů. Provozovatelé přenosové soustavy nemohou příplatek EEG využít k financování jiného druhu činnosti a finanční toky musí být vedeny na oddělených účtech (137. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).
- (100) Podle judikatury Soudního dvora zahrnuje pojem státní prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy výhody, které jsou poskytnuty přímo státem, i výhody poskytnuté veřejným nebo soukromým subjektem, který byl určen nebo zřízen státem⁽⁴⁹⁾. Skutečnost, že výhoda není financována přímo ze státního rozpočtu, proto nepostačuje k vyloučení možnosti, že jsou zahrnuty státní prostředky⁽⁵⁰⁾. Stejně tak původně soukromá povaha prostředků nebrání tomu, aby mohly být považovány za státní prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy⁽⁵¹⁾. Rovněž skutečnost, že prostředky nejsou neustále ve vlastnictví státu, nebrání tomu, aby představovaly státní prostředky, pokud jsou pod kontrolou státu⁽⁵²⁾ (viz 82., 83. a 84. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).
- (101) V řadě případů proto Soudní dvůr rozhodl, že příspěvky vybírané od soukromých hospodářských subjektů mohou představovat státní podporu kvůli skutečnosti, že určitý subjekt byl výslovně určen nebo zřízen za účelem správy těchto příspěvků v souladu se státními právními předpisy⁽⁵³⁾ (viz 85. až 89. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení). „Vzhledem k tomu, že dané fondy jsou financovány z povinných příspěvků uložených státními právními předpisy a že, jak tento případ ukazuje, jsou spravovány a rozdělovány podle ustanovení těchto právních předpisů, je třeba je považovat za státní zdroje ve smyslu [článku 107] Smlouvy, přestože je spravují jiné instituce než státní orgány“⁽⁵⁴⁾.
- (102) Komise proto v rozhodnutí o zahájení řízení s odkazem na zjištění Tribunálu⁽⁵⁵⁾ vyvodila závěr, že příslušným kritériem při posouzení, zda se jedná o státní prostředky bez ohledu na jejich prvotní původ, je míra zásahu orgánů veřejné moci do vymezení dotyčných opatření a způsobu jejich financování.
- (103) Ačkoli ve věcech *PreussenElektra* a *Doux Élevage* Soudní dvůr existenci státních prostředků vyloučil, důvodem byly zvláštní okolnosti těchto případů. Ve věci *PreussenElektra*⁽⁵⁶⁾ neexistoval příplatek nebo příspěvek ani subjekt zřízený nebo určený za účelem správy finančních prostředků, jelikož povinnosti uložené soukromým

⁽⁴⁷⁾ Viz závěry generálního advokáta Watheleta v rozsudku ve věci *Commerz Nederland*, C-242/13, ECLI:EU:C:2014:308, bod 75 a následující body.

⁽⁴⁸⁾ Věc *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348.

⁽⁴⁹⁾ Věc *Steinike & Weinlig v. Německo*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, bod 21.

⁽⁵⁰⁾ Věc *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, bod 35.

⁽⁵¹⁾ Věc *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, body 16 až 20.

⁽⁵²⁾ Věc *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, bod 21.

⁽⁵³⁾ Věc *Steinike & Weinlig v. Německo*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, bod 21; věc *Itálie v. Komise*, 173/73, EU:C:1974:71, bod 16; věc *Francie v. Komise*, 259/85, ECLI:EU:C:1987:478, bod 23; věc *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, bod 66.

⁽⁵⁴⁾ Věc *Itálie v. Komise*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 16.

⁽⁵⁵⁾ Věc *Francie v. Komise*, T-139/09, ECLI:EU:T:2012:496, body 63 a 64.

⁽⁵⁶⁾ Věc *PreussenElektra v. Schlesweg*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160.

hospodářským subjektům musely tyto subjekty plnit s využitím vlastních finančních prostředků. Ve věci *Doux Élevage* stát sice stanovil příspěvek jako povinný, soukromá organizace však mohla příjmy plynoucí z tohoto příspěvku využít tak, jak to považovala za vhodné. Stát proto neměl nad vybranými finančními prostředky žádnou kontrolu.

- (104) Při použití těchto zásad na systém podpory zřízený zákonem EEG z roku 2012 dospěla Komise k těmto předběžným závěrům:
- (105) Prostřednictvím zákona EEG z roku 2012 zavedl stát zvláštní poplatek, příplatek EEG, a stanovil jeho účel, kterým je financování rozdílu mezi náklady, které provozovatelé přenosové soustavy vynaloží na nákup elektřiny podle zákona EEG, a příjmy získanými z prodeje této elektřiny. V zákoně EEG z roku 2012 je stanoven i způsob výpočtu za účelem stanovení výše příplatku stejně jako zásada, že případné schodky a přebytky jsou převedeny do následujícího roku. To zajišťuje, aby provozovatelům přenosové soustavy nevznikly ztráty, znamená to však rovněž to, že příjmy z příplatku nemohou použít na nic jiného než na financování nákladů souvisejících se zákonem EEG. Komise dospěla k závěru, že na rozdíl od věci *PreussenElektra* poskytl stát těmto podnikům potřebné finanční prostředky na financování podpory elektřiny podle zákona EEG (viz 97. až 103. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).
- (106) Komise mimoto konstatovala, že provozovatelé přenosové soustavy byli určeni, aby příplatek spravovali. Provozovatelé přenosové soustavy musí:
- nakupovat elektřinu podle zákona EEG vyrobenou v oblasti jejich sítě přímo od výrobce, pokud je tento přímo připojen k přenosovému vedení, nebo od provozovatelů distribučních soustav za výkupní ceny, nebo zaplatit tržní prémii. V důsledku toho se elektřina podle zákona EEG i finanční zátěž spojená s podporou upravenou v zákoně EEG z roku 2012 soustředí na úrovni každého ze čtyř provozovatelů přenosové soustavy,
 - uplatňovat *zvýhodnění zelené elektřiny* u dodavatelů, kteří o to požádají a splňují příslušné podmínky, jak je stanoveno v § 39 odst. 1 zákona EEG z roku 2012,
 - vyrovnávat mezi sebou množství elektřiny podle zákona EEG tak, aby každý z nich odkoupil stejný podíl této elektřiny,
 - prodávat elektřinu podle zákona EEG na spotovém trhu podle pravidel stanovených v zákoně EEG z roku 2012 a jeho prováděcích předpisech, což mohou činit společně,
 - společně vypočítat příplatek EEG, který musí být stejný za každou kWh spotřebovanou v Německu, a to jako rozdíl mezi příjmy z prodeje elektřiny podle zákona EEG a výdaji spojenými s nákupem této elektřiny,
 - společně zveřejňovat příplatek EEG ve zvláštním formátu na společných internetových stránkách,
 - zveřejňovat rovněž souhrnné informace o elektřině podle zákona EEG,
 - porovnat odhadovaný příplatek EEG se skutečnou výší příplatku, jaká měla existovat v daném roce, a upravit příplatek pro následující rok,
 - zveřejnit odhady na několik let předem,
 - vybírat příplatek EEG od dodavatelů elektřiny,
 - (každý z nich) vést všechny finanční toky (výdaje a příjmy) související s uplatňováním zákona EEG z roku 2012 na oddělených bankovních účtech.
- (107) Komise vyvodila závěr, že provozovatelé přenosové soustavy jsou při správě příplatku důkladně monitorováni státem (110. až 113. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení). Monitorování zajišťuje agentura BNetzA, která má rovněž potřebné donucovací pravomoci. Agentura BNetzA sleduje zejména způsob, jakým provozovatelé přenosové soustavy prodávají elektřinu podle zákona EEG, za níž jsou hrazeny výkupní ceny, na spotovém trhu, a to, zda provozovatelé přenosové soustavy náležitě stanoví a zveřejňují příplatek EEG, zda provozovatelé přenosové soustavy dodavatelům elektřiny řádně účtují příplatek EEG, zda jsou výkupní ceny a premie náležitě účtovány provozovatelům přenosové soustavy a zda se příplatek EEG snížil pouze u dodavatelů elektřiny, kteří splňují podmínky stanovené v § 39 zákona EEG z roku 2012. Agentura BNetzA dostává od provozovatelů přenosové soustavy rovněž informace o podpoře na elektřinu podle zákona EEG a o vyúčtování dodavatelům. Agentura BNetzA může uložit pokuty a vydávat rozhodnutí, včetně rozhodnutí, která ovlivňují výši příplatku EEG. Komise dospěla také k závěru, že úřad BAFA, státní subjekt, přiznává uživatelům s vysokou spotřebou energie nárok na omezenou výši příplatku EEG na základě žádosti podané potenciálními příjemci.

- (108) Německo využití státních prostředků zpochybnilo. Německo za prvé uvedlo, že mechanismus podpory podle zákona EEG zahrnuje pouze soukromé podniky, ať už provozovatele zařízení vyrábějících elektřinu podle zákona EEG, provozovatele sítě, provozovatele přenosové soustavy nebo dodavatele elektřiny, přičemž subjekty ve všech těchto kategoriích jsou převážně v soukromém vlastnictví, ačkoli značný počet těchto podniků zůstává ve vlastnictví státu nebo veřejných subjektů. Při ukládání povinností těmto subjektům zákon EEG z roku 2012 nerozlišuje, zda jsou tyto podniky v soukromém nebo veřejném vlastnictví. Co se týká veřejných subjektů zapojených do tohoto procesu (BNetzA, BAFA, UBA), tyto údajně nekontrolují výběr ani využití těchto prostředků, nýbrž jejich úloha je omezena na dohled nad zákonností a fungováním systému.
- (109) Německo za druhé zdůraznilo, že výše příplatku EEG není stanovena zákonem EEG z roku 2012 ani veřejným subjektem. Výši příplatku EEG určuje trh, jelikož provozovatelé přenosové soustavy nejprve prodají elektřinu podle zákona EEG na spotovém trhu a poté určí zbývající náklady, jež mají být uhrazeny prostřednictvím příplatku EEG.
- (110) Řada zúčastněných stran souhlasila s analýzou Německa, že zákon EEG z roku 2012 nepředstavuje státní podporu. Tyto strany zpochybnily zejména předběžná zjištění Komise, že příplatek EEG spravují soukromé subjekty určené státem. Tyto strany tvrdí, že agentura BNetzA nemá kontrolu nad příjmy plynoucími z příplatku EEG ani nad výší samotného příplatku, nýbrž pouze sleduje zákonnost, aniž by měla jakýkoli vliv na správu finančních prostředků. Ačkoli je snížení příplatku EEG založeno na zákonu EEG z roku 2012 a uplatňuje je úřad BAFA, nemůže to údajně změnit soukromou povahu finančních prostředků, jelikož k platbám dochází mezi soukromými podniky a tyto prostředky neopouštějí soukromý sektor, takže stát nad nimi nemá žádnou kontrolu. Mimoto bylo uvedeno, že přenesení příplatku EEG z provozovatelů přenosové soustavy na dodavatele elektřiny a následně z dodavatelů elektřiny na spotřebitele elektřiny je ponecháno na uvážení provozovatelů přenosové soustavy resp. dodavatelů elektřiny, což znamená, že příplatek je součástí cenové politiky soukromých podniků, a nikoli poplatkem, který uložil stát.
- (111) Tato tvrzení však nemohou změnit předběžný závěr, který byl vyvozen v rozhodnutí o zahájení řízení.

7.1.3.1 Existence příplatku, který zavedl stát

- (112) Pokud jde o tvrzení Německa, že příplatek EEG nevstupuje do státního rozpočtu ani jím neprochází, stačí připomenout (jak již bylo učiněno v 100. bodě odůvodnění), že pouhá skutečnost, že výhoda není financována přímo ze státního rozpočtu, nepostačuje k tomu, aby bylo vyloučeno využití státních prostředků, pokud stát určil nebo zřídil subjekt za účelem správy těchto finančních prostředků.
- (113) Německo zdůraznilo, že platby v souvislosti s příplatkem EEG, které musí dodavatelé elektřiny provádět ve prospěch provozovatelů přenosové soustavy, mají soukromou povahu, jelikož provozovatelé přenosové soustavy nemají žádné oprávnění ani pravomoci plynoucí z veřejného práva, které by jim umožňovaly vymáhat nárok na kompenzaci vůči dodavatelům. Stejně jako jakýkoli jiný soukromý podnik se musí obrátit na civilní soudy. Tato analýza však nebere v úvahu skutečnost, že dotyčné platby nejsou založeny na svobodně sjednaných smlouvách mezi dotyčnými stranami, nýbrž na právních povinnostech (*gesetzliche Schuldverhältnisse*), které jim uložil stát. Provozovatelé přenosové soustavy mají proto ze zákona povinnost vybírat od dodavatelů elektřiny příplatek EEG.
- (114) V této souvislosti ustálená judikatura⁽⁵⁷⁾ uvádí, že subjekty určené ke správě podpory mohou být veřejné nebo soukromé. Proto skutečnost, že provozovatelé přenosové soustavy jsou soukromé subjekty, nemůže sama o sobě vyloučit existenci státních prostředků. Soudní dvůr mimoto konstatoval, že „rozlišení mezi podporami poskytovanými státem a podporami poskytovanými ze státních prostředků má za cíl zahrnout do pojmu podpora nejen podpory poskytované přímo státem, ale rovněž podpory poskytované veřejnými či soukromými subjekty, které byly určeny nebo zřízeny státem“⁽⁵⁸⁾. V rozsudku ve věci *Slooman Neptun*⁽⁵⁹⁾ Soudní dvůr konstatoval, že státní prostředky jsou využity tehdy, pokud se dotyčný systém snaží prostřednictvím svého záměru a obecné struktury vytvořit výhodu, která by pro stát nebo pro veřejné subjekty určené nebo zřízené státem představovala další zátěž⁽⁶⁰⁾. Aby se jednalo o využití státních prostředků, proto postačuje, že výhoda snižuje prostředky, na něž má soukromý subjekt nárok. Nižší příplatek EEG, který mají hradit uživatelé s vysokou spotřebou energie, má přesně tento účinek, tj. snížení částek, které dodavatelé elektřiny vyberou od uživatelů s vysokou spotřebou energie.

⁽⁵⁷⁾ Věc *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, bod 70; věc *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, bod 20.

⁽⁵⁸⁾ Věc *Slooman Neptun v. Bodo Ziesemer*, C-72/91, ECLI:EU:C:1993:97, bod 19.

⁽⁵⁹⁾ Věc *Slooman Neptun v. Bodo Ziesemer*, C-72/91, ECLI:EU:C:1993:97.

⁽⁶⁰⁾ Věc *Slooman Neptun v. Bodo Ziesemer*, C-72/91, ECLI:EU:C:1993:97, bod 21.

- (115) Skutečnost, že dodavatelé elektřiny nejsou povinni přenést příplatek EEG na spotřebitele elektřiny, nevede ke zjištění, že vybrané příjmy jsou soukromé, pokud mají dodavatelé elektřiny podle zákona EEG z roku 2012 povinnost platit příplatek provozovatelům přenosové soustavy. Tato povinnost se opět nezakládá na smlouvě, kterou by hospodářské subjekty uzavřely svobodně, nýbrž se jedná o právní povinnost (*gesetzliches Schuldverhältnis*) vyplývající přímo ze státních právních předpisů. Jak je uvedeno v 100. bodě odůvodnění, původně soukromá povaha prostředků nebrání tomu, aby se pokládaly za státní prostředky. Na rozdíl od věci *PreussenElektra*, kde soukromé hospodářské subjekty musely k uhrazení kupní ceny za dotyčný produkt použít vlastní prostředky, byli provozovatelé přenosové soustavy společně určeni za účelem správy příplatku, který musí dodavatelé elektřiny platit, aniž by dostali odpovídající protiplnění.
- (116) Podle Německa zkoumaly některé vnitrostátní soudy příplatek EEG a peněžní prostředky získané jeho prostřednictvím a dospěly k závěru, že stát nad nimi nemá žádnou kontrolu. V jednom případě, na nějž Německo poukázalo ⁽⁶¹⁾, vnitrostátní soud konstatoval, že vytvořením samostatného systému pro sledování cíle veřejné politiky musel německý stát do jisté míry svěřit financování podpory na energii z obnovitelných zdrojů soukromým hospodářským subjektům. Z tohoto důvodu se vnitrostátní soud domníval, že příplatek EEG nepředstavuje zvláštní příspěvek (*Sonderabgabe*) ve smyslu německého ústavního práva, jelikož výnosy plynoucí z příplatku EEG nebyly přiděleny do státního rozpočtu a orgány veřejné moci nemají finanční prostředky k dispozici, a to ani nepřímo. Komise proto poznamenává, že závěr vnitrostátního soudu byl omezen na použití německého ústavního práva, a zejména na výklad právního pojmu „zvláštní příspěvek“. Vnitrostátní soud se nezabýval otázkou, zda zákon EEG z roku 2012 zahrnoval státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Ačkoli mezi kritériem, které použil vnitrostátní soud pro účely německého ústavního práva, a posouzením, které musí Komise provést podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy, může existovat určitá podobnost, z judikatury Soudního dvora vyplývá, že prostředky nemusí plynout do státního rozpočtu ani být ve vlastnictví státu, aby se pokládaly za státní prostředky. Jelikož o využití státních prostředků se může jednat i v případě, je-li za účelem správy finančních prostředků zřízen nebo určen veřejný či soukromý subjekt, je pojem „státní prostředky“ širší než kritérium, které použil vnitrostátní soud podle německého ústavního práva ⁽⁶²⁾.

7.1.3.2 Určení provozovatelů přenosové soustavy za účelem správy příplatku

- (117) Německo zpochybnilo zjištění Komise, že provozovatelé přenosové soustavy byli společně určeni za účelem správy státních prostředků. Podle Německa neudělil stát provozovatelům přenosové soustavy žádné pověření. Jednotlivé subjekty, na něž se zákon EEG z roku 2012 vztahuje, pouze vzájemně vypořádávají soukromé pohledávky vyplývající z práv, která jim přiznávají právní předpisy, stejně jako všechny ostatní hospodářské subjekty.
- (118) Komise se však domnívá, že zákon EEG z roku 2012 provozovatelům přenosové soustavy v souvislosti se systémem EEG jednoznačně svěřuje řadu povinností a úkolů v oblasti monitorování, takže představují těžiště fungování systému (viz 106. bod odůvodnění). Každý ze čtyř německých provozovatelů přenosové soustavy soustředí ve své oblasti veškerou elektřinu podle zákona EEG a veškeré náklady vyplývající z pořízení této elektřiny a vyplácení tržních premií a náklady spojené se správou příplatku EEG. Tito provozovatelé soustředí rovněž výnosy z příplatku EEG za jejich oblast. Je proto zřejmé, že provozovatele přenosové soustavy nejenže vzájemně vypořádávají soukromé pohledávky, nýbrž plní i právní povinnosti podle zákona EEG z roku 2012.

7.1.3.3 Monitorování ze strany státu, konkrétně agentury BNetzA

- (119) Německo a zúčastněné strany dále uvedly, že funkce orgánů veřejné moci, zejména agentury BNetzA a úřadu BAFA, jsou příliš omezené, než aby jim umožňovaly významnou míru kontroly nad příplatkem EEG. Agentura BNetzA a úřad BAFA pouze dohlížejí na zákonnost opatření dotčených soukromých hospodářských subjektů a v případě potřeby ukládají správní sankce (BNetzA), nebo ověřují nárok uživatele s vysokou spotřebou energie na nižší příplatek (úřad BAFA). Nemohou ovlivnit finanční toky ani nerozhodují o výši příplatku EEG. Podle Německa má skutečnost, že zákon EEG z roku 2012 stanoví způsob výpočtu příplatku a požadavky na transparentnost, a dohled, který vykonává agentura BNetzA, pouze zabránit bezdůvodnému obohacení některého ze soukromých hospodářských subjektů v souvislosti s platbou. Soukromé hospodářské subjekty však toto musí vymáhat tím, že zahájí řízení u civilních soudů.
- (120) V rozporu s tvrzeními Německa a soukromých stran vydává úřad BAFA při stanovení nároku na omezenou výši příplatku EEG u uživatelů s vysokou spotřebou energie správní rozhodnutí na základě žádosti podané

⁽⁶¹⁾ Oberlandesgericht Hamm, rozsudek ze dne 14. května 2013, ref. 19 U 180/12.

⁽⁶²⁾ Viz věc *Steinike & Weinlig v. Německo*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, bod 21.

potenciálními příjemci. Proti tomuto rozhodnutí lze podat opravný prostředek pouze u německých správních soudů, a nikoli civilních soudů, a rozhodnutí má přímý účinek. Agentura BNetzA má mimoto podle zákona EnWG významné donucovací pravomoci, které může využít k uložení pokut všem hospodářským subjektům podléhajícím se na systému a k prosazování dodržování zákona EEG z roku 2012.

- (121) Soudní dvůr mimoto nedávno v rozsudku ve věci *Elcogás* potvrdil, že státní prostředky jsou využity i v případě, kdy státní subjekt, který byl pověřen rozdělováním vybraných částek, nemá v tomto ohledu žádnou rozhodovací pravomoc ⁽⁶³⁾.
- (122) V rozporu s tím, co Komise uvedla v 134. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, Německo a zúčastněné strany tvrdily, že agentura BNetzA nemůže stanovit výši příplatku EEG. Jak však již bylo uvedeno v 43. bodě odůvodnění, § 6 odst. 3 předpisu *AusglMechAV* prokazuje, že agentura BNetzA může přijímat vykonatelná rozhodnutí upravující výši příplatku. Mimoto není podstatné, nakolik agentura BNetzA tuto pravomoc využívá, jelikož důležité je, že ji má. Agentura BNetzA nemusela jednoduše pokládat za nezbytné přijmout vykonatelná rozhodnutí.

7.1.3.4 Zjištění týkající se státní kontroly obecně

- (123) Německo a několik zúčastněných stran kritizovaly Komisi za to, že údajně neuvážila náležitě jednotlivé kroky a vztahy v systému EEG jako celku a tvrdila, že tento systém je kontrolován státem. Uvádělo se, že pokud by Komise posoudila jednotlivé kroky zvlášť a v určitém okamžiku se zaměřila pouze na jeden soubor vztahů (výrobce elektřiny podle zákona EEG – provozovatel distribuční/přenosové soustavy; provozovatel přenosové soustavy – agentura BNetzA; provozovatel přenosové soustavy – dodavatel; dodavatel – spotřebitel), musela by dospět k závěru, že stát nevykonává žádnou kontrolu. Úloha úřadu BAFA je údajně omezena na posuzování způsobilosti a tento úřad nemá v tomto ohledu žádnou diskreční pravomoc.
- (124) Německo a zúčastněné strany naopak mylně používají příliš roztržitý pohled na systém financování zřízený zákonem EEG z roku 2012. V rozsudku ve věci *Bouygues* Soudní dvůr uvedl: „Vzhledem k tomu, že státní zásahy nabývají různých forem a musejí být posuzovány podle svých účinků, nelze vyloučit, že bude třeba pro účely uplatnění čl. 107 odst. 1 SFEU nahlížet na několik po sobě jdoucích zásahů státu jako na jediný zásah“ ⁽⁶⁴⁾. Soudní dvůr dále uvedl: „Tak tomu může být zejména tehdy, když po sobě jdoucí zásahy vykazují zejména z hlediska jejich časového rozvržení, jejich cíle a situace podniku v době těchto zásahů natolik úzké vazby, že je nemožné je od sebe oddělit“ ⁽⁶⁵⁾. Právě taková situace existuje v případě systému EEG. Zákon EEG z roku 2012 a pravomoci a opatření BNetzA, BAFA, UBA a *Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung* vykazují tak úzké vazby, že je nutné je považovat za neoddělitelné.
- (125) Německo rovněž uvedlo, že Komise nesprávně odvodila kontrolu ze strany státu ze způsobu, jakým jsou na účtu EEG spravovány přebytky a schodky. Německo za prvé poznamenalo, že mezi účtem EEG a státním rozpočtem neexistuje žádná spojitost. Stát nevyrovňuje schodek na účtu EEG ani (jak tomu bylo ve věci *Essent*) nepřevádí případné přebytky do státního rozpočtu. Schodky i přebytky ve skutečnosti určují výši příplatku EEG v následujícím roce. Mezi dotčenými soukromými hospodářskými subjekty jsou proto vzájemně vyrovnány. Stát nemá v tomto ohledu žádné slovo.
- (126) Komise se však domnívá, že kontrola státu nad prostředky neznamená, že musí existovat toky z a do státního rozpočtu ⁽⁶⁶⁾ zahrnující příslušné prostředky. Aby stát vykonával kontrolu nad prostředky, postačuje, aby plně upravoval to, co se má stát v případě schodku nebo přebytku na účtu EEG. Rozhodujícím prvkem je to, že stát vytvořil systém, v jehož rámci jsou náklady vynaložené provozovateli sítě plně nahrazeny prostřednictvím příplatku EEG a dodavatelé elektřiny mohou tento příspěvek přenést na spotřebitele.
- (127) Německo rovněž podotklo, že regulace a kontrola toků soukromých peněžních prostředků nemůže představovat státní podporu. Německo srovnává systém zřízený zákonem EEG z roku 2012 s jinými oblastmi hospodářské regulace, jako je ochrana spotřebitele v bankovníctví, povinnost řidičů uzavřít pojištění vozidla nebo cenová regulace v telekomunikačním odvětví a ve zdravotnictví. Německo tvrdí, že regulace soukromé hospodářské

⁽⁶³⁾ Věc *Elcogás*, C-275/13, ECLI:EU:C:2014:2314, bod 29.

⁽⁶⁴⁾ Věc *Bouygues* a další v. Komise, C-399/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, bod 103.

⁽⁶⁵⁾ Věc *Bouygues* a další v. Komise, C-399/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, bod 104.

⁽⁶⁶⁾ Věc *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, bod 19; věc *Elcogás*, C-275/13, ECLI:EU:C:2014:2314, bod 24.

činnosti jako taková neznamená státní kontrolu. Podle Německa má agentura BNetzA pouze zajistit ochranu spotřebitele. Mezi oblastmi, v nichž stát pouze stanoví rámec ochrany spotřebitele, a dotyčnou situací však existuje značný rozdíl. Stát přijal zvláštní právní předpis, zákon EEG z roku 2012, jehož hlavním účelem není ochrana spotřebitele. Stát tudíž zajišťuje nepřetržitý tok peněžních prostředků v odvětví, který má sloužit politickým cílům tohoto právního předpisu. V souladu s ustálenou judikaturou⁽⁶⁷⁾ je mimoto třeba finanční prostředky, které pocházejí z povinných příspěvků uložených právními předpisy členského státu a jsou spravovány a rozdělovány v souladu s těmito právními předpisy, považovat za státní prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy i v případě, že jsou spravovány institucemi, které jsou od orgánů veřejné moci oddělené. Zákon EEG z roku 2012 proto nelze srovnávat s opatřeními, která stát neovlivňuje nebo pro něž nezajišťuje financování.

- (128) Podle Německa je situace srovnatelná se situací ve věci *Doux Élevage*. V rozsudku ve věci *Doux Élevage* Soudní dvůr konstatoval, že příjmy pocházející z příspěvků neprocházejí státním rozpočtem, stát se nevzdal příjmů, finanční prostředky byly vždy soukromé a že v případě nezaplacení je nutno se obrátit na civilní soud⁽⁶⁸⁾. Příspěvky nebyly mimoto „neustále pod veřejnou kontrolou“, nebyly tudíž „k dispozici příslušným státním orgánům“⁽⁶⁹⁾, a ve skutečnosti nemohly orgány veřejné moci podrobit příspěvky „jiné kontrole, než je řádnost a soulad se zákonem“⁽⁷⁰⁾. Navzdory tvrzení Německa není daný případ s případem *Doux Élevage* srovnatelný. Rozdíl spočívá ve skutečnosti, že ve věci *Doux Élevage* „o použití těchto prostředků, které v plné míře slouží ke splnění cílů, které určuje dotčená mezioborová organizace sama, rozhoduje tato organizace“⁽⁷¹⁾. V daném případě byl účel příplatku EEG stanoven státem a jeho uplatňování plně kontroluje stát. Zatímco ve věci *Doux Élevage* se francouzské orgány omezily na stanovení již existujícího dobrovolného příspěvku jako povinného pro všechny hospodářské subjekty v příslušných oborech, v daném případě stanovil stát celý mechanismus výpočtu a vyrovnávání nákladů mezi soukromými hospodářskými subjekty.
- (129) Při posuzování státní kontroly Německo tvrdí, že použití slova „stát“ ze strany Komise není jednoznačné. Jak dokládá rozsudek ve věci *Doux Élevage*, „stát“ by měl zahrnovat v první řadě výkonnou moc, tj. vládu a správní orgány, nikoli však obecně použitelné právní předpisy vydané parlamentem. Pouhá skutečnost, že stát přijal předpis *AusglMechV*, nepředstavuje státní kontrolu.
- (130) Kritérium „stát“ je však třeba chápat široce. Za první, Soudní dvůr opakovaně konstatoval, že pojem stát zahrnuje přirozeně i zákonodárce⁽⁷²⁾. Jak je mimoto uvedeno ve 124. bodě odůvodnění, státní kontrola je vykonávána prostřednictvím řady regulačních a kontrolních opatření, které by se neměla provozovat samostatně. V daném případě je příslušný právní předpis natolik podrobný, že systém zajišťuje státní kontrolu, aniž by bylo nutné další zapojení státních orgánů. Agentura BNetzA má mimoto významné pravomoci, aby mohla tento proces ovlivnit.
- (131) Německo naopak tvrdí, že se zákon EEG z roku 2012 významně liší od situace v případě *Essent*. V posledně uvedeném případě byla výše poplatku stanovena zákonem bez ohledu na náklady, které mají být jeho prostřednictvím uhrazeny. Přebytky přesahující 400 NLG byly mimoto převedeny do státního rozpočtu. Výše příplatku EEG je naopak stanovena provozovateli přenosové soustavy na základě prodeje na spotovém trhu a stát nemá možnost tento příplatek ovlivnit. Přebytky na účtu EEG jsou ponechány v systému, jelikož ovlivňují výši příplatku v následujícím roce.
- (132) Jak bylo prokázáno v 126. bodě odůvodnění, kontrola státu nad prostředky neznamená, že musí existovat toky do a ze státního rozpočtu⁽⁷³⁾ zahrnující příslušné zdroje. V daném případě je navíc výše příplatku EEG vypočítána v souladu s právními předpisy se zohledněním tržní ceny dosažené provozovateli přenosové soustavy. Jak je objasněno v 13. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, způsob, jakým provozovatelé přenosové soustavy vypočítávají příspěvek EEG poté, co znají cenu dosaženou na spotovém trhu, je zcela upraven a stanoven v zákoně EEG z roku 2012.

⁽⁶⁷⁾ Věc *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, bod 25; věc *Itálie v. Komise*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 16.

⁽⁶⁸⁾ Věc *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, bod 32.

⁽⁶⁹⁾ Věc *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, bod 36.

⁽⁷⁰⁾ Věc *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, bod 38.

⁽⁷¹⁾ Viz poznámka pod čarou 69.

⁽⁷²⁾ Věc *Komise v. Nizozemsko*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, body 102 až 113.

⁽⁷³⁾ Věc *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, bod 19; věc *Elcogás*, C-275/13, ECLI:EU:C:2014:2314, bod 24.

- (133) Německo rovněž tvrdilo, že zatímco ve věci Essent byl správou poplatku pověřen jeden konkrétní subjekt, zákon EEG z roku 2012 ukládá povinnosti neurčitěmu počtu soukromých hospodářských subjektů, tj. provozovatelům sítě, provozovatelům přenosové soustavy a dodavatelům elektřiny, a tyto povinnosti jsou stanoveny obecně. Nejedná se o pověření a nelze mít za to, že stát určil za účelem správy poplatku tak vysoký počet soukromých hospodářských subjektů. Jak je uvedeno v 118. bodě odůvodnění, subjekty určenými za účelem správy příplatku EEG jsou provozovatelé přenosové soustavy, a nikoli ostatní hospodářské subjekty. Mimoto se nezdá, že existuje právní důvod, který by členskému státu zakazoval pověřit správou státních prostředků více než jeden subjekt.
- (134) Německo a zúčastněné strany rovněž zdůraznily údajné rozdíly mezi zákonem EEG z roku 2012 a nedávným rozsudkem ve věci Vent de colère⁽⁷⁴⁾: Ve Francii byl příslušný příspěvek vybírán od spotřebitelů státním fondem, zatímco v Německu vybírají příplatek EEG soukromí provozovatelé přenosové soustavy od soukromých dodavatelů, kteří jej mohou poté přenést na spotřebitele. Ve Francii byla výše příspěvku stanovena ministerskou vyhláškou, zatímco v Německu ji vypočítávají provozovatelé přenosové soustavy podle skutečných nákladů. Ve Francii nastoupí v případě schodku stát, zatímco v Německu musí schodek uhradit provozovatelé přenosové soustavy, než je tento vyrovnán navýšením příplatku v následujícím roce.
- (135) Tvrzením, že státní prostředky jsou ve věci přítomny pouze tehdy, má-li finanční prostředky k dispozici výkonná moc státu, se Německo dopouští mylného výkladu judikatury. Jak je uvedeno v 130. bodě odůvodnění, pojem stát není omezen na výkonnou moc, jelikož zahrnuje rovněž zákonodárce, ani není nutné, aby měl stát finanční prostředky k dispozici, jako kdyby byly součástí jeho rozpočtu. Jak je uvedeno v 114. bodě odůvodnění, není podstatné, zda je subjekt, který státní prostředky spravuje, soukromý nebo veřejný. Provozovatelé přenosové soustavy mimoto vypočítávají příplatek EEG na základě svých nákladů způsobem stanoveným v zákoně EEG z roku 2012 a skutečnost, že stát zavedl do systému tržní mechanismus, neovlivňuje existenci státních prostředků. Stát rovněž stanoví, co je třeba učinit v případě schodku. Stát sice nehradí schodek sám, avšak reguluje a kontroluje způsob pokrytí schodku, a to rovněž prostřednictvím příplatku EEG.
- (136) Německo navíc tvrdilo, že ve věci Vent de colère se vyžadovala rozhodovací pravomoc státu při nakládání s finančními prostředky, zatímco v případě zákona EEG z roku 2012 stát pouze přijal právní předpis a takovouto rozhodovací pravomoc nemá. Podle Německa Komise nerozlišovala dostatečně mezi skutečnými prostředky kontroly ze strany výkonné moci a pouhou legislativní činností. Státní kontrola znamená, že stát může rozhodovat o tom, jak bude s finančními prostředky naloženo. Soudní dvůr toto zjištění potvrdil v bodě 21 rozsudku ve věci Vent de colère.
- (137) Podle Německa dokládá neexistenci státní kontroly rovněž skutečnost, že stát nemůže stanovit výši příplatku EEG. Jelikož výše příplatku EEG závisí na příjmech provozovatelů přenosové soustavy plynoucích z prodeje elektřiny podle zákona EEG na spotovém trhu, je zcela určena trhem. Komise připouští, že stát neurčuje vždy přesnou výši příplatku EEG, nýbrž stanoví způsob, jakým se má vypočítat s přihlédnutím k prodejní ceně elektřiny. Stát mimoto může zavést do systému financování tržní mechanismy, aniž by se vzdal kontroly nad financováním. Komise v tomto ohledu nevidí rozdíl mezi veřejným poplatkem, který stanoví státní orgány, a právní povinností, kterou stát uloží prostřednictvím právních předpisů. V obou případech organizuje stát převod finančních prostředků prostřednictvím právních předpisů a stanoví, za jakým účelem lze tyto finanční prostředky použít.
- (138) Komise proto trvá na svém hodnocení, že podpora pro výrobce elektřiny z obnovitelných zdrojů a elektřiny z důlního plynu prostřednictvím výkupních cen je financována ze státních prostředků.

7.1.4. Narušení hospodářské soutěže a obchodu

- (139) Zvýhodnění výrobců elektřiny podle zákona EEG i uživatelů s vysokou spotřebou energie může (jak se zdá) narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod, jelikož příjemci působí v odvětvích, v nichž byly trhy liberalizovány a v nichž probíhá obchod mezi členskými státy.

7.1.5. Závěr ohledně existence státní podpory

- (140) Komise proto vyvozuje závěr, že zákon EEG z roku 2012 zahrnuje státní podporu ve smyslu článku 107 Smlouvy jak pro výrobce elektřiny podle zákona EEG, tak pro uživatele s vysokou spotřebou energie podle pravidla BesAR.

⁽⁷⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 21.

7.2. Existující podpora/nová podpora a zákonnost podpory

- (141) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že se v případě německého zákona o energii z obnovitelných zdrojů, který vstoupil v platnost dne 1. dubna 2000 („zákon EEG z roku 2012“), předchůdce zákona EEG z roku 2012, nedomnívala, že zahrnuje státní podporu (rozhodnutí Komise ve věci NN 27/2000)⁽⁷³⁾. Komise však má za to, že změny zavedené zákonem EEG z roku 2012 jsou podstatné a že podpora poskytnutá na základě tohoto zákona představuje novou podporu, na niž se dřívější rozhodnutí Komise nevztahuje (150. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).
- (142) Německo a několik zúčastněných stran toto zpochybnilo.
- (143) Německo a zúčastněné strany tvrdily, že postupné změny, k nimž došlo mezi původní verzí zákona EEG z roku 2000 a zákonem EEG z roku 2012, režim podpory podstatně nezměnily, takže zákon EEG z roku 2012 představuje existující podporu.
- (144) Německo však připustilo, že mezi zákonem EEG z roku 2012 a zákonem EEG z roku 2000 existují dva rozdíly:
- Došlo ke změně vyrovnávacího mechanismu: původní fyzický tok elektřiny podle zákona EEG dodavatelům je nahrazen povinností provozovatelů přenosové soustavy prodat elektřinu podle zákona EEG na spotovém trhu. Výměnou za platbu příspěvku EEG za dané množství elektřiny mohou dodavatelé elektřiny toto množství označit jako elektřinu vyrobenou podle zákona EEG. Podle Německa to znamená, že dodavatelé elektřiny získají „kvalitu elektřiny z obnovitelných zdrojů“, a mohou tudíž spotřebitelům sdělit, v jaké výši zaplatili příplatek (viz § 53 odst. 1 a § 54 odst. 1 zákona EEG z roku 2012).
 - V zákoně EEG z roku 2000 neexistuje pravidlo BesAR.
- (145) Kromě těchto dvou rozdílů je mechanismus popsáný v 7., 8. a 9. bodě odůvodnění podle Německa stejný jako mechanismus stanovený v zákoně EEG z roku 2000. Německo zejména uvedlo, že základní znak, a to skutečnost, že dodavatelé elektřiny vyrovnávají dodatečné náklady provozovatelů přenosové soustavy plynoucí z nákupu elektřiny podle zákona EEG z vlastních zdrojů, byl již součástí zákona EEG z roku 2000.
- (146) Komise trvá na svém zjištění, že státní podpora obsažená v zákoně EEG z roku 2012 představuje v porovnání se zákonem EEG z roku 2000 podstatnou změnu.
- (147) Změny, které Německo potvrdilo, a to změna vyrovnávacího mechanismu a zavedení pravidla BesAR, představují podstatné změny.

7.2.1 Změna vyrovnávacího mechanismu

- (148) Komise na úvod podotýká, že ačkoli v roce 2002 usuzovala, že zákon EEG z roku 2000 nezahrnuje převod státních prostředků, toto hodnocení bylo provedeno krátce po vynesení rozsudku ve věci PreussenElektra. Další rozsudky Soudního dvora však rozsudek ve věci PreussenElektra objasnily a omezily: Podle rozsudků ve věcech Essent, Vent de colère a Elcogás se zdá, že na základě původního vyrovnávacího mechanismu již byla provozovatelům přenosové soustavy státem svěřena správa režimu podpory, který byl financován prostřednictvím příplatku vybíraného od dodavatelů elektřiny.
- (149) Rozhodujícím prvkem je to, že se vyrovnávací mechanismus podstatně změnil. Tento mechanismus se již neskládá z řetězce povinností týkajících se fyzického nákupu elektřiny (provozovateli sítě od výrobců elektřiny podle zákona EEG; provozovateli přenosové soustavy od provozovatelů sítě; dodavatelé elektřiny od provozovatelů přenosové soustavy). Fyzický převod je nyní na úrovni provozovatelů přenosové soustavy přerušen, jelikož ti musí uvádět elektřinu podle zákona EEG na trh. Toto uvádění na trh je odděleno od vyrovnávacího mechanismu. Vyrovnávací mechanismus představuje čistě finanční rozvrhování nákladů mezi jednotlivé hospodářské subjekty. Stát svěřil provozovatelům přenosové soustavy odpovědnost za centralizaci a výpočet těchto nákladů a za zajištění náhrady těchto nákladů ze strany dodavatelů elektřiny.
- (150) Zákon EEG z roku 2000 mimoto nehovořil nic o tom, že by se na nákladech na výrobu elektřiny podle zákona EEG měli podílet i spotřebitelé elektřiny. Toto rozhodnutí bylo ponecháno na příslušném regulačním orgánu, který byl v té době oprávněn regulovat ceny elektřiny pro konečné spotřebitele. Zákon EEG z roku 2012 nyní dodavatelům výslovně umožňuje přenést náklady na odběratele a všichni dodavatelé je fakticky přenášejí.

⁽⁷³⁾ Úř. věst. C 164, 10.7.2002, s. 5.

- (151) Agentura BNetzA, která podle zákona EEG z roku 2000 nehrála žádnou roli, je nyní oprávněna sledovat tyto finanční toky a vymáhat dodržování zákona EEG z roku 2012, zejména za účelem ochrany spotřebitele. Úřad BAFA, který podle zákona EEG z roku 2000 rovněž neměl žádnou úlohu, rozhoduje o přiznání snížení výše příplatku EEG určitým podnikům na základě kritérií stanovených v zákoně EEG z roku 2012.

7.2.2. „Besondere Ausgleichsregelung“ (BesAR)

- (152) Logickým důsledkem zapojení spotřebitelů elektřiny do sdílení nákladů je snížení příplatku v případě podniků s vysokou spotřebou energie. Podle zákona EEG z roku 2012 odpovídá úřad BAFA, který podle zákona z roku 2000 nehrál žádnou konkrétní roli, za potvrzení toho, že uživatelé s vysokou spotřebou energie splňují podmínky pravidla BesAR, a to formou správních rozhodnutí. Některé zúčastněné strany uvedly, že skutečnost, že někteří spotřebitelé elektřiny mají prospěch z omezené výše příplatku, nemůže ovlivnit soukromou povahu finančních prostředků, které poskytují. Komise se však domnívá, že existence pravidla BesAR představuje další důkaz, že zákon EEG z roku 2012 již není založen na povinnostech týkajících se nákupu, které zahrnují soukromé prostředky, nýbrž na komplexním systému rozvrhování nákladů založeném do jisté míry na prvcích distributivní spravedlnosti, jež organizuje stát a sledují je státní orgány.
- (153) Četné rozdíly mezi zákonem EEG z roku 2000 a zákonem EEG z roku 2012 jsou shrnuty v následující tabulce. Tyto rozdíly prokazují, že zákon EEG z roku 2012 představuje zcela nový systém.

| Znak | Zákon EEG z roku 2000 | Zákon EEG z roku 2012 |
|--|---|---|
| Přenesení příplatku | Postupné povinnosti hospodářských subjektů nakupovat elektřinu podle zákona EEG | Přenesení nákladů je odděleno od přenosu elektřiny podle zákona EEG |
| Vyrovňovací mechanismus na třetí úrovni | Vyrovnění nákladů je spojeno s nákupem elektřiny podle zákona EEG | Vyrovnění nákladů vyplývajících z prodeje elektřiny podle zákona EEG na spotovém trhu |
| Náklady musí nést koneční spotřebitelé, někteří však mají prospěch ze stanovení stropu | Není stanoveno | Pravidlo BesAR: Uživatelé s vysokou spotřebou energie mohou požádat o snížení výše příplatku. |
| Úloha agentury BNetzA | Žádná úloha | Dohled nad stanovením výše příplatku a vymáhání jeho dodržování |
| Úloha úřadu BAFA | Žádná úloha | Povoluje snížení příplatku |
| Výše příplatku | 0,2 ct/kWh (2000) | 6,24 ct/kWh (2014) |
| Výkup elektřiny podle zákona EEG | Méně než 1 miliarda EUR (2000) | Více než 20 miliard EUR (2013) |

- (154) Jelikož se zákon EEG z roku 2012 vztahuje pouze na snížení příplatku EEG povoleného za roky 2013 a 2014, státní podpora zahrnuje snížení jeho výše pouze v těchto dvou letech ⁽⁷⁶⁾.

7.3. Slučitelnost s vnitřním trhem

- (155) V rozhodnutí o zahájení řízení dospěla Komise k závěru, že státní podpora pro výrobce elektřiny podle zákona EEG může být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem. Vyslovila však pochybnosti, zda lze poskytnutí této podpory posoudit nezávisle na mechanismu jejího financování, tj. příplatku EEG. Komise dospěla rovněž k předběžnému závěru, že příplatek EEG porušuje článek 30 nebo článek 110 Smlouvy.

⁽⁷⁶⁾ Zákon EEG z roku 2012 vstoupil v platnost dne 1. ledna 2012, takže první snížení, o které mohli uživatelé s vysokou spotřebou energie požádat podle tohoto zákona, bylo snížení povolené v roce 2013. Snížení výše příplatku povolené s ohledem na rok 2012 bylo založeno na jiném právním předpisu předcházejícím zákonu EEG z roku 2012, není tudíž v tomto řízení posouzeno.

- (156) V rozhodnutí o zahájení řízení uvedla Komise rovněž pochybnosti ohledně toho, zda lze pravidlo BesAR prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 Smlouvy.

7.3.1. Právní základ a prostor pro posouzení slučitelnosti pravidla BesAR

- (157) Posouzení slučitelnosti se vztahuje pouze na novou podporu poskytnutou na základě zákona EEG z roku 2012. Snížené platby příplatku EEG, k nimž došlo v roce 2012, měly právní základ ve správním aktu, který úřad BAFA vydal koncem roku 2011. Vztahuje se proto na ně čl. 1 písm. b) bod ii) nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ⁽⁷⁷⁾.
- (158) Toto rozhodnutí se nevztahuje na snížené platby příspěvku EEG ze strany železničních podniků. Komise si vyhrazuje právo posoudit § 42 zákona EEG z roku 2012 ve zvláštním řízení.
- (159) Komise posoudila slučitelnost pravidla BesAR s vnitřním trhem podle oddílů 3.7.2 a 3.7.3 pokynů z roku 2014.
- (160) Komise používá pokyny z roku 2014 ode dne 1. července 2014. Tyto pokyny obsahují hmotněprávní pravidla pro posouzení snížení financování podpory na energii z obnovitelných zdrojů, včetně snížení, která byla povolena před 1. červencem 2014 (bod 248). Předmětnou státní podporu je proto nutno posoudit na základě pokynů z roku 2014.
- (161) Podle judikatury je ve zvláštní oblasti státních podpor Komise vázána rámcem a sděleními, jež přijme, pouze tehdy, pokud se neodchylují od norem Smlouvy a pokud byly přijaty členskými státy ⁽⁷⁸⁾. Německo pokyny z roku 2014 přijalo dne 31. července 2014. Žádná ze stran neuvedla, že se pokyny odchylují od norem Smlouvy.
- (162) Zúčastněné strany však zpochybnilly legalitu bodu 248. Tyto strany se domnívaly, že použití pokynů z roku 2014 na podpory, které byly uděleny před 1. červencem 2014, je v rozporu s řadou obecných zásad práva Unie, konkrétně zásadou právní jistoty a zásadou zákazu retroaktivity škodlivých opatření ⁽⁷⁹⁾, jakož i se zásadou, že státní podporu je nutno posoudit na základě pravidel platných v době zavedení režimu podpory.
- (163) Zúčastněné strany se však mýlí, když se domnívají, že druhý odstavec bodu 248 představuje použití se zpětnou účinností. Podle judikatury rozlišuje právo Unie mezi bezprostředním použitím nové právní úpravy na budoucí účinky trvalé situace ⁽⁸⁰⁾ a zpětným použitím nové právní úpravy na situaci, která se stala konečnou před vstupem této právní úpravy v platnost (na niž se odkazuje rovněž jako na existující situaci) ⁽⁸¹⁾. Podle ustálené judikatury soudů Unie nemohou subjekty nabýt legitimních očekávání, dokud orgány nepřijmou akt uzavírající správní řízení, jenž se stane konečným ⁽⁸²⁾.
- (164) Jak rozhodl Soudní dvůr, protiprávní státní podpora představuje trvalou situaci. Pravidla upravující použití práva v čase nařizují, aby bezprostřední použití nové právní úpravy slučitelnosti na protiprávní podporu nepředstavovalo zpětné použití této nové právní úpravy ⁽⁸³⁾.

⁽⁷⁷⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽⁷⁸⁾ Rozsudek ve věci Německo a další v. Kronofrance, C-75/05 a C-80/05, ECLI:EU:C:2008:482, bod 61, s dalšími odkazy.

⁽⁷⁹⁾ Zúčastněné strany odkázaly na tuto judikaturu: věc Diversint, C-260/91, ECLI:EU:C:1993:136, bod 9; věc Regina v. Kirk, C-63/83, ECLI:EU:C:1984:255, bod 21 a následující body; věc Westzucker, C-1/73, ECLI:EU:C:1973:78, bod 5; věc Gerken, C-295/02, ECLI:EU:C:2004:400, bod 47 a následující body; věc Jager, C-420/06, ECLI:EU:C:2008:152, bod 59 a následující body; věc Dansk Rørindustri a další v. Komise, C-189/02 P, ECLI:EU:C:2005:408, bod 217.

⁽⁸⁰⁾ Věc Komise v. Freistaat Sachsen, C-334/07 P, ECLI:EU:C:2008:709, bod 43; věc Ferrière Nord v. Komise, T-176/01, ECLI:EU:T:2004:336, bod 139.

⁽⁸¹⁾ Věc Bundesknappschaft v. Brock, 68/69, ECLI:EU:C:1970:24, bod 6; věc Westzucker GmbH v. Einfuhr- und Vorratsstelle für Zucker, 1/73, ECLI:EU:C:1973:78, bod 5; věc SOPAD v. FORMA a další, 143/73, ECLI:EU:C:1973:145, bod 8; věc Bauche, 96/77, ECLI:EU:C:1978:26, bod 48; věc Koninklijke Scholten-Honig NV a další v. Floofdproduktschaap voor Akkerbouwprodukten, 125/77, ECLI:EU:C:1978:187, bod 37; věc P v. Komise, 40/79, ECLI:EU:C:1981:32, bod 12; věc Licata v. ESC, 270/84, ECLI:EU:C:1986:304, bod 31; věc Butterfly Music v. CEDEM, C-60/98, ECLI:EU:C:1999:333, bod 24; věc Komise v. Freistaat Sachsen, C-334/07 P, ECLI:EU:C:2008:709, bod 53; věc Recko v. Komise, T-404/05, ECLI:EU:T:2008:510, bod 77.

⁽⁸²⁾ Věc Španělsko v. Komise, C-169/95, ECLI:EU:C:1997:10, body 51 až 54; spojené věci P&O European Ferries (Vizcaya) SA v. Komise, T-116/01 a T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, bod 205.

⁽⁸³⁾ Spojené věci Diputación Foral de Vizcaya a další v. Komise, C-465/09 P až C-470/09 P, ECLI:EU:C:2011:372, body 125 a 128.

- (165) Z těchto důvodů musí Komise posoudit pravidlo BesAR na základě pokynů z roku 2014. Nemá žádnou možnost odchýlit se při posuzování od těchto pokynů. Jelikož rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v Úředním věstníku před 1. červencem 2014, Komise Německo a zúčastněné strany vyzvala, aby se vyjádřily k použití pokynů z roku 2014 v daném případě.

7.3.1.1. Vyjádření Německa a třetích stran

- (166) Několik zúčastněných stran uvedlo, že by se na omezenou výši příplatků EEG neměly použít pokyny z roku 2014, nýbrž že by Komise měla provést posouzení slučitelnosti na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) nebo c) Smlouvy.
- (167) Tyto strany za prvé uvedly, že snížení příplatku EEG lze považovat za slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy, jelikož napomáhá uskutečnění významného projektu společného evropského zájmu (podpora energie z obnovitelných zdrojů, jak vyžaduje směrnice 2009/28/ES), nebo že má napravit vážnou poruchu v německém hospodářství (hrozba útlumu průmyslu v důsledku nákladů na energii z obnovitelných zdrojů).
- (168) Zúčastněné strany rovněž tvrdily, že snížení lze pokládat za slučitelné podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, a to z toho důvodu, že má podpořit rozvoj energie z obnovitelných zdrojů a současně zamezit úniku uhlíku a zachovat průmyslovou základnu v Unii. Dotčené zúčastněné strany v tomto ohledu tvrdily, že pravidlo BesAR představuje vhodný nástroj k sladění různých aspektů tohoto vícenásobného cíle. Zúčastněné strany rovněž uvedly, že tento nástroj je přiměřený, jelikož subjekty využívající pravidlo BesAR přispívají k financování. Zúčastněné strany taktéž tvrdily, že opatření je přiměřené z toho důvodu, že daně z elektřiny a příplatek EEG jsou v zásadě podobné (v obou případech se jedná o poplatek za spotřebu elektřiny) a že minimální sazba daně z elektřiny spotřebované podniky stanovená Uníí, jak je uvedeno v tabulce C přílohy I směrnice Rady 2003/96/ES⁽⁸⁴⁾, činí 0,05 ct/kWh, tj. je stejná jako minimální příplatek EEG. Zúčastněné strany závěrem uvedly, že zákon EEG z roku 2012 nenarušuje hospodářskou soutěž ani neovlivňuje obchod, jelikož nevyrovnává plně narušení způsobené v prvé řadě vyšším příplatkem EEG, který hradí německé podniky v porovnání s rovnocennými daněmi nebo poplatky, jež hradí podniky v ostatních členských státech.
- (169) Co se týká použití čl. 107 odst. 3 písm. b) a c) Smlouvy, Německo uvedlo srovnatelné argumenty jako ve své odpovědi na rozhodnutí Komise o zahájení řízení.
- (170) Zúčastněné strany za druhé tvrdily, že Komise nemůže posoudit snížení příplatku zvláště podle jiného právního základu slučitelnosti, než je právní základ použitý při posuzování podpory na elektřinu podle zákona EEG. Komise by měla snížení, které je součástí financování, posoudit (a schválit) společně s podporou na energii z obnovitelných zdrojů v rozhodnutí o zahájení řízení. To je vysvětleno odkazem na judikaturu Soudního dvora, podle níž musí vzít Komise v úvahu způsob financování podpory v případě, kdy je tento způsob nedílnou součástí opatření⁽⁸⁵⁾.
- (171) Za třetí, i kdyby se použily pokyny z roku 2014, zúčastněné strany tvrdí, že na základě bodů 248 a 250 pokynů z roku 2014 se tyto pokyny mohou použít se zpětnou účinností pouze na protiprávní podporu, nikoli však na existující podporu. I kdyby však omezená výše příplatků EEG představovala státní podporu (což je sporné), bylo by ji nutno považovat za existující podporu vzhledem k tomu, že byla schválena Komisí ve věci NN 27/2000⁽⁸⁶⁾.
- (172) Zúčastněné strany za čtvrté uvedly, že pokyny z roku 2014, zejména pravidla týkající se plánů úpravy v oddíle 3.7.3, je nutno vykládat tak, aby byla chráněna legitimní očekávání příjemců: jinými slovy, postupné přizpůsobení by mělo být v letech 2013 a 2014 dostatečně nízké, aby bylo vyloučeno navrácení podpory. Takováto legitimní očekávání podle těchto stran vyplývají z rozhodnutí Komise ve věci NN 27/2000.

⁽⁸⁴⁾ Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny (Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51).

⁽⁸⁵⁾ Věc Van Calster, C-261/01, ECLI:EU:C:2003:571, bod 49; věc Sociétés Régie Networks, C-333/07, ECLI:EU:C:2008:764, bod 89.

⁽⁸⁶⁾ Viz poznámka pod čarou 75.

7.3.1.2. Posouzení

- (173) Tato tvrzení nemohou změnit hodnocení v tomto rozhodnutí týkající se použitelnosti pokynů z roku 2014, jak bylo uvedeno v 157 až 165. bodě odůvodnění.
- (174) Za prvé, co se týká použití čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, v bodě 10 pokynů z roku 2014 je uvedeno, že v těchto pokynech „Komise stanoví podmínky, za nichž lze státní podporu pro energii a životní prostředí považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy“. Podle Soudního dvora „si Komise může uložit orientační pravidla pro výkon své posuzovací pravomoci takovými akty, jako jsou pokyny, v rozsahu, v němž tyto akty obsahují indikativní pravidla, jakým směrem bude tento orgán postupovat, a neodchylují se od norem Smlouvy“⁽⁸⁷⁾. Jelikož pokyny z roku 2014 stanoví předem obecným a transparentním způsobem podmínky slučitelnosti s ohledem na výjimku stanovenou v čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, je Komise povinna použít tyto pokyny.
- (175) Není možné použít analogicky pravidla týkající se zdanění elektřiny, jelikož pokyny z roku 2014 obsahují úplný soubor pravidel pro posouzení příplatků na energii z obnovitelných zdrojů.
- (176) Co se týká výjimek stanovených v čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy, pokyny z roku 2014 neobsahují žádná kritéria, pokud jde o způsob, jakým bude Komise uplatňovat svou posuzovací pravomoc při uplatňování čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy. Je pravdou, že Komise přijala sdělení o „kritériích pro analýzu slučitelnosti státní podpory, která má podpořit realizaci významných projektů společného evropského zájmu, s vnitřním trhem“⁽⁸⁸⁾, které se používá od 1. července 2014. Podle bodu 52 uvedeného sdělení však „použije Komise v případě neoznamené podpory toto sdělení, jestliže byla podpora udělena po vstupu tohoto sdělení v platnost; ve všech ostatních případech použije pravidla, jež platila v době, kdy byla podpora udělena“. To znamená, že kritéria stanovená ve sdělení nelze použít na snížení příplatku, jež je předmětem tohoto rozhodnutí. Komise musí místo toho použít pravidla stanovená v pokynech z roku 2008⁽⁸⁹⁾.
- (177) V rozhodnutí o zahájení řízení vyslovila Komise pochybnosti, zda lze pravidlo BesAR považovat za slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy v souladu s body 147 až 150 pokynů z roku 2008. Tyto pochybnosti byly vysloveny zejména z toho důvodu, že se nezdálo, že by snížení souviselo s projektem, tím spíše s projektem, které by byl „specifický a jasně definovaný, co se týče jeho provádění“. Navíc bylo sporné, zda by tento projekt bylo možno považovat za projekt „společného evropského zájmu“, tj. situaci, kdy je poskytnutá výhoda rozšířena na Unii jako celek. Bylo rovněž sporné, zda dotyčná podpora, tj. snížení příplatku EEG, „představuje pobídku k provedení projektu“ (211. a 212. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).
- (178) Tyto pochybnosti nebyly rozptýleny. Německo uvedlo, že dosažení cílů týkajících se podpory energie z obnovitelných zdrojů a zachování konkurenceschopnosti průmyslu je nutno pokládat za jeden (či dokonce několik) projektů společného evropského zájmu. Německo poukázalo na strategii Komise „Evropa 2020“, která jako prioritu výtýčila „podporovat konkurenceschopnější a ekologičtější ekonomiku méně náročnou na zdroje“⁽⁹⁰⁾. Ačkoli se může jednat o důležité politické cíle, nelze rozvoj energie z obnovitelných zdrojů a podporu konkurenceschopnosti považovat za specifické projekty ve vlastním slova smyslu. Ještě méně možné pak je definovat tyto projekty z hlediska jejich provádění, včetně subjektů, které se budou projektu účastnit, jejich cílů a účinků, jak se vyžaduje v bodě 147 písm. a) pokynů z roku 2008. Pokud by se mělo za to, že projekty společného evropského zájmu zahrnují pouhé politické cíle jako takové, rozšířila by se omezení stanovená v čl. 107 odst. 3 písm. b) nad rámec znění tohoto ustanovení a požadavek týkající se specifického a jasně definovaného projektu by ztratil smysl. To by bylo v rozporu s „nutností úzkého výkladu odchylek od obecné zásady, že státní podpora není slučitelná se společným trhem“⁽⁹¹⁾.
- (179) Co je důležitější, jak objasnil Tribunál v rozsudku ve věci Hotel Cipriani, „na opatření podpory se může vztahovat výjimka stanovená v [čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy] pouze tehdy, když nezvýhodňuje především hospodářské subjekty členského státu, ale představuje výhodu pro celé Společenství“. Toto kritérium není splněno,

⁽⁸⁷⁾ Věc Itálie v. Komise, C-310/99, ECLI:EU:C:2002:143, bod 52.

⁽⁸⁸⁾ Úř. věst. C 188, 20.6.2014, s. 4.

⁽⁸⁹⁾ Pokyny Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí z roku 2008 (Úř. věst. C 82, 1.4.2008, s. 1).

⁽⁹⁰⁾ KOM(2010) 2020 v konečném znění, s. 10.

⁽⁹¹⁾ Věc Německo v. Komise, C-301/96, ECLI:EU:C:2003:509, bod 106.

pokud vnitrostátní režim podpory směřuje pouze ke zlepšení konkurenceschopnosti těchto podniků ⁽⁹²⁾. Pravidlo BesAR má pouze snížit nákladové zatížení německých podniků s vysokou spotřebou energie, a tudíž zvýšit jejich konkurenceschopnost.

- (180) Jelikož je třeba odchylky od obecné zásady, že státní podpora není slučitelná s vnitřním trhem, vykládat úzce, jak je uvedeno v 178. bodě odůvodnění, nelze nárůst nákladů na elektrickou energii u vysokého počtu průmyslových uživatelů považovat za vážnou poruchu v hospodářství dotčeného členského státu.
- (181) Komise proto nemůže schválit pravidlo BesAR podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy.
- (182) Za druhé, co se týká tvrzení shrnutého v 170. bodě odůvodnění, podporu poskytnutou podnikům s vysokou spotřebou energie prostřednictvím nižších příplatků EEG lze jednoznačně odlišit a oddělit od podpory na energii z obnovitelných zdrojů. Příjemci posledně uvedené podpory představují odlišnou skupinu v porovnání se skupinou příjemců podpory pro uživatele s vysokou spotřebou energie. Snížení neslouží bezprostředně financování podpory na energii z obnovitelných zdrojů, nýbrž právě naopak, ve skutečnosti je v rozporu s tímto účelem, jelikož jeho bezprostředním účinkem je pokles příjmů, které jsou k dispozici na financování energie z obnovitelných zdrojů. To dokládá skutečnost, že příplatek EEG bylo nutno u všech ostatních nezvýhodněných uživatelů zvýšit, aby bylo zajištěno financování.
- (183) Za třetí, co se týká tvrzení shrnutého v 171. bodě odůvodnění, je třeba mít za to, že pravidlo BesAR představuje protiprávní podporu spadající do oblasti působnosti bodu 248 pokynů z roku 2014. Jak již bylo objasněno v 141. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění, zákon EEG z roku 2012 podstatně změnil režim podpory, který Komise schválila rozhodnutím ve věci NN 27/2000.
- (184) Čtvrtý argument týkající se legitimních očekávání příjemců je blíže posouzen v 257. bodě odůvodnění, jelikož se týká pouze navrácení podpory.

7.3.1.3. Alternativní posouzení podle pokynů z roku 2008

- (185) Tribunál několikrát v rozporu s judikaturou Soudního dvora zastával názor, že protiprávní podporu je nutno posoudit na základě pravidel platných v době, kdy byla dotyčná podpora poskytnuta. Komise proto provedla alternativní posouzení podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy na základě pokynů z roku 2008.
- (186) Výsledkem je, že by Komise musela prohlásit celou provozní podporu poskytnutou na základě pravidla BesAR za neslučitelnou, a to z důvodů objasněných v 187. bodě odůvodnění a dalších bodech odůvodnění.
- (187) V rozhodnutí o zahájení řízení je uvedeno, že v době jeho vydání neexistovala zvláštní pravidla státní podpory, která by uznávala, že osvobození od poplatků, které mají financovat podporu na energii z obnovitelných zdrojů, nebo jejich snížení lze považovat za nezbytné k dosažení cíle společného zájmu, a lze je proto povolit podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.
- (188) Komise mimoto zakázala podobnou provozní podporu, kterou v roce 2011 oznámilo Rakousko ⁽⁹³⁾. Tento zákaz je v souladu s judikaturou Soudního dvora, podle níž provozní podpora jako taková mění podmínky obchodu v míře, která je v rozporu se společným zájmem, nelze ji proto prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem ⁽⁹⁴⁾. V uvedeném rozhodnutí Komise rovněž objasnila, proč nelze použít analogii s pravidly týkajícími se zdanění elektřiny.
- (189) Z těchto důvodů nemohla Komise povolit dotyčnou podporu podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy na základě hmotněprávních pravidel platných v době poskytnutí podpory.

⁽⁹²⁾ Spojené věci Hotel Cipriani a další, T-254/00, T-270/00 a T-277/00, ECLI:EU:T:2008:537, bod 337.

⁽⁹³⁾ SA.26036 (C24/09) – Rakousko, státní podpora pro energeticky náročné podniky, zákon o zelené elektřině (Úř. věst. L 235, 10.9.2011, s. 42).

⁽⁹⁴⁾ Rozsudek ve věci Německo v. Komise („Jadekost“), C-288/96, ECLI:EU:C:2000:537, bod 77, s dalšími odkazy.

7.3.2. Náklady vyplývající z podpory na energii z obnovitelných zdrojů

- (190) Podle bodu 184 pokynů z roku 2014 lze snížení povolit pouze s ohledem náklady vyplývající z podpory na energii z obnovitelných zdrojů.
- (191) Jak však Komise uvedla ve svém rozhodnutí ve věci SA.38632 (2014/N) týkajícím se zákona EEG z roku 2014 (dále jen „rozhodnutí o zákonu EEG z roku 2014“), příplatek EEG slouží rovněž k financování podpory na výrobu elektřiny z důlního plynu. Důlní plyn nepředstavuje obnovitelný zdroj energie ve smyslu bodu 19 podbodu 5 pokynů z roku 2014. Na snížení příplatků určených k financování podpory na jiné zdroje energie se oddíl 3.7.2. pokynů z roku 2014 nevztahuje ⁽⁹⁵⁾.
- (192) Německo v této souvislosti v rámci oznamovacího postupu ve věci SA.38632 (2014/N) uvedlo, že snížení financování podpory na elektřinu z důlního plynu nebude povoleno, jelikož podle zákona EEG z roku 2014 musí podniky s vysokou spotřebou energie hradit příplatek za první spotřebovanou GWh na každém dotčeném místě odběru v plné výši. Příjmy z příplatku za první GWh v plné výši jsou vyšší než částka dotace, která byla vyplacena s ohledem na elektřinu vyrobenou z důlního plynu ⁽⁹⁶⁾.
- (193) V roce 2012 představovala výše podpory pro důlní plyn (41,4 milionu EUR) 0,25 % celkové výše podpory podle zákona EEG z roku 2012 za daný rok. Odhady prokazují, že objem důlního plynu bude v budoucnu pravděpodobně stálý, či se dokonce mírně sníží ⁽⁹⁷⁾.
- (194) Komise na základě toho konstatovala, že u subjektů využívajících pravidlo BesAR podle zákona EEG z roku 2014 platba příplatku EEG za první spotřebovanou GWh již zdaleka přesáhne částku podpory pro důlní plyn ⁽⁹⁸⁾. Komise mimoto dospěla k závěru, že po vynásobení procentního podílu podpory na základě zákona EEG, která byla vyplacena s ohledem na důlní plyn (0,25 %), příplatkem EEG (6,24 ct/kWh v roce 2014) činí výsledek 0,016 ct/kWh. Tato částka je nižší než minimální příspěvek, který musí subjekty využívající pravidlo BesAR hradit po překročení první spotřebované GWh (0,05 ct/kWh) ⁽⁹⁹⁾.
- (195) Zákon EEG z roku 2012 stanoví dvě alternativní omezení výše příplatku. Podle první alternativy (§ 41 odst. 3 bod 1), což je postupně se snižující strop, musí příjemci hradit za první spotřebovanou GWh příplatek v plné výši a minimální příplatek, který je nutno uhradit při spotřebě vyšší než 100 GWh, činí 0,05 ct/kWh. Podle druhé alternativy (§ 41 odst. 3 bod 2), která se týká podniků s nejvyšší spotřebou energie, je výše příplatku omezena na 0,05 ct/kWh s ohledem na celou spotřebu příjemce. V obou případech platí příjemci více než zlomek příplatku, který lze přidělit na podporu důlního plynu (0,016 ct/kWh v roce 2014 a na základě příplatku EEG ve výši 5,277 ct/kWh v roce 2013 pak 0,013 ct/kWh).
- (196) Platba minimálního příplatku ve výši 0,05 ct/kWh v roce 2013 a 2014 navíc k povinnosti některých příjemců hradit za první GWh příplatek v plné výši zajišťuje, že s ohledem na podniky s vysokou spotřebou energie nebylo povoleno žádné snížení financování elektřiny z důlního plynu ⁽¹⁰⁰⁾.

7.3.3. Způsobilost

- (197) V bodě 185 pokynů z roku 2014 je stanoveno, že by podpora měla být omezena na odvětví, jejichž konkurenční pozice je ohrožena v důsledku nákladů vyplývajících z financování podpory na energii z obnovitelných zdrojů, a sice podle jejich náročnosti na elektrickou energii a tlaku mezinárodního obchodu. Podpora tak může být poskytnuta pouze tehdy, pokud podnik působí v některém odvětví uvedeném na seznamu v příloze 3 pokynů z roku 2014.
- (198) Podle bodu 186 pokynů z roku 2014 mohou členské státy do svého vnitrostátního programu pro snížení nákladů vyplývajících z financování podpory na energii z obnovitelných zdrojů zahrnout podniky, jejichž náročnost na elektrickou energii činí nejméně 20 % a působí v odvětví, jehož intenzita obchodu dosahuje na úrovni Unie alespoň 4 %, i když tyto podniky nepůsobí v odvětví uvedeném v příloze 3 pokynů z roku 2014.

⁽⁹⁵⁾ Rozhodnutí o zákonu EEG z roku 2014, 293. bod odůvodnění.

⁽⁹⁶⁾ Rozhodnutí o zákonu EEG z roku 2014, 294. a 295. bod odůvodnění.

⁽⁹⁷⁾ Rozhodnutí o zákonu EEG z roku 2014, 295. bod odůvodnění.

⁽⁹⁸⁾ S 2707 způsobilými místy odběru v roce 2014 a příplatkem EEG ve výši 6,24 ct/kWh se příjmy plynoucí z příplatku získané z plateb za první spotřebovanou GWh rovnají částce ve výši 168 916 800 EUR. Viz rozhodnutí o zákonu EEG z roku 2014, 296. bod odůvodnění.

⁽⁹⁹⁾ Rozhodnutí o zákonu EEG z roku 2014, 296. bod odůvodnění.

⁽¹⁰⁰⁾ Rozhodnutí o zákonu EEG z roku 2014, 297. bod odůvodnění.

- (199) V bodě 187 pokynů z roku 2014 je stanoveno, že členské státy mohou uložit další kritéria způsobilosti, je-li zajištěno, že ve způsobilých odvětvích je výběr příjemců prováděn na základě objektivních, nediskriminačních a transparentních kritérií a že podpora je v zásadě udělována stejným způsobem všem soutěžitelům v tomtéž odvětví, pokud jsou v podobné konkrétní situaci.
- (200) Pokud byla podpora ve formě snížení zátěže spojené s financováním podpory na elektřinu z obnovitelných zdrojů nebo osvobození od této zátěže udělena podnikům, které nejsou podle kritérií uvedených v 197. a 198. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí způsobilé, před datem použitelnosti těchto pokynů, lze tuto podporu prohlásit za slučitelnou za předpokladu, že je v souladu s plánem úpravy (bod 197 pokynů z roku 2014).
- (201) Německo uvedlo, že pouze určitý počet subjektů využívajících pravidlo BesAR v roce 2013 a 2014 byl způsobilý pro státní podporu ve formě snížení financování podpory na elektřinu z obnovitelných zdrojů v souladu s oddílem 3.7.2 pokynů z roku 2014. Německo proto pro příjemce, kteří nebyli způsobilí, předložilo plán úpravy (viz příloha II), který je posouzen v oddíle 7.3.5. Německo rovněž objasnilo, že všichni příjemci, kteří mohli být zahrnuti do vnitrostátního programu na základě bodu 186 pokynů z roku 2014, patří do odvětví uvedených v příloze 5 pokynů z roku 2014.
- (202) Pro účely výpočtu hrubé přidané hodnoty (HPH), která je zapotřebí pro použití bodů 185 až 192 pokynů z roku 2014 a která je definována v příloze 4 pokynů, používá § 41 zákona EEG z roku 2012 hrubou přidanou hodnotu v tržních cenách za poslední hospodářský rok před podáním žádosti o snížení příplatku. V bodech 1 a 2 přílohy 4 pokynů z roku 2014 se vyžaduje použití hrubé přidané hodnoty v nákladech na výrobní činitele a rovněž aritmetický průměr za poslední tři roky, za které jsou k dispozici údaje. Německo uvedlo, že tyto údaje nejsou k dispozici, jelikož žádosti o snížení příplatku za roky 2013 a 2014 obsahovaly pouze HPH v tržních cenách za poslední hospodářský rok, za který jsou k dispozici údaje (tj. 2011 a 2012). Německo stejně tak objasnilo, že pro účely výpočtu nákladů na elektrickou energii nebyly pro všechny podniky k dispozici průměrné maloobchodní ceny elektrické energie, přinejmenším nikoli pro vyšší spotřebitelská pásma; místo toho vycházel výpočet nákladů na elektrickou energii ze skutečných nákladů na elektřinu vynaložených v letech 2011 a 2012, jelikož tyto údaje uvedly podniky ve svých žádostech o snížení příplatku v roce 2013 a 2014. Podle bodu 4 přílohy 4 pokynů z roku 2014 je definice nákladů podniku na elektrickou energii založena na zejména předpokládané ceně elektrické energie. Na základě těchto vysvětlení, které Německo poskytlo, dospěla Komise v rozhodnutí ve věci SA.38632 (2014/N) k závěru, že přechodná pravidla obsažená v zákoně EEG z roku 2014 umožňující použití údajů o HPH v nákladech na výrobní činitele za poslední hospodářský rok nebo poslední dva hospodářské roky a rovněž použití skutečných nákladů na elektrickou energii v posledním hospodářském roce jsou v souladu s pokyny z roku 2014, a zejména s bodem 195 (311. až 314. bod odůvodnění zmíněného rozhodnutí). Důvodem byla skutečnost, že tyto údaje, tj. HPH v nákladech na výrobní činitele za poslední rok a skutečné náklady na elektrickou energii za poslední rok, budou používány pouze přechodně do doby, než budou shromážděny údaje vyžadované v příloze 4 pokynů z roku 2014. Toto odůvodnění se vztahuje tím spíše na posouzení snížení příplatku EEG, k němuž došlo v letech 2013 a 2014, a na základě tohoto odůvodnění lze rovněž souhlasit s tím, aby byly pro účely posouzení slučitelnosti státní podpory poskytnuté na základě pravidla BesAR v roce 2013 a 2014 ve formě snížení financování podpory na elektřinu z obnovitelných zdrojů podle oddílu 3.7.2 pokynů z roku 2014 použity údaje o HPH v tržních cenách.
- (203) Komise vyvozuje závěr, že zákon EEG z roku 2012 splňuje pouze částečně pravidla způsobilosti stanovená v bodech 185 a 186 pokynů z roku 2014. Příjemci, u nichž nejsou tato kritéria splněna, by proto měli podporu vrátit, přičemž navrácení podpory je posouzeno v oddíle 7.3.5 týkajícím se německého plánu úpravy.

7.3.4. Přiměřenost

- (204) V bodě 188 pokynů z roku 2014 je stanoveno, že podpora se bude považovat za přiměřenou, pokud příjemci podpory uhradí alespoň 15 % dodatečných nákladů bez snížení.
- (205) Členské státy však mají možnost ještě více omezit výši nákladů vyplývajících z financování podpory na energii z obnovitelných zdrojů, které mají podniky nést, na 4 % hrubé přidané hodnoty dotčeného podniku. V případě podniků, jejichž náročnost na elektrickou energii dosahuje alespoň 20 %, mohou členské státy omezit celkovou částku, jež má být uhrazena, na 0,5 % hrubé přidané hodnoty dotčeného podniku. Pokud se členské státy rozhodnou uplatnit omezení ve výši 4 % resp. 0,5 % hrubé přidané hodnoty, musí se tato omezení vztahovat na všechny způsobilé podniky (body 189 a 190 pokynů z roku 2014).

- (206) Německo uvedlo, že v některých případech nebyla omezená výše příplatku EEG hrazeného příjemci v letech 2013 a 2014 podle kritérií stanovených v pokynech z roku 2014 přiměřená⁽¹⁰¹⁾. Německo proto předložilo plán úpravy (viz příloha II), který je posouzen v oddíle 7.3.5.
- (207) Komise vyvozuje závěr, že omezená výše příplatků EEG splňuje pouze částečně kritéria přiměřenosti stanovená v bodech 188 a 189 pokynů z roku 2014. Příjemci, u nichž nejsou tato kritéria splněna, by proto měli podporu vrátit, přičemž navrácení podpory je posouzeno v oddíle 7.3.5 týkajícím se německého plánu úpravy.

7.3.5. Plán úpravy

- (208) Podle bodu 193 a následujících bodů pokynů z roku 2014 musí členské státy uplatnit kritéria způsobilosti a přiměřenosti stanovená v oddílu 3.7.2 pokynů z roku 2014 a popsána v oddílech 7.3.3 a 7.3.4 tohoto rozhodnutí nejpozději do 1. ledna 2019. Podpora poskytnutá v období před tímto datem bude za slučitelnou považována tehdy, jestliže bude splňovat tato kritéria. Komise má navíc za to, že každou podporu poskytnutou na snížení zátěže spojené s financováním podpory na elektřinu z obnovitelných zdrojů v letech před rokem 2019 lze označit za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud je v souladu s plánem úpravy.
- (209) Plán úpravy musí zahrnovat postupné přizpůsobení se úrovní podpory vyplývajícím z uplatňování kritérií způsobilosti a přiměřenosti stanovených v oddíle 3.7.2 pokynů z roku 2014, která byla popsána v oddílech 7.3.3 a 7.3.4.
- (210) Pokud byla podpora poskytnuta na období před datem použitelnosti těchto pokynů, musí tento plán stanovit i postupné uplatňování kritérií pro dané období.
- (211) Jak je uvedeno v 200. bodě odůvodnění, pokud byla podpora poskytnuta před datem použitelnosti pokynů z roku 2014 podnikům, které nejsou podle kritérií popsanych v oddíle 7.3.3 tohoto rozhodnutí způsobilé, lze tuto podporu prohlásit za slučitelnou za předpokladu, že plán úpravy počítá s minimálním vlastním příspěvkem ve výši 20 % dodatečných nákladů na příplatek bez snížení, jenž bude zaveden postupně, nejpozději však do 1. ledna 2019 (bod 197 pokynů z roku 2014).
- (212) Německo předložilo plán úpravy (příloha II) popsany v 27. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění, který stanoví postupné zvyšování příplatku EEG u všech příjemců, jichž se týká navrácení podpory. Výchozím bodem je příplatek EEG, který byl skutečně uhrazen v roce 2013; tato částka je získána vynásobením sníženého příplatku EEG vztahujícího se na příjemce v roce 2013 skutečnou spotřebou elektrické energie u tohoto příjemce v téměř roce (dále jen „základní příplatek“). Podle plánu úpravy budou příplatky za roky 2013 a 2014 upraveny tak, aby nepřesáhly 125 % a 150 % základního příplatku. Od roku 2015 bude úprava směrem nahoru případně vyšší, jelikož strop je stanoven na 200 % základního příplatku. V následujících letech do roku 2018 bude výše příplatku za rok x omezena obdobně na 200 % příplatku za rok $x - 2$.
- (213) Co se týká roků, které jsou předmětem posouzení v tomto rozhodnutí, tj. 2013 a 2014, plán úpravy předpokládá postupné zvyšování příplatku EEG u všech příjemců, u nichž nebyla splněna kritéria způsobilosti a přiměřenosti stanovená v pokynech z roku 2014. Navyšování má po roce 2014 pokračovat, takže lze předpokládat, že úrovní, jež se vyžadují v pokynech z roku 2014, bude dosaženo do 1. ledna 2019, a to u podniků, které jsou v zásadě způsobilé, neplatily však dostatečně vysoký příspěvek, i u podniků, které nejsou způsobilé, a musí proto poskytnout minimální vlastní příspěvek ve výši 20 % dodatečných nákladů na příplatek bez snížení, jak je stanoveno v bodě 197 pokynů z roku 2014. Komise bere na vědomí, že plán úpravy zohledňuje všechny důležité ekonomické faktory související s politikou v oblasti obnovitelných zdrojů energie a že jej Německo oznámilo Komisi ve lhůtě stanovené v bodě 200 pokynů z roku 2014.
- (214) Co se týká roků 2013 a 2014, plán úpravy je proto v souladu s požadavky stanovenými v oddílu 3.7.3 pokynů z roku 2014. Podle bodu 194 pokynů z roku 2014 lze snížení příplatku pozměněné podle plánu úpravy proto považovat za slučitelné s vnitřním trhem.

⁽¹⁰¹⁾ Co se týká použití údajů o hrubé přidané hodnotě a o náročnosti na elektrickou energii, viz 202. bod odůvodnění těchto pokynů.

7.3.6. Závěr ohledně slučitelnosti

- (215) Snížené příplatky EEG u podniků s vysokou spotřebou energie v letech 2013 a 2014 jsou slučitelné s vnitřním trhem pouze tehdy, jsou-li splněny tyto podmínky:
- a) snížení příplatku je povoleno pouze s ohledem na náklady vyplývající z podpory na energii z obnovitelných zdrojů;
 - b) příjemci splňují kritéria způsobilosti stanovená v bodech 185, 186 a 187 pokynů z roku 2014, která byla posouzena v oddíle 7.3.3 tohoto rozhodnutí, a
 - c) snížení příplatku EEG je přiměřené podle kritérií stanovených v bodech 188 a 189 pokynů z roku 2014, která byla posouzena v oddíle 7.3.4 tohoto rozhodnutí.
- (216) V případě příjemců, u nichž není splněna jedna či více podmínek popsanych v 215. bodě odůvodnění, má Komise výjimečně za to, že státní podporu udělenou na základě pravidla BesAR v roce 2013 a 2014 lze prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud je zajištěno, že příjemci uhradí alespoň 125 % základního příplatku vymezeného v 212. bodě odůvodnění za rok 2013 a 150 % základního příplatku za rok 2014. Aby byl zajištěn tento výsledek, mělo by k navrácení podpory dojít takto:
- a) v případě snížení, které bylo povoleno s ohledem na rok 2013, by navrácení podpory mělo odpovídat rozdílu mezi příplatkem, který měl být uhrazen v případě, že by byly splněny všechny podmínky uvedené v 215. bodě odůvodnění, a příplatkem EEG, který byl skutečně uhrazen v roce 2013; celkový příplatek EEG, včetně zpětně získané částky, u podniku, jehož se navrácení podpory týká, však nesmí přesáhnout 125 % příplatku EEG, který byl v roce 2013 skutečně uhrazen;
 - b) v případě snížení, které bylo povoleno s ohledem na rok 2014, by navrácení podpory mělo odpovídat rozdílu mezi příplatkem, který měl být uhrazen v případě, že by byla splněna všechna kritéria uvedená v 215. bodě odůvodnění, a příplatkem EEG, který byl skutečně uhrazen v roce 2014; celkový příplatek EEG, včetně zpětně získané částky, u podniku, jehož se navrácení podpory týká, však nesmí přesáhnout 150 % příplatku EEG, který byl v roce 2013 skutečně uhrazen.

7.4. Soulad s ostatními ustanoveními Smlouvy

- (217) V souladu s bodem 29 pokynů z roku 2014 musí Komise posoudit soulad příplatku EEG s články 30 a 110 Smlouvy, jelikož tento příplatek má financovat podporu na elektřinu podle zákona EEG.
- (218) Podle judikatury může být poplatek, který postihuje domácí a dovážené výrobky na základě shodných kritérií, nicméně Smlouvou zakázán, pokud výnos tohoto zdanění je určen k financování činností, z nichž zvláště těží zdaněné domácí výrobky.
- (219) Pokud výhody, které tyto výrobky mají, zcela kompenzují poplatek, který je postihuje, účinky tohoto poplatku se projeví pouze s ohledem na dovážené výrobky a tento poplatek představuje poplatek s rovnocenným účinkem v rozporu s článkem 30 Smlouvy. Naopak pokud tyto výhody kompenzují pouze část zatížení, které nesou domácí výrobky, dotčený poplatek představuje diskriminační zdanění ve smyslu článku 110 Smlouvy a část částky určené ke kompenzaci zatížení, které nesou domácí výrobky, bude v rozporu se zmíněným ustanovením ⁽¹⁰²⁾.
- (220) Komise proto podle své ustálené rozhodovací praxe ⁽¹⁰³⁾ a v souladu s judikaturou Soudního dvora ⁽¹⁰⁴⁾ má za to, že financování vnitrostátních režimů podpory na energii z obnovitelných zdrojů prostřednictvím para-fiskálního poplatku ze spotřeby elektřiny může diskriminovat dováženou energii z obnovitelných zdrojů. Je-li na domácí výrobu elektřiny poskytována podpora, která je financována z poplatku vybíraného z veškeré spotřeby elektřiny

⁽¹⁰²⁾ Spojené věci AEM, C-128/03 a C-129/03, ECLI:EU:C:2005:224, body 44 až 47; věc Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, bod 42.

⁽¹⁰³⁾ Rozhodnutí o státní podpoře N 34/90; rozhodnutí o státní podpoře N 416/99; rozhodnutí o státní podpoře N 490/00; rozhodnutí o státní podpoře N 550/00; rozhodnutí o státní podpoře N 317/A/2006 a NN 162/A/2003; rozhodnutí o státní podpoře N 707 a 708/2002; rozhodnutí o státní podpoře N 789/02; rozhodnutí o státní podpoře N 6/A/2001; rozhodnutí Komise 2007/580/ES; rozhodnutí Komise 2009/476/ES; státní podpora N 437/09.

⁽¹⁰⁴⁾ Spojené věci AEM, C-128/03 a C-129/03, ECLI:EU:C:2005:224, body 44 až 47; věc Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, body 58 a 59.

(včetně spotřebované dovezené elektřiny), může mít způsob financování, který zatěžuje dováženou elektřinu, která toto financování nevyužívá, diskriminační účinek na dováženou elektřinu z obnovitelných zdrojů, a porušuje tudíž článek 30 a/nebo článek 110 Smlouvy ⁽¹⁰⁵⁾.

- (221) Komise v rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že zákon EEG z roku 2012 může mít zjevně diskriminační účinek, jelikož § 39 zákona EEG z roku 2012 stanoví, o kolik se má příplatek EEG snížit v případě tzv. přímého uvádění na trh. Snížená sazba se použije pouze tehdy, pokud dodavatel odkoupil 50 % svého portfolia elektrické energie od domácích výrobců elektřiny podle zákona EEG, zdá se proto, že se jedná o diskriminační poplatek ve smyslu článku 110 Smlouvy.
- (222) Komise se rovněž domnívala, že je-li příplatek vybírán z dovozu elektřiny, která by z podpory podle zákona EEG z roku 2012 neměla prospěch, pokud by byla vyrobena v Německu (např. elektřina vyrobená v zařízeních, která jsou v provozu déle než dvacet let), je tento příplatek v souladu s články 30 a 110 Smlouvy z toho důvodu, že v tomto konkrétním případě se s domácí výrobou a dovozem nezachází rozdílně.
- (223) Německo zpochybnilo skutečnost, že by zákon EEG z roku 2012 mohl vést k diskriminaci ve smyslu článků 30 a 110 Smlouvy, a to z těchto důvodů: Německo za prvé uvedlo, že mezi dováženými produkty, u nichž je uložen příplatek EEG, a domácími produkty, které jsou z tohoto příplatku financovány, neexistuje žádná podobnost. Důvodem je skutečnost, že příplatek EEG financuje zařízení vyrábějící elektřinu z obnovitelných zdrojů, přičemž je uvalen na spotřebu elektřiny z obnovitelných zdrojů.
- (224) I kdyby se mělo za to, že příplatek EEG financuje elektřinu z obnovitelných zdrojů, existoval by přesto rozdíl mezi elektřinou, s ohledem na niž je příplatek uložen, a elektřinou, kterou podporuje. To je zapříčiněno tím, že cíl Německa týkající se energie z obnovitelných zdrojů, který je stanoven v čl. 3 odst. 3 a části A přílohy I směrnice 2009/28/ES, může splnit pouze elektřina z obnovitelných zdrojů, která byla vyrobena v tuzemsku, nebo byla dovezena na základě mechanismu spolupráce s členským státem, v němž byla vyrobena (čl. 5 odst. 3 uvedené směrnice). Pokud mechanismus spolupráce neexistuje, nezapočítává se dovezená elektřina z obnovitelných zdrojů do tohoto cíle. Z hlediska spotřebitelů nelze proto tuto elektřinu považovat za elektřinu podobnou elektřině z obnovitelných zdrojů, která byla vyrobena v tuzemsku.
- (225) Co se týká *zvýhodnění zelené elektřiny* (§ 39 zákona EEG z roku 2012), Německo tvrdilo, že je nelze považovat za diskriminační, jelikož ve skutečnosti provádí směrnici 2009/28/ES. Směrnice 2009/28/ES stanoví národní cíl týkající se podílu energie z obnovitelných zdrojů a umožňuje členským státům zavést režimy podpory a opatření v podobě spolupráce (čl. 3 odst. 3). Podle čl. 5 odst. 3 směrnice se do tohoto cíle započítává elektřina z obnovitelných zdrojů vyrobená v daném členském státě. Elektřina z obnovitelných zdrojů vyrobená v ostatních členských státech se do tohoto cíle v zásadě započítává, pokud se na ni vztahuje dohoda o spolupráci mezi dotčenými členskými státy. Uzavření těchto dohod není povinné, nýbrž je ponecháno na uvážení členských států. Podle Německa z těchto ustanovení směrnice vyplývá, že Německo může podporovat pouze domácí výrobu elektřiny z obnovitelných zdrojů. Z těchto ustanovení rovněž vyplývá, že Německo není nuceno umožnit přístup ke svému režimu podpory výrobcům elektřiny z obnovitelných zdrojů z ostatních členských států ani umožnit těmto výrobcům, aby využívali *zvýhodnění zelené elektřiny*.
- (226) Německo rovněž uvedlo, že pokud by *zvýhodnění zelené elektřiny* bylo přiznáno výrobcům usazeným v ostatních členských státech, mohlo by to vést k riziku nadměrné náhrady vyplacené těmto výrobcům, kteří by si mohli začít vybírat mezi jednotlivými vnitrostátními systémy podpory. Představovalo by to rovněž hrozbu pro mechanismus financování podle zákona EEG z roku 2012, jelikož by *zvýhodnění zelené elektřiny* chtělo využívat stále více zahraničních výrobců, a množství elektřiny, s ohledem na niž je uložen příplatek EEG, by se trvale snižovalo, což by narušilo základ financování. To by bylo v rozporu s cíli směrnice 2009/28/ES, která povoluje zavedení vnitrostátních systémů podpory za účelem zvýšení výroby energie z obnovitelných zdrojů.
- (227) Tento výklad podle Německa potvrzuje nedávný rozsudek ve věci Ålands Vindkraft ⁽¹⁰⁶⁾. V daném případě, který se týkal vnitrostátního systému umožňujícího udělování obchodovatelných certifikátů výrobcům zelené elektřiny pouze s ohledem na zelenou elektřinu vyrobenou na území dotyčného členského státu, Soudní dvůr rozhodl, že tento systém představuje opatření s účinkem rovnocenným množstevním omezením dovozu, které je v zásadě neslučitelné s povinnostmi plynoucími z článku 34 Smlouvy. Tento systém by však mohl být odůvodněn kategoričnými požadavky týkajícími se ochrany životního prostředí ⁽¹⁰⁷⁾.

⁽¹⁰⁵⁾ Věc Francie v. Komise, 47/69, ECLI:EU:C:1970:60, bod 20; rozhodnutí o zákonu EEG z roku 2014, 329. bod odůvodnění a následující body.

⁽¹⁰⁶⁾ Věc Ålands Vindkraft, C-573/12, ECLI:EU:C:2014:2037.

⁽¹⁰⁷⁾ Věc Ålands Vindkraft, C-573/12, ECLI:EU:C:2014:2037, body 75 a 119.

- (228) Podle Německa nepředstavuje příplatek EEG poplatek ve smyslu článku 30 nebo 110 Smlouvy. Jedná se pouze o nárok na náhradu, který mají provozovatelé přenosové soustavy vůči dodavatelům elektřiny, jelikož se má za to, že poskytují dodavatelům služby. Německo odkazuje na judikaturu Soudního dvora, podle níž „nemusí být poplatek, který je na výrobky uvalen z toho důvodu, že překračují hranice, klasifikován jako poplatek s rovnocenným účinkem, který Smlouva zakazuje, pokud souvisí s obecným systémem vnitrostátních příspěvků uplatňovaných systematicky a na základě stejných kritérií na domácí výrobky i na dovážené nebo vyvážené výrobky, pokud představuje platbu určité částky za konkrétní službu, která je skutečně a individuálně poskytována obchodníkovi, a tato částka je úměrná této službě, nebo pokud je za určitých okolností vybírán na základě inspekcí provedených za účelem plnění povinností stanovených v právu Společenství“⁽¹⁰⁸⁾.
- (229) Německo se domnívalo, že druhé a třetí kritérium z alternativních kritérií uvedených v rozsudku Soudního dvora je splněno. Německo za prvé uvedlo, že příplatek EEG představuje odpovídající platbu za zvláštní poskytnutou službu, a to skutečnost, že se provozovatelé přenosové soustavy vzdávají u přenášené elektřiny, kterou získají dodavatelé elektřiny, kvality odpovídající elektřině z obnovitelných zdrojů, jak je objasněno v 144. bodě odůvodnění⁽¹⁰⁹⁾. Podle názoru Německa dostávají dodavatelé elektřiny za uhrazení příplatku EEG provozovatelům přenosové soustavy určité protiplnění, tj. skutečnost, že část elektřiny pochází z obnovitelných zdrojů energie. Německo proto tvrdí, že na rozdíl od situace ve věci Essent⁽¹¹⁰⁾, kdy nebyla za platby poskytována žádná služba, odpovídá příplatek EEG poskytnuté službě. Příplatek EEG je za druhé údajně uložen s cílem splnit povinnosti plynoucí z unijního práva, konkrétně směrnice 2009/28/ES.
- (230) Komise nemůže s odůvodněním, které uvedlo Německo, souhlasit.
- (231) Za prvé, ačkoli je pravda, že příplatek EEG financuje zřizování zařízení na výrobu energie z obnovitelných zdrojů, podporuje výrobu elektřiny v těchto zařízeních. To dokládá skutečnost, že příplatek EEG je vybírán za kWh spotřebované elektřiny. Za druhé, podobnost mezi elektřinou podle zákona EEG vyrobenou v tuzemsku a dovezenou elektřinou z obnovitelných zdrojů nemůže změnit skutečnost, že se dovážená elektřina z obnovitelných zdrojů nezapočítává do cíle stanoveného směrnicí 2009/28/ES. Podle judikatury Soudního dvora je třeba podobnost posoudit „nikoli na základě kritéria naprosto totožné povahy produktů, nýbrž na základě jejich podobného a srovnatelného užití“⁽¹¹¹⁾. Otázku podobnosti je nutno odlišit od rozdílného zacházení: Rozdílné zacházení existuje pouze ve vztahu k dovážené elektřině, která by byla podle zákona EEG z roku 2012 způsobilá, pokud by byla vyrobena v Německu. V této souvislosti není důležitá otázka, zda se dovážená elektřina z obnovitelných zdrojů započítává do cíle stanoveného ve směrnici 2009/28/ES.
- (232) Komise mimoto nesohlasí s tvrzením Německa, že příplatek EEG nepředstavuje poplatek ve smyslu článků 30 a 110 Smlouvy. Za prvé, jak Soudní dvůr rozhodl ve věci Essent, pro účely použití článku 30 a 110 Smlouvy není podstatné, že poplatek nevybírá přímo stát, nýbrž provozovatelé přenosové soustavy⁽¹¹²⁾. Za druhé se nezdá, že existuje nějaká služba nebo výhoda, s ohledem na niž představuje příplatek EEG hrazený dodavateli elektřiny odpovídající platbu. Kvalita odpovídající elektřině z obnovitelných zdrojů jako taková nepřináší dodavatelům elektřiny žádný prospěch, jelikož je přenášena odděleně od vlastní elektřiny podle zákona EEG. Platby hrazené dodavateli nejsou přiměřené poskytnuté službě, jelikož se platby liší podle toho, kolik nevýhodněných odběratelů mají, zatímco údajná poskytovaná služba, tj. elektřina, která byla vyrobena z obnovitelných zdrojů, je nedělitelná a stejná pro všechny. Za třetí, příplatek EEG není uložen na základě inspekcí ani není uložen přímo v souvislosti s povinnostmi plynoucími z unijního práva. Směrnice 2009/28/ES ukládá Německu povinnost zavést opatření k zajištění trvalého růstu podílu energie z obnovitelných zdrojů (čl. 3 odst. 2 směrnice); provedení je však ponecháno na uvážení Německa, a to jak s ohledem na konkrétní opatření (čl. 3 odst. 3 směrnice), tak i způsob jejich financování.
- (233) Jak Komise uvedla v rozhodnutí o zahájení řízení, články 30 a 110 Smlouvy zakazují pouze financování režimu podpory pro domácí výrobu prostřednictvím diskriminačního poplatku uvaleného na dovážené produkty. Tato ustanovení neukládají členskému státu povinnost rozšířit výhodu plynoucí z režimu podpory na

⁽¹⁰⁸⁾ Věc Lamy, C-130/93, ECLI:EU:C:1994:281, bod 14.

⁽¹⁰⁹⁾ Německo však připouští, že příplatek EEG nepředstavuje odměnu za poskytování elektřiny z obnovitelných zdrojů, která je prodávána na spotovém trhu.

⁽¹¹⁰⁾ Věc Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413.

⁽¹¹¹⁾ Věc Komise v. Dánsko, 171/78, ECLI:EU:C:1980:54, bod 5.

⁽¹¹²⁾ Věc Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, bod 46.

dovážené produkty. Toto rozhodnutí, stejně jako předchozí rozhodnutí týkající se vnitrostátních režimů podpory na energii z obnovitelných zdrojů ⁽¹¹³⁾, nezpochybnuje skutečnost, že podpora na základě zákona EEG z roku 2012 je omezena na domácí výrobu. Při navrhování režimů podpory však nesmí členské státy zavést diskriminační poplatky ve smyslu článků 30 a 110 Smlouvy.

- (234) Rozsudek ve věci Ålands Vindkraft hodnocení týkající se článků 30 a 110 Smlouvy nemění. Za prvé, jedinou otázkou v tomto případě bylo to, zda musí být vnitrostátní systém podpory pro výrobce energie z obnovitelných zdrojů zpřístupněn výrobcům usazeným v ostatních členských státech (Soudní dvůr rozhodl, že nikoli). Rozsudek se nezabýval otázkou, zda může být takovýto vnitrostátní systém podpory financován prostřednictvím diskriminačního poplatku uloženého rovněž hospodářským subjektům usazeným v ostatních členských státech. Za druhé, na žádost švédského soudu poskytl Soudní dvůr výklad článku 34 týkajícího se množstevních omezení vztahujících se na volný pohyb zboží; žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se netýkala článků 30 a 110, které se zabývají diskriminačními poplatky a daněmi, a Soudní dvůr se k nim tudíž nevyjádřil. Za třetí, Soudní dvůr konstatoval, že odmítnutí švédského úřadu udělit žalobkyni přístup k systému certifikátů sice představovalo opatření s účinkem rovnocenným množstevním omezením, bylo však odůvodněno důvody týkajícími se ochrany životního prostředí a bylo přiměřené dosažení cíle environmentální politiky ⁽¹¹⁴⁾. Diskriminační opatření, která porušují články 30 a 110 Smlouvy, však nejsou odůvodnitelná, a to ani důvody týkajícími se ochrany životního prostředí: Komise nezná žádný příklad, kdy by bylo možno ochranu životního prostředí (nebo jiný kategorický požadavek obecného zájmu) podpořit uložením peněžitého závazku, který by znamenal, že hospodářské subjekty v ostatních členských státech platí více než jejich domácí konkurenti.
- (235) Německo sice trvalo na svém stanovisku, že příplatek EEG článku 30 a 110 Smlouvy neporušuje, zavázalo se však investovat do propojovacích vedení a podobných evropských energetických projektů (viz popis v 19. bodě odůvodnění). Tyto investice budou odpovídat odhadované částce související s údajnou diskriminací.
- (236) Obvyklým nápravným opatřením v případě porušení článků 30 a 110 Smlouvy je vrácení uložených poplatků. Opětovné investování části příjmů plynoucích z parafiskálního poplatku vybíraného z dovážených produktů do projektů a infrastruktury, jež zvýhodňují dovoz, však Komise uznala za vhodné nápravné opatření v minulých případech možné diskriminace podle článků 30 a 110 Smlouvy ⁽¹¹⁵⁾.
- (237) Za účelem stanovení části minulých příjmů plynoucích z příplatku EEG, kterou je třeba přidělit na tyto investice, je třeba v prvním kroku odhadnout objem dovozu způsobilé elektřiny z obnovitelných zdrojů do Německa. Německo uvedlo, že v době uplatňování zákona EEG z roku 2012, tj. od ledna 2012 do července 2014, činil podíl záruk původu odpovídajících elektřině z obnovitelných zdrojů, která mohla získat podporu podle zákona EEG z roku 2012, přibližně 1 349 GWh: 519 GWh v roce 2012, 283 GWh v roce 2013 a 547 GWh v roce 2014. Mnohem větší část záruk původu, které nejsou v tomto množství zahrnuty, odpovídá velkým starým vodním elektrárnám, které by podle zákona EEG z roku 2012 nebyly způsobilé. Jelikož však se zárukami původu lze obchodovat zvlášť, nepostačují samy o sobě k určení objemu skutečně dovezené elektřiny z obnovitelných zdrojů. Německo uvedlo, že skutečný dovoz je nižší, nebylo však s to poskytnout informace ohledně toho, nakolik by byl vypočítaný objem dovezené zelené elektřiny pokryt smlouvami o fyzickém dovozu.
- (238) Ve druhém kroku je třeba posoudit, nakolik byla dovezená zelená elektřina diskriminována. Diskriminace spočívá ve skutečnosti, že ačkoli na příspěvek EEG přispívá domácí výroba elektřiny podle zákona EEG i dovoz této elektřiny, pouze domácí výroba elektřiny podle zákona EEG má z tohoto příspěvku prospěch (v mezích způsobilých podmínek).
- (239) Diskriminaci jako takovou lze změřit pomocí výše příplatku EEG, kterou musí hradit dovážená elektřina podle zákona EEG. Je však třeba uvést, že náhrada nepokryje celý příspěvek jako takový, nýbrž bude omezena na hypotetickou formu obdržené podpory (výkupní ceny, tržní prémie nebo zvýhodnění zelené elektřiny). Jelikož domácí výrobci elektřiny podle zákona EEG musí rovněž hradit příplatek, dostávají však podporu na základě zákona EEG, rozdíl v zacházení vzniká pouze v rozsahu, v jakém musí dovoz hradit příplatek, aniž by obdržel podporu. Diskriminace odpovídá v zásadě výši podpory, která nebyla poskytnuta dovážené elektřině podle zákona EEG.

⁽¹¹³⁾ Viz například státní podpora SA.33384 (2011/N) – Rakousko, *Ökostromgesetz 2012*, C(2012) 565 final.

⁽¹¹⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 107.

⁽¹¹⁵⁾ Státní podpora SA.15876 (N490/2000) – Itálie, uvízlé náklady v odvětví elektroenergetiky (Úř. věst. C 250, 8.10.2005, s. 10).

- (240) Co se týká výkupních cen a tržních premií, Komise podotýká, že jelikož se tyto liší podle jednotlivých technologií získávání energie z obnovitelných zdrojů, bylo by nutné určit různé druhy elektřiny podle zákona EEG, jež byly skutečně dovezeny, a příslušné množství, aby bylo možno uplatnit tyto formy podpory na dovoz. Německo však uvedlo, že jelikož nejsou údaje o skutečném dovozu energie z obnovitelných zdrojů dostupné, nelze diskriminaci změřit použitím konkrétní výkupní ceny nebo tržní premie na odpovídající objem dovozu.
- (241) Naopak výhodu plynoucí ze zvýhodnění zelené elektřiny lze zjistit snáze: Německo uvedlo, že výhoda plynoucí ze zvýhodnění zelené elektřiny byla v praxi nižší než 4 ct/kWh. Důvodem je skutečnost, že dodavatelé elektřiny, kteří žádají o zvýhodnění, docílí snížení výše příplatku o 2 ct/kWh u celého portfolia pouze v případě, pokud se jim podaří dosáhnout nejméně 50 % elektřiny z obnovitelných zdrojů. Aby se zabránilo riziku toho, že 50 % cíle nebude dosaženo jen těsně (přičemž v tomto případě by byl u celého portfolia splatný příspěvek EEG v plné výši), či aby se toto riziko omezilo na minimum, nakupují dodavatelé elektřiny elektřinu podle zákona EEG s určitým bezpečnostním rozpětím, tj. více než potřebných 50 %, přičemž někdy tato hodnota dosáhne až 60 %. V tomto případě je při výpočtu nákladové výhody, kterou lze případně přenést na výrobce elektřiny z obnovitelných zdrojů, nutno snížení výše příplatku EEG, jehož bylo dosaženo u celého portfolia, tj. 2 ct/kWh, vydělit vyšším podílem elektřiny podle zákona EEG. Například v případě 60 % podílu činí skutečná nákladová výhoda, kterou lze přenést, nikoli 4 ct/kWh, nýbrž pouze 3,3 ct/kWh. V průměru činila maximální výhoda plynoucí ze zvýhodnění zelené elektřiny 3,8 ct/kWh v roce 2012, 3,2 ct/kWh v roce 2013 a 3,9 ct/kWh v roce 2014.
- (242) Zdá se, že zvýhodnění zelené elektřiny bylo v roce 2012 o něco vyšší než příplatek EEG, v letech 2013 a 2014 však bylo nižší. Rovněž se zdá, že zvýhodnění zelené elektřiny bylo nižší než výhoda obsažená v některých výkupních cenách (po odečtení tržní ceny), například u solární energie, avšak vyšší než výhoda obsažená v jiných výkupních cenách, například u větrné energie. I když zvýhodnění zelené elektřiny může do jisté míry podhodnotit skutečný rozsah diskriminace, je třeba mít na paměti, že množství záruk původu nadhodnocuje objem dovozu. Komise proto zastává názor, že způsob, který Německo použilo (popsaný v 238. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění), je vhodný. Výhodu plynoucí ze zvýhodnění zelené elektřiny ve spojení s údaji o dovezených zárukách původu lze považovat za přiměřenou náhradu míry, v jaké byla dovezená elektřina z obnovitelných zdrojů na základě zákona EEG z roku 2012 diskriminována.
- (243) Při použití hodnot pro dovoz způsobilé elektřiny z obnovitelných zdrojů (jak je uvedeno v 237. bodě odůvodnění) a hodnot pro zvýhodnění zelené energie podle 241. bodu odůvodnění činí částka, která má být znovu investována, 50 milionů EUR⁽¹¹⁶⁾. Komise tudíž pokládá závazek Německa týkající se investování částky ve výši 50 milionů EUR (viz 19. bod odůvodnění) do propojovacích vedení a evropských energetických projektů za opatření k nápravě možné minulé diskriminace podle článků 30 a 110 Smlouvy.

8. ZÁVAZNÉ ZNĚNÍ

- (244) Jak bylo uvedeno v oddíle 1 tohoto rozhodnutí, Německo se vzdalo svého práva na vydání tohoto rozhodnutí v němčině. Závazné je proto anglické znění.

9. ZÁVĚR A NAVRÁCENÍ PODPORY

- (245) Jelikož porušení článků 30 a 110 Smlouvy v minulosti z důvodu příplatku EEG bylo napraveno, vyvozuje Komise závěr, že podpora pro výrobce elektřiny podle zákona EEG, která byla v 187. a 200. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení shledána za slučitelnou, je slučitelná s vnitřním trhem i s ohledem na mechanismus jejího financování.
- (246) Komise vyvozuje závěr, že Německo poskytlo protiprávně podporu na výrobu elektřiny podle zákona EEG a pro podniky s vysokou spotřebou energie v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
- (247) V rozsahu, v jakém je tato podpora neslučitelná s vnitřním trhem, by měla být navrácena.
- (248) Navrácení podpory by se mělo vztahovat pouze na snížení příplatku EEG, které bylo povoleno s ohledem na roky 2013 a 2014 (dále jen „dotčené roky“).

⁽¹¹⁶⁾ 19,7 (za rok 2012) + 9,1 (za rok 2013) + 21,3 (za rok 2014) = 50,1 milionu EUR.

- (249) Částky, které mají být navraceny, by měly být v každém z dotčených roků omezeny na rozdíl mezi slučitelnou částkou za tento rok, jak bylo stanoveno podle 251., 252. a 253. bodu odůvodnění, a vyšší příplatku EEG, kterou příjemce v dotčeném roce skutečně uhradil.
- (250) Výše příplatku EEG, kterou příjemce v dotčeném roce skutečně uhradil, se v zásadě získá uplatněním nižšího příplatku za daný rok na spotřebu elektřiny u daného příjemce v témže roce. V zájmu urychlení zpětného získání a vzhledem k tomu, že dosud nejsou k dispozici údaje o spotřebě za dotčené roky pro všechny podniky, kterých se navracení týká, použije Německo v první fázi při výpočtu předběžné částky, která má být navracena, údaje o spotřebě elektřiny, které byly uvedeny v žádostech, přičemž tato předběžná částka musí být vrácena neprodleně. Ve druhé fázi použije Německo údaje o skutečné spotřebě v dotčených letech, aby stanovilo konečné částky, které mají být navraceny, a přijme nezbytná opatření, aby zajistilo navracení nebo splacení na základě těchto konečných částek (na tuto druhou fázi v procesu vymáhání se odkazuje jako na „mechanismus nápravy“).
- (251) První krok při stanovení slučitelné částky spočívá v použití oddílu 3.7.2 pokynů z roku 2014. Podnik, který měl prospěch ze snížení, musí působit v některém odvětví uvedeném na seznamu v příloze 3 pokynů z roku 2014 (bod 185 pokynů z roku 2014), nebo pokud tomu tak není, musí se jednat o podnik, jehož náročnost na elektrickou energii činí nejméně 20 % a působí v odvětví, jehož intenzita obchodu dosahuje na úrovni EU alespoň 4 %, i když tyto podniky nepůsobí v odvětví uvedeném v příloze 3 pokynů z roku 2014 (bod 186 pokynů z roku 2014). Za účelem uplatnění bodu 186 pokynů z roku 2014 (jak bylo objasněno v 202. bodě odůvodnění) lze použít údaje uvedené v žádostech, které byly podány s ohledem na dotčené roky.
- (252) Pokud je podnik způsobilý na základě 251. bodu odůvodnění, musí uhradit alespoň 15 % dodatečných nákladů bez snížení (bod 188 pokynů z roku 2014). Splatná částka však může být na úrovni podniku omezena na 4 % hrubé přidané hodnoty dotčeného podniku. V případě podniků, jejichž náročnost na elektrickou energii dosahuje alespoň 20 %, může být splatná částka omezena na 0,5 % hrubé přidané hodnoty dotčeného podniku (bod 189 pokynů z roku 2014). Za účelem uplatnění bodu 189 pokynů z roku 2014 (jak bylo objasněno v 202. bodě odůvodnění) lze použít údaje uvedené v žádostech, které byly podány s ohledem na dotčené roky. Není-li podnik způsobilý na základě 251. bodu odůvodnění, odpovídá splatná částka podle oddílu 3.7.2 pokynů z roku 2014 v zásadě příplatku EEG bez snížení, s výhradou přechodného pravidla v bodě 197 pokynů z roku 2014.
- (253) Je-li pro některý z dotčených roků splatná částka stanovená podle 252. bodu odůvodnění vyšší než částka, kterou příjemce v daném roce skutečně uhradil, použijí se ustanovení plánu úpravy, jak je uvedeno v 212. bodě odůvodnění: Pro rok 2013 by slučitelná částka neměla přesáhnout 125 % příplatku, který byl skutečně uhrazen v roce 2013 (tj. ve stejném roce). Pro rok 2014 by slučitelná částka neměla přesáhnout 150 % příplatku, který byl skutečně uhrazen v roce 2013 (tj. v předchozím roce). Jak je objasněno v 250. bodě odůvodnění, příplatek, který byl skutečně uhrazen v letech 2013 a 2014, může být za účelem stanovení předběžné částky, která má být navracena, založen na údajích o spotřebě elektřiny, které byly uvedeny v žádosti podniku o snížení příplatku v letech 2013 a 2014. Pro účely mechanismu nápravy budou použity údaje o skutečné spotřebě elektřiny za rok 2013 a 2014, jakmile budou k dispozici.
- (254) Není-li splatná částka stanovená podle 251., 252. a 253. bodu odůvodnění vyšší než částka, kterou příjemce skutečně uhradil v některém z dotčených roků, k navracení nedojde.
- (255) Je-li celková výše podpory, kterou příjemce obdržel, nižší než 200 000 EUR, a pokud podpora splňuje všechna ostatní kritéria stanovená v nařízení Komise (EU) č. 1407/2013⁽¹⁷⁾ nebo nařízení Komise (ES) č. 1998/2006⁽¹⁸⁾, mělo by se mít za to, že tato podpora nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1, a neměla by být proto navracena.
- (256) Je-li celková výše podpory, kterou příjemce obdržel, vyšší než 200 000 EUR, přičemž částku nižší než 200 000 EUR je nutno vrátit, nařízení (ES) č. 1998/2006 a (EU) č. 1407/2013 se nepoužijí, jelikož podpora se týká stejných způsobilých nákladů, je proto vyloučena kumulace (čl. 5 odst. 2 nařízení (EU) č. 1407/2013 a čl. 2 odst. 5 nařízení (ES) č. 1998/2006). Tyto částky je proto nutno vrátit.

⁽¹⁷⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1407/2013 ze dne 18. prosince 2013 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis* (Úř. věst. L 352, 24.12.2013, s. 1).

⁽¹⁸⁾ Nařízení Komise (ES) č. 1998/2006 ze dne 15. prosince 2006 o použití článků 87 a 88 Smlouvy na podporu *de minimis* (Úř. věst. L 379, 28.12.2006, s. 5).

(257) Komise rovněž posoudila, zda existují nějaké překážky pro navrácení podpory podle článku 14 nařízení (ES) č. 659/1999. Jak bylo popsáno v 172. bodě odůvodnění, některé zúčastněné strany tvrdily, že by úprava v letech 2013 a 2014 měla být co nejnižší, aby byla chráněna legitimní očekávání příjemců, a že by se navrácení podpory nemělo vyžadovat. Z důvodů uvedených v 146. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění však nemůže rozhodnutí Komise ve věci NN 27/00 vést k legitimním očekáváním na straně příjemců, jelikož se zákon EEG z roku 2012 liší od zákona EEG z roku 2000 a byl přijat o více než deset let později a v zákoně EEG z roku 2000 nebylo zejména obsaženo pravidlo BesAR,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora na výrobu elektřiny z obnovitelných zdrojů a důlního plynu, včetně mechanismu jejího financování, která byla poskytnuta na základě zákona *Erneuerbare-Energien-Gesetz* 2012 (dále jen „zákon EEG z roku 2012“) a kterou Německo zavedlo protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy, je slučitelná s vnitřním trhem s výhradou provedení závazku stanoveného v příloze I ze strany Německa.

Článek 2

Komise akceptuje plán úpravy, který Německo předložilo s ohledem na roky 2013 a 2014 a který je uveden v příloze II.

Článek 3

1. Státní podpora spočívající ve snížení příplatku na financování podpory elektřiny z obnovitelných zdrojů (dále jen „příplatek EEG“) v letech 2013 a 2014 u uživatelů s vysokou spotřebou energie (*Besondere Ausgleichsregel*, „BesAR“), kterou Německo zavedlo protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy, je slučitelná s vnitřním trhem, pokud spadá do jedné ze čtyř kategorií uvedených v tomto odstavci.

Pokud byla státní podpora poskytnuta podniku, který působí v některém odvětví uvedeném na seznamu v příloze 3 pokynů pro státní podporu v oblasti životního prostředí a energetiky na období 2014–2020 (dále jen „pokyny z roku 2014“), je slučitelná s vnitřním trhem, jestliže podnik uhradil alespoň 15 % dodatečných nákladů vynaložených dodavateli elektřiny kvůli povinnostem souvisejícím s nákupem energie z obnovitelných zdrojů, které byly následně přeneseny na jejich zákazníky. Pokud podnik uhradil méně než 15 % těchto dodatečných nákladů, je státní podpora slučitelná v případě, jestliže podnik zaplatil částku, která odpovídá alespoň 4 % jeho hrubé přidané hodnoty, nebo v případě podniků, jejichž náročnost na elektrickou energii činí nejméně 20 %, alespoň 0,5 % hrubé přidané hodnoty.

Pokud byla státní podpora poskytnuta podniku, který nepůsobí v některém odvětví uvedeném na seznamu v příloze 3 pokynů z roku 2014, avšak jeho náročnost na elektrickou energii v roce 2012 činila nejméně 20 % a v tomto roce působil v odvětví, jehož intenzita obchodu dosahuje na úrovni Unie alespoň 4 %, je slučitelná s vnitřním trhem, jestliže podnik uhradil alespoň 15 % dodatečných nákladů vynaložených dodavateli elektřiny kvůli povinnostem souvisejícím s nákupem energie z obnovitelných zdrojů, které byly následně přeneseny na jejich zákazníky. Pokud podnik uhradil méně než 15 % těchto dodatečných nákladů, je státní podpora slučitelná v případě, jestliže podnik zaplatil částku, která odpovídá alespoň 4 % jeho hrubé přidané hodnoty, nebo v případě podniků, jejichž náročnost na elektrickou energii činí nejméně 20 %, alespoň 0,5 % hrubé přidané hodnoty.

Pokud byla státní podpora poskytnuta podniku způsobilému pro slučitelnou státní podporu na základě druhého nebo třetího pododstavce, výše příplatku EEG uhrazeného tímto podnikem však nedosáhla úrovně, jež se vyžaduje v těchto pododstavcích, jsou slučitelné tyto části podpory:

- a) pro rok 2013 část podpory, jež přesahuje 125 % příplatku, který podnik skutečně uhradil v roce 2013;
- b) pro rok 2014 část podpory, jež přesahuje 150 % příplatku, který podnik skutečně uhradil v roce 2013.

Pokud byla státní podpora poskytnuta podniku, který není způsobilý pro slučitelnou státní podporu na základě druhého nebo třetího pododstavce, a pokud podnik uhradil méně než 20 % dodatečných nákladů na příplatek bez snížení, jsou slučitelné tyto části podpory:

- a) pro rok 2013 část podpory, jež přesahuje 125 % příplatku, který podnik skutečně uhradil v roce 2013;
 - b) pro rok 2014 část podpory, jež přesahuje 150 % příplatku, který podnik skutečně uhradil v roce 2013.
2. Podpora, na kterou se odstavec 1 nevztahuje, není slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 4

Jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimů podpor uvedených v člancích 1 a 3 nepředstavují podporu, pokud v době, kdy byly poskytnuty, splňovaly podmínky stanovené v nařízení přijatém podle článku 2 nařízení (ES) č. 994/98 ⁽¹¹⁹⁾, které bylo v době poskytnutí těchto podpor použitelné.

Článek 5

Jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimů podpor uvedených v člancích 1 a 3, které v době, kdy byly uděleny, splňovaly podmínky stanovené v nařízení přijatém podle článku 1 nařízení (ES) č. 994/98 nebo v jakémkoli schváleném režimu podpory, jsou slučitelné s vnitřním trhem až do maximální intenzity podpory vztahující se na tento druh podpor.

Článek 6

1. Německo získá zpět od příjemců neslučitelnou podporu uvedenou v čl. 3 odst. 2 způsobem popsaným v příloze III.
2. Částky, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly dány příjemcům k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.
3. Úroky se počítají jako složené úroky v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ⁽¹²⁰⁾.
4. Německo zruší s účinkem ode dne přijetí tohoto rozhodnutí všechny neprovedené platby na základě režimu podpory uvedeného v čl. 3 odst. 2.

Článek 7

1. Navrácení neslučitelné podpory uvedené v čl. 3 odst. 2 se provede s okamžitým účinkem.
2. Německo zajistí, aby bylo toto rozhodnutí provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení, a to navrácením poskytnuté neslučitelné podpory.
3. Pokud Německo získá zpět pouze předběžné částky, které mají být navráceny, jak je stanoveno v bodě 4 přílohy III, zajistí, aby byl do jednoho roku ode dne oznámení tohoto rozhodnutí zaveden mechanismus nápravy popsaný v bodě 4 přílohy III.

Článek 8

1. Do dvou měsíců od dne oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Německo tyto informace:
 - a) seznam příjemců, kteří obdrželi podporu uvedenou v čl. 3 odst. 1 a 2, a celkovou částku podpory, kterou každý příjemce obdržel v rámci režimu;

⁽¹¹⁹⁾ Nařízení Rady (ES) č. 994/98 ze dne 7. května 1998 o použití článků 92 a 93 Smlouvy o založení Evropského společenství na určité kategorie horizontální státní podpory (Úř. věst. L 142, 14.5.1998, s. 1).

⁽¹²⁰⁾ 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).

- b) celkovou předběžnou částku (jistina a úroky), kterou má každý příjemce vrátit;
- c) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření pro splnění tohoto rozhodnutí, včetně závazku stanoveného v příloze I;
- d) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno podporu vrátit a že je splněn závazek stanovený v příloze I.

2. Německo bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v čl. 3 odst. 2 a splnění závazku uvedeného v příloze I. Na žádost Komise předloží Německo neprodleně veškeré informace o již přijatých či plánovaných opatřeních pro splnění tohoto rozhodnutí. Poskytne rovněž podrobné informace o výši podpory a úrocích, které již příjemci navrátili.

Článek 9

Německo se zavázalo reinvestovat částku ve výši 50 milionů EUR do propojovacích vedení a evropských energetických projektů. Německo bude Komisi informovat o plnění tohoto závazku.

Článek 10

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 25. listopadu 2014.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise

PŘÍLOHA I

ZÁVAZEK, KTERÝ NĚMECKO PŘEDLOŽILO DNE 7. ČERVENCE 2014

„Otázka týkající se článků 110/30 u existujících zařízení a tzv. Grünstromprivileg (zákon EEG z roku 2012)

V případě zákona EEG z roku 2012 by bylo možno navrhnout řešení pro otázku Grünstromprivileg i článek 30/110. Toto řešení by spočívalo v opětovném investování odhadnuté částky v souvislosti s údajnou diskriminací do propojovacích vedení a evropských energetických projektů. Opětovné investování by se mohlo uskutečnit souběžně s pokrokem příslušného projektu. Na základě údajů sdělených Německem by opětovné investice za období od ledna 2012 do července 2014 měly činit 50 milionů EUR. Německo tento závazek nabízí na podporu svého právního stanoviska (žádná diskriminace).“

PŘÍLOHA II

ZÁVAZEK, KTERÝ NĚMECKO PŘEDLOŽILO DNE 4. ČERVENCE 2014

„Die Rückforderung bezogen auf ein Unternehmen ergibt sich aus der Differenz der entsprechenden EEG-Kosten nach Umwelt- und Energiebeihilfeleitlinien (EEAG) und der nach EEG 2012 bemessenen EEG-Kosten. Dabei begrenzt der Anpassungsplan die nach EEAG zu leistende Zahlung auf max. 125 % (für 2013) bzw. max. 150 % (für 2014) der nach EEG 2012 für 2013 geleisteten EEG-Zahlung (vgl. folgende schematische Darstellung). Negative Rückforderungsbeträge werden nicht berücksichtigt.

Schematische Darstellung der Berechnung

$$\text{Rückforderung}_{2013} = Z(\text{Anpassplan})_{2013} - Z(\text{EEG2012})_{2013}$$

$$\text{Mit: } Z(\text{Anpassplan})_{2013} = \text{Minimum von } Z(\text{EEAG}) \text{ und } 125 \% \times Z(\text{EEG2012})_{2013}$$

Rückforderung₂₀₁₃: Rückforderung für das Jahr 2013

Z(Anpassplan)₂₀₁₃: Zahlung gemäß Anpassungsplan für 2013

Z(EEAG)₂₀₁₃: Zahlung gemäß EEAG für 2013

Z(EEG2012)₂₀₁₃: Für 2013 nach EEG2012 tatsächlich geleistete EEG-Zahlung

Aufgrund der Dringlichkeit einerseits und zur Begrenzung des ohnehin als sehr hoch einzuschätzenden administrativen Aufwandes andererseits ist es nötig, für die Berechnung der unternehmensbezogenen Rückforderungsbeträge ausschließlich auf dem BAFA schon vorliegende Zahlen zurückzugreifen. (*) Daher werden die spezifischen Unternehmensdaten (Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen, Strombezugsmenge, Stromkosten) der Anträge für 2013 bzw. 2014 verwendet („Bescheiddaten“), die sich auf das entsprechende Nachweisjahr beziehen (maßgebendes Geschäftsjahr des Unternehmens in 2011 (Voraussetzungsjahr) für Begrenzung in 2013 (Begrenzungsjahr); maßgebendes Geschäftsjahr des Unternehmens in 2012 für Begrenzung in 2014). Demzufolge wird für die Berechnung u. a. jeweils die spezifische Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen verwendet, da die Daten für die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten nicht vorliegen. Weiterhin erfordert diese Vorgehensweise, dass der gesamte Berechnungsvergleich auf der angemeldeten Strombezugsmenge im Voraussetzungsjahr beruht, die von der in dem betreffenden Begrenzungsjahr tatsächlich verbrauchten Strommenge abweicht.

Jahresbezug der verwendeten Werte:

| | Bescheid für 2013 | Bescheid für 2014 |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Bruttowertschöpfung (zu Marktpreisen) | 2011 | 2012 |
| Strommenge | 2011 | 2012 |
| Stromkosten | 2011 | 2012“ |

(*) Původní poznámka pod čarou: „Die unternehmensbezogenen Daten des Jahres 2013 liegen dem BAFA nicht vor. Unternehmensbezogene Daten des Jahres 2014 existieren naturgemäß noch nicht.“

Překlad

„Vrácení [částky, která má být získána zpět] s ohledem na daný podnik vyplývá z rozdílu mezi příslušnými náklady v důsledku zákona EEG stanovenými podle pokynů pro státní podporu v oblasti životního prostředí a energetiky na období 2014–2020 (dále jen „pokyny z roku 2014“) a náklady v důsledku zákona EEG stanovenými podle tohoto zákona. V této souvislosti omezuje plán úprav platbu, která se má provést na základě pokynů z roku 2014, na nejvýše 125 % (pro rok 2013) a nejvýše 150 % (pro rok 2014) platby provedené s ohledem na rok 2013 podle zákona EEG z roku 2012 (viz schéma). Záporné částky se neberou v potaz.

Schéma: způsob výpočtu částky, která má být navrácena

$$\text{Vrácená částka}_{2013} = P(\text{plán úpravy})_{2013} - P(\text{EEG2012})_{2013}$$

$$P(\text{plán úpravy})_{2013} = \text{Minimální částka } P(\text{EEAG}) \text{ a } 125 \% \times P(\text{EEG2012})_{2013}$$

Vrácená částka₂₀₁₃: Částka, která má být vrácena s ohledem na rok 2013

P(plán úpravy)₂₀₁₃: Platba splatná podle plánu úpravy za rok 2013

P(EEAG)₂₀₁₃: Platba splatná podle pokynů z roku 2014 za rok 2013

P(EEG2012)₂₀₁₃: Skutečná platba provedená na základě zákona EEG z roku 2012 za rok 2013

Vzhledem k naléhavosti a s cílem snížit administrativní zátěž, která bude podle odhadů velmi vysoká, je nutné vypočítat částky, které mají podniky navrátit, pouze na základě údajů, které již má úřad BAFA k dispozici (*). Použity budou proto údaje konkrétních podniků (o hrubé přidané hodnotě v tržních cenách, spotřebě elektřiny a nákladech na elektrickou energii), které byly uvedeny v žádostech podniků za roky 2013 a 2014, které však odpovídají roku, za který bylo nutno předložit důkazy (tj. hospodářskému roku 2011 v případě snížení přiznaného v roce 2013 a hospodářského roku 2012 v případě snížení přiznaného v roce 2014). Výpočet proto vychází z hrubé přidané hodnoty v tržních cenách, jelikož údaje o hrubé přidané hodnotě v nákladech na výrobní činitele nejsou k dispozici. Srovnávací výpočet musí mimoto vycházet z údajů o spotřebě elektřiny, které byly uvedeny v žádostech a které odpovídají roku, za který bylo nutno předložit důkazy. Tyto údaje o spotřebě elektřiny se liší od údajů o elektřině, která byla skutečně spotřebována v roce, za který bylo přiznáno snížení.

Referenční roky pro použité hodnoty

| | Rozhodnutí úřadu BAFA pro rok 2013 | Rozhodnutí úřadu BAFA pro rok 2014 |
|--|------------------------------------|------------------------------------|
| Hrubá přidaná hodnota v tržních cenách | 2011 | 2012 |
| Spotřebovaná elektřina | 2011 | 2012 |
| Náklady na elektrickou energii | 2011 | 2012“ |

(*) Původní poznámka pod čarou: „Údaje konkrétních podniků za rok 2013 nemá úřad BAFA k dispozici. Údaje konkrétních podniků za rok 2014 přirozeně ještě neexistují.“

PŘÍLOHA III

ZPŮSOBY VYMÁHÁNÍ

1. Vrácení podpory se vztahuje pouze na snížení příplatku EEG, které bylo povoleno s ohledem na roky 2013 a 2014 („dotčené roky“).
2. Částky, které mají být navráceny, odpovídají v každém z dotčených roků rozdílu mezi slučitelnou částkou za daný rok, jak bylo stanoveno podle bodů 5 až 8, a vyšší příplatku EEG, kterou příjemce v dotčeném roce skutečně uhradil, jak bylo stanoveno podle bodů 3 a 4.

Výše příplatku EEG, kterou příjemce skutečně uhradil v dotčeném roce

3. Výše příplatku EEG, kterou příjemce v dotčeném roce skutečně uhradil, se v zásadě získá uplatněním nižšího příplatku za daný rok na spotřebu elektřiny u daného příjemce v témže roce.
4. Odchylně od odstavce 3 může Německo v první fázi použít při výpočtu předběžné částky, která má být navrácena, údaje o spotřebě elektřiny, které byly uvedeny v žádosti příjemce pro dotčený rok. V tomto případě je třeba předběžnou částku, která má být navrácena, získat zpět neprodleně a Německo stanoví ve druhé fázi konečnou částku, která má být navrácena, na základě údajů o skutečné spotřebě a přijme potřebná opatření, aby bylo zajištěno navrácení nebo splacení na základě této konečné částky („mechanismus nápravy“).

Slučitelná částka

5. Pokud podnik působí v některém odvětví uvedeném na seznamu v příloze 3 pokynů z roku 2014 (bod 185 pokynů z roku 2014), nebo pokud jeho náročnost na elektrickou energii činí nejméně 20 % a působí v odvětví, jehož intenzita obchodu dosahuje na úrovni EU alespoň 4 %, i když tyto podniky nepůsobí v odvětví uvedeném v příloze 3 pokynů z roku 2014 (bod 186 pokynů z roku 2014), je příjemce způsobilý pro podporu ve formě snížení financování podpory na elektřinu z obnovitelných zdrojů. Za účelem uplatnění bodu 186 pokynů z roku 2014 lze použít údaje uvedené v žádosti, která byla podána s ohledem na dotčený rok.
6. Pokud je podnik způsobilý na základě bodu 5, odpovídá slučitelná částka 15 % příplatku EEG bez snížení (bod 188 pokynů z roku 2014). Slučitelná částka však může být na úrovni podniku omezena na 4 % hrubé přidané hodnoty dotčeného podniku. V případě podniků, jejichž náročnost na elektrickou energii dosahuje alespoň 20 %, může být slučitelná částka omezena na 0,5 % hrubé přidané hodnoty dotčeného podniku (bod 189 pokynů z roku 2014). Za účelem uplatnění bodu 189 pokynů z roku 2014 lze použít údaje uvedené v žádosti, která byla podána s ohledem na dotčený rok.
7. Pokud není příjemce způsobilý na základě bodu 5, odpovídá slučitelná částka 20 % příplatku EEG bez snížení (bod 197 pokynů z roku 2014).
8. Je-li za některý z dotčených roků slučitelná částka stanovena na základě bodů 6 a 7 vyšší než částka příplatku EEG, kterou příjemce skutečně uhradil v dotčeném roce, je slučitelná částka omezena takto:
 - a) pro rok 2013 nepřesáhne slučitelná částka 125 % výše příplatku EEG, který příjemce skutečně uhradil v roce 2013 (tj. ve stejném roce);
 - b) pro rok 2014 nepřesáhne slučitelná částka 150 % výše příplatku EEG, který příjemce skutečně uhradil v roce 2013 (tj. v předchozím roce).

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1586**ze dne 26. února 2015****týkající se opatření SA.35388 (13/C) (ex 13/NN a ex 12/N) – Polsko Výstavba letiště Gdyně-Kosakowo**

(oznámeno pod číslem C(2015) 1281)

(Pouze polské 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,

po výzvě zúčastněných stran k předložení připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽¹⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

1. ŘÍZENÍ**1.1. Řízení prováděná Komisí**

- (1) Dopisem ze dne 7. září 2012 oznámilo Polsko Komisi z důvodu zachování právní jistoty plánované financování přestavby vojenského letiště poblíž Gdyně na severu Polska na letiště pro civilní letectví. Toto opatření bylo zaregistrováno pod č. SA.35388.
- (2) Dopisy ze dne 7. listopadu 2012 a 6. února 2013 požádala Komise o dodatečné informace k oznámenému opatření. Polsko poskytlo dodatečné informace dne 7. prosince 2012 a 15. března 2013. Setkání Komise a zástupců polských orgánů se uskutečnilo dne 17. dubna 2013. Během setkání polské orgány potvrdily, že oznámené finanční prostředky již byly neodvolatelně přiznány.
- (3) Dopisem ze dne 15. května 2013 Komise informovala polské orgány, že věc převede do registru neoznámené podpory, jelikož převážná část oznámených finančních prostředků již byla neodvolatelně přiznána. Polské orgány poskytly další informace dopisem ze dne 16. května 2013.
- (4) Dopisem ze dne 2. července 2013 Komise oznámila polským orgánům své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) ⁽²⁾ (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) týkající se finančních prostředků přiznaných společnosti Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o.o. (dále jen „letiště Gdynia-Kosakowo sp. z o.o.“ nebo „provozovatel letiště“) městem Gdyně (dále jen „Gdyně“) a obcí Kosakowo (dále jen „Kosakowo“). Polské orgány předložily své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dne 6. srpna 2013.
- (5) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽³⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k danému opatření předložily připomínky do jednoho měsíce od data zveřejnění.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 243, 23.8.2013, s. 25.

⁽²⁾ S účinností ode dne 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 ve své podstatě identické. Pro účely tohoto rozhodnutí je v případě potřeby nutné odkazy na články 107 a 108 SFEU chápat jako odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES. Smlouva o fungování Evropské unie rovněž zavedla některé terminologické změny, jako je nahrazení pojmu „Společenství“ pojmem „Unie“ a „společný trh“ pojmem „vnitřní trh“. Pojmy SFEU se použijí v celém tomto nařízení.

⁽³⁾ Rozhodnutí oznámené Polsku pod číslem C(2013) 4045 final bylo spolu se shrnutím zveřejněno v Úř. věst. C 243, 23.8.2013, s. 25.

- (6) Komise od zúčastněných stran neobdržela žádné připomínky. Polské orgány o tom byly informovány dopisem ze dne 9. října 2013.
- (7) Dopisem ze dne 30. října 2013 Komise požádala o předložení doplňujících informací. Polské orgány poskytly další informace v dopisech ze dne 4. a 15. listopadu 2013. Setkání Komise a zástupců polských orgánů se uskutečnilo dne 26. listopadu 2013. Polské orgány poskytly další informace v dopisech ze dne 3. prosince 2013 a 2. ledna 2014.
- (8) Dne 11. února 2014 přijala Komise rozhodnutí 2014/883/EU ⁽⁴⁾, v němž shledala, že podpora, kterou Polsko protiprávně udělilo letišti Gdyně-Kosakowo sp. z o.o., a podpora, kterou mělo Polsko v úmyslu tomuto provozovateli letiště udělit, není slučitelná s vnitřním trhem. Rozhodnutí nařídilo Polsku, aby od letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. získalo již udělenou podporu zpět.

1.2. Řízení konaná u Tribunálu a proces zpětného získávání

- (9) Dne 9. dubna 2014 obec Kosakowo a dne 16. dubna 2014 město Gdyně a provozovatel letiště napadli rozhodnutí 2014/883/EU před Tribunálem a žádali jeho zrušení ⁽⁵⁾. Žalující mimo jiné tvrdili, že Komise nesprávně zahrнула do částky, jež má být získána zpět, náklady na činnosti, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů.
- (10) Ve dnech 8. a 9. dubna 2014 město Gdyně a provozovatel letiště spolu s obcí Kosakowo požádali o přijetí prozatímních opatření v těchto věcech.
- (11) Dne 7. května 2014 vydal okresní soud Gdaňsk-Pólnoc rozhodnutí, kterým vyhlásil bankrot letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. a nařídil jeho likvidaci. Všichni věřitelé byli vyzváni, aby do tří měsíců předložili své pohledávky. Dne 5. června 2014 obec Kosakowo předložila svou pohledávku ve výši 6,28 milionu PLN (zhruba 1,57 milionu EUR) i s úroky. Dne 22. srpna 2014 město Gdyně předložilo svůj nárok ve výši 85,44 milionu PLN (zhruba 21,36 milionu EUR) i s úroky.
- (12) Žádosti o prozatímní pomoc byly zamítnuty usnesením předsedy Tribunálu dne 20. srpna 2014 ⁽⁶⁾. Předseda Tribunálu shledal zejména, že rozhodnutí 2014/882/EU nelze považovat za rozhodující příčinu újmy utrpěné v důsledku bankrotu letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. vzhledem k tomu, že společnost vyhlásila bankrot dlouho předtím, než polské orgány přijaly závazná opatření k provedení rozhodnutí Komise.
- (13) Dne 15. října 2014 Polsko intervenovalo v obou věcech a žádalo zrušení rozhodnutí 2014/883/EU, pokud jde o zpětné získání finančních prostředků přidělených provozovateli letiště a použitých na financování činností, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů, jak je popsáno v bodě 3.1.1 rozhodnutí o zahájení řízení.
- (14) Podle informací poskytnutých Polskem je v rámci úpadkového řízení, jež zahrnuje likvidaci majetku společnosti, správou letiště Gdyně-Kosakowo pověřen správce ⁽⁷⁾.

1.3. Zpětvzetí

- (15) V průběhu řízení před Tribunálem vyšlo najevo, že podpora, kterou rozhodnutí 2014/883/EU prohlásilo za neslučitelnou s vnitřním trhem, zahrnuje určité investice, které podle rozhodnutí o zahájení řízení nepředstavují státní podporu.

⁽⁴⁾ Rozhodnutí Komise 2014/883/EU ze dne 11. února 2014 o opatření SA.35388 (13/C) (ex 13/NN a ex 12/N) – Polsko – výstavba letiště Gdyně-Kosakowo (Úř. věst. L 357, 12.12.2014, s. 51).

⁽⁵⁾ Tyto žaloby byly zaregistrovány jako věc T-215/14 a věc T-217/14.

⁽⁶⁾ Usnesení předsedy Tribunálu ve věci Gmina Miasto Gdynia a Port Lotniczy Gdynia Kosakowo v. Komise, T-215/14 R, EU:T:2014:733, Sb. rozh. 2014, s. 733; Usnesení předsedy Tribunálu ve věci Gmina Kosakowo v. Komise, T-217/14 R, nezveřejněno.

⁽⁷⁾ Dopisy od předsedy Úřadu pro hospodářskou soutěž a ochranu spotřebitelů ze dne 30. června 2014 a 8. ledna 2015.

- (16) V 25. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení Komise dospěla k závěru, že investice do výstavby budov a vybavení pro jednotky požární ochrany, celníky, pracovníky ochrany letiště, zaměstnance policie a pohraniční strážce spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů, a proto nepředstavují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU. Tyto investice tudíž nebyly předmětem formálního vyšetřovacího řízení.
- (17) V rozhodnutí 2014/883/EU však Komise shledala, že v souladu s polským právem mají provozovatelé letišť povinnost financovat takové investice z vlastních zdrojů. Soukromý provozovatel působící za tržních podmínek by proto při rozhodování, zda do letiště investovat, tyto náklady zohlednil (jak se stalo ve studiích předložených Polskem) a veřejné financování těchto investic by mohlo představovat státní podporu.
- (18) Vzhledem k tomu, že rozhodnutí o zahájení řízení dospělo k závěru, že investice do výstavby budov a vybavení pro jednotky požární ochrany, celníky, pracovníky ochrany letiště, zaměstnance policie a pohraniční strážce nepředstavují státní podporu, Komise se domnívá, že by v závěrečném rozhodnutí v dané věci neměla tento závěr zpochybnit. Rozhodnutí 2014/883/EU by proto mělo být vzato zpět a nahrazeno tímto rozhodnutím. Opětovné zahájení formálního vyšetřovacího řízení není nutné, neboť veškeré informace nezbytné pro posouzení opatření jsou obsaženy ve spisu.

2. POPIS OPATŘENÍ PODPORY A DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

2.1. Okolnosti vyšetřování

- (19) Tato věc se týká financování nového letiště pro civilní letectví v Pomořanech (Pomořanské vojvodství) v blízkosti města Gdyně a obce Kosakowo, 25 kilometrů od letiště v Gdaňsku⁽⁸⁾. Provozovatelem nového letiště je společnost Letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. Provozovatel letiště je ze 100 % vlastněn obcemi Gdyně a Kosakowo.
- (20) Cílem tohoto investičního projektu je vytvoření druhého letiště v Pomořanech s využitím prostor infrastruktury vojenského letiště v obci Kosakowo⁽⁹⁾. Nové letiště má sloužit především všeobecnému letectví (např. soukromé lety, lety s bezmotorovými letadly či lehkými sportovními letadly), nízkonákladovým dopravcům a charterové dopravě. V době, kdy bylo opatření oznámeno, bylo zahájení činnosti letiště plánováno na začátek roku 2014. Podle zprávy firmy PricewaterhouseCoopers (dále jen „PWC“) z roku 2012 mělo letiště v prvních letech činnosti odbavit následující počet cestujících: v roce 2014 přibližně [...], v roce 2017 [...], v roce 2020 [...] a v roce 2028 přibližně [...].
- (21) Za datum zahájení projektu lze považovat duben roku 2005, kdy různé místní orgány, ministerstvo obrany a zástupci letiště v Gdaňsku⁽¹⁰⁾ podepsali prohlášení o úmyslu vybudovat v Pomořanech nové letiště, které bude využívat infrastrukturu vojenského letiště nacházejícího se v obci Kosakowo.
- (22) Podle tohoto prohlášení byly správa a řízení budoucího letiště Gdyně-Kosakowo svěřeny letišti v Gdaňsku. Rozhodnutí bylo schváleno ministrem dopravy a ministrem obrany v srpnu 2006.

⁽⁸⁾ V závislosti na vybrané trase činí silniční vzdálenost mezi letišti v Gdyni a Gdaňsku 26 až 29 km. Zdroj: mapy Google, mapy Bing. Letiště v Gdaňsku vlastní společnost Letiště Gdaňsk Lecha Wałęsy, kterou tvoří veřejné společnosti. Struktura základního kapitálu společnosti je následující: město Gdaňsk (32 %), Pomořanské vojvodství (32 %), státní podnik „Letiště“ (31 %), město Sopoty (3 %) a město Gdyně (2 %). Letiště Gdaňsk Lecha Wałęsy s.r.o. (dále jen „letišť Gdaňsk“) je třetím největším letišťem v Polsku. V roce 2012 odbavilo 2,9 milionu cestujících (2,7 milionu v rámci pravidelných letů a 0,2 milionu v rámci charterových letů). Pravidelná letecká spojení na trase z Gdaňska nabízí těchto osm leteckých společností (stav z ledna 2014): Wizzair (létá ke 22 letišťům), Ryanair (7 letišť), Eurolot (4 letišť), LOT (2 letišť), Lufthansa (2 letišť), SAS (2 letišť), Air Berlin (1 letiště) a Norwegian (1 letiště). Poté co byl v květnu 2012 otevřen nový terminál, má letiště Gdaňsk kapacitu pro odbavení 5 milionů cestujících ročně. Podle informací poskytnutých Polskem povede rozšíření terminálu (plánované na roky 2013–2015) ke zvýšení odbavovací kapacity letiště až na 7 milionů cestujících. Investice ve prospěch letiště Gdaňsk byly rovněž financované s pomocí státní podpory (viz rozhodnutí Komise z roku 2008 ve věci státní podpory N 153/08 – 1,7 milionu EUR (Úř. věst. C 46, 25.2.2009, s. 7); a rozhodnutí Komise z roku 2009 ve věci státní podpory N 472/08, v jejíž souvislosti poskytl Polsko ve prospěch letiště Gdaňsk přibližně 33 milionů EUR (Úř. věst. C 79, 2.4.2009, s. 2).

⁽⁹⁾ Stávající vojenské letiště s názvem „Gdynia-Oksywie“ hraničí s městem Gdyně a obcí Kosakowo.

⁽¹⁰⁾ Prohlášení podepsaly orgány Pomořanského vojvodství, měst Gdaňsk, Gdyně a Sopoty a obce Kosakowo se zástupci polské vlády (pomořanský vojvoda, zástupci ministerstva obrany a dopravy) a zástupci letiště v Gdaňsku.

- (23) V červenci 2007 místní orgány Gdyně a obce Kosakowo založily společnost s ručením omezeným s názvem Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. V prosinci 2009 se orgány města Gdyně a obce Kosakowo dohodly s ministerstvem dopravy, že odpovědnost za nové letiště ponese od této chvíle společnost Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o.
- (24) Dne 10. července 2008 přijal polský sejm změnu ⁽¹⁾ zákona ze dne 30. května 1996 o správě jistých částí státního majetku a Agentuře pro správu vojenského majetku (dále jen „zákon ze dne 30. května 1996 v pozměněném znění“), který umožňoval přestavbu vojenských letišť na letiště pro civilní letectví.
- (25) Dne 24. prosince 2008 přijala polská vláda k zákonu ze dne 30. května 1996 v pozměněném znění prováděcí nařízení (dále jen „prováděcí nařízení“), které obsahovalo seznam vojenských letišť nebo jejich částí, jež mohla být použita k jejich přeměně či rozšíření na letiště pro civilní letectví. V prováděcím nařízení je vojenské letiště Gdyně-Kosakowo (přesněji jeho části) uvedeno mezi letišti, které lze na základě zákona ze dne 30. května 1996 v pozměněném znění propůjčit místním orgánům na dobu nejméně 30 let za výhradním účelem jejich přeměny či rozšíření na letiště pro civilní letectví. Zákon ze dne 30. května 1996 v pozměněném znění uvádí, že pokud se místní orgány rozhodnou samy letiště nezřizovat, mohou dále pronajmout propůjčený majetek na dobu nejméně 30 let subjektu, který je zřizovatelem nebo správcem letiště pro civilní letectví.
- (26) Podle zákona ze dne 30. května 1996 v pozměněném znění a prováděcího nařízení pomořanský vojvoda coby zástupce ministerstva financí uzavřel dne 9. září 2010 s obcí Kosakowo dohodu o propůjčení na 30 let (od 9. září 2010 do 9. září 2040) týkající se 253 hektarů pozemků, na nichž se nachází vojenské letiště. Podle dohody o propůjčení se obec Kosakowo zavazuje převést 30 % příjmů za propůjčení do Fondu pro modernizaci ozbrojených sil ⁽²⁾.
- (27) Dne 11. března 2011 obec Kosakowo pronajala pozemky provozovateli letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. na 30 let (do 9. září 2040). Dohoda o pronájmu stanoví práva a povinnosti stran a výši nájmu, kterou provozovatel musí odvádět obci Kosakowo.
- (28) V samostatné dohodě podepsané dne 11. března 2011 zúčastněné strany (město Gdyně a obec Kosakowo) stanovily finanční podmínky pro investice týkající se zahájení činnosti letiště pro civilní letectví. V této dohodě se město Gdyně zavázalo, že v letech 2011–2013 poskytne celkem 59 milionů PLN. Obec Kosakowo se zavázala, že v letech 2011–2014 poskytne nefinanční příspěvek v podobě přeměny dluhu na podíly na vlastním kapitálu (*debt-for-equity swap*).
- (29) Kromě toho byla dne 7. března 2011 podepsána dohoda o provozu s armádním uživatelem letiště, jejíž cílem bylo stanovit pravidla společného využívání letiště a jeho infrastruktury ze strany letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. a armádního uživatele ⁽³⁾.

Investiční projekt ⁽⁴⁾

- (30) S ohledem na skutečnost, že stávající letiště Gdyně-Kosakowo (Gdyně-Oksywie) bylo původně využíváno výlučně pro vojenské účely, má provozovatel nového letiště možnost využívat stávající infrastrukturu (např. vzletovou dráhu dlouhou 2 500 metrů, pásy pojezdové dráhy, odbavovací plochu, navigační vybavení atd.). Odhadované investiční náklady související s projektem přestavby mají celkovou nominální hodnotu 164,9 mil. PLN (41,2 mil. EUR ⁽⁵⁾) a reálnou hodnotu 148,4 mil. PLN (37,1 mil. EUR). Tabulka č. 1 uvádí přehled postupného rozvoje dotčeného letiště v rozdělení na čtyři fáze. Polské orgány se domnívají, že do celkových investičních nákladů jsou zahrnuty také investice související s realizací úkolů, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů ⁽⁶⁾ a jejichž celkové náklady činí přibližně [...] mil. PLN ([...] mil. EUR), pokud jde o všechny čtyři fáze investice.

⁽¹⁾ Úřední věstník z roku 2008, č. 144, položka 901 (Dz. U. Nr 144, poz. 901).

⁽²⁾ Tímto ustanovením se provádí § 4h odst. 2 zákona ze dne 30. května 1996 v pozměněném znění.

⁽³⁾ V dohodě o provozu se uvádí, že sdílení provozních nákladů bude upraveno zvláštní dohodou (§ 5 odst. 5), zatímco sdílení investičních nákladů a nákladů na obnovu bude předmětem zvláštních dohod, které obě strany podepíší ještě před zahájením jakýchkoli investičních činností či prací na obnově (§ 9 odst. 7).

⁽⁴⁾ V investičních nákladech uvedených v této části se odráží investiční záměr představený v oznámení Polska ze dne 7. září 2012 a analýze MEIP z roku 2012, jež byla předložena spolu s uvedeným oznámením.

⁽⁵⁾ Směnný kurz použitý v tomto rozhodnutí činí 1 EUR/4 PLN, což odpovídá ročnímu průměrnému směnnému kursu v roce 2010 vypočítanému na základě týdenních směnných kurzů. Zdroj: Eurostat.

⁽⁶⁾ Podle názoru polských orgánů zahrnují investice, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů, výstavbu budov pro jednotky požární ochrany, celníky, pracovníky ochrany letiště, zaměstnance policie a pohraniční strážce, jakož i vybavení těchto budov, oplocení letiště, dohled pomocí videokamer atd.

Tabulka 1

Celkové nominální investiční náklady na letišti Gdyně-Kosakowo v období 2007–2030

| Investiční projekt | Náklady v milionech | Náklady v milionech |
|--|---------------------|---------------------|
| Fáze I: 2007-2011 | [...] | [...] |
| Přípravné práce (např. čištění ploch, odstranění starých budov a stromů) a studie proveditelnosti, plánování | | |
| Fáze II: 2012-2013 | [...] | [...] |
| — terminál (dokončení v červnu 2013, zpočátku používaný pro obecné letectví) — budova pro správu letiště a jednotky požární ochrany — oprava odbavovací plochy — energetická infrastruktura, navigační světla a oplocení letiště — údržba letiště a bezpečnostní zařízení — úprava navigačního zařízení — přístupové cesty, čerpací stanice a parkoviště | | |
| Fáze III: 2014-2019 | [...] | [...] |
| — investice nutné pro obsluhu větších letadel (např. Boeing 737 nebo Airbus A320), např. pojezdové dráhy, zařízení pro údržbu letiště a odbavovací plochy — jiné investice související se službami pro cestující (např. rozšíření parkoviště) | | |
| Fáze IV: 2020-2030 | [...] | [...] |
| — rozšíření terminálu — rozšíření budovy pro správu letiště a jednotky požární ochrany — rozšíření odbavovací plochy, pojezdových drah a parkovišť | | |
| Investiční náklady celkem | 164,90 | 41,02 |

Zdroj: informace předložené polskými orgány.

Financování investičního projektu

- (31) Investiční projekt je financovaný pomocí kapitálových injekcí poskytnutých veřejnými společníky (tj. městem Gdyně a obcí Kosakowo). Kapitálové injekce mají pokrýt jak investiční náklady, tak i provozní náklady související s fungováním letiště v počátečním období jeho využívání (tj. do roku 2019 včetně). Veřejní společníci očekávají, že počínaje rokem 2020 začne provozovatel letiště generovat zisk, a bude tak moci ze svých příjmů samostatně financovat veškerou svou činnost.
- (32) Ještě předtím, než byl projekt oznámen Komisi (tj. před dnem 7. září 2012), se veřejní společníci letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. dohodli na finančním příspěvku v celkové výši přibližně 207,48 mil. PLN ⁽¹⁷⁾ (asi 51,87 mil. EUR), který byl určený na realizaci investičního projektu a pokrytí ztrát letiště v prvních letech jeho využívání. V letech 2007–2019 mělo město Gdyně povinnost poskytnout finanční příspěvek ve výši 142,48 mil. PLN (asi 35,62 mil. EUR). Obec Kosakowo poskytla finanční příspěvek ve výši 0,1 mil. PLN (25 000 EUR) v době založení

⁽¹⁷⁾ V nominálním vyjádření.

společnosti. V letech 2011–2040 měla obec Kosakowo poskytnout rovněž nefinanční příspěvky ve výši 64,9 mil. PLN (asi 16,2 mil. EUR) tím, že změní část ročních poplatků za pronájem pozemků (za jejich splacení je odpovědný provozovatel letiště) na podíly letiště ve společnosti, která bude provozovatelem letiště (viz tabulka 2).

Tabulka 2

Financování investičního projektu pomocí navýšení kapitálu

| | mln PLN | mln EUR |
|--|---------|---------|
| Před 18. červnem 2012 | | |
| Kapitálové injekce v podobě finančních prostředků poskytnuté městem Gdyně | 60,73 | 15,18 |
| Kapitálové injekce v podobě finančních prostředků poskytnuté obcí Kosakowo | 0,10 | 0,03 |
| Přeměna dluhu na vlastní kapitál obce Kosakowo | 3,98 | 1,00 |
| Celková výše příspěvku před 18. červnem 2012 | 64,81 | 16,20 |
| Prognózy na období po 18. červnu 2012 | | |
| Kapitálové injekce v podobě finančních prostředků poskytnuté městem Gdyně: | 81,75 | 20,44 |
| z toho: | | |
| v roce 2013 | 29,90 | 7,48 |
| v roce 2014 | [...] | [...] |
| v roce 2015 | [...] | [...] |
| v roce 2016 | [...] | [...] |
| v roce 2017 | [...] | [...] |
| v roce 2018 | [...] | [...] |
| v roce 2019 | [...] | [...] |
| Přeměna dluhu na vlastní kapitál obce Kosakowo | 60,92 | 15,23 |
| z toho: | | |
| v letech 2013–2039 (27*[...] PLN) | [...] | [...] |
| v roce 2040 | [...] | [...] |
| Celková předpokládaná výše příspěvku po 18. červnu 2012 | 142,67 | 35,67 |
| Celkový předpokládaný vlastní kapitál společnosti Letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o. o. | 207,48 | 51,87 |
| <i>Zdroj: na základě informací předložených polskými orgány.</i> | | |

2.2. Důvody zahájení formálního vyšetřovacího řízení a prvotní hodnocení

2.2.1 Úvod

(33) V rozhodnutí o zahájení řízení byly položeny tyto otázky:

— Zaprvé, zda je veřejné financování investičního projektu v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství (market economy investor principle, dále jen „MEIP“), zejména pokud jde o i) včasné použití této zásady, metodu použití této zásady a ii) otázku, zda analýza zásady investora v tržním hospodářství, kterou vypracovaly polské orgány a na jejímž základě byla potvrzena kladná čistá současná hodnota (net present value, dále jen „NPV“) ⁽¹⁸⁾, vychází z realistických a věrohodných předpokladů;

⁽¹⁸⁾ Čistá současná hodnota uvádí, zda je příjem z daného projektu vyšší než (oportunitní) náklady na kapitál. Projekt se považuje za ekonomicky výhodnou investici, pokud generuje kladnou NPV. Investice, u nichž je příjem nižší než (oportunitní) náklady na kapitál, nejsou ekonomicky výhodné. (Oportunitní) náklady na kapitál jsou vyjádřeny v diskontní sazbě.

— Za druhé, zda lze podporu na provoz a investice pro letiště v Gdyni považovat za slučitelnou s vnitřním trhem.

2.2.2 Použití zásady investora v tržním hospodářství

- (34) Pokud jde o první otázku, Komise vyjádřila pochybnosti, zda je možné použít analýzu zásady investora v tržním hospodářství provedenou v roce 2012, tedy poté, co veřejní společníci učinili neodvolatelné rozhodnutí o financování přestavby letiště, pro účely posouzení existence státní podpory. V důsledku toho měla Komise pochybnosti, zda je srovnávací scénář, podle kterého by měl být projekt ukončen v roce 2012, správný.
- (35) Vzhledem k tomu, že letiště v Gdyni má fungovat v souladu s podobným obchodním plánem (tj. má se zaměřit na nízkonákladové dopravce, charterové lety a všeobecné letectví) jako stávající letiště v Gdaňsku, jehož kapacita dosud ani není využita a které se má dále rozšiřovat a nachází se ve vzdálenosti pouhých 25 km, Komise vyjádřila pochybnosti, zda prognóza příjmů letiště v Gdyni vychází z realistických předpokladů, zejména pokud jde o výši letištních poplatků a očekávaný počet cestujících. Komise zejména upozornila na skutečnost, že v obchodním plánu letiště v Gdyni se počítá s vyššími poplatky za cestující než v případě letiště Gdaňsk a dalších podobných regionálních polských letišť (po očištění o slevy nabízené leteckým společnostem).
- (36) Komise má navíc pochybnosti, zda obchodní plán zohledňuje všechny plánované pobídky (např. podporu marketingu, rabaty nebo jakékoli jiné možnosti, které pobízejí k rozvoji leteckých tras atd.), které mají být poskytovány přímo letištěm Gdyně nebo jeho společníky či jinými regionálními orgány s cílem motivovat letecké dopravce k vytváření nových tras z tohoto letiště.
- (37) S ohledem na skutečnost, že míra růstu podniku v zásadě není vyšší než míra růstu hospodářství, ve kterém daný podnik funguje (tj. pokud jde o růst HDP), Komise vyjádřila pochybnosti ohledně správnosti míry růstu obratu ve výši [...] %, který byl použit za účelem výpočtu konečné hodnoty⁽¹⁹⁾. Tyto pochybnosti se přímo týkají posouzení ziskovosti investičního projektu, jelikož kapitálová hodnota nového letiště je kladná pouze s ohledem na konečnou hodnotu projektu od roku 2040 (totiž kumulované aktualizované peněžní toky v období 2010–2040, na které se vztahuje prognóza, jsou záporné).
- (38) V souvislosti s výše uvedenými skutečnostmi Komise konstatovala, že financování daného investičního projektu z veřejných prostředků představuje selektivní ekonomickou výhodu ve prospěch provozovatele letiště v Gdyni. Dané veřejné financování bylo poskytnuto ze státních prostředků a lze je přičíst státu. Kromě toho narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy. Protože jsou splněna všechna kritéria pojmu podpory, Komise konstatovala, že dané veřejné financování představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

2.2.3 Slučitelnost podpory s vnitřním trhem

- (39) Pokud jde o druhou otázku, Komise vyjádřila pochybnosti, zda je možné považovat podporu pro investice a provoz letiště ve prospěch provozovatele letiště za slučitelnou s vnitřním trhem.
- (40) Ohledně otázky týkající se podpory pro investice měla Komise pochybnosti, pokud jde o splnění veškerých kritérií podpory pro investice ve prospěch letišť, jak jsou stanovena v pokynech pro letectví z roku 2005⁽²⁰⁾. Konkrétně měla Komise pochybnosti o tom, zda dotčená investice naplňuje jasně vymezený cíl společného zájmu, zda je tato infrastruktura nezbytná a přiměřená a zda nabízí uspokojivou střednědobou perspektivu, pokud jde o její využití. Kromě toho Komise pochybovala o tom, zda míra dopadu na rozvoj obchodu není v rozporu se společným zájmem.

⁽¹⁹⁾ Konečná hodnota je současná hodnota všech peněžních toků vygenerovaných po ukončení období, na které se vztahovala prognóza. To předpokládá, že projekt potrvá neomezeně dlouhou dobu a poroste předem stanovenou mírou růstu (v tomto případě na základě kapitálové hodnoty provozovatele letiště v posledním roce předloženého obchodního plánu).

⁽²⁰⁾ Sdělení Komise – Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1).

- (41) Pokud jde o podporu pro provoz v podobě financování ztrát z provozování letiště Gdyně-Kosakowo v prvních letech jeho fungování, Komise zpochybnila možnost, že je možné uplatnit na tuto podporu výjimku podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU. Konkrétně Komise pochybovala o tom, zda lze danou podporu pro provoz uznat za slučitelnou s pokyny k vnitrostátní regionální podpoře na období 2007–2013 ⁽²¹⁾.

3. PŘIPOMÍNKY PŘEDLOŽENÉ POLSKÝMI ORGÁNY

3.1. Použití zásady investora v tržním hospodářství a existence podpory

- (42) Polské orgány trvají na svém stanovisku, že veřejné financování investice ve prospěch letiště v Gdyni je slučitelné se zásadou investora v tržním hospodářství a že toto financování tedy nepředstavuje státní podporu. V této souvislosti polské orgány odkazují na analýzu zásady investora v tržním hospodářství, která se týkala investic v letech 2010–2012. Polské orgány konstatují, že veškeré analýzy zásady investora v tržním hospodářství potvrzují kladnou čistou současnou hodnotu a vnitřní míru návratnosti ⁽²²⁾, která je vyšší než náklady na kapitál.

3.1.1. Rozhodovací proces a správnost metodiky použité při analýze zásady investora v tržním hospodářství

- (43) Polské orgány vysvětlily, že diskuze a práce související s přestavbou vojenského letiště Gdyně-Kosakowo na letiště pro civilní letectví byly zahájeny již v roce 2005 a v té době se jednalo s jinými partnery (např. letištěm v Gdaňsku). Polské orgány navíc vysvětlují, že v roce 2007 založily Gdyně a Kosakowo společnost s názvem Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o.o., která byla od té doby za danou investici odpovědná.
- (44) V průběhu řízení předložily polské orgány tři analýzy MEIP vypracované firmou PWC. První analýza MEIP (s datem 16. července 2010, dále jen „analýza MEIP 2010“) byla vypracována v červenci roku 2010. PWC vypracovala dvě další aktuálnější analýzy MEIP: v květnu 2011 (s datem 13. května 2011, dále jen „analýza MEIP 2011“) a v červenci 2012 (s datem 13. července 2012, dále jen „analýza MEIP 2012“). Tyto aktualizace obsahují nové prognózy, pokud jde o počet cestujících, změny týkající se oblasti působnosti projektu, změny částek investic a změny v metodologii a základních údajích pro výpočet NPV (např. koeficient beta a diskontní sazba). V listopadu 2013 polské orgány ještě předložily informace, že nové zdroje příjmu (tj. prodej paliva a poskytování navigačních služeb) navyšují NPV projektu. Ke dni, kdy bylo přijato rozhodnutí o zahájení řízení, polské orgány předložily pouze analýzu MEIP 2012.
- (45) Polské orgány vysvětlují také harmonogram projektu investice města Gdyně a obce Kosakowo do letiště v Gdyni. V této otázce polské orgány zdůrazňují, že investiční proces lze rozdělit na dvě fáze realizace projektu:
- i. *Fáze první (2007–2009) zahrnuje přípravné práce a studie proveditelnosti s cílem vybudovat nové letiště (vztahuje se k první fázi popsané v tabulce 1):*
- (46) Polské orgány vysvětlují, že v první fázi provedla společnost založená městem Gdyně a obcí Kosakowo přípravné úkoly (např. příprava hlavního plánu pro investici, dokumentů nutných pro získání statusu provozovatele letiště, zprávy týkající se dopadu investice na životní prostředí, projektové dokumentace atd.).
- (47) Polské orgány trvají na stanovisku, že v první fázi nedošlo k významným kapitálovým investicím, nýbrž že veřejné financování schválené ve prospěch provozovatele letiště bylo v souladu s podporou *de minimis* ⁽²³⁾. Polské orgány uvádějí, že do dne 26. června 2009 činily kapitálové injekce ve prospěch společnosti celkem 1,691 mil. PLN (asi 423 000 EUR).

⁽²¹⁾ Pokyny k regionální podpoře na období 2007–2013 (Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13).

⁽²²⁾ Vnitřní míra návratnosti investice odpovídá diskontní sazbě, při které se čistá současná hodnota rovná nule. Vnitřní míra návratnosti vychází obvykle z porovnání s náklady na kapitál.

⁽²³⁾ V té době bylo v platnosti nařízení Komise (ES) č. 1998/2006 ze dne 15. prosince 2006 o použití článků 87 a 88 Smlouvy na podporu *de minimis* (Úř. věst. L 379, 28.12.2006, s. 5).

ii. *Fáze druhá (od roku 2010) zahrnuje faktickou přestavbu letiště (vztahuje se k fázím II až IV popsaným v tabulce 1):*

- (48) Polské orgány dále vysvětlují, že první, přípravná, fáze skončila v roce 2010 po dokončení hlavního plánu ⁽²⁴⁾ a vypracování první analýzy MEIP 2010 pro letiště v Gdyni. Polské orgány upozorňují, že jelikož z analýzy MEIP 2010 vyplynulo, že investice ze strany obou místních orgánů byly realizované za tržních podmínek (tj. nepředstavují státní podporu), čímž se dojde k navýšení základního kapitálu společnosti na 6,05 mil. PLN (asi 1,5 mil. EUR).
- (49) V analýze MEIP 2010 byla NPV daného investičního projektu vypočítána na základě metody volného peněžního toku (free cash flow) společnosti (free cash flow to the firm, dále jen „FCFF“) ⁽²⁵⁾. Tento výpočet vychází z předpokladu, že všechny kapitálové injekce, se kterými počítá investiční plán, budou opravdu provedeny s cílem realizace investičního projektu. Tato metoda odhadu se používá pro výpočet peněžních toků pro všechny držitele kapitálu podniku (společníky a držitele dluhopisů) v období, na které se vztahuje prognóza. Prognózy týkající se peněžních toků se pak snižují o vážený průměr nákladů na kapitál (weighted average cost of capital, „WACC“) ⁽²⁶⁾, aby se tak získaly údaje o diskontovaných peněžních tocích podniku v období, na které se vztahuje prognóza. V dalším roce se vypočítá konečná hodnota použitím metody nepřetržitého růstu (která vychází z předpokladu stálého růstu na základě FCFF z posledního období, na které se vztahuje prognóza). Za základ NPV se použije součet diskontovaných peněžních toků v období, na které se vztahuje prognóza, a konečné hodnoty. V tomto případě byly v analýze MEIP 2010 uvedeny odhady peněžních toků v období 2010–2040 a použit WACC ve výši [...] % ⁽²⁷⁾. Na základě použití těchto vstupních údajů došla analýza k závěru, že diskontované peněžní toky činí minus [...] mil. PLN ([...] mil. EUR) v období 2010–2040 a (diskontovaná) konečná hodnota činí asi [...] mil. PLN ([...] mil. EUR). NPV celého projektu se tak odhaduje na [...] mil. EUR (nebo [...] mil. EUR) za předpokladu, že letiště bude od roku 2040 generovat stálý zisk po neomezeně dlouhou dobu při roční míře růstu ve výši [...] %.
- (50) Polské orgány zároveň doplňují, že ačkoli z analýzy vyplynulo, že daná investice nepředstavuje státní podporu, byli to společníci, kteří začali připravovat oznámení Komisi, které mělo být předloženo pouze z důvodů právní jistoty.
- (51) Kromě toho polské orgány vysvětlují, že v květnu 2011 byla provedena nová analýza MEIP. Polské orgány informují, že tato analýza byla aktualizací analýzy MEIP 2010 a byla provedena v souvislosti s pokročilými přípravami a dostupností podrobnějších údajů ohledně investičního plánu, jeho harmonogramu a financování. Polské orgány vysvětlují, že v období mezi přípravou analýzy MEIP 2010 a analýzy MEIP 2011:
- společníci dne 11. března 2011 podepsali dohodu o podmínkách financování investice týkající se zahájení činnosti letiště pro civilní letectví. V této dohodě se město Gdyně zavázalo, že v letech 2011–2013 investuje celkem 59 mil. PLN. Obec Kosakowo se zavázala, že v letech 2011–2014 poskytne nefinanční příspěvek v podobě přeměny dluhu na podíly na vlastním kapitálu (debt-for-equity swap) (jak uvádí tabulka 2),
 - ve stejný den, tj. dne 11. března 2011, uzavřela společnost odpovědná za vybudování letiště Gdyně-Kosakowo s obcí Kosakowo dohodu o pronájmu pozemků (to umožnilo upřesnit rozsah pozemků, podmínky splatnosti pronájmu, otázku daní atd.),
 - byly upřesněny a aktualizovány náklady na investici zahrnuté do investičního plánu.
- (52) Polské orgány vysvětlují, že z analýzy MEIP 2011 vyplynula kladná NPV. Polské orgány navíc informovaly, že na tomto základě veřejní společníci provozovatele letiště, poskytli další kapitálové injekce. Polské orgány zdůrazňují, že v červenci 2011 byl vlastní kapitál společnosti navýšen na částku 33,801 mil. PLN (8,45 mil. EUR) a v dubnu 2013 na částku 64,810 mil. PLN (16,20 mil. EUR).

⁽²⁴⁾ V hlavním plánu investičního projektu jsou popsány různé prostředky nutné pro přestavbu letiště.

⁽²⁵⁾ FCFF se používá pro výpočet provozního zisku podniku před odečtením úroků a daní („EBIT“), přičemž se připočtou odpisy (neboť jde o nehotovostní výdaje) a odečtou se investiční potřeby, změny provozního kapitálu a daně (viz tabulka 5 týkající se analýzy MEIP 2010).

⁽²⁶⁾ Vážený průměr nákladů na kapitál představuje plánované prostředky, které podnik zaplatí ve prospěch držitelů jeho dluhopisů, aby mohl financovat aktiva společnosti.

⁽²⁷⁾ Základem je bezriziková sazba ve výši [...] %, prémie za úvěrové riziko ve výši [...] %, sazba daně z příjmů právnických osob ve výši 19 %, koeficient beta ve výši [...], prémie za sazbu na peněžním trhu ve výši [...] % a struktura kapitálu [...] % dluhu a [...] % vlastního kapitálu (viz bod 4.4 na straně 21 analýzy MEIP 2010). Komise upozorňuje, že z výpočtů předložených polskými orgány lze usuzovat, že pro účely analýzy MEIP byl použit WACC se sestupnou časovou strukturou.

- (53) V rámci analýzy MEIP 2011 byly vypočítány diskontované peněžní toky na základě diskontovaných peněžních toků pro období 2011–2040, na které se vztahovala prognóza. Aktualizované diskontované peněžní toky činily (– [...]) mil. PLN (– [...] mil. EUR), tj. naznačovaly tak větší ztráty, přičemž konečná hodnota se snížila na [...] mil. PLN (asi [...] mil. EUR). V souvislosti s tím byla NPV snížena na částku [...] mil. PLN (nebo méně než [...] mil. EUR). WACC byl snížen na [...] % ⁽²⁸⁾ a stabilní míra růstu pro vyšší konečné hodnoty [...] % byla také snížena na [...] %. Z těchto propočtů byly vyloučeny výdaje, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů, což znamená, že prognóza ziskovosti investice nebere v potaz kapitál nutný k financování té části infrastruktury, o níž se tvrdí, že spadá do oblasti působnosti veřejných orgánů.
- (54) Polské orgány uvedly, že v souvislosti s novou makroekonomickou situací (finanční krizí a hospodářským zpomalením) byl projekt v roce 2012 opětovně posouzen, což vedlo k vypracování nové analýzy MEIP (tj. analýzy MEIP 2012). Polské orgány informují, že pro účely analýzy MEIP 2012 byly učiněny následující změny, pokud jde o předpoklady dřívějších analýz MEIP:
- byl snížen prognózovaný počet cestujících na letišti v Gdyni,
 - byl snížen rozsah investice, což vedlo ke snížení nákladů na investici o [...] mil. PLN ([...] mil. EUR),
 - bylo upuštěno od úmyslu vybudovat hlavní terminál (a od souvisejícího rozšíření silniční infrastruktury a parkovišť pro automobily). Namísto toho bylo přijato rozhodnutí zvětšit v druhé fázi investice kapacitu terminálu obecného letectví o [...] %,
 - v důsledku posouzení situace na trhu bylo považováno za nutné navýšit náklady na investici související s bezpečností o částku [...] mil. PLN ([...] mil. EUR),
 - snížení rozsahu investice vedlo k tomu, že se zkrátila doba návratnosti investice (v nominálním vyjádření o [...] let, z [...] let a [...] měsíců na [...] roky i [...] měsíců).
- (55) Polské orgány také informují, že v analýze MEIP 2012 byla změněna metodologie, která byla uplatňována v předchozích analýzách MEIP:
- s cílem zlepšit výpovědní hodnotu ohledně struktury financování a nákladů na obsluhu dluhu byla metoda volných peněžních toků podniku (free cash flow to the firm, dále jen „FCFF“) nahrazena metodou volných peněžních toků do vlastního kapitálu (free cash flow to equity, dále jen „FCFE“) ⁽²⁹⁾,
 - v souvislosti se změnami na finančním trhu (trhu cenných papírů) byla aktualizována bezriziková úroková sazba a koeficient beta. Kromě toho byly ze srovnávací analýzy vyloučeny neevropské společnosti. Z toho vyplynula nová diskontní sazba,
 - diskontní sazba pro výpočet NPV byla stanovena na základě analýzy srovnatelných společností, včetně letištních společností a společností poskytujících služby na letištích (jejichž finanční výsledky významně souvisí s finančními výsledky letištních společností) ⁽³⁰⁾,
 - vycházelo se z předpokladu, že projekt bude financován v první řadě z prostředků pocházejících od společníků, a až poté z vnějších prostředků (půjčky provozního kapitálu) a příjmů z provozu.
- (56) Diskontované peněžní toky byly v analýze MEIP 2012 vypočítané na základě diskontovaných peněžních toků pro období 2012–2030, na které se vztahovala prognóza (tj. období, na které se vztahovala prognóza, bylo

⁽²⁸⁾ Bezriziková sazba byla navýšena na [...] % a koeficient beta byl navýšen na [...]. Byla změněna struktura kapitálu tím, že v ní bylo navýšen dluh ([...] %) a snížen vlastní kapitál ([...] %).

⁽²⁹⁾ FCFE = FCFF + přijaté úvěry a půjčky – splacené úvěry a půjčky – úroky za úvěry a půjčky. V porovnání s FCFF jsou FCFE diskontované mírou návratnosti z vlastního kapitálu, která je vždy vyšší než WACC. V důsledku toho NPV ukazuje, jaká část návratnosti investice je k dispozici společníkům (kapitálovým investorům). NPV vypočítaná na základě FCFE tedy nevyovídá o celkové návratnosti investice, tj. návratnosti pro společníky a návratnosti pro věřitele.

⁽³⁰⁾ S cílem ukázat rozdíl v typické struktuře financování letištních společností a společností poskytujících služby na letištích byla před výpočtem průměrných hodnot u společností poskytujících služby navýšena částka návratnosti z vlastního kapitálu.

v porovnání s předchozí studií zkráceno o deset let). Aktualizované diskontované peněžní toky činily (– [...] mil.) PLN (asi (– [...]) mil. EUR), oproti tomu byla významně navýšena konečná hodnota na [...] mil. PLN ([...] mil. EUR). Následně byla odečtena dosavadní kapitalizovaná hodnota investice ([...] mil. PLN). V souvislosti s tím byla v roce 2012 aktualizována NPV, která činila [...] mil. PLN (nebo [...] mil. EUR). Pro výpočet NPV byly použity náklady na vlastní kapitál ve výši [...] % ⁽³¹⁾ a stabilní míra růstu pro výpočet konečné hodnoty byla opětovně snížena z [...] % na [...] %.

- (57) Polské orgány zdůrazňují, že analýza MEIP 2012 nadále ukazovala kladné výsledky a v jejím důsledku poskytli společníci další kapitálové injekce. Polské orgány uvedly, že do dubna 2013 kapitál společnosti vzrostl na 91,310 mil. PLN (22,8 mil. EUR) a v roce 2013 se jeho výše nezměnila, jak ukazuje shrnutí uvedené v tabulce 3.

Tabulka 3

Navýšení kapitálu provozovatele letiště v Gdyni městem Gdyně a obcí Kosakowo

| Datum rozhodnutí o zápisu do vnitrostátního soudního rejstříku | Datum schválení navýšení kapitálu | Jméno společníka | Předmět schválení | Hodnota podílů | Základní kapitál | Celkový podíl na celkovém navýšení kapitálu do konce roku 2013 |
|--|-----------------------------------|------------------|--|----------------|------------------|--|
| | | | | (mil. PLN) | (mil. PLN) | |
| 28.8.2007 | 23.7.2007 | Gdyně | vytvoření nových podílů | 0,030 | 0,030 | 0,03 % |
| 28.8.2007 | 23.7.2007 | Kosakowo | vytvoření nových podílů | 0,020 | 0,050 | 0,05 % |
| 4.3.2008 | 6.12.2007 | Gdyně | vytvoření nových podílů | 0,120 | 0,170 | 0,19 % |
| 4.3.2008 | 6.12.2007 | Kosakowo | vytvoření nových podílů | 0,080 | 0,250 | 0,27 % |
| 11.9.2008 | 21.7.2008 | Gdyně | vytvoření nových podílů | 0,500 | 0,750 | 0,82 % |
| 28.7.2009 | 26.6.2009 | Gdyně | 404 podílů města Gdyně bylo zrušeno bez náhrady pro společníka | – 0,404 | 0,346 | 0,38 % |
| 28.7.2009 | 26.6.2009 | Gdyně | vytvoření nových podílů | 1,345 | 1,691 | 1,85 % |
| 8.12.2010 | 29.7.2010 | Gdyně | vytvoření nových podílů | 4,361 | 6,052 | 6,63 % |
| 8.7.2011 | 7.6.2011 | Gdyně | vytvoření nových podílů | 25,970 | 32,022 | 35,07 % |
| 1.9.2011 | 26.7.2011 | Kosakowo | vytvoření nových podílů | 1,779 | 33,801 | 37,02 % |
| 25.4.2012 | 5.4.2012 | Gdyně | vytvoření nových podílů | 28,809 | 62,610 | 68,57 % |
| 25.4.2012 | 5.4.2012 | Kosakowo | vytvoření nových podílů | 2,200 | 64,810 | 70,98 % |
| 27.5.2013 | 8.4.2013 | Gdyně | vytvoření nových podílů | 4,269 | 69,079 | 75,65 % |
| 27.5.2013 | 8.4.2013 | Kosakowo | vytvoření nových podílů | 2,200 | 71,279 | 78,06 % |
| 17.6.2013 | 25.4.2013 | Gdyně | vytvoření nových podílů | 20,031 | 91,310 | 100,00 % |

Zdroj: informace předložené polskými orgány.

⁽³¹⁾ Bezriziková sazba byla snížena na [...] % a koeficient beta byl snížen na [...].

- (58) Polské orgány souhrnem potvrzují, že ačkoli místní orgány přijaly další kroky za účelem vybudování letiště v Gdyni již v roce 2005, projekt získal konečnou podobu až v momentě vypracování hlavního plánu a vypracování prvního znění analýzy MEIP, tj. v roce 2010. Polské orgány vysvětlují, že poté byly v projektu – v důsledku změny vnější situace – významně změněny původní předpoklady. Polské orgány tvrdí, že veřejní společníci přijali konečné rozhodnutí o provedení a konečné podobě projektu v roce 2012. Polské orgány také zdůrazňují, že každá ze tří verzí MEIP potvrzovala ziskovost projektu a podporovala možnost realizovat projekt soukromým investorem.
- (59) Pokud jde o alternativní scénář, polské orgány tvrdí, že v souladu s vnitrostátním právem mohla obec Kosakowo využívat pozemek, na kterém se nachází letiště v Gdyni, pouze za účelem vybudování nového letiště. Polské orgány vysvětlují, že pozemky, na kterých se nachází letiště, byly obci Kosakowo propůjčeny na období 30 let. Polské orgány kromě toho informují, že podle dohody o propůjčení smí Kosakowo pronajímat pozemky pouze subjektu, který je odpovědný za založení nebo provoz letiště pro civilní letectví. Polské orgány tvrdí, že v případě, že by obec Kosakowo nepronajala daný pozemek za účelem vybudování letiště pro civilní letectví do šesti měsíců, nebo pokud by byl pozemek využíván pro jiné účely, nebo pokud by letiště nezačalo činnost do tří let, mohl by daný pozemek připadnout zpět státu. Scénář, podle kterého by pozemek, na kterém se nachází letiště v Gdyni, byl využíván či pronajat pro jiné účely než účely letectví, není podle polských orgánů možný, a proto nemůže sloužit jako alternativní scénář.

3.1.2. Věrohodnost hlavních předpokladů, ze kterých vychází analýza MEIP 2012

Prognózy týkající se počtu cestujících a prognóza příjmů

- (60) Polské orgány vysvětlují, že plánovaná výše sazeb letištních poplatků vycházela z obecně dostupných sazeb, které používají jiná letiště, aby nedocházelo k narušení trhu a zároveň se zajistila přiměřená úroveň ziskovosti projektu na základě prognózovaného počtu cestujících. Podle polských orgánů se tyto poplatky významně neliší od standardních poplatků, které vybírají malá letiště. Konkrétně polské orgány uvádějí, že dvě nově otevřená letiště ve Varšavě-Modlině a Lublinu používají standardní letištní poplatky, jejichž výše je podobná poplatkům prognózovaným v analýze MEIP pro letiště v Gdyni.
- (61) V odpovědi na názor Komise, že poplatky prognózované pro letiště v Gdyni ((25 PLN (6,25 EUR) v prvních dvou letech a poté 40 PLN (10 EUR) za každého odlétajícího cestujícího) jsou vyšší, než zlevněné poplatky uplatňované na letišti v Gdaňsku (24 PLN (6 EUR) za cestujícího odlétajícího letadlem nízkonákladové společnosti v případě letů na mezinárodních trasách obsluhovaných nejméně dvakrát v týdnu; 12,50 PLN (3,1 EUR) v případě vnitrostátních letů), polské orgány upozorňují, že operační plán uvádí průměrnou výši poplatků za celé období, na které se vztahuje prognóza (2014–2030), přičemž se zohlednila skutečnost, že se poplatky na letišti v Gdaňsku budou muset dlouhodobě zvýšit z důvodu zlepšených standardů obsluhy na tomto letišti.
- (62) Kromě toho polské orgány uvádějí, že ziskové rozpětí použité v projektu, změněná (o něco vyšší) prognóza týkající se letového provozu a podíl armády na některých provozních nákladech by měly letišti v Gdyni pomoci udržet snížené poplatky za cestující po delší dobu (nižší poplatky by bylo možné uplatňovat do konce roku 2021), zároveň se tím má zajistit kladná NPV pro veřejné společníky.
- (63) Polské orgány rovněž tvrdí, že aktualizovaná prognóza (z března 2013) týkající se počtu cestujících v Pomořanech předpokládá větší provoz než předpokládala analýza MEIP 2012. Podle nejnovějších číselných údajů má letiště v Gdyni v roce 2030 odbavit 1 149 978 cestujících, a nikoli 1 083 746. Podle prognózy má v Pomořanech celkem vzrůst počet cestujících v roce 2030 z 7,8 mil. na 9 mil. osob.
- (64) Podle polských orgánů tyto číselné údaje potvrzují, že obě letiště v Gdaňsku a Gdyni mohou být společně zisková a společně fungovat na trhu v Pomořanech. Polské orgány se domnívají, že i kdyby se zvýšila kapacita letiště v Gdaňsku na sedm milionů cestujících, na rozvíjejícím se trhu s leteckou dopravou v Pomořanech je stále ještě prostor pro jedno malé regionální letiště navíc (s kapacitou jednoho milionu cestujících), jehož služby by doplňovaly služby, jež poskytuje letiště v Gdaňsku.

Tabulka 4

Srovnání dopravních prognóz uvedených v analýze MEIP 2012 s aktualizovanými prognózami (z března 2013) ohledně letiště v Gdyni

| Rok | Komerční provoz | | Komerční provoz | | Všeobecné letectví | |
|------|-------------------------|------------------------|--------------------|------------------------|--------------------|------------------------|
| | Počet cestujících (000) | | Letový provoz | | Letový provoz | |
| | Prognóza MEIP 2012 | Aktualizovaná prognóza | Prognóza MEIP 2012 | Aktualizovaná prognóza | Prognóza MEIP 2012 | Aktualizovaná prognóza |
| | Celkem | Celkem | Celkem | Celkem | Celkem | Celkem |
| 2009 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2010 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2011 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2012 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2013 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2014 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2015 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2016 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2017 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2018 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2019 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2020 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2021 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2022 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2023 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2024 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2025 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2026 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2027 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2028 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2029 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2030 | 1 083 746 | 1 149 978 | [...] | [...] | [...] | [...] |

Zdroj: na základě informací předložených polskými orgány.

Provozní náklady (pobídky pro letecké společnosti, náklady související s činností armády na letišti)

- (65) Polské orgány vysvětlují, že v analýze MEIP byla zohledněna marketingová a propagační opatření, a uvádějí tyto odhady:
- i. provozní náklady odhadnuté na základě dostupných finančních výkazů všech velkých letišť v Polsku,
 - ii. ostatní náklady v rozdělení podle druhu, které jsou prognózované pro letiště v Gdyni v konzervativní výši, při současném zohlednění příslušných nákladů na jiných letištích.
- (66) Polské orgány rovněž informují, že analýza MEIP předpokládala, že všechny provozní náklady ponese investor, a nezohlednila přitom, že by se na těchto nákladech mohla podílet armáda, která bude letiště používat. Polské orgány tvrdí, že rozdělení provozních nákladů souvisejících s používáním společné infrastruktury mělo činit [...], pokud jde o počet civilních a vojenských letů. Polské orgány navíc vysvětlují, že náklady na renovaci a opravu budou činit [...]. Polské orgány zdůrazňují, že tím, že bylo dohodnuto společné využívání letiště (s armádou, která má letiště používat, dosud formálně nedohodnuté), sníží se náklady související se službami třetích stran a odměnami o minimálně [...]. Podle polských orgánů povede zohlednění tohoto faktoru v analýzách MEIP k větší prognózované ziskovosti projektu.

Dlouhodobá míra růstu

- (67) Polské orgány vysvětlují, že míra růstu ve výši [...] %, kterou předpokládá analýza MEIP, se vztahuje ke konečné hodnotě v nominálním vyjádření.
- (68) Polské orgány navíc informují, že míra růstu ve výši [...] % odpovídá cíli inflace v Polsku, který stanovila Rada peněžní politiky (řídící orgán Polské národní banky). Polské orgány uvádějí, že podle nejnovější prognózy Mezinárodního měnového fondu z července 2013 má růst HDP Polska v roce 2014 činit 2,2 %, v roce 2015 3 %, v roce 2017 3,3 % a v roce 2018 3,8 %.

Aktualizace z listopadu 2013

- (69) V listopadu 2013 polské orgány informovaly Komisi, že provozovatel letiště obdržel správní rozhodnutí celního úřadu a energetického regulačního úřadu, kterým se povoluje prodávat provozovatelům letadel palivo přímo. Prodej paliva provozovatelem letiště by měl představovat zdroj dalších příjmů a zlepšuje finanční výsledek v operačním plánu.
- (70) Podle polských orgánů vycházely veškeré dosud provedené analýzy MEIP z předpokladu, že palivo bude prodávat externí provozovatel. Prodej paliva provozovatelem letiště by zvýšil ziskové rozpětí podniku z této činnosti [...] PLN ([...] EUR) za litr (v případě, že by palivo prodával externí provozovatel) na [...] PLN ([...] EUR) za litr (v případě, že by palivo prodával přímo provozovatel letiště).
- (71) Polské orgány uvádějí, že tyto dodatečné příjmy by mohly zlepšit výsledek uvedený v aktualizaci MEIP 2012. Polské orgány konstatují, že se očekává, že NPV projektu tak vzroste z [...] mil. PLN ([...] mil. EUR) na [...] mil. PLN ([...] mil. EUR). Polské orgány dodatečně vysvětlují, že by vnitřní míra návratnosti (*internal rate of return*, dále jen „IRR“) vzrostla z [...] % na [...] %.
- (72) Polské orgány tvrdí, že by dodatečné příjmy alternativně umožnily v dlouhodobé perspektivě snížit dlouhodobé letištní poplatky, které musí letecké společnosti platit.
- (73) Polské orgány potvrdily, že přímý prodej paliva provozovatelům letadel nebyl v provedených analýzách MEIP zohledněn v důsledku omezeného přístupu. V době, kdy byly analýzy prováděny, nevlastnil provozovatel letiště nutná povolení ani neměl záruky, že tato povolení kdy získá.

- (74) Dodatečně polské orgány informovaly, že podnik hodlá poskytovat leteckým společnostem navigační služby (namísto polské agentury poskytující navigační služby – „Polska Agencja Żeglugi Powietrznej“). Polské orgány uvádějí, že by tak bylo možné snížit konečný poplatek hrazený leteckými společnostmi (v současnosti placený ve prospěch agentury), čímž by se letiště v Gdyni stalo pro letecké společnosti atraktivnější. Provozovatel letiště by tak mohl leteckým společnostem nabídnout konkurenceschopnější letištní poplatky než sousední letiště.

3.2. Hodnocení slučitelnosti podpory s vnitřním trhem

3.2.1. Investiční podpora

- (75) Podle polských orgánů byla splněna všechna kritéria slučitelnosti podpory pro investice ve prospěch letišť, jak jsou stanoveny v pokynech pro letectví z roku 2005.

Realizace jasně vymezeného cíle společného zájmu

- (76) Polské orgány tvrdí, že založení letiště v Gdyni, které je dopravním faktorem v Pomořanech, zlepší využívání stávající infrastruktury a bude mít pozitivní vliv na rozvoj regionu, zejména pokud jde o vyšší počet pracovních míst na letištích, příjmy z dodavatelského řetězce pro letecký trh a rozvoj turistického ruchu.
- (77) Polské orgány se odvolávají na studii „Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007–2020“ (Regionální strategie rozvoje dopravy v pomoranském vojvodství v letech 2007–2020), která vychází z prognóz týkajících se letecké dopravy v tomto regionu a ve které byla uznána potřeba vybudovat dopravní uzel úzce spolupracujících letišť, které by uspokojily potřeby obyvatel žijících v oblasti tří velkých měst (Trójmiasto) ⁽³²⁾.
- (78) Podle polských orgánů pro vybudování letištního uzlu v regionu Trójmiasto mluví tyto hlavní argumenty: zintenzivnění letecké dopravy v Polsku, vyčerpané možnosti rozšíření kapacity letiště v Gdaňsku a zvětšení aglomerace na téměř 60 km (pokud zohledníme města Tczew a Wejherowo, zvýší se tato rozloha nad 100 km). Polské orgány tvrdí, že ačkoli v důsledku rozšíření terminálu činí kapacita letiště v Gdaňsku přibližně pět milionu cestujících, podle některých prognóz týkajících se letecké dopravy může počet cestujících na tomto letišti v roce 2035 překročit šest milionů. Polské orgány na jednu stranu v předložených připomínkách potvrdily, že kvůli překážkám v oblasti ochrany životního prostředí a rozvoji městských oblastí v sousedství letiště v Gdaňsku jsou perspektivy jeho dalšího rozšíření omezené. Na druhou stranu v připomínkách předložených dne 6. prosince 2012 polské orgány potvrdily, přičemž se odvolávaly na hlavní plán letiště v Gdaňsku, že rozšíření letiště v Gdaňsku nic nebrání.
- (79) Polské orgány uvádí, že vybudování letištního uzlu v oblasti Trójmiasto s letištem Gdyně-Kosakowo, které má plnit funkci rezervního letiště (na letišti v Gdyni je možné přistát v 80 % případů, kdy oblačnost a viditelnost neumožňují přistání na letišti v Gdaňsku) dodatečně ospravedlňují důvody související s bezpečností leteckých operací.
- (80) Polské orgány dále tvrdí, že rozvoj letiště Gdyně-Kosakowo odpovídá cílům stanoveným ve vnitrostátních a regionálních strategických dokumentech týkajících se rozvoje letecké infrastruktury v Polsku. Polské orgány vysvětlují, že rozvoj letiště Gdyně-Kosakowo má podle plánů pozitivně ovlivnit rozvoj regionu Pomořany a využívání stávající vojenské infrastruktury, přičemž samotné letiště má mít doplňkovou funkci k letišti v Gdaňsku.

Nutná a úměrná infrastruktura

- (81) Polské orgány tvrdí, že infrastruktura je nezbytná a úměrná s ohledem na stanovený cíl z důvodu nízké intenzity letecké dopravy (1,55 % podíl na polském leteckém trhu v roce 2030), prognózy týkající se počtu cestujících, který překračuje možnosti rozšíření letiště v Gdaňsku, atraktivitu regionu pro turistický ruch a z důvodu předpokládané vysoké míry rozvoje regionu Pomořany.

⁽³²⁾ Trójmiasto je městská oblast zahrnující tři velká města regionu Pomořany (tj. Gdaňsk, Gdyně a Sopoty). V této oblasti v současnosti existují tři letiště: Letiště Lecha Wałęsy, vojenské letiště v Pruszczu Gdańskim a vojenské letiště na místě, kde Gdyně hraničí s obcí Kosakowo (Gdyně-Oksywie).

- (82) Polské orgány zdůrazňují strategickou úlohu, kterou plní vojenské letiště v Gdyni v tomto regionu, a upozorňují na skutečnost, že využití stávající infrastruktury minimalizuje náklady na investici a maximalizuje pozitivní přínos pro rozvoj regionu.
- (83) Polské orgány také poznamenávají, že náklady na investici byly minimalizovány a že byla zvýšena efektivita této investice díky tomu, že byla zavedena technická řešení (např. výstavba terminálu pro obecné letectví pro potřeby jak obecného letectví, tak i cestujících, umístění většiny služeb pro obsluhu letiště – pohraniční stráž, celní úřad, policie, požární ochrana, vedení letiště – do jediné budovy a úprava dalších stávajících objektů za účelem jejich optimálního využití). Kromě toho se na nákladech na provoz souvisejících s využíváním infrastruktury bude podílet armáda.

Dostatečné perspektivy střednědobého používání

- (84) Polské orgány upozorňují na dostatečné perspektivy střednědobého používání letiště Gdyně-Kosakowo. Jako důvody uvádějí prognózovaný růst HDP v regionu Pomořany, který má být vyšší než očekávaný průměrný růst HDP Polska a EU, atraktivitu regionu pro turistický ruch, status regionu jako centra zahraničních investic a prognózovaný nárůst letecké dopravy.
- (85) Polské orgány zdůrazňují, že plánovaná spolupráce s letištěm v Gdaňsku a doplňkovost služeb nabízených oběma letišti (letiště v Gdyni bude obsluhovat především obecné letectví) dodatečně posilují střednědobé a dlouhodobé perspektivy letiště Gdyně-Kosakowo.
- (86) Polské orgány navíc vysvětlují, že dotčené letiště rovněž na svém území plánuje rozvoj zvláštní činnosti v oblasti letectví (např. nabídka částí jednoduchých služeb, opravy částí letadel nebo výroba jiných montážních dílů/produktů dodávaných na principu „just-in-time“).
- (87) Polské orgány poznamenávají, že dalším dokladem potvrzujícím atraktivitu dotčeného projektu je prohlášení o úmyslu, které podepsala komerční banka a ve kterém banka uvádí, že je připravena zahájit rozhovory o financování investice do letiště Gdyně-Kosakowo.

Rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem

- (88) Jelikož letiště Gdyně-Kosakowo nemá mít velký podíl na trhu (má obsluhovat méně než jeden milion cestujících ročně), polské orgány se domnívají, že vliv dotčeného projektu na obchod není v rozporu se společným zájmem. V souvislosti s prognózovaným růstem letecké dopravy polské orgány předpokládají, že letiště v Gdaňsku a Gdyni budou společně tvořit spolupracující letecký uzel, který bude obsluhovat oblast Trójmiasto a nabízet vzájemně se doplňující služby.
- (89) Polské orgány zdůrazňují, že letiště v Gdyni nebude konkurovat letišti v Gdaňsku, neboť se zaměří na služby pro odvětví obecného letectví (údržba, opravy a generální opravy, letecká akademie) a na spolupráci s námořním přístavem v Gdyni.
- (90) Kromě toho polské orgány tvrdí, že obsluha charterových letů a nízkonákladových společností na letišti Gdyně-Kosakowo nebude na úkor letiště v Gdaňsku, nýbrž bude reagovat na větší solventnost obyvatel a jejich větší mobilitu. Polské orgány poznamenávají, že pokud zvážíme tempo rozvoje letiště v Gdaňsku a povahu leteckých operací na tomto letišti, existuje riziko, že se v krátkodobé či dlouhodobé perspektivě nutně sníží počet letů, které toto letiště obsluhuje. Polské orgány informují, že tyto závěry byly uvedeny ve zprávě o posouzení dopadu projektu na životní prostředí s názvem „Rozbudowa Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy“ (Rozšíření letiště Lecha Wałęsy v Gdaňsku).
- (91) Polské orgány vysvětlují, že investice do letiště Gdyně-Kosakowo může snížit finanční a společné náklady, které by vznikly v případě, že dojde k omezení činnosti letiště v Gdaňsku. Polské orgány konstatují, že pokud letiště v Gdyni převezme část leteckého provozu letiště v Gdaňsku, povede to k lepšímu využití kapacity obou letišť.

Nezbytnost podpory a motivační účinek

- (92) Polské orgány tvrdí, že společnost by daný projekt bez veřejného financování nerealizovala. Polské orgány upozorňují na skutečnost, že podpora je omezená na minimum a náklady na projekt byly sníženy a optimalizovány využitím stávající vojenské infrastruktury.
- (93) Podle názoru polských orgánů jsou kapitálové injekce ve prospěch realizace letiště v Gdyni nutné a omezené na minimum, což dokazuje:
- i. vnitřní míra návratnosti projektu ve výši [...] % je jen o něco málo vyšší než diskontní sazba (náklady na vlastní kapitál), která činí [...] % (na základě analýzy MEIP 2012);
 - ii. nutnost, předpokládaná v rámci finančních prognóz, přijetí půjčky provozního kapitálu za účelem financování provozu letiště, bez které by letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. mohlo ztratit likviditu;
 - iii. skutečnost, že celkové financování z vlastního kapitálu je nižší než celkové kapitálové výdaje (financování z vlastního kapitálu činí méně než [...] celkových finančních nákladů za období, na které se vztahuje prognóza, včetně celkových kapitálových výdajů).
- (94) Kromě toho polské orgány vysvětlují přiměřenost dotčeného opatření podpory a srovnávají financování podpory z veřejných prostředků (asi 148 mil. PLN v reálném vyjádření) s investicí „na zelené louce“ (letiště Lublin-Świdnik, jehož dosavadní výstavba stála 420 mil. PLN netto) a s investicí na území vojenského letiště (letiště Warszawa-Modlin, jehož dosavadní výstavba stála přibližně 454 mil. PLN).

3.2.2. Provozní podpora

- (95) Polské orgány tvrdí, že projekt splňuje kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech k regionální podpoře, která lze uplatnit na region, na který se vztahuje čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU. Podle mínění polských orgánů provozní podpora projektu:
- i. je určená na financování části předem určených výdajů,
 - ii. se omezuje na nezbytné minimum a byla přiznána prozatímně (podpora na provozní náklady se poskytuje ve výši nezbytně nutné pro zahájení činnosti letiště a na dobu nutnou pro toto zprovoznění, tj. do konce roku 2018),
 - iii. je regresivní a snižuje se z [...] % kapitálových výdajů v roce 2013 na [...] % v roce 2018,
 - iv. se uděluje pro realizaci cílů projektu týkajících se regionálního rozvoje a zmírnění stávajících překážek. Polské orgány tvrdí, že pokud porovnáme výši podpory a její pozitivní přínos pro rozvoj Pomořan, je nutné uznat podporu za úměrnou.
- (96) Polské orgány navíc zdůrazňují, že podpora se poskytuje malému letišti, které má maximální roční kapacitu jednoho milionu cestujících, takže riziko narušení hospodářské soutěže a dopadu, který by byl v rozporu se společným zájmem, je minimální, zejména v souvislosti plánované spolupráce letišť v Gdyni a Gdaňsku a doplňkové povahy této spolupráce.
- (97) Polské orgány také uvádějí, že jednání, jež jsou v současnosti vedena s armádním uživatelem letiště a jeho podíl na provozních nákladech letiště snižují ztráty a provozní náklady společnosti.

4. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (98) Komise neobdržela od zúčastněných stran po zveřejnění rozhodnutí o zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU žádné připomínky, pokud jde o financování udělené společnosti letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. ze strany města Gdyně a obce Kosakowo.

5. POSOUZENÍ

5.1. Existence státní podpory

- (99) V čl. 107 odst. 1 SFEU je stanoveno, že „veškeré 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“.
- (100) Kritéria v čl. 107 odst. 1 SFEU platí kumulativně. Aby bylo možné určit, zda dané opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být splněny všechny následující podmínky: Konkrétně by finanční podpora musela:
- být poskytnuta státem nebo ze státních prostředků,
 - zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby,
 - narušovat nebo mohla narušit hospodářskou soutěž a
 - ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

5.1.1. Hospodářská činnost a pojem podnik

- (101) V souladu s ustálenou judikaturou musí Komise nejprve zjistit, zda letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. je podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Podnikem je jakákoli jednotka vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování⁽³³⁾. Za hospodářskou činnost se považuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu⁽³⁴⁾.
- (102) Soudní dvůr v rozsudku ve věci letiště Lipsko-Halle potvrdil, že využívání letiště pro komerční účely a výstavba letištní infrastruktury představují hospodářskou činnost⁽³⁵⁾. V momentě, kdy provozovatel letiště zahájí hospodářskou činnost v podobě poskytování letištních služeb za odměnu, se takový provozovatel bez ohledu na jeho právní status nebo způsob financování považuje za podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a ustanovení Smlouvy o státní podpoře lze tedy použít na posouzení výhod, které byly takovému provozovateli letiště přiznány ze strany státu či ze státních prostředků⁽³⁶⁾.
- (103) V tomto ohledu Komise poznamenává, že objekty infrastruktury, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, mají být provozovatelem letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. využívány na komerčním základě. Jelikož provozovatel letiště bude od uživatelů letiště vybírat poplatky za využití uvedených objektů infrastruktury, je nutné uznat, že objekty lze komerčně využívat. Z výše uvedeného vyplývá, že subjekt, který využívá dotčené objekty infrastruktury, je podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (104) Hospodářský charakter však nemá každý typ činnosti provozovatele letiště⁽³⁷⁾. Podle rozsudku Soudního dvora činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí, nejsou hospodářského charakteru a nespádají do oblasti působnosti pravidel státní podpory. Činnosti na letišti, např. kontrola leteckého provozu, policie, celní služby, požární ochrana, realizace úkolů nutných pro zajištění ochrany civilního letectví před nelegálním zásahy, jakož i investice do infrastruktury a vybavení, jež jsou nutné pro realizaci těchto úkolů, se obecně považují za činnosti, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů

⁽³³⁾ Rozsudek ve věci C-35/96 Komise v. Itálie, EU:C:1998:303, Sb. rozh. 1998, s. I-3851; rozsudek ve věci C-41/90 Höfner a Elser, EU:C:1991:161, Sb. rozh. 1991, s. I-1979; rozsudek ve věci C-244/94 Fédération Française des Sociétés d'Assurances v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, EU:C:1995:392, Sb. rozh. 1995, s. I-4013; rozsudek ve věci C-55/96 Job Centre, EU:C:1997:603, Sb. rozh. 1995, s. I-7119.

⁽³⁴⁾ Rozsudek ve věci 118/85 Komise v. Itálie, EU:C:1987:283, Sb. rozh. 1987, s. 2599; rozsudek ve věci C-35/96 Komise v. Itálie, EU:C:1998:303, Sb. rozh. 1998, s. I-3851.

⁽³⁵⁾ Rozsudek ve spojených věcech T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH a Mitteldeutsche Flughafen AG v. Komise a T-443/08 Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt v. Komise, EU:T:2011:117, Sb. rozh. 2011, s. II-01311, který potvrdil Soudní dvůr Evropské unie, věc C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle v. Komise, EU:C:2012:821; viz rovněž věc T-128/98 Aéroports de Paris v. Komise, EU:T:2000:290, Sb. rozh. 2000, s. II-3929, který potvrdil Soudní dvůr Evropské unie, věc C-82/01P Aéroports de Paris v. Komise, EU:C:2002:617, Sb. rozh. 2002, s. I-9297 a věc T-196/04 Ryanair v. Komise, EU:T:2008:585, Sb. rozh. 2008, s. II-3643.

⁽³⁶⁾ Rozsudky ve věcech C-159/91 a C-160/91 Poucet v. AGV a Pistre v. Cancave, EU:C:1993:63, Sb. rozh. 1993, s. I-637.

⁽³⁷⁾ Rozsudek ve věci C-364/92 SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, EU:C:1994:7, Sb. rozh. 1994, s. I-43.

a nemají hospodářský charakter⁽³⁸⁾. Ačkoli veřejné financování činností, které nemají hospodářský charakter, nepředstavuje státní podporu, musí být přísně omezeno na částku nezbytnou pro kompenzaci nákladů vzniklých v důsledku těchto činností a nesmí být použito na hrazení nákladů spojených s jiným druhem hospodářské činnosti⁽³⁹⁾.

- (105) Podle ustálené judikatury se považuje za výhodu, pokud veřejné orgány osvobodí podnik od nákladů, které neoddělitelně souvisejí s jeho hospodářskou činností⁽⁴⁰⁾. Pokud je tedy podle právního řádu běžnou praxí, že provozovatelé letišť nesou náklady na jisté služby, pak provozovatelům letišť, kteří tyto náklady nést nemusí, vzniká výhoda, i když se samotné tyto služby nepovažují za činnost hospodářského charakteru. Je tedy nutné provést analýzu právního rámce, který je platný pro daného provozovatele letiště, aby bylo možné posoudit, zda daný právní rámec zavazuje provozovatele letiště nést náklady na provozování některých typů činností, které by samy o sobě mohly být uznány za činnosti nehoopodářského charakteru, které však neoddělitelně souvisejí s realizací jejich činnosti hospodářského charakteru.
- (106) Komise konstatuje, že v rozhodnutí o zahájení řízení ze dne 2. července 2013 neposoudila, zda polské právo od provozovatelů letišť vyžaduje, aby nesli náklady na provozování služeb, o kterých se tvrdí, že jsou nehoopodářské povahy. V uvedeném rozhodnutí se výslovně uvádí, že investice do výstavby budov a vybavení pro jednotky požární ochrany, celníky, pracovníky ochrany letiště, zaměstnance policie a pohraniční strážce spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů, a proto nepředstavují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU⁽⁴¹⁾. Jak je vysvětleno v 18. bodě odůvodnění, Komise se domnívá, že by za těchto zvláštních okolností v závěrečném rozhodnutí v dané věci neměla tento závěr zpochybnit.
- (107) Částka uvedená v rozhodnutí o zahájení řízení ve výši [...] mil. PLN ([...] mil. EUR) pro investice na výstavbu budov a vybavení, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů, se týká analýzy MEIP 2012. Podle analýzy MEIP 2010 by náklady, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů, činily [...] mil. PLN ([...] mil. EUR)⁽⁴²⁾, a analýza MEIP 2011 uvádí částku ve výši [...] mil. PLN ([...] mil. EUR)⁽⁴³⁾.
- (108) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem tak Komise ze svého posuzování analýz MEIP 2010 a 2011 vyloučí tu část investic, která se týká činností, o nichž se tvrdí, že spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů. A jelikož financování této části investic není považováno za státní podporu, Komise nenařídí její navrácení.

5.1.2. Státní zdroje a účast státu

- (109) Státní podporou se rozumí každá výhoda poskytnutá ze státních zdrojů samotným státem či zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě svěřených pravomocí⁽⁴⁴⁾. Zdroje místních orgánů jsou pro účely článku 107 SFEU státními zdroji⁽⁴⁵⁾. V tomto případě pocházejí kapitálové injekce poskytnuté ve prospěch letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. přímo z rozpočtů dvou orgánů místní samosprávy, tj. města Gdyně a obce Kosakowo. Komise se tedy domnívá, že zdroje dotčených subjektů byly státními zdroji.
- (110) Komise se domnívá, že není relevantní, zda opatření mělo podobu přímé dotace (příspěvek v hotovosti od města Gdyně a obce Kosakowo), nebo změny části dluhů provozovatele letiště vůči jednomu z jeho veřejných společníků (pronájem smluvní obci Kosakowo) na podíly na vlastním kapitálu. Příjmy z pronájmu jsou součástí finančních zdrojů obce Kosakowo, a proto představují státní prostředky.

⁽³⁸⁾ Viz konkrétně: věc C-364/92 SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, EU:C:1994:7, Sb. rozh. 1994, s. I-43, bod 30 a věc C-113/07 P Selex Sistemi Integrati v. Komise, EU:C:2009:191, Sb. rozh. 2009, s. I-2207, bod 71.

⁽³⁹⁾ Věc C-343/95 Cali & Figli v. Servizi Ecologici Porto di Genova, EU:C:1997:160, Sb. 1997, s. I-1547; rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N309/2002; rozhodnutí Komise ze dne 16. října 2002 ve věci N438/2002, Subvence správ belgických přístavů na výkon úkolů podřízených veřejné moci.

⁽⁴⁰⁾ Viz mj. věc C-172/03 Wolfgang Heiser v. Finanzamt Innsbruck, EU:C:2005:130, Sb. rozh. 2005, s. I-01627, bod 36 a citovaná judikatura.

⁽⁴¹⁾ 25. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽⁴²⁾ Analýza MEIP 2010 neuvádí, která část investic by spadala do oblasti působnosti veřejných orgánů. K určení výše této částky proto Komise použila přístup použitý v analýze MEIP 2011. Viz 132. bod odůvodnění.

⁽⁴³⁾ V průběhu řízení před Tribunálem obec Kosakowo uvedla, že [...] mil. PLN ([...] mil. EUR) bylo vynaloženo na investice, které údajně spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů.

⁽⁴⁴⁾ Věc C-482/99 Francie v. Komise, EU:C:2002:294, Sb. rozh. 2002, s. I-4397.

⁽⁴⁵⁾ Rozsudek ze dne 12. května 2011 ve spojených věcech T-267/08 a T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, EU:T:2011:209, Sb. rozh. 2011, s. II-01999, bod 108.

- (111) Komise se proto také domnívá, že kapitálové injekce ve prospěch společnosti Letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. jsou financovány ze státních zdrojů a lze je připisat státu.

5.1.3. Hospodářská výhoda

5.1.3.1. Úvod

- (112) Komise vzala na vědomí, že polské orgány na jedné straně argumentují tím, že kapitálové injekce splňují kritéria MEIP, na druhé straně se však domnívají, že podpora je slučitelná s vnitřním trhem, jelikož by provozovatel letiště bez veřejného financování investici neprovedl.
- (113) Za účelem zjištění, zda v tomto případě dotčené opatření znamená výhodu pro letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o., kterou by tato společnost v běžných tržních podmínkách nemohla získat, Komise musí porovnat postup veřejných společníků provozovatele letiště s postupem soukromého investora, který usiluje o dlouhodobou ziskovost⁽⁴⁶⁾.
- (114) Při tomto hodnocení nelze zohlednit jakýkoli pozitivní dopad pro hospodářství regionu, ve kterém se letiště nachází, jelikož je podle výroku Soudního dvora nutné, pokud se použije analýza MEIP, vyjasnit otázku, zda „by se soukromý společník při zohlednění pravděpodobné návratnosti investice a bez zohlednění veškerých sociálních a odvětvových otázek a otázek souvisejících s regionální politikou rozhodl za podobných okolností upsat dotčený kapitál“⁽⁴⁷⁾.
- (115) Polské orgány tvrdí, že dotčená opatření neposkytují letišti v Gdyni žádnou hospodářskou výhodu, jelikož jsou v souladu s analýzou MEIP. Jak je uvedeno v bodě 3.1, polské orgány toto tvrzení odůvodňují výsledky analýz MEIP vypracovaných PWC⁽⁴⁸⁾. V listopadu 2013 polské orgány ještě předložily informace, že nové zdroje příjmu (tj. prodej paliva a poskytování navigačních služeb) navýší NPV projektu. Ke dni, kdy bylo přijato rozhodnutí o zahájení řízení, polské orgány předložily pouze analýzu MEIP 2012.
- (116) Třebaže se podle dohody společníků z roku 2011 město Gdyně a obec Kosakowo zavázaly k poskytnutí hotovostních a bezhotovostních příspěvků za účelem financování investičního projektu do roku 2040, polské orgány tvrdí, že pro hodnocení slučitelnosti kapitálových injekcí s vnitřním trhem jsou relevantní pouze analýza MEIP 2012 a pozdější informace o dodatečných zdrojích příjmů.
- (117) Dále v textu se Komise bude zabývat argumentem polských orgánů, že otázka, zda provozovatel letiště získal výhodu, by měla být posouzena na základě analýzy MEIP 2012 a pozdějších informací a ne na základě analýz MEIP 2010 a 2011 (oddíl 5.1.3.2). Poté Komise posoudí, zda je zásada investora v tržním hospodářství splněna, na základě analýzy MEIP 2010 (oddíl 5.1.3.3), analýzy MEIP 2011 a analýzy MEIP 2012 (oddíl 5.1.3.4).

5.1.3.2. Vhodnost analýzy MEIP 2012 pro posouzení hospodářské výhody

- (118) Ve svém rozsudku ve věci Stardust Marine Soudní dvůr prohlásil, že „[...] pro zjištění, zda se stát choval jako obezřetný 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“⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁶⁾ Věc C-305/89 Itálie v. Komise („Alfa Romeo“), EU:C:1991:142, Sb. rozh. 1991, s. I-1603; věc T-296/97 Alitalia v. Komise, EU:T:2000:289, Sb. rozh. 2000, s. II-3871.

⁽⁴⁷⁾ Věc C-40/85 Belgie v. Komise, EU:C:1986:305, Sb. rozh. 1986, s. I-2321.

⁽⁴⁸⁾ Přestože Komise požádala polské orgány, aby jí předložily výpočty v excelových tabulkách, ze kterých vycházely výpočty spolu se vzorečky, polské orgány předložily pouze výpočty v excelových tabulkách bez vzorečků.

⁽⁴⁹⁾ Věc C-482/99 Francie v. Komise, EU:C:2002:294, Sb. rozh. 2002, s. I-4397.

- (119) Kromě toho Soudní dvůr prohlásil, že „[...] 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“⁽⁵⁰⁾.
- (120) Aby bylo možné použít zásadu investora v tržním hospodářství, musí se Komise vrátit do kontextu období, v němž bylo přijato konkrétní rozhodnutí o změně původního vojenského letiště na letiště civilního letectví. Komise musí při svém posouzení rovněž vycházet z informací a předpokladů, které měli k dispozici veřejní společníci v momentě přijetí rozhodnutí týkajícího se ujednání ohledně financování investičního projektu.
- (121) Komise se domnívá, že aby bylo možné stanovit, zda město Gdyně a obec Kosakowo postupovaly jako soukromý investor, je nejdůležitější analýza MEIP 2010. Hodnocení slučitelnosti této intervence státu s tržními podmínkami musí vycházet z analýzy *ex ante* a zároveň zohlednit informace a údaje dostupné v momentě přijetí rozhodnutí o investici.
- (122) Komise konstatuje, že před rokem 2010 byly provedeny pouze studie a přípravné práce pro účely dotčeného investičního projektu. Zahrnovaly hlavní plán investičního projektu, zprávu týkající se životního prostředí, projektovou dokumentaci terminálu obecného letectví, projektovou dokumentaci budovy pro správu letiště a jednotky požární ochrany, zvláštní dokumentaci týkající se činnosti letiště a jiné odborné studie. Náklady na tyto studie do konce roku 2010 činily celkem [...] mil. PLN ([...] EUR)⁽⁵¹⁾.
- (123) Kromě toho, jak tvrdí polské orgány, v roce 2010 veřejní společníci provozovatele letiště ukončili přípravu dotčeného investičního projektu. Ve stejném roce veřejní společníci navýšili základní kapitál společnosti na 6,05 mil. PLN (asi 1,5 mil. EUR) za účelem realizace tohoto investičního projektu. Hlavní investice do pevných aktiv (jako je např. výstavba terminálu obecného letectví) měly být zahájeny v roce 2011, ale ve skutečnosti začaly v roce 2012. Komise se domnívá, že v tomto momentě by každý soukromý investor posoudil očekávanou ziskovost projektu. Pokud by se ukázalo, že investiční plán nevykazuje přijatelnou míru návratnosti, nebo kdyby vycházel z pochybných předpokladů, soukromý investor by nezačal realizaci plánu a nevyvaložil by na něj další prostředky navíc k prostředkům, které již poskytl na přípravné práce uvedené v 122. bodě odůvodnění. Pokud jde o kapitálové injekce, Komise se domnívá, že rozhodnutí o první velké kapitálové injekci ve výši 4,4 mil. PLN bylo přijato 29. července 2010 (tím se téměř čtyřnásobně navýšil stávající kapitál ve výši 1,7 mil. PLN), tedy po ukončení analýzy MEIP 2010 dne 16. července 2010. Navíc byla dne 11. března 2011⁽⁵²⁾ (tj. ještě před ukončením druhé analýzy MEIP ze dne 13. května 2011) podepsána dohoda společníků o dalším navýšení základního kapitálu společnosti do roku 2040 (jak uvádí 28. bod odůvodnění). Nadto byla dne 7. března 2011 uzavřena dohoda o provozu s armádním uživatelem letiště a dne 11. března 2011 dohoda o pronájmu pozemků (jak uvádí 27. bod odůvodnění). Dne 9. září 2010, několik měsíců po vypracování analýzy MEIP 2010 (viz 26. bod odůvodnění), uzavřela obec Kosakowo rovněž dohodu o propůjčení pozemků, na nichž se nachází vojenské letiště, s ministerstvem financí. Tyto pozemky bylo možné využít pouze za účelem vybudování nového letiště (25. a 59. bod odůvodnění).
- (124) Komise rovněž zdůrazňuje, že polské orgány potvrdily⁽⁵³⁾, že kapitálové injekce, o kterých bylo rozhodnuto dne 29. července 2010, vycházely z posouzení hospodářského projektu, které obsahovala analýza MEIP 2010. Je tudíž zřejmé, že veřejní společníci v této fázi byli jednoznačně rozhodnuti účastnit se dotčeného investičního projektu, jehož realizace měla trvat 30 let a byla spojena se smluvní pokutou pro případ nesplnění povinností stran, a to až do jeho dokončení v září roku 2040, jak je stanoveno v dohodě společníků (28. bod odůvodnění).

⁽⁵⁰⁾ Věc C-124/10P Evropská komise v. Électricité de France (EDF), 2012, EU:C:2012:318, bod 85.

⁽⁵¹⁾ Viz bod 4.7.5 analýzy MEIP 2012. Podle připomínek předložených polskými orgány činila do 26. června 2009 celková hodnota kapitálových injekcí ve prospěch letiště v Gdyni 1,691 mil. PLN (asi 423 000 EUR). Celých [...] mil. PLN (asi [...] EUR) bylo použito na financování různých analýz provedených v průběhu přípravy projektu.

⁽⁵²⁾ Dohoda předpokládá, že město Gdyně poskytne finanční prostředky v letech 2011–2013 v celkové výši 59,048 mil. PLN (14,8 mil. EUR) a obec Kosakowo poskytne v letech 2011–2040 nefinanční příspěvek (přeměna ročních splátek za pronájem na podíly na vlastním kapitálu).

⁽⁵³⁾ Dopis ze dne 6. srpna 2013.

- (125) Ještě předtím, než byla poprvé aktualizována analýza MEIP v roce 2011, veřejní akcionáři poskytli ve prospěch společnosti kapitálové injekce ve výši 6,05 mil. PLN (viz tabulka 3). Ještě než byla dokončena druhá aktualizace analýzy MEIP v červenci 2012, veřejní společníci poskytli kapitálové injekce v celkové výši 64,810 mil. PLN (tj. asi 70 % celkového poskytnutého kapitálu).
- (126) Vedle výše popsaných kapitálových injekcí ve prospěch provozovatele letiště popisují různé analýzy MEIP předložené polskými orgány také plánované kapitálové výdaje (CAPEX, tj. odliv kapitálu) do roku 2030. Zejména analýza MEIP 2012 (viz tabulka 1) ukazuje, že investice do pevných aktiv budou rozděleny na čtyři fáze. Podle informací předložených polskými orgány činily kapitálové výdaje v roce 2012 [...] PLN (z nichž více než polovina byla vydána dokonce ještě před zahájením aktualizace analýzy z roku 2012). Obrázek 1 ukazuje roční (nominální) výši kapitálových výdajů podle analýzy MEIP 2012 (byly však odstraněny výdaje, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů).

Obrázek 1

Roční kapitálové výdaje (analýza MEIP 2012 po vyloučení výdajů, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů)

[...]

- (127) Analýzy MEIP 2011 a 2012 posoudily pouze změny v porovnání s prvním rozhodnutím o zahájení investičního projektu, které bylo přijato v roce 2010 na základě analýzy MEIP 2010. Dvě pozdější analýzy ukazují, že společníci se chovali podle změn na trhu a v souladu s nimi přizpůsobili rozsah projektu (v závislosti na druhu investice jej buď rozšířili či omezili). Tyto změny však nebyly velké v porovnání s rozhodnutím přestavět vojenské letiště na letiště civilního letectví. Obrázek 2 uvádí nominální kapitálové výdaje podle analýz MEIP 2010, 2011 a 2012 (při vyloučení výdajů, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů). Jak lze vidět, časový rámec a rozsah investice byly aktualizovány jak v roce 2011, tak i v roce 2012, avšak tyto změny nebyly s ohledem na celkový rozsah projektu významné. V roce 2010 se nominální kapitálové výdaje odhadovaly na asi [...] mil. PLN a tato částka [...] se zvýšila na asi [...] mil. PLN v roce 2011 (většinou díky investicím do silniční infrastruktury).

Obrázek 2

Kapitálové výdaje (v tisících PLN) podle analýz MEIP 2010, 2011 a 2012 (při vyloučení výdajů, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů)

[...]

- (128) V 122. a 127. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že aby mohla posoudit, zda se město Gdyně a obec Kosakowo chovaly jako soukromý investor v tržním hospodářství, musí své posouzení zakládat především na analýze MEIP 2010 bez ohledu na veškerý další vývoj a informace, které nebyly veřejným společníkům k dispozici v době, když přijali rozhodnutí realizovat daný investiční projekt.
- (129) Dá se očekávat, že soukromý investor by vzhledem k měnícím se podmínkám investiční plán během jeho provádění přizpůsobil. V tomto případě však Komise musí posoudit, zda by se soukromý investor pustil do projektu přeměny vojenského letiště na letiště pro civilní letectví. K tomu je zapotřebí určit, kdy bylo hlavní rozhodnutí o provedení projektu skutečně učiněno. Na základě skutečností obsažených ve spisu (kapitálové injekce, dohoda o propůjčení a dohoda o pronájmu) došlo k rozhodujícím krokům již před provedením analýzy MEIP 2011. Vzhledem k tomu, že každý soukromý investor by si nechal vypracovat posouzení finanční ziskovosti projektu předtím, než by vydal značné prostředky nebo by se uvázal k smluvním závazkům, je analýza MEIP 2010 nejvýznamnější analýzou pro vyhodnocení souladu investice s vnitřním trhem.

- (130) Analýzy MEIP 2011 a 2012 provedly úpravy původního investičního plánu, na jehož základu bylo učiněno původní rozhodnutí zahájit projekt přeměny vojenského letiště. Kapitálové injekce provedené na základě těchto následných analýz MEIP nelze proto zkoumat odděleně.

5.1.3.3. Použití zásady investora v tržním hospodářství na základě analýzy MEIP 2010

- (131) Analýza MEIP z roku 2010 vychází z obchodního plánu, který obsahuje prognózu budoucích peněžních toků v letech 2010–2040. V době, kdy byla provedena analýza MEIP, polské orgány předpokládaly, že letiště začne obsluhovat obecný letecký provoz v roce 2011, charterové lety v roce 2013 a nízkonákladové přeprave v roce 2015. To by vedlo ke stabilnímu růstu počtu odbavených cestujících z [...] cestujících v roce 2013 na téměř [...] mil. v roce 2024 a 1,753 mil. v roce 2040 (jak ukazuje tabulka 5 níže).

Tabulka 5

Prognózy ohledně počtu cestujících na letišti v Gdyni použité v analýze MEIP z roku 2010 (v tis.)

| Očekávaný vývoj cestovního ruchu (MEIP 2010) | | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| Rok | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2020 | 2024 | 2028 | 2032 | 2036 | 2040 |
| Počet cestujících | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | 1 752 835 |

- (132) Polskými orgány předložená analýza MEIP 2010 obsahuje kapitál nezbytný k financování nákladů, o nichž se tvrdí, že spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů, tyto náklady ale nevyčísľuje. Analýza MEIP 2011 naopak tyto náklady vylučuje a současně vyčísľuje. Záměr investičního projektu je podle analýz MEIP 2010 a 2011 v podstatě stejný. Vedle vyloučení nákladů, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů, se analýza MEIP 2011 liší od analýzy MEIP 2010 pouze v tom, že obsahuje aktualizované údaje o nákladech a diskontní sazbě, ověřených nákladech na silniční infrastrukturu, finanční výsledky dohody o pronájmu podepsané obcí Kosakowo a provozovatelem letiště a rozpis kapitálových injekcí dohodnutý mezi obcí Kosakowo a městem Gdyně. S cílem odstranit údajné náklady, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů, z výpočtů NPV uvedených v analýze MEIP 2010 uplatnila Komise stejnou metodiku, jakou použila analýza MEIP 2011 k určení výše podílu kapitálové investice, kterou tvořily náklady, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů. Zejména analýza MEIP 2011 naznačuje ⁽⁵⁴⁾, že [...] % nákladů na terminály (pro cestující a letištní terminály) pravděpodobně spadá do oblasti působnosti veřejných orgánů. [...] % nákladů na multifunkční budovy, v níž jsou umístěni požárníci, spadá do oblasti působnosti veřejných orgánů, což platí i o nákladech na oplocení, monitorovací zařízení, detekční vybavení pro kontrolu zavazadel, vybavení pro bezpečnostní službu na letišti (celkem [...] mil. PLN, tj. [...] mil. EUR). Vyloučením stejných druhů kapitálových nákladů a za použití stejného podílu nákladů, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů, u jednotlivých budov (jelikož se tyto číselné údaje opírají o podlahovou plochu v uvedených budovách plnící bezpečnostní funkci, která se v průběhu času, který uplynul mezi provedením obou analýz, nezměnila), Komise vypočetla podíl investičních nákladů uvedený v analýze MEIP 2010, který by měl být pro účely tohoto rozhodnutí vyloučen z uplatnění zásady investora v tržním hospodářství jako spadající do oblasti působnosti veřejných orgánů. Tyto náklady činí [...] mil. PLN (nebo [...] mil. EUR).
- (133) Podle analýzy MEIP z roku 2010 by nadto byl podnik ziskový před úroky, zdaněním a odpisy (EBITDA) od roku 2018. Kumulativně (tzn. po připočtení peněžních toků z předchozích let v každém roce) však bude celkový součet diskontovaných peněžních toků za celé období 2010–2040 záporný (jak uvádí obrázek 3). Jinými slovy, kladné peněžní toky, které měly být generovány od roku 2018, nejsou dostatečně vysoké, aby mohly vyrovnat záporné vysoké peněžní toky v raném období investice. Jak je patrné, zůstane kumulativní součet diskontovaných peněžních toků do roku 2040 záporný.

⁽⁵⁴⁾ Viz analýza MEIP 2011, s. 35.

Obrázek 3

Kumulované diskontované peněžní toky v tis. PLN (analýza MEIP z roku 2010)

[...]

Zdroj: na základě analýzy MEIP 2010 a po vyloučení výdajů, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů.

- (134) Očekávalo se, že po roce 2040 hodnota provozovatele letiště bude stále narůstat při stabilní míře růstu volných peněžních toků ve výši [...] %. V souladu s tímto předpokladem polské orgány vypočítaly konečnou hodnotu provozovatele letiště v roce 2040. Diskontovaná konečná hodnota činí [...] mil. PLN. Z původní analýzy MEIP 2010 vyplývá kladná kapitálová hodnota ⁽⁵⁵⁾ [...] mil. PLN (tj. asi [...] mil. EUR). Kladná kapitálová hodnota vyplývá z rozdílu vůči konečné hodnotě ve výši [...] mil. PLN, který je v absolutním vyjádření vyšší než NPV volného peněžního toku společnosti (FCFF), která se v průběhu období 2010–2040 odhaduje na ([...]) mil. PLN. Vnitřní míra návratnosti investičního projektu byla odhadnuta na [...] %, čímž je vyšší než předpokládané náklady na kapitál provozovatele letiště ([...] %). Po vyloučení výdajů, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů, zůstane NPV volného peněžního toku společnosti záporná ve výši ([...]) mil. PLN a projekt se stává ziskovým pouze díky vypočtené konečné hodnotě ve výši [...] mil. PLN. Kladná kapitálová hodnota projektu (po vyloučení výdajů, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů) je tudíž [...] mil. PLN (tj. asi [...] mil. EUR).
- (135) Projekt se tedy stává ziskovým pouze za předpokladu, že po uplynutí 30 let pronájmu bude provozovatel letiště pokračovat v jeho provozu po neomezeně dlouhou dobu se stabilní roční mírou růstu ve výši [...] % (což je konečná hodnota ⁽⁵⁶⁾). Jak bylo uvedeno v 25. až 27. bodě odůvodnění, polský stát však vlastní pozemky, na nichž se nachází letiště a které propůjčil obci Kosakowo na období 30 let do září roku 2040. Obec Kosakowo tyto pozemky následně pronajala letišti Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. Podle platného polského práva (články 48 a 191 občanského zákoníku) proto veškeré budovy a zařízení vybudované na pronajatém pozemku, jež jsou s ním trvale spojeny, jsou v držení majitele pozemků (ministerstvo financí), ne však společnosti Letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o., ani obce Kosakowo. V dohodě o propůjčení se stanoví, že propůjčené pozemky musí být navráceny do rukou vlastníka po uplynutí doby platnosti dohody o propůjčení do [...] (§ 4 odst. 16). Dohoda o propůjčení nepočítá s jednostranným právem na prodloužení propůjčení po uplynutí uvedeného období či s právem na jakékoli kompenzace za investice do infrastruktury letiště. Není z ní ani možné vyčíst, zda lze na tato práva uplatnit nárok podle obecných ustanovení občanského práva. Nadto se v dohodě o propůjčení (§ 4 odst. 11) a v nájemní dohodě (§ 5 odst. 4) stanoví, že pokud provozovatel letiště ukončí svou hospodářskou činnost, musí bez nároku na kompenzace předat infrastrukturu státu. Zdá se tedy, že neexistují důvody pro spoléhání se na přesnou částku uvedenou v analýze, neboť na základě dohody o propůjčení ze dne 9. září 2010 infrastruktura letiště není vlastnictvím ani provozovatele letiště, ani společníků. Konečná hodnota investic, o niž se opírají analýzy MEIP, je proto nespolehlivá a s velkou pravděpodobností značně nadhodnocená.
- (136) Komise navíc poznamenává, že zásadním faktorem ovlivňujícím hodnotu budoucích peněžních toků provozovatele letiště v Gdyni jsou očekávané příjmy, které jsou podmíněné počtem cestujících a výší letištních poplatků placených leteckými přepravci. V analýze MEIP 2010 činí příjmy z letů obsluhovaných nízkonákladovými přepravci a z charterových letů (poplatky za cestující, přistání a parkování letadel) [80–90] % všech příjmů v roce 2040 a průměrně [80–90] % všech příjmů za celé posuzované období, tj. v letech 2010–2040. Tyto údaje jsou v rozporu s prohlášeními polských orgánů, že činnost letiště v Gdyni bude doplňovat činnost letiště v Gdaňsku, jelikož se letiště v Gdyni zaměří na činnost související s obecným letectvím. Ve skutečnosti, jak ukazují výše uvedené údaje, jsou hlavním zdrojem příjmů ve většině roků, na které se vztahuje prognóza, lety obsluhované nízkonákladovými přepravci a charterové lety. Avšak – jak bude podrobněji vysvětleno níže – také velká většina příjmů letiště v Gdaňsku pochází z letů obsluhovaných nízkonákladovými přepravci a charterových letů (viz 140. bod odůvodnění).
- (137) V souvislosti s poptávkou ze strany cestujících a leteckých přepravců Komise poznamenává, že letiště v Gdyni by mělo stejnou spádovou oblast jako letiště v Gdaňsku vzdálené od letiště Gdyně-Kosakowo pouhých 25 kilometrů.

⁽⁵⁵⁾ Tato kapitálová hodnota zahrnuje čistou současnou hodnotu peněžních toků v letech 2012–2040 a diskontovanou konečnou hodnotu letiště v Gdyni vypočítanou pro rok 2040.

⁽⁵⁶⁾ Výše konečné hodnoty je vypočtena na základě předpokládaného peněžního toku za poslední rok podrobné prognózy a upravena zohledněním výše investic potřebných na zajištění nepřetržitého provozu infrastruktury.

Letiště v Gdaňsku bylo rozšířeno v roce 2012, aby mohlo obsluhovat pět milionů cestujících a v roce 2015 se plánuje další nárůst kapacity na sedm milionů cestujících. Harmonogram tohoto rozšíření byl zveřejněn již v roce 2010, tj. v době přípravy analýzy MEIP 2010. ⁽⁵⁷⁾ Kromě toho bylo dne 24. září 2008 Komisi v rámci státní podpory č. N 472/08 oznámeno také veřejné financování rozšíření letiště v Gdaňsku, kterým se měla jeho kapacita zvýšit na pět milionů cestujících. Komise toto financování schválila dne 5. února 2009 ⁽⁵⁸⁾.

- (138) Polské orgány informovaly Komisi, že hlavní plán pro letiště v Gdaňsku, který byl vypracován v roce 2010 ⁽⁵⁹⁾, plánuje rozšíření rozjezdové dráhy, odbavovací plochy a zbývající letištní infrastruktury. Díky tomu bude moci letiště v Gdaňsku v budoucnosti obsluhovat více než deset milionů cestujících ročně.
- (139) Komise dále poznamenává, že v roce 2010 letiště v Gdaňsku odbavilo 2,2 milionu cestujících (tj. využilo svou kapacitu z 45 %, včetně kapacity, kterou mělo v době rozšiřování). Podle prognóz pro letiště v Gdaňsku bude dostupná kapacita do roku 2020 využívána pouze z 50–60 % ⁽⁶⁰⁾. Tyto prognózy nezohledňují začátek využívání letiště v Gdyni (tj. předpokládá se, že veškerou poptávku ve spádové oblasti uspokojí letiště v Gdaňsku). Komise upozorňuje, že i kdyby se předpokládal dynamický růst počtu cestujících, letiště v Gdaňsku bude schopné uspokojit poptávku v tomto regionu dlouhodobě, tj. nejméně do roku 2030.
- (140) Jak je uvedeno výše, analýza MEIP z roku 2010 pro letiště v Gdyni předpokládala, že hlavní část příjmů (průměrně [80–90] % pro celé období od roku 2012 do roku 2040) by měla pocházet od nízkonákladových přepravců a charterových letů. V tomto kontextu Komise poznamenává, že letiště v Gdaňsku také obsluhuje především nízkonákladové přepravce a charterové lety. V roce 2010 tvořili cestující přepravovaní nízkonákladovými přepravci a charterovými lety 72 % všech cestujících odbavených na letišti v Gdaňsku ⁽⁶¹⁾.
- (141) Vzhledem k blízkosti jiného nevytíženého a již provozovaného letiště, které funguje na stejném obchodním modelu a dlouhodobě má značnou volnou kapacitu, se Komise domnívá, že to, zda se provozovateli letiště v Gdyni podaří přilákat letecký provoz a cestující, bude do značné míry záviset na výši letištních poplatků, kterou navrhne leteckým přepravcům, zejména ve srovnání s poplatky, které vybírají jeho nejbližší konkurenti.
- (142) V tomto kontextu Komise poznamenává, že analýza MEIP z roku 2010 předpokládala, že poplatky za cestující budou u charterových letů a letů provozovaných nízkonákladovými přepravci činit 25 PLN/PAX (6,25 EUR) do roku 2014 a 40 PLN/PAX (10 EUR) od roku 2015 (a do roku 2040). Poplatky za přistání těchto letů byly stanoveny na 25 PLN za tunu (6,25 EUR) za celé období (za předpokladu, že průměrná maximální vzletová hmotnost bude činit 70 tun). Poplatky za parkování letadel byly odhadnuty na 4 PLN (1,0 EUR) za 24 hodin parkování a za tunu (za předpokladu, že průměrná maximální vzletová hmotnost bude činit 70 tun). Podle analýzy MEIP 2010 byly ceny stanoveny na úrovni srovnatelné s cenami na jiných regionálních letištích v době, kdy byla provedena analýza MEIP 2010. Ceny na letišti v Gdyni byly také stanoveny s tím, že tomuto letišti nebude konkurovat letiště v Gdaňsku.
- (143) Komise navíc konstatuje, že podle ceníku, který se používá na letišti v Gdaňsku ode dne 31. prosince 2008, činí standardní poplatek za cestujícího 48 PLN/PAX (12,0 EUR), standardní poplatek za přistání letadla s hmotností vyšší než dvě tuny (tj. včetně všech letadel nízkonákladových přepravců a charterových letů) činí 25 PLN za tunu (6,25 EUR) a poplatek za parkování letadel činí 4,5 PLN za 24 hodin parkování a za tunu (1,25 EUR).
- (144) Komise však poznamenává, že ceník používaný na letišti v Gdaňsku počítá také s různými slevami a rabaty, které se mj. týkají i letů nízkonákladových přepravců a charterových letů. Letiště v Gdaňsku uplatňuje sníženou sazbu

⁽⁵⁷⁾ Viz např. rozhodnutí Komise K(2009) 4445 ze dne 3. června 2009 o poskytnutí finanční podpory Společenství v oblasti transevropských dopravních sítí.

⁽⁵⁸⁾ Viz pozn. pod čarou 9.

⁽⁵⁹⁾ Hlavní plán byl schválen v únoru 2010 a předložen v listopadu 2010.

⁽⁶⁰⁾ Počet cestujících (v tis. cestujících ročně) na letišti v Gdaňsku.

Rzeczywista liczba pasażerów:

| Rok | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Liczba pasażerów | 466 | 672 | 1 256 | 1 715 | 1 954 | 1 911 | 2 232 | 2 463 | 2 906 |

Spodziewany wzrost liczby pasażerów:

| Rok | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Liczba pasażerów | 3 153 | 3 311 | 3 477 | 3 616 | 3 760 | 3 911 | 4 067 | 4 230 |

⁽⁶¹⁾ Cestující s nízkonákladovými přepravci tvořili 64,5 % a cestující charterovými lety 7,5 %. V roce 2009 i v roce 2011 tvořili celkem 70 % cestujících.

poplatků za cestující ve výši 24 PLN/PAX (6 EUR) u všech nových spojení (od 1. ledna 2004) a každého zvýšení frekvence leteckých spojení letadly o maximální vzletové hmotnosti od 50 do 100 tun (např. Airbus A320 a Boeing 737, jakož i jiná letadla používaná nízkonákladovými přepravci). Také poplatky za přistání jsou u těchto spojení sníženy o polovinu (tj. do 12,5 PLN za tunu). Poplatky za parkování letadel se vůbec neúčtují, pokud frekvence spojení je nejméně šestkrát v týdnu. Kromě toho se standardní poplatky za cestujícího sníží o 23 PLN v případě všech odlétajících cestujících, kteří využívají pravidelná vnitrostátní spojení. V takovém případě se použije vhodná sleva. Komise se domnívá, že pokud zvážíme slevy a rabaty používané na letišti v Gdaňsku, průměrné letištní poplatky na letišti v Gdyni byly průměrně stanoveny na úrovni značně překračující výši poplatků na sousedním letišti, které je již v provozu. Pokud by letiště v Gdyni jako nový subjekt na trhu uplatňovalo uvedené poplatky, nepodaří se mu přilákat významný provoz za situace, kdy již fungující letiště, které má ve stejné spádové oblasti volnou kapacitu, účtuje nižší poplatky netto v případě nových spojení a nárůstu frekvence letů u již existujících spojení. Komise upozorňuje, že ceník letištních poplatků na letišti v Gdaňsku se sníženými poplatky má být používán do dne 31. prosince 2028. Jelikož jsou letištní poplatky hlavním zdrojem příjmů pro provozovatele, s nímž počítá analýza MEIP 2010 (podle tehdejšího obchodního plánu provozovatele letiště), Komise se domnívá, že z výše uvedeného vyplývá, že analýza MEIP 2010 není dostatečně jasná a věrohodná, aby mohla potvrdit, že posuzovaný investiční projekt by realizoval soukromý investor.

- (145) Pokud uvážíme, že obě letiště, v Gdaňsku i Gdyni, se zaměřují převážně na provozovatele nízkonákladových a charterových letů, že letiště v Gdaňsku nevyužívá celou svou kapacitu, že skutečné poplatky na letišti v Gdaňsku jsou nižší než poplatky, se kterými počítá obchodní plán letiště v Gdyni, a pokud zohledníme blízkost obou letišť, pak se Komise domnívá, že předpoklad, že si obě letiště nebudou konkurovat, není správný.
- (146) Komise se rovněž domnívá, že v době přípravy analýzy MEIP 2010 byly poplatky netto (standardní poplatky po odečtení příslušných slev) uplatňované na letišti v Bydgoszczy (které je od letiště v Gdyni vzdálené 196 km, což autem trvá dvě hodiny a 19 minut) a na letišti ve Štětíně (vzdáleném od letiště v Gdyni 296 km, což autem trvá čtyři hodiny a 24 minuty), tj. na druhém a třetím nejbližším polském regionálním letišti, značně nižší ⁽⁶²⁾.
- (147) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že pokud zvážíme blízkost jiného nevytíženého letiště, které funguje na stejném obchodním modelu, nejsou letištní poplatky, které předpokládá analýza MEIP 2010 a které byly stanoveny na vyšší úrovni než poplatky uplatňované v Gdaňsku a na jiných regionálních letištích ležících poblíž, realistické. Pokud zohledníme konkurenci pro letiště v Gdyni, prognózy ohledně provozu uvedené v analýze MEIP 2010 nevycházejí z reálných předpokladů.
- (148) Kromě toho je třeba poznamenat, že v analýze 2010 nebyla provedena analýza zranitelnosti ani v ní nebylo posouzeno, jak pravděpodobné jsou dané výsledky (např. nejpesimističtější scénář, neoptimističtější scénář, základní scénář). Komise v této souvislosti konstatuje, že scénář uvedený v analýze MEIP 2010 vychází z příliš optimistických předpokladů, pokud jde o růst počtu cestujících a výši poplatků.
- (149) Komise provedla řadu testů zranitelnosti a poznamenává, že snížení ročních příjmů z poplatků za cestující pocházejících z charterových letů a letů obsluhovaných nízkonákladovými přepravci o [...] % (v období, na které se vztahuje prognóza, tj. v letech 2010–2040) stačí na to, aby projekt přestal být ziskový, a to navzdory významné konečné hodnotě, která je však sama nejistá, jak je objasněno v 135. bodě odůvodnění. K takovému snížení příjmů by mohlo dojít, pokud budou poplatky či provoz menší, než se předpokládalo. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že letištní poplatky uvedené v obchodním plánu, který byl použit v analýze MEIP 2010, jsou již o [...] % vyšší než poplatky na letišti v Gdaňsku ⁽⁶³⁾. V této souvislosti je vysoce nepravděpodobné,

⁽⁶²⁾ Letiště v Bydgoszczy: standardní poplatky za odlétajícího cestujícího činí 30 PLN (7,5 EUR); standardní poplatky za přistání činí 45 PLN za tunu (11,25 EUR) za první dvě tuny maximální vzletové hmotnosti, 40 PLN za tonu (10 EUR) v kategorii od 2 do 15 tun maximální vzletové hmotnosti, 35 PLN za tunu (8,75 EUR) v kategorii od 15 do 40 tun maximální vzletové hmotnosti, 30 PLN za tunu (EUR 7,5) v kategorii od 40 do 60 tun maximální vzletové hmotnosti, 25 PLN za tunu (6,25 EUR) v kategorii od 60 do 80 tun maximální vzletové hmotnosti a 20 PLN (5 EUR) za tunu nad 80 tun maximální vzletové hmotnosti; a standardní poplatky za přistání činí 8 PLN za tunu (2 EUR; za první čtyři hodiny se poplatky neúčtují). Slevy: poplatky za cestující od 5 % (pokud letecký přepravce obsluhuje měsíčně 100–300 cestujících odlétajících z letiště v Bydgoszczy) do 50 % (pokud letecký přepravce obsluhuje měsíčně více než 8 000 cestujících odlétajících z letiště v Bydgoszczy); poplatky za přistání – 50 % slevy během prvních 12 měsíců provozu spojení, 50 %, pokud letadlo přistává mezi 14:00 a 20:00; poplatky za přistání a parkování letadla: 10 % – pokud přepravce realizuje 4–10 letů měsíčně, 15 % – pokud přepravce realizuje 11–30 letů měsíčně, 20 % – pokud přepravce realizuje více než 31 letů měsíčně. Letiště ve Štětíně: standardní poplatky za odlétajícího cestujícího činí 35 PLN (8,75 EUR); standardní poplatky za přistání činí 70 PLN za tunu (17,5 EUR); standardní poplatky za parkování letadla činí 8 PLN za tunu a 24 hodin (2 EUR; za první dvě hodiny se poplatky neúčtují). Slevy: od 20 % (jestliže daný letecký přepravce nabídne odlétajícím cestujícím více než 800 míst týdně) do 90 % (jestliže je nabídnuto více než 1 300 míst).

⁽⁶³⁾ Výpočet poplatků za cestující, které se vybírají od nízkonákladových přepravců.

že by se letišti v Gdyni mohlo podařit přilákat letecký provoz, aniž by nabídlo značné rabaty u poplatků (ve výši 40 PLN (10 EUR), se kterými počítá obchodní plán. Vysoká zranitelnost NPV, která vzniká již u nepatrné slevy letištních poplatků (která je však založena na realistických předpokladech), ukazuje, že je třeba vážně pochybovat o věrohodnosti původního obchodního plánu.

- (150) I když analýza MEIP 2010 vycházela z tehdy dostupných prognóz ohledně provozu a informace *ex post* by neměly být používány pro účely přímého posouzení zásady soukromého investora, Komise přesto konstatuje, do jaké míry byly tyto prognózy příliš optimistické. Konkrétně porovnání prognóz provozu z roku 2010 a 2012 ukazuje velké rozdíly. Nejenom že byl projekt zahájen se zpožděním, ale navíc byly každý rok pro období „kladného EBITDA“ sníženy prognózy provozu o [...] na [...] %. Tak významná oprava provedená pouhé dva roky později, jejíž důvodem nejsou významně změněné podmínky, jasně vypovídá o racionálnosti původních předpokladů. Svědčí o tom, že kontroly zranitelnosti, které provedla Komise (jejichž rozsah je v porovnání mnohem menší), přinášejí obzvláště důležité informace o nerealistickém charakteru předpokladů, na jejichž základě byl projekt schválen k realizaci.

Tabulka 6

Srovnání prognóz týkajících se počtu cestujících, které použily analýzy MEIP 2010 a MEIP 2012

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|
| Celkový počet cestujících v analý | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Celkový počet cestujících v analý | — | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Rozdíl | | – 53 % | – 69 % | – 55 % | – 38 % | – 36 % | – 29 % | – 27 % | – 25 % |
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Celkový počet cestujících v analý | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | 1 343 234 |
| Celkový počet cestujících v analý | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | 1 083 746 |
| Rozdíl | – 23 % | – 21 % | – 19 % | – 17 % | – 17 % | – 18 % | – 18 % | – 19 % | – 19 % |

- (151) Z dalších testů zranitelnosti vyplývá, že projekt by byl prodělečný, pokud by se příjmy snížily o [...] % ročně během celého období, na které se vztahuje prognóza, nebo pokud by se příjmy snížily o [...] % a operační výdaje se navýšily o [...] %. Ziskovost investice je tedy velmi ohrožená již v případě malých změn základních předpokladů. Komise se domnívá, že takové změny jsou zanedbatelné v porovnání se změnami, které byly provedeny v dalších analýzách MEIP.

- (152) Komise navíc poznamenává, že kladné výsledky analýzy MEIP 2010 z velké míry závisí na konečné hodnotě investice na konci období, na které se vztahuje obchodní plán (tj. v roce 2040). Diskontované peněžní toky podniku v letech 2010–2040 jsou totiž záporné a činí ([...] mil.) PLN. Konečná hodnota diskontovaná ke dni 30. června 2010 činí [...] mil. PLN.

- (153) Pokud jde o předpoklady, z nichž se při výpočtu vycházelo, byla konečná hodnota vypočítána na základě předpokladů, že roční míra růstu peněžních toků z investice po roce 2040 bude činit vždy [...] %. Podle standardní praxe by míra růstu podniku neměla být vyšší než míra růstu hospodářství, ve kterém podnik funguje (tj. pokud jde o HDP). Konečná hodnota se totiž vypočítává na dobu, kdy se očekává, že podnik bude plně zaveden a v té samé době skončí období jeho vysokého růstu. S ohledem na předpoklad, že hospodářství tvoří jak podniky vykazující vysoký, tak i podniky vykazující stabilní růst, měla by být míra růstu zavedených podniků tedy nižší než průměrná míra růstu celého hospodářství. Polské orgány ve svých připomínkách neuvedly, z jakého důvodu uvedly míru dlouhodobého růstu ve výši [...] %, pouze vysvětlily, že dlouhodobá míra růstu je nominální míra růstu. Na základě informací MMF Komise zjistila, že v prognózách růstu reálného HDP v Polsku, které byly k dispozici na začátku roku 2010, byla uváděna nominální míra růstu polského hospodářství v rozmezí od 5,6 % v roce 2011 do 6,6 % v roce 2015. Pokud by míra inflace činila 2,5 %, lze očekávat, že reálný HDP poroste o 4 %. Na první pohled se tedy zdá, že nominální míra růstu letiště v Gdyni ve výši [...] % je v souladu s tehdy dostupnými informacemi a se standardní praxí při určení míry růstu, která je nižší než růst hospodářství. Jelikož však byla stanovena dlouhodobá míra růstu, která je vyšší než ukazatel inflace (v dubnu 2010 byl odhadován na 2,5 %), vychází obchodní plán z předpokladu, že letiště bude každoročně vykazovat růst i po roce 2040.

Tabulka 7

Údaje a prognózy týkající se HDP a inflace poskytnuté MMF v dubnu 2010

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Nárůst HDP (stálé ceny) (%) | 1,70 | 2,70 | 3,20 | 3,90 | 4,00 | 4,00 | 4,00 |
| Nárůst HDP (běžné ceny) (%) | 5,50 | 4,40 | 5,60 | 6,20 | 6,60 | 6,50 | 6,60 |
| Inflace (%) | 4,20 | 3,50 | 2,30 | 2,40 | 2,50 | 2,50 | 2,50 |

Zdroj: Mezinárodní měnový fond, World Economic Outlook Database, duben 2010 (zdroj: <http://www.imf.org/external/data.htm>)

- (154) Komise kromě toho poznamenává, že v tomto případě a s ohledem na velmi dlouhé prognózované období a vzdálený den, ke kterému byla vypočítána konečná hodnota, je úkol stanovit co nejsprávnější míru růstu ještě složitější a související nejistota ještě větší. Prognózy růstu HDP se totiž málokdy vztahují na období delší než pět let, přičemž v tomto případě měl model předvídat odůvodněnou míru růstu letiště po třiceti letech fungování. Obezřetný investor by tedy provedl několik testů zranitelnosti.
- (155) Model stabilní míry růstu použitý pro výpočet konečné hodnoty v této věci také vyžaduje, aby byly přijaty předpoklady, pokud jde o den, kdy podnik začne stabilně růst na úrovni, kterou si bude schopen trvale udržet. V analýze MEIP 2010 se tyto údaje vztahují k roku 2040, to znamená, že prognózované období zahrnuje 30 let (2010–2040). V analýze MEIP 2012 bylo prognózované období omezeno na 18 let (2012–2030), a konečná hodnota tak byla vypočítána k roku 2030. Pokud se stejný časový horizont použije na analýzu MEIP 2010, pak se NPV projektu významně sníží ([.] mil. PLN, tj. [...] mil. EUR)
- (156) Komise rovněž upozorňuje, že analýza MEIP 2012 konkrétně zmiňuje, že obezřetný investor by zohlednil skutečnost, že projekt má trvat obzvláště dlouho, než se stane ziskovým (viz bod 4.10.1.2 analýzy MEIP 2012, který uvádí, že „Kladný výsledek kladné čisté současné hodnoty ukazuje, že investice do letiště Gdyně-Kosakowo může být pro potenciální investory zajímavým počinem. Před přijetím případného rozhodnutí však investoři musí také zvážit dlouhé období trvání investice, které je typické pro investice do infrastruktury“).

Závěr

- (157) Projekt přestavby letiště v Gdyni-Kosakowo si vyžaduje značné investice a znamená dlouhodobé záporné peněžní toky. Z obchodního plánu totiž vyplývá, že v období, na které se vztahuje prognóza, tj. od 2010 do 2040, budou veškeré kumulované diskontované peněžní toky záporné (a budou činit [...] mil. PLN nebo [...] mil. EUR). Podle obchodního plánu projekt získá dodatečnou hodnotu až díky diskontované konečné hodnotě v řádu [...] mil. PLN, jež byla vypočítána k roku 2040 a pro neomezeně dlouhou dobu po tomto roce, za předpokladu, že letiště bude od tohoto roku vykazovat každý rok nominální růst ve výši [...] %. Je však zřejmé (viz 135. bod odůvodnění), že ani provozovatel letiště, ani společníci nejsou vlastníky pozemku, který zůstává ve vlastnictví ministerstva financí, a tak předložená konečná hodnota letiště není věrohodná. Kromě toho, že je s takovým dlouhodobým projektem nutně spojena značná nejistota, obchodní plán navíc neobsahuje test zranitelnosti, a není tedy analýzou, kterou by obezřetný investor u takového typu projektu provedl.
- (158) Kromě toho analýza Komise potvrzuje, že obchodní plán vychází z řady příliš optimistických a nereálných předpokladů v souvislosti s blízkostí letiště v Gdaňsku, které používá stejný obchodní model, jeho nevyužitou kapacitou a plánovaným rozšířením tohoto letiště. Z několika testů zranitelnosti vyplývá, že NPV projektu se změní na zápornou již při malých a realistických změnách základních předpokladů.
- (159) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že na základě analýzy 2010 by se soukromý investor nerozhodl posuzovanou investici zahájit. Z toho důvodu představuje rozhodnutí města Gdyně a obce Kosakowo o financování přestavby letiště na letiště pro civilní letectví pro provozovatele letiště hospodářskou výhodu, kterou by za normálních tržních podmínek nezískal.

5.1.3.4. Použití zásady investora v tržním hospodářství na základě analýzy MEIP 2011 a MEIP 2012

Použití zásady investora v tržním hospodářství na základě analýzy MEIP 2011

- (160) Analýza MEIP byla poprvé aktualizována v květnu 2011. Kromě toho, že Komise stanovila, že závazek ohledně kapitálových injekcí poskytnutých po vypracování dané analýzy MEIP byl přijat před květnem 2011 (viz 51. bod odůvodnění výše), Komise také posoudila, zda je možné na základě informací obsažených v této hospodářské analýze uznat, že poskytnutí kapitálových injekcí je v souladu s chováním soukromého investora v tržním hospodářství. V analýze MEIP 2011 zůstala výše příjmů z projektu nezměněna, ale kapitálové výdaje byly navýšeny (viz obrázek 2), který uvádí celkové kapitálové výdaje). Tato analýza rovněž zohlednila již dříve poskytnuté kapitálové injekce a vynaložené kapitálové výdaje. WACC byl mírně snížen (z [...] % na [...] %) a dlouhodobá míra růstu byla snížena z [...] % na [...] %. Na základě těchto aktualizací byla NPV významně snížena na [...] mil. PLN (asi [...] EUR). Důvodem byla větší ztráta (diskontované peněžní toky za období 2011–2030 by činily – [...] mil. PLN) a konečná hodnota by se mírně snížila na [...] mil. PLN.
- (161) Pokud jde o poptávku ze strany cestujících a s tím spojené příjmy, Komise se domnívá, že tvrzení uvedená v 136. až 141. bodě odůvodnění týkající se vzájemné konkurence mezi letištěm v Gdyni a letištěm v Gdaňsku ohledně leteckých společností a cestujících platí i s ohledem na hodnocení v analýze MEIP 2011.
- (162) Komise zejména poznamenává, že výše letištních poplatků stanovená v analýze MEIP 2011 zůstala v porovnání s jejich výší v analýze MEIP 2010 nezměněna.
- (163) Jelikož letiště v Gdaňsku, Bydgoszczy a Štětíně uplatňovala v roce 2011 stejné ceny (včetně stejných slev) jako v roce 2010, hodnotí Komise výši poplatků v analýze MEIP 2011 stejně jako v případě analýzy MEIP 2010 (viz 141. až 147. bod odůvodnění).

- (164) Komise se domnívá, že soukromý investor, který se řídí zásadou ziskovosti, by se nerozhodl investovat do posuzovaného projektu na základě předpokládané výše poplatků, která je značně vyšší, než poplatky netto účtované na jiných polských regionálních letištích ⁽⁶⁴⁾, zejména na letišti v Gdaňsku.
- (165) V této souvislosti Komise poznamenává, že snížené letištní poplatky, které by byly srovnatelné s výší letištních poplatků hrazených na jiných polských regionálních letištích (např. v Gdaňsku, Bydgoszczy, Štětíně a Lublinu), způsobí, že hodnota kapitálu bude záporná.
- (166) Komise provedla řadu testů zranitelnosti a poznamenává, že snížení ročních příjmů z poplatků za cestující pocházejících z charterových letů a letů obsluhovaných nízkonákladovými přepravci i pouze o [...] % (v období, na které se vztahuje prognóza, tj. v letech 2010–2040) stačí na to, aby projekt přestal být ziskový, a to navzdory významné konečné hodnotě.
- (167) Z dalších testů zranitelnosti vyplývá, že projekt by byl prodělečný, pokud by se příjmy snížily o pouhých [...] % ročně během celého období, na které se vztahuje prognóza, nebo pokud by se příjmy snížily o [...] % a provozní výdaje se navýšily o [...] %. Ziskovost investice je tedy velmi ohrožená již v případě malých změn základních předpokladů.
- (168) Komise navíc poznamenává, že kladné výsledky analýzy MEIP 2011 z velké míry závisí na konečné hodnotě investice na konci období, na které se vztahuje obchodní plán (tj. v roce 2040). Jak je vysvětleno v 135. bodě odůvodnění, je sporné, zda celá či dokonce jen částečná konečná hodnota infrastruktury případně provozovateli letiště a jeho společníkům.
- (169) V důsledku toho Komise konstatuje, že stejně jako analýza MEIP 2010 ani analýza MEIP 2011 nevychází z reálných předpokladů, zejména pak u prognóz provozu letiště a letištních poplatků. Z toho důvodu i na základě analýzy MEIP 2011 není rozhodnutí města Gdyně a obce Kosakowo o financování přestavby letiště Gdyně–Kosakowo (Gdyně-Oksywie) na letiště pro civilní letectví v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství a představuje pro provozovatele letiště hospodářskou výhodu, kterou by za normálních tržních podmínek nezískal.

Použití zásady investora v tržním hospodářství na základě analýzy MEIP 2012

- (170) Polské orgány se domnívají, že Komise by měla posoudit dodržení podmínek zásady investora v tržním hospodářství pouze na základě analýzy MEIP 2012. Komise poznamenává, že v analýze MEIP 2012 jsou zohledněny již dříve poskytnuté kapitálové injekce a vynaložené kapitálové výdaje. Z analýzy MEIP 2012 vyplývá, že financování letiště Gdyně–Kosowo sp. z o.o. nabízí společníkům kladnou kapitálovou hodnotu v řádu [...] mil. PLN (přibližně [...] mil. EUR). Kromě toho je vnitřní míra návratnosti investičního projektu ve výši [...] % vyšší než prognózované náklady na kapitál provozovatele letiště ([...] %) ⁽⁶⁵⁾.
- (171) V analýze MEIP 2012 byla porovnána kapitálová hodnota podniku s dalšími investicemi v situaci, kdy letiště zahajuje svou činnost („základní scénář“), a kapitálová hodnota podniku v případě neposkytnutí dalších investic a upuštění od realizace investičního projektu v červnu 2012 („srovnávací scénář“) ⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶⁴⁾ Vedle letišť v Gdaňsku, Bydgoszczy a Štětíně provedla Komise také analýzu letištních poplatků na letišti v Lublinu, což je regionální letiště, jehož provoz byl zahájen v prosinci roku 2012. Standardní poplatky za odlétajícího cestujícího na letišti v Lublinu činí 34 PLN (8,5 EUR); standardní poplatky za přistání činí 36 PLN za tunu; standardní poplatky za parkování letadla činí 15 PLN za tunu a 24 hodin (za první čtyři hodiny se poplatky neúčtují). Slevy: pokud letecký přepravce zahájí činnost na letišti v Lublinu, pak se poplatky za odlétajícího cestujícího na letišti v Lublinu v prvních pěti obdobích (2,5 roku) pohybují v rozmezí mezi 4,21 PLN (1,05 EUR) a 5,76 PLN (1,44 EUR) a je uplatněna 99 % sleva na poplatky za přistání a parkování letadel. Po slevách v prvních pěti obdobích se uplatňují slevy za nová spojení. Slevy na poplatky za cestující, přistání a parkování letadel se pohybují od 95 % v prvním roce spojení do 25–65 % v roce pátém (v závislosti na počtu cestujících). Po pátém roce se uplatňuje 60 % sleva v případě, že letecký přepravce na letišti v Lublinu odbavil více než 250 000 odlétajících cestujících.

⁽⁶⁵⁾ Tyto výpočty zahrnují výdaje, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů.

⁽⁶⁶⁾ Jelikož byla analýza MEIP vypracována v červnu 2012, vychází toto posouzení z tohoto data.

- (172) Pro účely posouzení, zda přeměna vojenského letiště na letiště pro civilní letectví zahrnuje státní podporu, je tento přístup zásadně nesprávný, neboť nebere v potaz značné obnosy kapitálu, který byl již do letiště investován. Správným srovnávacím scénářem by bylo projekt vůbec nerealizovat. Komise se domnívá, že soukromý investor by v první řadě do takového projektu ani neinvestoval, pokud by výstavba nového letiště pro civilní letectví na tomto území neposkytovala reálnou možnost generovat z této investice zisk. Proto je srovnávací scénář popsán v analýze MEIP 2012 pokřiven dřívějšími rozhodnutími, která nejsou v souladu s postupem soukromého investora. Stejně jako předchozí kapitálové injekce, které představují státní podporu, protože by k nim soukromý investor v tržním hospodářství nepřistoupil, i pozdější kapitálové injekce do téhož projektu představují státní podporu.
- (173) Komise každopádně poznamenává, že základní scénář v analýze MEIP 2012 předložený polskými orgány vychází z obchodního plánu, který počítal s budoucími peněžními toky pro investory v letech 2012–2030 (tj. v období vysokého růstu) ⁽⁶⁷⁾. Prognózané budoucí peněžní toky se zakládají na předpokladu, že letiště začne fungovat v roce 2013. V době provedení analýzy MEIP 2012 polské orgány očekávaly, že letiště odbaví asi [...] cestujících v roce 2014 a postupně rozšíří svou činnost na [...] cestujících v roce 2020 a na přibližně [...] v roce 2028 (viz prognóza změny počtu cestujících v tabulce 8).

Tabulka 8

Prognózy týkající se počtu cestujících na letišti v Gdyni (v tis.)

| Předpokládaný růst počtu cestujících | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| Rok | 2013 | 2014 | 2015 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2023 | 2026 | 2030 |
| Celkem | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | 1 083,7 |

- (174) Podle analýzy MEIP 2012 se očekává, že po roce 2030 bude letiště zaznamenávat trvalý stabilní míru růstu ve výši [...] %. V souladu s tímto předpokladem polské orgány vypočítaly konečnou hodnotu provozovatele letiště v roce 2030.
- (175) Komise poznamenává, že podobně jako v analýze MEIP 2010 i v analýze z roku 2011 jsou zásadními faktory ovlivňujícími hodnotu budoucích peněžních toků provozovatele letiště v Gdyni očekávané příjmy, které jsou podmíněné počtem cestujících a výší letištních poplatků placených leteckými přepravci.
- (176) Pokud jde o očekávaný nárůst počtu cestujících, polské orgány tvrdí, že poptávka po službách letecké přepravy cestujících časem vzroste spolu s očekávaným růstem HDP Polska a rozvojem regionu. V této souvislosti se polské orgány domnívají, že prognózy ohledně počtu cestujících jsou konzervativní a skutečný počet může být vyšší, než se předpokládalo. Podle Polska předpokládá aktualizovaná prognóza počtu cestujících pro tento region (z března 2013) vyšší počet cestujících, než jaký prognózovala analýza MEIP 2012.
- (177) Polské orgány tvrdí, že obchodní plán počítal s tím, že letiště v Gdyni odbaví méně než [...] % cestujících v regionu. Kromě toho podle názoru polských orgánů rozvoj služeb v oblasti letectví v Pomořanech umožní, že v tomto regionu může fungovat ještě jedno malé letiště, jehož služby budou doplňovat nabídku služeb letiště v Gdaňsku.
- (178) Pokud jde o poptávku ze strany cestujících a s tím spojené příjmy, Komise se domnívá, že tvrzení uvedená výše v 136. až 147. a 161. až 165. bodě odůvodnění týkající se analýz MEIP z roku 2010 a 2011 platí i s ohledem na hodnocení v analýze MEIP 2012.

⁽⁶⁷⁾ Běžně používaná metoda hodnocení rozhodnutí týkajících se kapitálových investicí zohledňuje kapitálovou hodnotu podniku. Kapitálová hodnota je hodnota podniku k dispozici majitelům nebo podílníkům. Vypočítává se sečtením všech budoucích peněžních toků, které jsou k dispozici kapitálovým investorům a diskontované příslušnou mírou návratnosti. Nejčastěji používanou diskontovanou mírou jsou náklady na vlastní kapitál, které odráží riziko související s toky peněžních prostředků.

- (179) Komise se domnívá, že soukromý investor by nestanovil vyšší poplatky na základě předpokladu, že se poplatky na letišti v Gdaňsku v dlouhodobém horizontu zvýší. V této souvislosti Komise poznamenává, že ceník používaný na letišti v Gdaňsku plánuje uplatňovat slevy do roku 2028 (tj. na období, které je jen o dva roky kratší, než období zohledněné v obchodním plánu, jež je předmětem analýzy MEIP 2012). Z tohoto důvodu se Komise domnívá, že i kdyby se letištní poplatky na letišti v Gdaňsku po roce 2028 zvýšily, prognózované letištní poplatky, které jsou průměrem pro celé období zohledněné v obchodním plánu (tj. do roku 2030), i nadále převyšují průměrnou výši letištních poplatků na nejbližším konkurenčním letišti.
- (180) Polské orgány potvrdily, že analýza MEIP 2012 zohlednila provozní náklady, které souvisejí s činností armády na tomto letišti. Očekává se, že tyto náklady vykompenzuje stát. Polské orgány potvrdily, že se letiště v Gdyni a armádní uživatel dosud formálně nedohodly na tom, jak budou náklady (provozní a investiční) sdílet.
- (181) Komise se domnívá, že soukromý investor by své hodnocení založil pouze na výsledcích, které byly v době přijetí rozhodnutí ohledně investice předvídatelné. Komise se tedy domnívá, že jakékoli možné snížení nákladů v důsledku sdílení nákladů s armádním uživatelem letiště (ani vliv na celkové náklady a příjmy letiště) nelze zohlednit při posuzování slučitelnosti investice se zásadou soukromého investora. Analýza MEIP 2012 totiž neuvádí, jakého snížení nákladů by mohl provozovatel letiště v této souvislosti dosáhnout.
- (182) Stejně jako v případě analýzy MEIP 2010 jsou celkové diskontované peněžní toky projektu v období 2012–2030 záporné, jak vyplývá z obrázku 4. Letiště začne generovat kladné peněžní toky až od roku 2020, ale s ohledem na dlouhé období investice zůstávají kumulované peněžní (diskontované) toky v období, na které se vztahuje prognóza, záporné.

Obrázek 4

Kumulované diskontované peněžní toky (v PLN) v analýze MEIP 2012 (po vyloučení výdajů, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů)

[...]

- (183) V důsledku toho Komise konstatuje, že analýzu MEIP 2012 nelze považovat za správný prostředek k posouzení, zda rozhodnutí města Gdyně a obce Kosakowo financovat přestavbu vojenského letiště v Gdyni na letiště pro civilní letectví je v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. V době realizace analýzy MEIP 2012 byla již tato investiční rozhodnutí společníků učiněna. Komise se rovněž domnívá, že kapitálové injekce poskytnuté po vypracování analýzy MEIP 2012 nelze považovat za nezávislá, samostatně přijatá investiční rozhodnutí, jelikož se týkají stejného investičního projektu, jehož realizaci veřejní společníci zahájili nejpozději v roce 2012, a jelikož se v analýze MEIP 2012 odráží pouze opravy či změny původního projektu.

Aktualizace z listopadu 2013

- (184) Komise se kromě toho domnívá, že změny investičního plánu, jejichž cílem bylo získat dodatečné příjmy z prodeje paliva letištem (bez účasti externího provozovatele), ani nabídku navigačních služeb nelze při posuzování slučitelnosti investice se zásadou investora v tržním hospodářství zohlednit. Polské orgány potvrdily, že tyto možné dodatečné zdroje příjmů nezohlednila ani analýza MEIP 2010 ani analýza MEIP 2011 a ani analýza MEIP 2012, které byly vypracovány pro letiště v Gdyni, jelikož v době vypracování těchto analýz neměli ani veřejní společníci ani podnik jistotu, zda na poskytování těchto služeb získají všechna nutná povolení a koncese, a tak tyto příjmy nezahrnuli do svých prognóz, dokonce ani jako optimistický scénář. Protože v době vypracování analýz MEIP nebylo získání nutných povolení a koncesí pravděpodobné, Komise tvrdí, že tyto změny není možné zpětně zohlednit.

Závěr

- (185) Veřejné financování poskytnuté městem Gdyně a obcí Kosakowo provozovateli letiště není v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Komise se proto domnívá, že dotčené opatření představuje hospodářskou výhodu, která byla poskytnuta podniku letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. a kterou by tento podnik za normálních tržních podmínek nezískal.

5.1.4. Selektivita

- (186) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU opatření, které lze označit za státní podporu, zvýhodňuje „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“. Komise v této věci poznamenává, že kapitálové injekce se týkají jediného podniku letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. Tyto prostředky jsou tedy ze své definice selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.1.5. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

- (187) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží na vnitřním trhu, je nutno mít za to, že tyto podniky jsou dotyčnou podporou ovlivněny⁽⁶⁸⁾. Hospodářské výhody, které má provozovatel letiště z dotčeného opatření, posilují jeho hospodářské postavení, neboť provozovatel letiště bude moci zahájit svou činnost, aniž by sám hradil investiční a provozní náklady.
- (188) Jak bylo posouzeno v oddíle 5.1.1, provoz letiště představuje hospodářskou činnost. Na jedné straně existuje konkurence mezi letišti, která se snaží přilákat letecké dopravce a s nimi související letecký provoz (převahu cestujících a zboží), a na druhé straně existuje konkurence i mezi provozovateli letišť, kteří si mohou vzájemně konkurovat, protože usilují o vedoucí pozici na daném letišti. Komise kromě toho zdůrazňuje, že si konkurují – zejména v případě nízkonákladových přepravců – také letiště, která se nenachází ve stejné spádové oblasti a leží v různých členských státech a která se snaží tyto přepravce získat pro sebe. Komise upozorňuje, že letiště v Gdyni odbaví asi [...] tis. cestujících do roku 2020 a až 1 milion cestujících v roce 2030.
- (189) Jak je uvedeno v bodě 40 pokynů pro letectví z roku 2005, ani malá letiště není možné vyloučit z působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU vzhledem k tomu, že soutěží s ostatními malými letišti s cílem přilákat především nízkonákladové přepravce a charterové lety. Komise se domnívá, že tyto skutečnosti mohou mít vliv na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy.
- (190) Na základě argumentů uvedených v 187. až 189. bodě odůvodnění lze konstatovat, že hospodářské výhody, jaké získává provozovatel letiště v Gdyni, posilují jeho postavení vůči ostatním konkurentům na trhu v Unii, kteří nabízejí letištní služby. Proto posuzované veřejné financování narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a má vliv na obchod mezi členskými státy.

5.1.6. Závěr

- (191) S ohledem na argumenty uvedené v 101. až 190. bodě odůvodnění Komise považuje kapitálové injekce poskytnuté ve prospěch letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1. SFEU. Jelikož byly tyto finanční prostředky letišti Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. již poskytnuty, má Komise rovněž zato, že polské orgány porušily zákaz uvedený v čl. 108 odst. 3 SFEU⁽⁶⁹⁾.

⁽⁶⁸⁾ Rozsudek ve věci T-214/95 *Het Vlaamse Gewest v. Komise*, EU:T:1998:77, Sb. rozh. 1998, s. II-717.

⁽⁶⁹⁾ Rozsudek ve věci T-109/01 *Fleuren Compost v. Komise*, EU:T:2004:4, Sb. rozh. 2004, s. II-127.

5.2. Slučitelnost podpory s vnitřním trhem

- (192) Komise přezkoumala, zda lze dotčenou podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem. Jak bylo uvedeno výše, podpora spočívá ve financování investičních nákladů na zprovoznění letiště v Gdyni a na ztráty z prvních let provozu tohoto letiště (tj. do roku 2019 včetně, jak vyplývá z analýz MEIP 2010 a MEIP 2012).

5.2.1. Použitelnost pokynů pro letectví z roku 2014 a 2005

- (193) Ustanovení čl. 107 odst. 3 SFEU stanoví několik výjimek z obecného pravidla stanoveného v čl. 107 odst. 1 SFEU, podle kterého nejsou státní podpory slučitelné s vnitřním trhem. Dotčenou podporu lze posoudit na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, který stanoví, že: „podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem“, lze uznat za slučitelné s vnitřním trhem.
- (194) Pokyny pro letectví z roku 2005 a Pokyny pro letectví ke státní podpoře letišť a leteckých společností ze dne 31. března 2014 (dále jen „pokyny pro letectví z roku 2014“) ⁽⁷⁰⁾ poskytují rámec pro posouzení, zda lze podporu pro provozovatele letišť uznat za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (195) Podle pokynů pro letectví z roku 2014 se na protiprávní investiční podpory letišť vztahuje sdělení Komise o stanovení použitelných pravidel pro posouzení protiprávní státní podpory ⁽⁷¹⁾. Pokud došlo k udělení protiprávní státní podpory přede dnem 4. dubna 2014, uplatní Komise pravidla slučitelnosti platná v době udělení protiprávních investičních podpor. V souladu s tím uplatní Komise zásady stanovené v pokynech o letectví z roku 2005 na protiprávní investiční podpory letišť poskytnuté přede dnem 4. dubna 2014. ⁽⁷²⁾
- (196) Podle pokynů pro letectví z roku 2014 by se ustanovení sdělení o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory neměla použít na projednávané případy protiprávních provozních podpor poskytnutých letišťm ještě přede dnem 4. dubna 2014. Místo toho uplatní Komise zásady stanovené v pokynech o letectví z roku 2014 na všechny případy týkající se provozní podpory (podaná oznámení a protiprávní neoznámená podpora) letišťm i v případě, že byla podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014 ⁽⁷³⁾.
- (197) Kapitálové injekce představují protiprávní státní podporu letišti Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. poskytnutou přede dnem 4. dubna 2014 (viz 191. bod odůvodnění).

5.2.2. Rozlišení mezi investiční a provozní podporou

- (198) S ohledem na ustanovení pokynů pro letectví z roku 2014 uvedená v 196. až 197. bodě odůvodnění musí Komise určit, zda předmětné opatření představuje protiprávní investiční, nebo provozní podporu.
- (199) Podle bodu 25 odst. 18 pokynů pro letectví z roku 2014 se investiční podporou rozumí „podpora na financování investičního majetku, konkrétně na pokrytí schodku financování kapitálových nákladů“.
- (200) Provozní podporou se rozumí podpora na pokrytí schodku mezi příjmy letiště a jeho provozními náklady, přičemž se provozními náklady rozumí „výchozí náklady [...] na poskytování letištních služeb, včetně kategorií nákladů, jako jsou náklady na zaměstnance, smluvně sjednané služby, komunikaci, odpady, energii, údržbu,

⁽⁷⁰⁾ Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).

⁽⁷¹⁾ Úř. věst. C 119, 22.5.2002, s. 22.

⁽⁷²⁾ Bod 173 pokynů pro letectví z roku 2014.

⁽⁷³⁾ Bod 172 pokynů pro letectví z roku 2014.

nájem a správu, ovšem vyjma kapitálových nákladů, marketingové podpory nebo jakýchkoli dalších pobídek, které letiště poskytuje leteckým společnostem, a nákladů spadajících do výkonu veřejné správy“⁽⁷⁴⁾.

- (201) Na základě těchto definic musí být podpora ve prospěch letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. považována za investiční podporu, pokud byla určena na financování investičního majetku. Investiční podporu představuje rovněž ta část ročních kapitálových injekcí na pokrytí ztrát provozovatele letiště, jež nebyly zahrnuty do EBITDA (tj. odpisy majetku, náklady na financování atd.), a to po odečtení nákladů, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů (viz 102. až 107. bod odůvodnění).
- (202) Naopak provozní podporu ve prospěch provozovatele letiště představuje ta část ročních kapitálových injekcí, která byla použita na pokrytí ročních provozních ztrát⁽⁷⁵⁾ letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o., bez nákladů zahrnutých do EBITDA považovaných za náklady, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů (viz 102. až 107. bod odůvodnění).

5.2.3. Investiční podpora

- (203) Státní podpora na financování infrastruktury letiště je slučitelná s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, pokud splňuje podmínky stanovené v čl. 61 pokynů pro letectví z roku 2005:
- i) konstrukce a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného hospodářského zájmu (regionální rozvoj, přístupnost ...);
 - ii) infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli;
 - iii) infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur;
 - iv) přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně;
 - v) míra dopadu na rozvoj obchodu není v rozporu se společným zájmem Unie.
- (204) Kromě toho musí mít státní podpora pro letiště, stejně jako jiná opatření státní podpory, aby byla slučitelná s vnitřním trhem, motivační účinek, být nezbytná a úměrná stanovenému cíli.
- (205) Polské orgány se domnívají, že veřejné financování opatření, jehož cílem je přestavba letiště v Gdyni, splňuje všechna kritéria podpory na investice uvedená v pokynech pro letectví z roku 2005.
- i) *Výstavba a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného hospodářského zájmu (regionální rozvoj, přístupnost ...)*
- (206) Komise poznamenává, že letiště v Gdaňsku, vzdálené od nového plánového letiště pouhých 25 km, již Pomořany efektivně obsluhuje.
- (207) Letiště v Gdaňsku leží u obchvatu oblasti Trójmiasto, který je součástí rychlostní silnice S6, která vede kolem měst Gdyně, Sopoty a Gdaňsk a velkému počtu obyvatel Pomořan zajišťuje snadný přístup k letišti. Dokonce ani pro obyvatele města Gdyně by tedy výstavba nového letiště neznamenal značné zlepšení spojení, jelikož z centra Gdyně trvá cesta k oběma letišťům (v Gdyni i v Gdaňsku) stejnou dobu, tj. přibližně 20–25 minut jízdy autem.

⁽⁷⁴⁾ Bod 25 odst. 21, 22 a 23 pokynů pro letectví z roku 2014.

⁽⁷⁵⁾ Tj. zisk podniku před odečtením úroků, daní a odpisů (*Expressed in Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation* („EBITDA“)).

- (208) Komise kromě toho poznamenává, že železnice „Trójmiejska Kolej Metropolitalna“, která se v současnosti staví a je spolufinancována ze strukturálních fondů Unie, zajistí železniční spojení s letištěm v Gdaňsku obyvatelům Gdaňska i Gdyně přímo z centra obou měst (za přibližně 25 minut). Díky železničnímu spojení „Trójmiejska Kolej Metropolitalna“ získají přímé nebo nepřímé spojení s letištěm v Gdaňsku také obyvatelé jiných částí Pomořan.
- (209) Komise rovněž poznamenává, že současná kapacita letiště v Gdaňsku činí pět milionů cestujících ročně, zatímco skutečný počet cestujících v období 2010–2013 činil: v roce 2010 – 2,2 mil., v roce 2011 – 2,5 mil., v roce 2012 – 2,9 mil., v roce 2013 – 2,8 mil. Komise rovněž upozorňuje, že letiště v Gdaňsku se v současnosti rozšiřuje s cílem zvýšit kapacitu na sedm milionů cestujících ročně. Tato investice má být dokončena v roce 2015.
- (210) Navíc celková poptávka v regionu podle prognózy provozu v Pomořanech, kterou předložily polské orgány a která byla využita pro účely analýzy MEIP 2012, činí [...] mil. cestujících ročně [...].

Tabulka 9

Prognózy ohledně provozu v Pomořanech (v mil.)

| 2013 | 2015 | 2017 | 2019 | 2020 | 2023 | 2026 | 2027 | 2028 | 2030 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 2,8 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | 7,7 |

- (211) Komise také poznamenává, že podle informací předložených polskými orgány předpokládá hlavní plán letiště v Gdaňsku další rozšíření letiště, aby tak bylo možné odbavit více než deset milionů cestujících ročně. Konkrétní rozhodnutí o zvýšení kapacity letiště v Gdaňsku na více než sedm milionů cestujících ročně tak může být přijato v budoucnosti v závislosti na změně provozu.
- (212) Podle polských orgánů vyplývá z aktualizovaných prognóz (vypracovaných v březnu 2013), že podle očekávání má být poptávka v této spádové oblasti vyšší než v prognózách provozu z roku 2012. Podle uvedených prognóz bude v roce 2030 činit poptávka v této spádové oblasti asi devět milionů cestujících. I tato prognóza tedy dokládá, že poptávku v regionu by nejméně do roku 2025 stačilo uspokojit samotné letiště v Gdaňsku, a to bez dalších investic (na základě opravených prognóz týkajících se provozu uvedených v 63. bodě odůvodnění).
- (213) Navíc podle informací předložených polskými úřady činí současná kapacita rozjezdové dráhy na letišti v Gdaňsku 40–44 operací za hodinu a v současnosti je ve skutečnosti využívána pro průměrně 4,7 operace za hodinu.
- (214) Na základě informací předložených polskými úřady (viz 209. až 213. bod odůvodnění) Komise konstatuje, že v příštích letech bude kapacita letiště v Gdaňsku využívána pouze z 50–60 %. V důsledku toho bude letiště v Gdaňsku schopno pokrýt poptávku leteckých společností i cestujících na dlouhou dobu, a to i v případě, že počet cestujících v Pomořanech rychle poroste.
- (215) Komise také poznamenává, že letiště v Gdaňsku nabízí více než 40 vnitrostátních a mezinárodních spojení (spojení z bodu do bodu i spojení k leteckým uzlům, jako jsou letiště Frankfurt, Mnichov, Varšava a Kodaň).
- (216) Jak uvádí 78. bod odůvodnění, polské orgány tvrdí, že na jedné straně je zvětšení kapacity letiště v Gdaňsku do určité míry omezeno z důvodů plánovaného rozvoje městských oblastí a důvodů ochrany životního prostředí. Na druhou stranu však tvrdí, že zvětšení kapacity letiště v Gdaňsku nic nebrání. Jelikož jsou argumenty ohledně překážek pro zvětšení kapacity protichůdné a nejsou žádným způsobem podloženy, Komise se domnívá, že je pro své hodnocení nemůže použít.

- (217) S ohledem na volnou kapacitu letiště v Gdaňsku, která ani dlouhodobě nebude plně využita, a na plán dalšího dlouhodobějšího rozšíření tohoto letiště v případě nutnosti, se Komise nedomnívá, že by výstavba dalších letišť v Pomořanech přispěla k rozvoji regionu. Kromě toho Komise poznamenává, že Pomořany disponují díky letišti v Gdaňsku dobrým spojením již nyní a nové letiště spojení s tímto regionem nezlepší.
- (218) Komise rovněž upozorňuje, že podle obchodního modelu letiště v Gdyni se zdá, že toto letiště bude s letištem v Gdaňsku soupeřit o cestující na trzích s přepravou realizovanou nízkonákladovými přepravci, s charterovou dopravou a na trhu obecného letectví. Kromě toho nemůže výstavba nového letiště, které má sloužit jako rezervní nouzové letiště, odůvodnit výši investice na letišti v Gdyni.
- (219) Jak se uvádí v 77. bodě odůvodnění, polské orgány se odvolávají na studii „Regionální strategie rozvoje dopravy v pomořanském vojvodství v letech 2007–2020“, ve které byla uznána potřeba vybudovat dopravní uzel úzce spolupracujících letišť sloužící potřebám pomořanského vojvodství.
- (220) Komise však upozorňuje, že „Regionální strategie rozvoje dopravy v pomořanském vojvodství v letech 2007–2020“ představuje pouze možné strategické směřování, kterým se má nebo by se měl rozvoj dopravy v regionu ubírat. Závěry týkající se letiště v Gdyni jsou velmi obecné povahy. Dokument nadto nestanoví žádné realizační opatření zajišťující využití letiště v Gdyni pro civilní letectví a neukládá ani žádné závazky týkající se tohoto cíle. Naopak v dokumentu se zdůrazňuje, že „plány rozvoje komerčních činností na letištích Gdyně-Kosakowo či Slupsk-Redzikowo by se měly primárně zaměřovat na kapacitu, jež je hospodářsky životaschopná a uspokojuje stávající poptávku a skýtá možnost odbavování zboží tam, kde to přinese zisk.“
- (221) Podobným, velmi obecným způsobem se vyjadřuje prohlášení o úmyslech podepsané ministerstvem obrany, ministerstvem dopravy, představiteli letiště v Gdaňsku a jednotlivými regionálními orgány dne 29. dubna 2005 (uvedeno v 21. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí), když se zmiňuje o pouhém úmyslu využít vojenské letiště v obci Kosakowo pro účely civilního letectví.
- (222) Komise rovněž upozorňuje, že po přijetí rozhodnutí 2014/883/EU učinil pomořanský vojvoda spolu se starosty měst Gdaňsk a Sopoty (dvě ze tří největších měst v regionu a společníci letiště v Gdaňsku) písemně prohlášení. V něm prohlašují, že nepodepsali prohlášení ze dne 29. dubna 2005 s úmyslem zahájit výstavbu nového letiště v Gdyni. Podle tohoto vyjádření bylo prohlášení o úmyslech podepsáno pouze za účelem zachování infrastruktury stávajícího vojenského letiště pro budoucí spolupráci tohoto vojenského letiště s letištem v Gdaňsku. V této souvislosti by letiště v Gdyni mohlo sloužit pouze obecnému leteckému provozu.
- (223) Místní orgány rovněž zdůraznily, že rozhodnutí o vybudování letiště v Gdyni bylo nezávislým rozhodnutím města Gdyně a obce Kosakowo, které byly opakovaně upozorňovány na to, že investice nemá žádné ekonomické odůvodnění.
- (224) V dopise ze dne 6. srpna 2013 polské orgány oznámily, že společníci letiště v Gdaňsku (včetně města Gdyně) přijali dne 30. července 2013 (tj. po zahájení formálního vyšetřovacího řízení) rozhodnutí zřídit pracovní skupinu s cílem analyzovat možné scénáře spolupráce letišť v Gdyni a Gdaňsku. V dopise ze dne 30. října 2013 (který Komise obdržela dne 4. listopadu 2013) starosta města Gdyně oznamoval, že pracovní skupina společníkům letiště v Gdaňsku doporučila spojení obou pomořanských letišť (převzetím letiště v Gdyni letištem v Gdaňsku). Starosta rovněž oznamoval, že podrobnosti takového spojení jsou stále ještě předmětem analýzy.
- (225) Podle názoru Komise bylo zřízení pracovní skupiny výhradně reakcí na zahájení formálního vyšetřovacího řízení a nemůže být považováno za důkaz provádění strategie regionální dopravy. Také je třeba zdůraznit, že Komise nebyla informována o žádných dřívějších či pozdějších aktivitách týkajících se spolupráce mezi dvěma uvedenými letišti v Pomořanech. Komise rovněž poznamenává, že spolupráce mezi letištem v Gdyni a letištem v Gdaňsku v rámci jednoho dopravního uzlu by nezabránila násobení infrastruktury bez ohledu na skutečné potřeby dopravy.

(226) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že investice na letišti v Gdyni povede pouze k násobení infrastruktury v regionu, což nesplňuje požadavek jasně vymezeného cíle společného zájmu.

ii) Infrastruktura je nutná a úměrná z hlediska stanoveného cíle

(227) Jak je uvedeno ve 206. až 226. bodě odůvodnění, Komise se domnívá, že spádová oblast letiště v Gdyni je a bude efektivně obsluhována letištem v Gdaňsku. Navíc by obě letiště fungovala na podobném obchodním modelu a zaměřila by se především na nízkonákladové přepravce a charterové lety.

(228) Jelikož neexistuje jasně vymezený cíl společného zájmu, je Komise toho názoru, že infrastrukturu nelze uznat za nutnou a úměrnou cíli společného zájmu (viz také 226. bod odůvodnění).

iii) Infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur

(229) Jak je uvedeno v písm. i), letiště v Gdyni se nachází pouze přibližně 25 kilometrů od stávajícího letiště v Gdaňsku a obě letiště mají stejnou spádovou oblast a podobný obchodní model.

(230) Kapacita letiště v Gdaňsku je v současnosti využívána z méně než 60 %. Pokud zohledníme investice, které se v současnosti na letišti v Gdaňsku realizují, je toto letiště schopno uspokojit poptávku v regionu nejméně do roku 2025–2028, v závislosti na použitých prognózách. Kromě toho je možné letiště v Gdaňsku dále rozšířit.

(231) Komise rovněž upozorňuje, že podle obchodního plánu letiště v Gdyni by příjmy tohoto letiště z asi [80–90] % tvořily příjmy z obsluhy nízkonákladových a charterových dopravců. To znamená, že by se zaměřilo na trhy, které jsou pro podnikání letiště v Gdaňsku nejdůležitější.

(232) V tomto kontextu Komise také poznamenává, že polské orgány nepředložily žádné důkazy eventuální spolupráce mezi oběma letišti (viz 224. a 225. bod odůvodnění).

(233) Ani plány na získání příjmů z jiné letecké činnosti a činnosti nesouvisející s letectvím (výroba a služby) nepostačují k pokrytí vysokých provozních nákladů souvisejících s provozem letiště v Gdyni.

(234) Komise se tedy domnívá, že letiště v Gdyni nenabízí uspokojivou střednědobou perspektivu použití.

iv) Přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně

(235) Polské orgány potvrdily, že přístup k infrastruktuře letiště bude otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně bez jakékoli neodůvodněné hospodářské diskriminace.

v) Rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem

(236) Komise poznamenává, že polské orgány nepředložily důkazy, že by letiště v Gdaňsku a Gdyni vytvořily vzájemně spolupracující letecký uzel. Logické spíše je, že si obě letiště budou navzájem konkurovat a snažit se přilákat v zásadě stejné cestující.

- (237) Komise navíc konstatuje, že obchodní plán letiště v Gdyni (asi [80–90] % příjmů má pocházet z obsluhy nízkonákladových a charterových dopravců) a výše investice (například terminál s kapacitou 0,5 milionu cestujících ročně, který má být v budoucnu rozšířen) nepotvrzují tvrzení, že se letiště v Gdyni zaměří na obecné letectví a bude poskytovat pouze nebo převážně služby pro odvětví obecného letectví.
- (238) S ohledem na výše uvedené a skutečnost, že obě letiště by se zaměřila na lety nízkonákladových a charterových dopravců, zastává Komise názor, že podpora se poskytuje letišti, které by si přímo konkurovalo s jiným letištem ve stejné spádové oblasti, přičemž poptávka po letištních službách, kterou by stávající letiště nemohlo uspokojit, neexistuje.
- (239) Komise se proto domnívá, že dotčená podpora by se dotkla obchodu v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem. Tento závěr podporuje i neexistence cíle společného zájmu, kterému by daná podpora měla sloužit.

vi) *Nezbytnost podpory a motivační účinek*

- (240) Na základě údajů předložených polskými orgány se Komise domnívá, že náklady na investici mohou být nižší než náklady na výstavbu jiných srovnatelných regionálních letišť v Polsku. Důvodem je zejména využití stávající infrastruktury vojenského letiště. Polské orgány navíc tvrdí, že provozovatel letiště by dotčenou investicí bez podpory neuskutečnil.
- (241) Komise navíc poznamenává, že vzhledem k dlouhé době, která je u tohoto typu investice nutná pro dosažení ziskovosti, by veřejné financování mohlo být nezbytné k tomu, aby příjemce změnil svůj přístup a investici provedl. Kromě toho, že téměř není možné zjistit předpokládanou ziskovost investičního projektu (viz 185. bod odůvodnění) a soukromý investor by takový projekt nerealizoval, podpora ve skutečnosti pravděpodobně má vliv na postup provozovatele letiště.
- (242) Komise nicméně na základě neexistence jasně vymezeného cíle společného zájmu konstatuje, že podporu nelze uznat za nutnou a úměrnou tomuto cíli.
- (243) Komise se tedy domnívá, že investiční podpora poskytnutá městem Gdyní a obcí Kosakowo ve prospěch letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. nesplňuje podmínky stanovené v pokynech pro letectví z roku 2005 a nelze ji uznat za slučitelnou s vnitřním trhem.

5.2.4. *Provozní podpora*

- (244) Komise opřela své posouzení provozní podpory o 227. bod odůvodnění rozhodnutí 201/883/EU, v němž se shledává, že „poskytnutí provozní podpory s cílem zajistit realizaci investičního projektu, který využívá investiční podporu neslučitelnou s vnitřním trhem, je ze své podstaty s vnitřním trhem neslučitelné.“ Bez neslučitelné investiční podpory by letiště v Gdyni neexistovalo, neboť se z této podpory zcela financuje; na druhé straně nemůže být provozní podpora poskytnuta neexistující letištní infrastruktuře.
- (245) Tento závěr učiněný na základě pokynů pro letectví z roku 2005 je platný stejnou měrou i na základě pokynů pro letectví z roku 2014 a dostačuje k zjištění, že provozní podpora poskytnutá provozovateli letiště je neslučitelná s vnitřním trhem.
- (246) Kromě toho je zřejmé, že není splněna první podmínka slučitelnosti stanovená v pokynech pro letectví z roku 2014, podle níž lze provozní podporu považovat za slučitelnou, pokud přispívá k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu (zvyšuje mobilitu občanů Unie a zlepšuje propojení regionů nebo napomáhá regionálnímu rozvoji), pokud je předmětná provozní podpora určena na zajištění fungování jednoho letiště vybudovaného výhradně za pomoci investiční podpory, která je neslučitelná s vnitřním trhem.

- (247) Obdobně se Komise domnívá, že 203. bod odůvodnění a násl. (které prokazují, že investiční podpora poskytnutá letišti Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. z důvodu násobení letištní infrastruktury nesplňuje jasně vymezený cíl společného zájmu, a je proto podle pokynů pro letectví z roku 2005 neslučitelná s vnitřním trhem) také prokazují, že provozní podpora poskytnutá letišti Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. je stejnou měrou neslučitelná s vnitřním trhem, což bylo i závěrem rozhodnutí 2014/883/EU. Provozní podpora poskytnutá letišti Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. (stejně jako investiční podpora) povede pouze k násobení letištní infrastruktury v regionu, kterému již dobře slouží letiště se stále volnou kapacitou, a proto nepřispívá k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu.
- (248) Pro úplnost Komise poznamenává, že ke stejnému závěru by dospěla, kdyby provozní podpora měla být posuzována podle regionálních pravidel pro poskytování státní podpory, na něž se odvolávaly polské orgány. V takovém případě by Komise musela přihlídnout ke skutečnosti, že letiště v Gdyni leží ve znevýhodněném regionu, na který se vztahuje výjimka podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU; Komise by v této souvislosti musela posoudit, zda lze dotčenou provozní podporu uznat za slučitelnou s pokyny k regionální podpoře.
- (249) Podle 76. bodu pokynů k regionální podpoře lze provozní podporu poskytnout v regionech způsobilých k podpoře podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU za předpokladu, že jsou splněna následující kritéria: i) je oprávněná z hlediska jejího příspěvku k regionálnímu rozvoji a z hlediska jejího charakteru a ii) její výše je úměrná znevýhodněním, která se snaží zmírnit.
- (250) Podle polských orgánů splňuje dotčená provozní podpora podmínky 76. bodu pokynů k regionální podpoře (viz 95. až 97. bod odůvodnění).
- (251) Jelikož jsou Pomořany již obsluhované letištem v Gdaňsku a nové letiště spojení s tímto regionem nezlepší, Komise by nemohla potvrdit, že podpora přispívá k regionálnímu rozvoji.
- (252) Komise by dospěla k závěru, že vzhledem k tomu, že podpora k rozvoji nepřispívá, nelze potvrdit, že provozní podpora je úměrná znevýhodněním, která se snaží zmírnit, protože není zřejmé, že by v Pomořanech existoval nedostatek spojení.
- (253) Kromě toho by Komise dospěla k názoru, že posuzovaná provozní podpora se poskytuje na předem stanovené výdaje. Vzhledem k posouzení obchodního plánu letiště v Gdyni, které provedla Komise, a vzhledem k vyšší předpokládaných příjmů a nákladů (viz oddíl 5.1.3), by nebylo možné potvrdit, že podpora se omezuje na nezbytné minimum, byla poskytnuta prozatímně a postupně se snižuje. Zejména pokud jde o nejistotu ohledně předpokládané ziskovosti provozovatele letiště (viz oddíl týkající se existence podpory), není možné zaručit, že podpora bude mít prozatímní charakter a bude se postupně snižovat.
- (254) Komise se také domnívá, že provozní podpora poskytnutá městem Gdyní a obcí Kosakowo ve prospěch letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. je neslučitelná s vnitřním trhem, jelikož má za cíl zajistit provoz jednoho letiště, které existuje pouze díky investiční podpoře neslučitelné s vnitřním trhem a (stejně jako uvedená investiční podpora) vede pouze k násobení letištní infrastruktury.

5.2.5. Závěr týkající se posouzení slučitelnosti s vnitřním trhem

- (255) Komise tedy došla k závěru, že státní podpora poskytnutá ve prospěch letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. není slučitelná s vnitřním trhem.
- (256) Komise nezjistila, že by v oblasti slučitelnosti s vnitřním trhem existoval příslušný právní předpis, na jehož základě by bylo možné uznat dotčenou podporu za slučitelnou se SFEU. Navíc ani polské orgány neuvedly žádný právní předpis v oblasti slučitelnosti s vnitřním trhem ani relevantní argumenty, které by Komisi umožnily uznat dotčenou podporu za slučitelnou s vnitřním trhem.

- (257) Investiční podpora ani provozní podpora, kterou polské orgány poskytly nebo hodlají poskytnout ve prospěch letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o., není slučitelná s vnitřním trhem. Polské orgány podporu poskytly v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

6. NAVRÁCENÍ PROSTŘEDKŮ

- (258) Podle Smlouvy o fungování EU a ustálené judikatury Soudního dvora je Komise v případě, že zjistí, že podpora není slučitelná s vnitřním trhem, oprávněna rozhodnout, že dotyčný stát takovou podporu zruší nebo upraví ⁽⁷⁶⁾. Soudní dvůr opakovaně rozhodl, že povinnost státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu ⁽⁷⁷⁾. Soudní dvůr v tomto ohledu stanovil, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí protiprávní podporu, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na trhu ve vztahu ke svým soutěžitelům, a obnoví se stav, který předcházal poskytnutí podpory ⁽⁷⁸⁾.
- (259) V souladu s výše uvedenou judikaturou článek 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ⁽⁷⁹⁾ stanoví, že „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil“.
- (260) Výše uvedená podpora tedy musí být navržena polským orgánům ve výši, v jaké byla vyplacena.
- (261) Komise připomíná, že podle ustálené judikatury skutečnost, že se podniky nachází v obtížích či v likvidaci, nemá vliv na povinnost členského státu získat podporu zpět ⁽⁸⁰⁾. V těchto případech lze obnovení dřívějšího stavu a odstranění narušení hospodářské soutěže způsobené protiprávním vyplacením podpory v zásadě dosáhnout zapsáním pohledávky na vrácení takových podpor na seznam pohledávek ⁽⁸¹⁾. V případě, že státní orgány nejsou schopny zajistit navrácení celé částky podpor, je zapsání pohledávky považováno za splnění závazku získat podporu zpět pouze v případě, že konkursní řízení povede k likvidaci dotyčného podniku, tj. k definitivnímu ukončení jeho činnosti ⁽⁸²⁾,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Rozhodnutí 2014/883/EU je vzato zpět.

Článek 2

1. Kapitálové injekce ve prospěch letiště Gdyně-Kosakowo sp. z o.o. uskutečněné mezi 28. srpnem 2007 a 17. červnem 2013 představují státní podporu, již Polsko protiprávně poskytlo v rozporu s ustanovením čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie a která je neslučitelná s vnitřním trhem s výjimkou té části kapitálových injekcí, která byla použita na investice nezbytné k provedení činností, které je podle rozhodnutí C(2013) 4045 final nutno považovat za činnosti, jež spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů.

⁽⁷⁶⁾ Rozsudek ve věci C-70/72 Komise v. Německo, EU:C:1973:87, Sb. rozh. 1973, s. 813, bod 13.

⁽⁷⁷⁾ Spojené věci C-278/92, C-279/92 i C-280/92, Španělské království v. Komise, EU:C:1994:325, Sb. rozh. 1994, s. I-04103, bod 75.

⁽⁷⁸⁾ Rozsudek ve věci C-75/97 Belgie v. Komise, EU:C:1999:311, Sb. rozh. 1999, s. I-03671, body 64–65.

⁽⁷⁹⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽⁸⁰⁾ Rozsudek ve věci C-42/93 Španělské království v. Komise („Merco“), EU:C:1994:326, Sb. rozh. 1994, s. I-4157, bod 33; Rozsudek ve věci C-496/09 Komise v. Itálie, EU:C:2011:740, Sb. rozh. 2011, s. I-11483, bod 72;

⁽⁸¹⁾ Rozsudek ve věci C-277/00 Německo v. Komise („SMI“), EU:C:2004:238, Sb. rozh. 2004, s. I-4355, bod 85; Rozsudek ve věci C-52/84 Komise v. Belgie, EU:C:1986:3, Sb. rozh. 1986, s. 89, bod 14; Rozsudek ve věci C-142/87 Belgie v. Komise („Tubemeuse“), EU:C:1990:125, Sb. rozh. 1990, s. I-959, body 60–62.

⁽⁸²⁾ Rozsudek ve věci C-610/10 Komise v. Španělské království („Magesfa“), EU:C:2012:781, bod 104 a citovaná judikatura.

2. Kapitálové injekce, které Polsko hodlá poskytnout po dni 17. června 2013 a jejichž cílem je přestavět vojenské letiště Gdyně-Kosakowo na letiště pro civilní letectví, představuje státní podporu, která není slučitelná s vnitřním trhem. Státní podporu proto nelze poskytnout.

Článek 3

1. Státní podporu uvedenou v čl. 2 odst. 1 Polsko získá od příjemce zpět.
2. Částky podpory, které mají být navraceny, jsou úročeny za celé období ode dne, kdy byly příjemci poskytnuty, až do jejich skutečného navrácení. Úroky se počítají ze základu složeného v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ⁽⁸³⁾.
3. Polsko zruší všechny dosud nevyplacené platby podpory uvedené v čl. 2 odst. 2 s účinkem ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.

Článek 4

1. Navrácení podpory uvedené v čl. 2 odst. 1 a úroků uvedených v čl. 3 odst. 2 se provede bezodkladně a účinně.
2. Polsko zajistí, aby bylo toto rozhodnutí provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 5

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Polsko Komisi tyto informace:
 - a) celkovou částku (jistinu a úroky), kterou má příjemce vrátit,
 - b) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření za účelem provedení tohoto rozhodnutí,
 - c) dokumenty, kterými doloží, že příjemci bylo nařízeno vrácení podpory.
2. Polsko průběžně informuje Komisi o dalších opatřeních, které přijímá na vnitrostátní úrovni za účelem provedení tohoto rozhodnutí, a to až do doby, dokud nezíská zpět veškerou státní podporu uvedenou v čl. 2 odst. 1 a úroky uvedené v čl. 3 odst. 2. Na žádost Komise Polsko neprodleně poskytne informace o již přijatých a plánovaných opatřeních za účelem provedení tohoto rozhodnutí. Polsko rovněž poskytne podrobné informace o částkách podpory a úroků, které již příjemce vrátil.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Polské republice.

V Bruselu dne 26. února 2015.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise

⁽⁸³⁾ 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).

PŘÍLOHA

INFORMACE O ČÁSTKÁCH OBRŽENÉ PODPORY, KTERÁ MÁ BÝT VRÁCENA, A O JIŽ VRÁCENÉ PODPOŘE

| Název příjemce | Celková částka obdržené podpory (*) | Celková částka podpory, která má být vrácena (*) (jistina) | Celková částka již vrácené podpory (*) | |
|----------------|-------------------------------------|--|--|---------------------------|
| | | | Jistina | Úroky z navracené podpory |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

(*) v milionech národní měny

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1587**ze dne 7. května 2015****o státní podpoře SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Portugalskem ve prospěch podniku Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.***(oznámeno pod číslem C(2015) 3036)***(Pouze anglické 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,

s ohledem na rozhodnutí Komise o zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie ve věci podpory SA.35546 (2013/C, ex 2012/NN) ⁽¹⁾,

poté, co vyzvala zúčastněné strany, aby podle výše uvedených ustanovení předložily své připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. ŘÍZENÍ

- (1) E-mailem ze dne 3. října 2012 portugalské orgány neformálně předložily Komisi stručné memorandum o státních opatřeních k maximalizaci výnosů z privatizace podniku Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (dále jen „společnost ENVC“). Na základě předložených informací Komise rozhodla dne 5. října 2012, že v této věci zahájí z moci úřední řízení pod číslem SA.35546 (2012/CP). Portugalsko bylo o zahájení řízení informováno dopisem ze dne 11. října 2012.
- (2) Komise si vyžádala další informace dopisem ze dne 12. října 2012, na nějž Portugalsko odpovědělo e-mailem ze dne 9. listopadu 2012 a dopisem ze dne 20. listopadu 2012. Z těchto informací se zdálo, že společnost ENVC měla v minulosti prospěch z řady opatření, která by mohla představovat státní podporu. Dne 16. října 2012 se uskutečnil konferenční hovor s portugalskými orgány. Portugalské orgány požádaly o schůzku s Komisí, která proběhla dne 11. prosince 2012. Portugalsko poskytlo doplňující informace dopisem ze dne 28. prosince 2012 a e-mailem ze dne 18. ledna 2013.
- (3) Dopisem ze dne 23. ledna 2013 Komise Portugalsko informovala, že se s ohledem na tuto podporu rozhodla zahájit řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“).
- (4) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽²⁾ a zúčastněné strany byly vyzvány, aby k opatřením předložily připomínky. Portugalsko své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení podalo dopisem ze dne 12. března 2013. Komise neobdržela žádné připomínky od zúčastněných stran.
- (5) Během formálního vyšetřovacího řízení Portugalsko na žádost Komise mnohokrát předložilo informace. Mezi Komisí a portugalskými orgány kromě toho dne 27. května 2013, 29. července 2013, 13. listopadu 2013 a 20. ledna 2015 proběhly telefonické konferenční hovory. Dne 17. března 2014 se nadto uskutečnila schůzka Komise a portugalských orgánů.

⁽¹⁾ Státní podpora – Portugalsko – státní podpora SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) – minulé opatření ve prospěch podniku Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. – výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 95, 3.4.2013, s. 118).

⁽²⁾ Viz poznámka pod čarou 1..

- (6) Dopisem ze dne 27. února 2015 Portugalsko požádalo Komisi, aby potvrdila, že případná povinnost navrácení podpory nebude rozšířena na společnost WestSea. V témže dopise Portugalsko vyjádřilo souhlas s tím, že se zřekne svých práv vyplývajících z článku 342 SFEU ve spojení s článkem 3 nařízení č. 1/1958⁽³⁾ a že toto rozhodnutí bude přijato a oznámeno v angličtině.

2. SOUVISLOSTI

2.1. Příjemce

- (7) Společnost ENVC byla portugalská loděnice, která byla založena v roce 1944 a v roce 1975 zestátněna. Prostřednictvím společnosti EMPORDEF – *Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS), S.A.* (dále jen „společnost EMPORDEF“), holdingové společnosti ve stoprocentním vlastnictví státu, která ovládá řadu státních podniků v odvětví obrany, společnost ENVC plně vlastnil stát.
- (8) V době, kdy Komise přijala rozhodnutí o zahájení řízení (viz 3. bod odůvodnění výše), měla společnost ENVC přibližně 638 zaměstnanců a byla jedinou loděnicí v Portugalsku schopnou realizovat stavbu vojenských plavidel⁽⁴⁾. Její portfolio stavby lodí se v té době omezovalo na stavbu dvou lodí na přepravu asfaltu, jež si objednala společnost Petróleos de Venezuela S.A. (dále jen „PDVSA“), kterou plně vlastní venezuelský stát.
- (9) Společnost ENVC vykonávala svou činnost na pozemcích na základě koncese. Tato koncese byla společnosti ENVC udělena poprvé v roce 1946 a následně upravena v letech 1948, 1949 a 1974. V roce 1989 byla oblast poskytnutá na základě koncese rozšířena a samotná koncese – jež měla původně platit do roku 2006 – byla prodloužena do roku 2031⁽⁵⁾.

2.2. Postup privatizace

- (10) V době rozhodnutí o zahájení řízení byla společnost ENVC doposud aktivní na trhu. Legislativním nařízením č. 186/2012 ze dne 13. srpna se vláda rozhodla společnost reprivatizovat⁽⁶⁾.
- (11) Privatizační proces měl proběhnout v rámci daném portugalským zákonem o privatizaci⁽⁷⁾. Konkrétní předpisy upravující tento proces, tj. legislativní nařízení č. 186/2012 a usnesení rady ministrů č. 73/2012, byly zveřejněny v portugalském úředním věstníku ve dnech 13. respektive 29. srpna 2012⁽⁸⁾. Usnesení rady ministrů č. 73/2012 upřesňovalo, že privatizace měla být provedena formou přímého prodeje – bez nabídkového řízení – až 95 % základního kapitálu společnosti ENVC.
- (12) Portugalsko uvedlo, že společnost EMPORDEF a její finanční poradce vytipovali více než 70 případných investorů. Tři investoři předložili do lhůty 5. listopadu 2012 závazné nabídky, ale pouze dvě z nich byly shledány za vyhovující: nabídka brazilské společnosti Rio Nave Serviços Navais a nabídka ruské společnosti JSC River Sea Industrial Trading⁽⁹⁾.
- (13) Usnesením rady ministrů č. 27/2013 ze dne 17. dubna 2013 se portugalská vláda rozhodla jedinou platnou nabídku, nabídku společnosti JSC River Sea Industrial Trading, (platnost nabídky společnosti Rio Nave Serviços Navais mezitím vypršela), odmítnout, přičemž argumentovala tím, že její podmínky byly neúměrné a nepřijatelné.

⁽³⁾ Nařízení č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385/58).

⁽⁴⁾ Na základě informací poskytnutých Portugalskem se situace jeví tak, že z hlediska pracovních sil dosáhla kapacita vyčleněná na stavbu plavidel pro vojenské účely svého vrcholu v roce 2005, kdy tvořila 33 % celkové činnosti společnosti ENVC (a zahrnovala stavbu, opravy apod.). Od roku 2006 do roku 2011 činila průměrná kapacita vyčleněná na stavbu vojenských plavidel přibližně 11 %, ale v roce 2012 poklesla na nulu vzhledem ke zrušení zakázky na stavbu vojenských plavidel pro portugalskou armádu.

⁽⁵⁾ Koncesní smlouva byla v letech 2005 a 2007 rovněž upravena tak, aby společnost ENVC mohla k části pozemků poskytnout subkoncese na výrobu větrných elektráren.

⁽⁶⁾ Na tento proces se nevztahovalo memorandum o porozumění o zvláštních podmínkách hospodářské politiky, které spolu Portugalsko s Komisí, Mezinárodním měnovým fondem a Evropskou centrální bankou podepsali.

⁽⁷⁾ *Lei Quadro das Privatizações* schválený zákonem č. 11/90 ze dne 5. dubna 1990 a znovu vyhlášen zákonem č. 50/2011 ze dne 13. září 2011.

⁽⁸⁾ *Diário da República* č. 156, 13.8.2012, s. 4364 respektive *Diário da República* č. 167, 29.8.2012, s. 4838.

⁽⁹⁾ Přestože společnost Volstad Maritime podala dne 5. listopadu 2012 závaznou nabídku, byla vyřazena, jelikož ji předložila až po lhůtě, tj. po 10. hodině dopoledne.

- (14) Legislativním nařízením č. 98/2013 ze dne 24. července 2013 pověřila portugalská vláda společnost ENVC, aby přikročila k udělení subkoncesí k pozemkům, na kterých vykonávala svou činnost. Subkoncesní řízení bylo zahájeno dne 31. července 2013. Nabídky předložili dva uchazeči, ale pouze jedna, a sice ta, již (prostřednictvím společné dceřiné společnosti WestSea) společně podaly společnost Martifer-Energy Systems SGPS, S.A. a společnost Navalria-Docas, Construções e Reparações Navais, S.A., se považovala za vyhovující. Portugalsko potvrdilo, že dne 11. října 2013 byla vybrána nabídka společnosti WestSea.
- (15) S ohledem na finanční situaci společnosti ENVC, které do poloviny roku 2013 ztráta narostla na více než 264 milionů EUR, se portugalská vláda usnesením rady ministrů č. 86/2013 ze dne 5. prosince 2013 rozhodla provést likvidaci společnosti ENVC. Jejímú představenstvu zároveň nařídila, aby zahájilo prodej aktiv společnosti a maximalizovalo výnosy z něj zajištěním transparentnosti.
- (16) Dne 4. března 2014 společnost ENVC uspořádala valnou hromadu, v jejímž průběhu společnost EMPORDEF, jakožto jediný akcionář společnosti ENVC, potvrdila rozhodnutí přikročit k prodeji aktiv společnosti ENVC a rovněž k propuštění tehdejších přibližně 607 zaměstnanců za účelem co nejrychleji provést likvidaci a zrušení společnosti.
- (17) Po přijetí potřebných opatření ke splnění rozhodnutí valné hromady společnosti ENVC, prodeji aktiv a propuštění zaměstnanců požádala portugalská vláda portugalskou agenturu pro výběr a nábor vyšších státních úředníků (*Comissão de Recrutamento e Seleção para a Administração Pública – CRESAP*), aby jmenovala členy likvidačního týmu pověřeného likvidací společnosti ENVC. Portugalské orgány potvrdily, že likvidace společnosti ENVC proběhne v příštích měsících.

3. POPIS OPATŘENÍ

- (18) Na základě informací poskytnutých Portugalskem v průběhu formálního vyšetřovacího řízení se zdá, že společnost ENVC měla v minulosti prospěch z několika opatření podpory (dále jen „**minulá opatření**“).
- (19) Některá z minulých opatření provedly společnost EMPORDEF nebo portugalské ministerstvo financí s cílem pokrýt provozní náklady a/nebo ztráty společnosti ENVC v období 2006 až 2013. Tato opatření shrnuje tabulka 1.

Tabulka 1

Minulá opatření provedená k pokrytí provozních nákladů a/nebo ztrát společnosti ENVC

| Datum | Opatření | Poskytovatel | Částka (v EUR) |
|---|--|--|--|
| 11. května 2006 | Navýšení kapitálu společnosti ENVC | EMPORDEF | 24 875 000 |
| 2012/2013 | Úročené úvěry k pokrytí provozních nákladů – k podrobnostem viz příloha I | EMPORDEF | 101 118 066,03 |
| i) 31. ledna 2006 ii) 11. prosince 2008 iii) 28. dubna 2010 iv) 27. dubna 2011 | Úvěry k pokrytí provozních nákladů | Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) | i) 30 000 000 ii) 8 000 000 iii) 5 000 000 iv) 13 000 000 |

- (20) Dne 11. května 2006 valná hromada společnosti ENVC (jejímž jediným akcionářem byla společnost EMPORDEF) rozhodla o tom, že provede navýšení kapitálu společnosti ENVC o 24,875 milionu EUR (dále jen „**navýšení kapitálu z roku 2006**“) ⁽¹⁰⁾. Podle Portugalska bylo navýšení kapitálu z roku 2006 nezbytné k tomu, aby mohla společnost ENVC dostát svým finančním a obchodním závazkům (zejména vůči portugalskému námořnictvu), a bylo provedeno s ohledem na plán restrukturalizace společnosti ENVC ze dne 17. srpna 2005 (viz 47. bod odůvodnění níže). Portugalsko dále uvádí, že navýšení kapitálu z roku 2006 bylo zapotřebí k tomu, aby byl splněn článek 35 portugalského zákona o obchodních společnostech („*Código das Sociedades Comerciais*“), přičemž alternativou bylo snížení kapitálu společnosti ENVC nebo její likvidace.
- (21) V roce 2012 a na začátku roku 2013 několik bank přestalo společnosti ENVC poskytovat úvěry a bylo ochotno tak učinit pouze ve vztahu ke společnosti EMPORDEF. S cílem zajistit pokračování činnosti společnosti ENVC jí proto společnost EMPORDEF – jakožto její jediný akcionář – poskytla finanční podporu v podobě několika úročených úvěrů v celkové výši 101 118 066,03 EUR (dále jen „**úvěry z let 2012 a 2013**“) ⁽¹¹⁾. Podle vysvětlení Portugalska byly tyto úvěry poskytnuty k pokrytí provozních nákladů a zajištění refinancování stávajících bankovních úvěrů. Úrokové sazby použitelné na úvěry z let 2012 a 2013 se liší podle konkrétní smlouvy. Portugalsko uvádí, že úrokové sazby, jež společnost EMPORDEF společnosti ENVC účtovala, odpovídaly sazbám u paralelních bankovních úvěrů poskytovaných společností EMPORDEF. K únoru 2014 společnost ENVC úvěry z let 2012 a 2013 nesplatila a neuhradila z nich ani žádné úroky.
- (22) V neposlední řadě získala v letech 2006, 2008, 2010 a 2011 společnost ENVC financování v celkové výši 56 milionů EUR od generálního ředitelství pro státní pokladnu a finance portugalského ministerstva financí („*Direção-Geral do Tesouro e Finanças*“ – DGTF) v podobě několika smluv o úvěru (dále jen „**úvěry DGTF**“). Portugalsko uvádí, že byly účtovány sazby EURIBOR navýšené o pohyblivé rozpětí, a to v jednotlivých smlouvách různě. Úvěry DGTF byly poskytnuty s cílem pokrýt předchozí nesplacené finanční závazky a poskytnout potřebné peněžní prostředky na financování provozních nákladů společnosti ENVC. Portugalsko potvrdilo, že úvěry DGTF nebyly splaceny ⁽¹²⁾.
- (23) Portugalsko dále poskytlo informace o řadě jiných opatření, jež byla ve prospěch ENVC v minulosti provedena. Tato opatření shrnuje tabulka 2.

Tabulka 2

Ostatní minulá opatření provedená ve prospěch společnosti ENVC ⁽¹⁾

| Datum | Opatření | Poskytovatel | Částka (v EUR) |
|--------------------|--|--------------|---------------------------|
| 29. listopadu 2011 | Doporučující dopis k úvěru poskytnutému Banco Comercial Português (BCP) | EMPORDEF | 990 000 |
| 3. listopadu 2011 | Doporučující dopis k úvěru poskytnutému BCP | EMPORDEF | 400 000 |
| 30. září 2010 | Doporučující dopis k úvěru poskytnutému BCP | EMPORDEF | 12 500 000 |
| 31. srpna 2010 | Doporučující dopisy ke dvěma záložním akreditivům vydaným Caixa Geral de Depósitos (CGD) | EMPORDEF | 12 890 000 ⁽²⁾ |
| 24. června 2010 | Doporučující dopis k úvěru poskytnutému BCP | EMPORDEF | 5 000 000 |

⁽¹⁰⁾ Ve svém podání ze dne 28. prosince 2012 Portugalsko poukázalo na navýšení kapitálu, ke kterému patrně došlo v roce 2009. Během formálního vyšetřovacího řízení ovšem Portugalsko potvrdilo, že v roce 2009 k žádnému navýšení kapitálu nedošlo.

⁽¹¹⁾ Toto opatření zahrnuje převzetí dluhu společnosti ENVC vůči společnosti Parvalorem ve výši 5 111 910,08 EUR společností EMPORDEF a rovněž vzniklé úroky ve výši 5 281 882,02 EUR, jež nebyly zaplacený.

⁽¹²⁾ Portugalsko uvedlo, že společnost ENVC z úvěrů DGTF z let 2006 a 2008 zaplatila v letech 2006 až 2010 pětkrát úroky v celkové výši 3 291 293,50 EUR.

| Datum | Opatření | Poskytovatel | Částka (v EUR) |
|--------------------|--|--------------|-------------------|
| 25. listopadu 2009 | Doporučující dopis k revolvingovému úvěru poskytnutému CGD | EMPORDEF | 15 000 000 |
| 7. září 2009 | Doporučující dopis k revolvingovému úvěru poskytnutému Banco Espírito Santo (BES) | EMPORDEF | 4 500 000 |
| 26. června 2008 | Doporučující dopis pro BCP jakožto záruka za řádné plnění smlouvy v souvislosti se dvěma zakázkami na stavbu lodí. | EMPORDEF | 14 512 500 |
| 8. ledna 2007 | Doporučující dopis k revolvingovému úvěru poskytnutému CGD | EMPORDEF | 5 000 000 |
| — | Podpora na stavbu lodí v období 2000–2005 ⁽³⁾ – <i>k podrobnostem viz příloha II</i> | DGTF | 27 129 933,20 |
| — | Podpora na odborné vzdělávání v období 2005–2006 ⁽⁴⁾ | DGTF | 257 791 |
| 23. prosince 2009 | Úvěr na stavbu plavidla Atlântida | EMPORDEF | 37 000 000 |

⁽¹⁾ V rozhodnutí o zahájení řízení se kromě jiných opatření uvádí doporučující dopis společnosti EMPORDEF v souvislosti s akreditivou ve výši 12 890 000 EUR vydanými CGD. Během formálního vyšetřovacího řízení Portugalsko vysvětlilo, že toto opatření je tím, jež je popsáno ve 24. bodě odůvodnění.

⁽²⁾ Během formálního vyšetřovacího řízení Portugalsko vysvětlilo, že částka vázaná na záložní akreditivou činila 12 890 000 EUR, tj. 10 % nákladů na stavbu dvou lodí na přepravu asfaltu (128 900 000 EUR). Portugalsko dále upřesnilo, že smlouva o vystavení záložních akreditiv byla uzavřena v roce 2010, a nikoli v roce 2012, jak se uvádí v rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³⁾ Podle informací poskytnutých Portugalskem byla podpora na stavbu lodí poskytnuta v podobě subvencí vázaných na 14 smluv v období 2000–2005, a nikoli v období 2000–2007, jak se uvádí v rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽⁴⁾ Portugalsko vysvětlilo, že podpora na odborné vzdělávání byla poskytnuta v roce 2005 a v roce 2006, a nikoli v období 2000–2007, jak se uvádí v rozhodnutí o zahájení řízení.

- (24) V roce 2010 společnost ENVC uzavřela se společností PDVSA smlouvu na stavbu dvou lodí na přepravu asfaltu. Smluvní cena každého z plavidel činila 64,45 milionů EUR, tedy celkem 128,9 milionu EUR. Podle smlouvy o stavbě měla společnost PDVSA poskytnout společnosti ENVC zálohu ve výši 10 % celkové smluvní ceny, tj. 12,89 milionu EUR, přičemž odkládací podmínkou bylo získání dvou záložních akreditiv, jež měly sloužit jako záruka za zálohovou platbu společnosti PDVSA v případě, že by společnost ENVC své smluvní závazky nesplnila. CGD tyto dva záložní akreditivy vystavila na základě doporučujících dopisů společnosti EMPORDEF, přičemž dne 28. února 2014 respektive 31. března 2014 byly tyto akreditivy staženy.
- (25) Portugalsko dále vysvětluje, že od roku 2007 do roku 2011 společnost EMPORDEF vystavila řadu dalších doporučujících dopisů a záruk na podporu smluv o financování mezi společností ENVC a komerčními bankami (na doporučující dopisy podrobně popsán ve 24. bodě odůvodnění a v tomto bodě odůvodnění se společně dále odkazuje jen jako na „**doporučující dopisy**“ – jejich celková hodnota činila 70 792 500 EUR). Portugalsko konstatuje, že společnost EMPORDEF za doporučující dopisy společnosti ENVC nikdy nic neúčtovala.
- (26) V období let 2000 až 2005 obdržela společnost ENVC řadu subvencí na stavbu lodí ve výši 27 129 933,20 EUR (dále jen „**subvence na stavbu lodí**“). Tato částka odpovídá četným nevratným subvencím na stavbu řady plavidel a tankerů, které byly, jak Portugalsko uvedlo, poskytnuty na základě legislativního nařízení č. 296/89, kterým se provádí směrnice Rady 87/167/EHS ⁽¹³⁾.

⁽¹³⁾ Směrnice Rady 87/167/EHS ze dne 26. ledna 1987 o podporách na stavbu lodí (Úř. věst. L 69, 12.3.1987, s. 55).

- (27) Společnost ENVC v roce 2005 a 2006 rovněž obdržela finanční podporu na odborné vzdělávání ve výši 257 791 EUR (dále jen „**subvence na odborné vzdělávání**“), a to v rámci operačního programu pro zaměstnanost, odborné vzdělávání a sociální rozvoj (POEFDS) financovaného Evropským sociálním fondem.
- (28) Pokud jde o plavidlo Atlântida, vysvětluje Portugalsko, že na jeho stavbu bylo v roce 2006 vypsáno mezinárodní nabídkové řízení, kterého se zúčastnila pouze společnost ENVC a jedna další společnost. Obě nabídky však byly zamítnuty, neboť nevyhověly povinným požadavkům nabídkového řízení. Stavba tohoto plavidla byla společností ENVC zadána později prostřednictvím přímého jednání s Atlanticoline, veřejnou společností odpovědnou za námořní přepravu na Azorách. Počáteční smluvní cena stavby plavidla Atlântida ve výši 39,95 milionu EUR byla následně zvýšena na 45,35 milionu EUR. Společnost Atlanticoline později svou smlouvu se společností ENVC vypověděla s tím, že plavidlo Atlântida nedokázalo dosáhnout stanovené rychlosti.
- (29) Za účelem ukončení sporu mezi společnostmi Atlanticoline a ENVC získala společnost EMPORDEF od CGD dne 23. prosince 2009 úvěr ve výši 37 milionů EUR. Ve smlouvě o tomto úvěru bylo stanoveno, že jej společnost EMPORDEF použije k tomu, aby společností ENVC poskytla potřebné prostředky, které by jí umožnily ukončit soudní spor se společností Atlanticoline. Společností ENVC byla účtována 6měsíční úroková sazba EURIBOR navýšená o 2 % rozpětí (dále jen „**úvěr na stavbu plavidla Atlântida**“).
- (30) Na prodej dokončeného plavidla bylo v průběhu roku 2014 vypsáno veřejné nabídkové řízení. Řízení bylo inzerováno ve vnitrostátních i mezinárodních denících a jediným kritériem pro výběr vítězné nabídky byla cena. Kupní smlouva s kupujícím (společností Mystic Cruises SA) na cenu ve výši 8,75 milionu EUR byla podepsána dne 30. září 2014.

4. ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (31) Komise se dne 23. ledna 2013 rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení. Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila Komise předběžně názor, že společnost ENVC lze považovat za podnik v obtížích ve smyslu pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004⁽¹⁴⁾ (dále jen „**pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004**“), a to zejména s ohledem na značné ztráty společnosti ENVC nejméně od roku 2000.
- (32) Přestože Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení zdůraznila, že o minulých opatřeních obdržela omezené informace, dospěla předběžně k názoru, že všechna tato opatření obnášela státní prostředky, a jsou tedy přičitatelná státu⁽¹⁵⁾. Komise se předběžně rovněž domnívala, že minulá opatření poskytla společnosti ENVC nepatřičnou výhodu, jelikož se jevílo jako nepravděpodobné, že by jakýkoli racionální soukromý hospodářský subjekt ve prospěch společnosti ENVC provedl minulá opatření, a to vzhledem obtížím, jimž tehdy čelila. Tato výhoda by svou povahou byla selektivní, protože jediným příjemcem byla společnost ENVC.
- (33) Komise také uvedla, že poskytnutá opatření pravděpodobně rovněž ovlivnila obchod mezi členskými státy, protože společnost ENVC soutěží s loděnicemi z jiných členských států Evropské unie i ze zbytku světa. Díky minulým opatřením tak společnost ENVC mohla pokračovat v činnosti, což jí umožnilo vyhnout se na rozdíl od jiných soutěžitelů následkům obvykle plynoucím z chabých finančních výsledků.
- (34) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise předběžně k názoru, že minulá opatření patrně představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Vzhledem k tomu, že minulá opatření byla provedena v rozporu s oznamovací povinností a povinností odkladu stanovenou v čl. 108 odst. SFEU, konstatovala Komise rovněž, že podle všeho představují protiprávní státní podporu.

⁽¹⁴⁾ Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2. Dne 1. srpna 2014 vstoupily v platnost pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1) (dále jen „pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014“). Podle bodu 135 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 bude Komise tyto pokyny používat ode dne 1. srpna 2014 do 31. prosince 2020. V souladu s bodem 138 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 ovšem mají být minulá opatření, jež jsou předmětem tohoto rozhodnutí, posouzena na základě pokynů platných v době, kdy byla podpora poskytnuta, tj. pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 (nebo případně pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (Úř. věst. C 288, 9.10.1999, s. 2 – dále jen „pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 1999“).

⁽¹⁵⁾ Pokud jde o společnost EMPORDEF, Komise ve 46. až 48. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že její rozhodnutí se zdají být přičitatelná portugalskému státu ve smyslu judikatury ve věci *Standrust Marine* (rozsudek ve věci *Francie v. Komise*, C-482/99, EU:C:2002:294).

- (35) Komise taktéž vyjádřila pochybnosti ohledně slučitelnosti minulých opatření s vnitřním trhem, zejména kvůli skutečnosti, že portugalské orgány neuvedly žádné možné důvody slučitelnosti.
- (36) Komise nicméně posuzovala, zda by případně u minulých opatření bylo možno zjevně uplatnit některý z důvodů slučitelnosti stanovených v SFEU. Po zavržení výjimek, jež stanoví čl. 107 odst. 2 SFEU, Komise předběžně konstatovala, že lze použít pouze výjimku stanovenou v čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (37) Komise konstatovala, že minulá opatření zřejmě nebyla provedena podle konkrétních pravidel státní podpory platných pro odvětví stavby lodí v době, kdy k těmto opatřením došlo, tj. podle rámce pro státní podporu v odvětví stavby lodí ⁽¹⁶⁾ nebo podle pravidel předchozích ⁽¹⁷⁾. Komise vzhledem ke skutečnosti, že společnost ENVC se v době, kdy byla minulá opatření provedena, zdála být podnikem v obtížích ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004, konstatovala, že jediným relevantním základem pro slučitelnost se jeví být základ spojený s podporou na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, tedy pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.
- (38) Komise uvedla, že podle všeho nejsou splněny podmínky podpory na záchranu a restrukturalizaci stanovené v oddílu 3.1 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Komise v souvislosti s podporou na restrukturalizaci v souladu s její definicí v oddílu 3.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 konstatovala, že Portugalsko neprokázalo, že by u minulých opatření byl přítomen kterýkoli z nezbytných prvků, díky kterým by bylo možno je považovat za slučitelnou podporu na restrukturalizaci (plán restrukturalizace, vlastní příspěvek, kompenzační opatření atd.). Komise tudíž k tomu, zda by některé z minulých opatření mohlo být shledáno slučitelnou podporou na záchranu nebo restrukturalizaci, postrádala důkazy.
- (39) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vyjádřila Komise pochybnosti ohledně slučitelnosti minulých opatření ve prospěch společnosti ENVC s vnitřním trhem.
- (40) Komise měla kromě toho řadu připomínek k opatřením, jež Portugalsko v souvislosti s privatizací společnosti ENVC plánovalo. Přestože plánovaná opatření doprovázející privatizaci společnosti ENVC rozhodnutí o zahájení řízení nepodléhala, považovala Komise s ohledem na hospodářskou situaci společnosti ENVC a povahu plánovaných opatření za pravděpodobné, že tato opatření budou představovat státní podporu. Komise však konstatuje, že Portugalsko odmítlo jedinou platnou nabídku na privatizaci společnosti ENVC a že se místo toho rozhodlo provést likvidaci společnosti (viz 14. až 15. bod odůvodnění výše). Na tomto základě má Komise za to, že plánovaná opatření doprovázející privatizaci společnosti ENVC nebyla provedena a nebude je v tomto rozhodnutí brát v potaz.

5. PŘIPOMÍNKY PORTUGALSKA K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (41) Portugalsko ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení přijatém Komisí uvedlo, že přes ztráty, které společnost ENVC od roku 2000, a zejména od roku 2009 nakumulovala, bylo pro společnost EMPORDEF rozhodnutí udržet společnost „nad vodou“ tím, že se jí poskytnou dostatečné prostředky, racionální možností v souladu s logikou zásady subjektu v tržním hospodářství.
- (42) Pokud jde o obtíže společnosti ENVC, konstatovalo Portugalsko, že vážnost její finanční situace vyšla najevo teprve v letech 2009/2010 a nezvratnost této situace byla uznána teprve v roční účetní závěrce společnosti z roku 2012.
- (43) Portugalsko také vysvětlilo, že **k navýšení kapitálu v roce 2006** došlo z titulu právní povinnosti na základě článku 35 portugalského zákona o obchodních společnostech. Podle tohoto ustanovení musí být v případě, že přijde o polovinu základního kapitálu, společnost i) zrušena, ii) její základní kapitál musí být snížen na částku odpovídající minimálně výši vlastního kapitálu („*capital próprio*“) společnosti nebo iii) akcionáři společnosti proveden vklad do jejího základního kapitálu. Na základě těchto zásad akcionáři společnosti ENVC v roce 2006 rozhodli, že do společnosti vloží kapitál ve výši 24,875 milionu EUR.

⁽¹⁶⁾ Úř. věst. C 364, 14.12.2011, s. 9.

⁽¹⁷⁾ Konkrétně rámce pro státní podporu v odvětví stavby lodí z roku 2004 (Úř. věst. C 317, 30.12.2003, s. 11) a nařízení Rady (ES) č. 1540/98 ze dne 29. června 1998, kterým se stanoví nová pravidla pro podporu na stavbu lodí (Úř. věst. L 202, 18.7.1998, s. 1).

- (44) Podle Portugalska bylo toto rozhodnutí přijato na základě přesvědčení, že alternativní možnosti dané článkem 35 portugalského zákona o obchodních společnostech by společnosti ENVC neumožnily dostat svým finančním a obchodním závazkům (zejména vůči portugalskému námořnímu loďstvu). V roce 2006 měla společnost ENVC v knize objednávek 15 stavebních projektů v celkové hodnotě 386 milionů EUR.
- (45) Portugalsko tvrdí, že investor v tržním hospodářství by se rozhodl navýšit kapitál společnosti ENVC a zároveň jí umožnit pokračovat v činnosti, čímž by posílil její konkurenceschopnost na trhu stavby lodí.
- (46) Ve svém podání ze dne 14. února 2014 Portugalsko uvedlo, že rozhodnutí přikročit v roce 2006 k navýšení kapitálu bylo přijato nejenom se zřetelem k portfoliu společnosti, ale také k plánu restrukturalizace pro společnost ENVC ze srpna 2005.
- (47) Plán restrukturalizace, jehož návrh byl předložen, vypracovala Banco Português de Investimento S.A. (dále jen „BPI“) a vztahoval se na období 2005–2009. Podle plánu restrukturalizace se společnost ENVC s cílem obnovit svou životaschopnost měla zaměřit na vojenské činnosti; uznávalo se v něm však, že finanční a ekonomická udržitelnost společnosti ENVC závisí na řídicích schopnostech, realizaci stávajících zakázek a vývoji na trhu stavby lodí.
- (48) Plán restrukturalizace nevyčíslil náklady spojené s nerealizací zakázek, jež měla společnost ENVC v té době zadány. Náklady spojené s ukončením činnosti společnosti (včetně propuštění zaměstnanců a vyrovnání závazků) byly odhadnuty na 175 milionů EUR. Podle Portugalska se vzhledem k tomu, že likvidace byla méně výhodná než navýšení kapitálu, od první z možností upustilo.
- (49) Portugalsko dále vysvětluje, že plán restrukturalizace potvrdil, že je zapotřebí společnost ENVC podpořit, protože v období 2005–2007 nebyla schopna sama o sobě pokračovat v činnosti. Portugalsko ovšem konstatuje, že ve zprávě subjektu pověřeného dohledem nad portugalskými veřejnými společnostmi (*Inspecção-Geral de Finanças – IGF*) z roku 2009 se uvádí, že plán restrukturalizace společnosti ENVC nebyl v dostatečné míře proveden a že finanční a hospodářské prognózy na období 2008–2011 byly příliš optimistické.
- (50) Pokud jde o **úvěry z let 2012 a 2013**, uvádí Portugalsko, že úrokové sazby účtované společnosti ENVC byly totožné jako sazby, jež se společnosti EMPORDEF podařilo získat na trhu. Tyto úrokové sazby by se tedy měly považovat za sazby tržní, které nepředstavují podporu. Podle Portugalska lze mít za to, že společnost EMPORDEF v poslední instanci ručila za dluhy a závazky společnosti ENVC, a to vzhledem k tomu, že byla jejím jediným akcionářem. Portugalsko tudíž tvrdí, že se pro společnost EMPORDEF další expozicí vůči ENVC prostřednictvím úvěrů z let 2012 a 2013 riziko nezvýšilo.
- (51) Ve svém podání ze dne 14. února 2014 Portugalsko vysvětlilo, že do února 2014 společnost ENVC úvěry z let 2012 a 2013 nesplatila, a neuhradila z nich ani žádné úroky. Portugalsko kromě toho uvedlo, že úvěry poskytnuté společnosti ENVC v případě potřeby doprovázely doporučující dopisy vystavené společností EMPORDEF.
- (52) Pokud jde o **úvěry DGTF** poskytnuté v letech 2006, 2008, 2010 a 2011, zastává Portugalsko názor, že byly poskytnuty za tržních podmínek, neboť byla účtována úroková sazba EURIBOR navýšená o pohyblivé rozpětí, jež se v jednotlivých smlouvách o úvěru lišilo. Portugalsko rovněž konstatuje, že úvěry DGTF byly poskytnuty s ohledem na stav knihy objednávek společnosti ENVC, na jehož základě bylo možné v přiměřené míře očekávat, že společnost ENVC bude schopna úvěry splatit.
- (53) Portugalsko také zdůrazňuje, že **doporučující dopisy** představují ve vztahu mezi soukromými hospodářskými subjekty běžný mechanismus, jenž společně s nižší schopností získat úvěry zaručuje přístup na finanční trhy. Portugalsko konstatuje, že by se v každém případě mělo za to, že za dluhy společnosti ENVC v poslední instanci ručí společnost EMPORDEF, a to vzhledem k tomu, že byla jejím jediným akcionářem. Portugalsko v každém případě uznává, že společnost EMPORDEF nikdy společnosti ENVC doporučující dopisy neúčtovala.

- (54) Pokud jde o **subvence na stavbu lodí**, uvádí Portugalsko, že byly poskytnuty na základě legislativního nařízení č. 296/89 – kterým se provádí směrnice 87/167/EHS –, a že tudíž představují slučitelnou podporu pro odvětví stavby lodí. Pokud jde o **subvence na odborné vzdělávání**, uvádí Portugalsko, že byly poskytnuty všem společnostem splňujícím podmínky dané předpisy, a že proto společnosti ENVC neposkytly nepatřičnou selektivní výhodu.
- (55) Pokud jde o **plavidlo Atlântida**, konstatuje Portugalsko, že do června 2012 se jeho tržní hodnota odhadovala na 29,24 milionu EUR, mimo jiné s ohledem na hospodářské zastarání a fyzickou a funkční ztrátu jeho hodnoty. Portugalsko v této souvislosti uvádí, že vzhledem k tomu, že náklady na stavbu překročily smluvní cenu, není důvod se domnívat, že by stavba tohoto plavidla přinesla společnosti ENVC nepatřičnou výhodu.

6. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

- (56) Toto rozhodnutí řeší jako úvodní otázku, zda je společnost ENVC podnikem v obtížích ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 ⁽¹⁸⁾. Dále analyzuje, zda opatření, jež jsou předmětem šetření, představují statní podporu ve prospěch společnosti ENVC ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a pokud ano, zda je tato podpora zákonná a slučitelná s vnitřním trhem.

6.1. Obtíže společnosti ENVC

- (57) Jak je uvedeno ve 42. bodě odůvodnění výše, tvrdí Portugalsko, že vážnost finanční situace společnosti ENVC vyšla najevo teprve v letech 2009/2010 a nezvratnost této situace byla uznána teprve v roční účetní závěrce společnosti z roku 2012.
- (58) Komise opakuje názory, jež vyjádřila ve svém rozhodnutí o zahájení řízení. Podle 9. bodu odůvodnění pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 Komise za podnik v obtížích považuje podnik, který není schopen z vlastních zdrojů nebo finančních prostředků, které získá od vlastníka/akcionářů či společníků nebo věřitelů, zamezit ztrátě, která by jej bez vnějšího zásahu ze strany orgánů veřejné moci v krátkodobém nebo střednědobém výhledu téměř jistě odsoudila k ukončení podnikatelské činnosti.
- (59) V 10. bodě odůvodnění pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 se vysvětluje, že podnik je považován za podnik v obtížích v případě společnosti s omezeným ručením vlastníků, kde došlo ke ztrátě více než poloviny zapsaného kapitálu a kde ke ztrátě více než jedné čtvrtiny tohoto kapitálu došlo za posledních 12 měsíců; či v případě, že nehledě na to, o jaký typ společnosti se jedná, podnik splňuje podmínky vnitrostátního práva pro zahájení kolektivního úpadečného řízení.
- (60) V 11. bodě odůvodnění se dále uvádí, že i při nesplnění podmínek stanovených v 10. bodě odůvodnění 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.
- (61) Komise dále poznamenává, že společnost ENVC je společností s omezeným ručením vlastníků, která minimálně od roku 2000 kontinuálně vykazuje výrazné ztráty (viz tabulka 3 níže):

Tabulka 3

Čistý výsledek hospodaření společnosti ENVC v letech 2000 až 2013

| | Čistý výsledek (v milionech EUR) |
|------|----------------------------------|
| 2000 | - 2,72 |
| 2001 | - 4,98 |
| 2002 | - 11,12 |

⁽¹⁸⁾ Viz poznámka pod čarou 14 výše.

| | Čistý výsledek (v milionech EUR) |
|------|----------------------------------|
| 2003 | - 26,87 |
| 2004 | - 27,02 |
| 2005 | - 14,38 |
| 2006 | - 5,26 |
| 2007 | - 8,04 |
| 2008 | - 12,07 |
| 2009 | - 22,26 |
| 2010 | - 41,90 |
| 2011 | - 22,70 |
| 2012 | - 8,78 |
| 2013 | - 52,42 |

Zdroj: roční účetní závěrka společnosti EMPORDEF za roky 2006, 2007, 2008, 2012 a 2013 (dostupná z <http://www.empordef.pt/main.html>), roční účetní závěrka společnosti ENVC za roky 2001, 2002, 2003, 2009, 2010 a 2011.

- (62) Vedle významných ztrát, které představují první známku jejích obtíží, vykazovala společnost ENVC některé z dalších obvyklých známek podniku v obtížích ve smyslu pokynů pro podporu na restrukturalizaci a záchranu z roku 2004. Například obrát společnosti ENVC přinejmenším od roku 2008 neustále klesal, přičemž z částky 129,62 milionů EUR v roce 2008 se snížil na 55,58 milionu EUR v roce 2009, na 20,22 milionu EUR v roce 2010 a na 15,11 milionu EUR v roce 2011. Přestože v roce 2012 došlo vzhledem k některým dalším pracím na plavidlu pro logistickou podporu ke zvýšení obrátu (na 30,38 milionu EUR) ⁽¹⁹⁾, bylo toto zvýšení jednorázové a v roce 2013 obrát opět poklesl na 3,79 milionů EUR.
- (63) Společnost ENVC měla nadto minimálně od roku 2009 záporný vlastní kapitál: - 25,62 milionu EUR v roce 2009, - 74,49 milionu EUR v roce 2010, - 129,63 milionu EUR v roce 2011, - 142,45 milionu EUR v roce 2012 a - 193,46 milionu EUR v roce 2013 ⁽²⁰⁾.
- (64) Podle Portugalska (viz 43. bod odůvodnění výše) bylo v roce 2006 zapotřebí navýšit kapitál, aby byl splněn článek 35 portugalského zákona o obchodních společnostech, přičemž alternativou bylo kapitál společnosti ENVC snížit nebo provést její likvidaci. V plánu restrukturalizace ze srpna 2005 vypracovaném společností BPI (viz 47. bod odůvodnění výše) se navíc zdůrazňuje, že od konce roku 2003 se společnost ENVC nacházela v situaci faktického úpadku („*falência técnica*“). V neposlední řadě Komise konstatuje, že ze zprávy IGF z roku 2009 vyplývá, že k 31. prosinci 2005 a rovněž na konci roku 2008 se společnost ENVC v situaci faktického úpadku nacházela znovu. Ve chvíli, kdy byla společnost ENVC fakticky v úpadku, patrně vykazovala všechny známky úpadku až na to, že příslušný soud její úpadek úředně nevyhlásil. Naznačuje to, že tato společnost minimálně na konci roku 2003, 2005 a 2008 splňovala podmínky vnitrostátního práva pro zahájení kolektivního úpadkového řízení v souladu s 10. bodem odůvodnění pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (65) Komise z výše uvedených skutečností vyvozuje závěr, že společnost ENVC byla v době, kdy byla v její prospěch provedena všechna minulá opatření, podnikem v obtížích ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.

⁽¹⁹⁾ Zdroj: roční účetní závěrka společnosti EMPORDEF za rok 2012.

⁽²⁰⁾ Zdroj: roční účetní závěrka společnosti EMPORDEF za rok 2012 a za rok 2013. Z roční účetní závěrky společnosti ENVC za roky 2001, 2002 a 2003 vyplývá, že společnost ENVC vykazovala záporný celkový vlastní kapitál také v roce v roce 2000 (- 5,99 milionu EUR), 2001 (- 10,97 milionu EUR), 2002 (- 22,09 milionu EUR) a 2003 (- 48,97 milionu EUR).

6.2. Přítomnost podpory

- (66) Čl. 107 odst. 1 SFEU stanoví, že 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.
- (67) Má-li se dospět k závěru, zda je přítomna státní podpora, musí se posoudit, zda jsou v případě dotčených opatření naplněna kumulativní kritéria uvedená v čl. 107 odst. 1 SFEU (t. j. poskytnutí státních prostředků, selektivní výhoda, možné narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod uvnitř EU).
- (68) Komise již v tomto ohledu konstatovala, že Portugalsko nezpochybňuje fakt, že **subvence na stavbu lodí** mají povahu státní podpory, neboť byly – podle portugalských orgánů – poskytnuty na základě legislativního nařízení č. 296/89, kterým se provádí směrnice 87/167/EHS. Jejich slučitelnost s vnitřním trhem Komise posoudí v oddíle 6.4 níže.
- (69) Pokud jde o **subvence na odborné vzdělávání** poskytnuté v letech 2005 a 2006, jež dosáhly výše 257 791 EUR, uvádí Portugalsko, že byly poskytnuty v rámci operačního programu pro zaměstnanost, odborné vzdělávání a sociální rozvoj (POEFDS) financovaného Evropským sociálním fondem. Komise konstatuje, že tyto finanční prostředky samy o sobě představují státní podporu, neboť byly poskytnuty členským státem v souvislosti se strukturálními fondy v období 2000–2006. Jejich slučitelnost s vnitřním trhem tudíž Komise posoudí v oddíle 6.4 níže.

6.2.1. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (70) Portugalsko nezpochybňuje předběžná zjištění Komise o přítomnosti státních prostředků a přičitatelnosti státu uvedená v rozhodnutí o zahájení řízení.
- (71) Komise především zdůrazňuje, že úvěry DGTF, subvence na stavbu lodí a subvence na odborné vzdělávání byly poskytnuty přímo ze státního rozpočtu (především prostřednictvím DGTF), a není tedy pochyb o tom, že součástí minulých opatření byly státní prostředky a že tato opatření jsou přičitatelná státu.
- (72) Komise má také za to, že součástí opatření společnosti EMPORDEFF byly státní prostředky (vzhledem k tomu, že rozpočtové prostředky poskytuje společnosti EMPORDEF přímo stát) a že tato opatření lze přičíst státu ve smyslu judikatury ve věci *Stardust Marine* ⁽²¹⁾. Komise konstatuje, že se jedná o veřejnou holdingovou společnost, v níž má stát stoprocentní podíl: jediným akcionářem společnosti EMPORDEF je jménem státu DGTF. Společnost EMPORDEF je nadto z hlediska financí pod přímým dohledem ministerstva financí a orgánů veřejné správy, a z hlediska odvětvového pod přímým dohledem ministerstva národní obrany ⁽²²⁾.
- (73) Podle internetové stránky společnosti EMPORDEF jsou její činnosti v souladu se záměry, zásadami a cíli stanovenými jejím jediným akcionářem, tj. státem ⁽²³⁾. Předsedu vedení společnosti EMPORDEF a jeho členy navíc jmenuje přímo ministr národní obrany ⁽²⁴⁾.

⁽²¹⁾ Rozsudek ve věci *Francie v. Komise*, C-482/99, EU:C:2002:29.(EU:C:2002:29).

⁽²²⁾ Zdroj: <http://www.empordef.pt/main.html>.

⁽²³⁾ Zdroj: <http://www.empordef.pt/main.html>.

⁽²⁴⁾ Viz seznam nominací na internetové stránce ministerstva národní obrany (<http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/nomeacoes/ministerio-da-defesa-nacional.aspx>). Viz rovněž internetová stránka společnosti EMPORDEF (<http://www.empordef.pt/main.html>) a také několik tiskových zpráv, například http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1768612 nebo http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1950754.

- (74) Z pravidel plánované privatizace společnosti ENVC (viz oddíl 2.2 výše) mimo jiné jasně vyplývalo, že konečné rozhodnutí v ní měla přijmout portugalská vláda, a nikoli společnost EMPORDEF. Komise jako na nepřímý důkaz uvádí, že dne 4. ledna 2012 portugalské ministerstvo národní obrany vydalo tiskovou zprávu, v níž se uvádí toto: „dne 2. července 2011 ministerstvo národní obrany rozhodlo, že pozastaví proces ukončování činnosti [společnosti ENVC]. V srpnu ministerstvo národní obrany pověřilo nové vedení společnosti EMPORDEF hledáním takového řešení, které by zamezilo ukončení činnosti společnosti ENVC a jejímu uzavření“⁽²⁵⁾. Kromě toho ministr národní obrany při několika příležitostech veřejně oznámil kroky, jež je třeba při plánované privatizaci společnosti ENVC podniknout⁽²⁶⁾. Jakmile se od plánů privatizace upustilo, zplnomocnila portugalská vláda společnost EMPORDEF k přijetí potřebných kroků ohledně společnosti ENVC⁽²⁷⁾.
- (75) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise vyvozuje závěr, že opatření EMPORDEF jsou přičitatelná státu a že součástí minulých opatření, která společnost EMPORDEF poskytla společnosti ENVC, byly státní prostředky.

6.2.2. Selektivní výhoda

- (76) Pokud jde o to, zda minulá opatření poskytla společnosti ENVC nepatřičnou selektivní výhodu, podotýká Komise, že se Portugalsko domnívá, že tomu tak u většiny minulých opatření nebylo, neboť byla v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.
- (77) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že přes omezený rozsah informací, jež měla v té době k dispozici, se zdálo nepravděpodobné, že by jakýkoli racionální soukromý hospodářský subjekt ve prospěch společnosti ENVC minulá opatření provedl. Vzhledem k obtížím, jimž společnost ENVC v té době čelila, zastávala Komise předběžně názor, že racionální hospodářský subjekt vykonávající činnost v tržních podmínkách by takového financování společnosti, jako je ENVC, neposkytl. Komise také vyvodila předběžný závěr, že dotčená výhoda byla svou povahou selektivní vzhledem k tomu, že společnost ENVC byla jejím jediným příjemcem.
- (78) Pokud jde o **navýšení kapitálu z roku 2006**, nesdílí Komise stanovisko Portugalska, že by subjekt v tržním hospodářství zvolil možnost navýšení kapitálu společnosti ENVC – namísto její likvidace –, aby jí umožnil i nadále působit na trhu stavby lodí, a to zejména s ohledem na tehdejší stav knihy objednávek, v níž figurovalo 15 stavebních projektů v hodnotě 386 milionů EUR (viz 44. bod odůvodnění výše).
- (79) Komise především konstatuje, že racionální subjekt v tržním hospodářství by zohlednil, zda je z hospodářského hlediska racionálnější provést likvidaci společnosti, nebo do ní vkládat další kapitál, přičemž by vzal v potaz chabé finanční výsledky, které společnost ENVC v letech 2000 až 2006 vykazovala, a rovněž opatření, jež stát ve prospěch společnosti ENVC již před navýšením kapitálu v roce 2006 provedl (tj. poskytnutí jednoho z úvěrů DGTF ve výši 30 milionů EUR v lednu/únoru 2006, subvencí na stavbu lodí ve výši přes 27 milionů EUR a subvencí na odborné vzdělávání).
- (80) Přestože se situace jevila tak, že hodnota zakázek v knize objednávek částku vyplývající z těchto minulých opatření přesahuje, zastává Komise názor, že racionální subjekt v tržním hospodářství by vzal v úvahu také to, nakolik je pravděpodobné, že by společnost ENVC byla schopna realizovat stavby lodí se ziskem a/nebo v rámci

⁽²⁵⁾ Původní text v portugalskéštině zní takto: „[...] no passado dia 2 de julho de 2011 o Ministério da Defesa Nacional decidiu suspender o desmantelamento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Em agosto, o Ministério da Defesa Nacional mandatou a nova administração da Empordef para que fosse encontrada uma solução que evitasse esse desmantelamento e encerramento dos ENVC“. Viz: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120104-mdn-envc.aspx>.

⁽²⁶⁾ Viz například <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120319-mdn-modelo-reprivatizacao.aspx>, <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120502-mdn-envc.aspx> a <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120713-seamdn-envc.aspx>.

⁽²⁷⁾ Viz například: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministro-da-presidencia-e-dos-assuntos-parlamentares/documentos-oficiais/20131205-comunicado-cm.aspx>. Zapojení státu do kroků společnosti EMPORDEF dále dokládá následující tisková zpráva portugalské vlády. <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20140205-mdn-comunicado-estaleiros.aspx>.

smluvně stanovených lhůt, tak aby se vyhnula platbě penále⁽²⁸⁾. Podle informací, jež Portugalsko poskytlo, nic nenasvědčuje tomu, že by takto v době navýšení kapitálu, tedy v roce 2006, společnost EMPORDEF uvažovala.

- (81) Portugalsko kromě toho uvádí, že podle plánu restrukturalizace vypracovaného BPI v srpnu 2005 se náklady spojené s ukončením činnosti společnosti ENVC odhadovaly na 175 milionů EUR. Podle Portugalska se vzhledem k tomu, že likvidace byla méně výhodná než navýšení kapitálu, od první z uvedených možností upustilo.
- (82) V tomto ohledu Komise konstatuje, že odhad, jenž BPI v rámci plánu restrukturalizace uvádí, není podložen důkazy. Komise proto nedokáže posoudit přesnost tohoto odhadu ani vyvodit závěr, zda pro společnost EMPORDEF bylo z hospodářského hlediska skutečně racionálnější navýšit kapitál než provést likvidaci společnosti.
- (83) Vedle toho Komise konstatuje, že v plánu restrukturalizace vypracovaném BPI se uvádí, že společnost ENVC sama o sobě nemohla obnovit svou životaschopnost a že v základním scénáři potřebovala získat externí prostředky ve výši 45–50 milionů EUR a ve scénáři pesimistickém 70–80 milionů EUR. Navýšení kapitálu z roku 2006 (o 24,875 milionů EUR) za těmito odhady výrazně zaostává, a neumožnila by společnosti ENVC životaschopnost obnovit.
- (84) V neposlední řadě Komise konstatuje, že ve společnosti ENVC bylo zapotřebí provést hloubkovou restrukturalizaci, což potvrzuje plán restrukturalizace vypracovaný BPI. Přestože je tento plán pouze návrhem, zmiňuje již obtíže společnosti ENVC a potřebu dalších externích finančních prostředků. V plánu restrukturalizace se ovšem jasně uvádí, že návrat společnosti ENVC k životaschopnosti by výrazně závisel na schopnosti vedení společnosti dostát smlouvám, které společnost ENVC uzavřela, a rovněž na vývoji trhů v oblasti stavby lodí. Komise v tomto ohledu konstatuje, že Portugalsko nepředložilo žádné důkazy, že by společnost EMPORDEF tyto aspekty při navýšování kapitálu v roce 2006, jež částek, jež se na základě odhadu v plánu restrukturalizace považovaly za potřebné k obnovení životaschopnosti společnosti, tak jako tak nedosáhlo, vzala v úvahu.
- (85) Vzhledem k výše uvedenému Komise vyvozuje závěr, že prozíravý subjekt v tržním hospodářství by navýšení kapitálu z roku 2006 neprovedl, a že obnášelo nepatřičnou výhodu pro společnost ENVC.
- (86) Pokud jde o **úvěry z let 2012 a 2013** v celkové výši 101 118 066,03 EUR, jež společnost EMPORDEF poskytla, vyplývá z informací Portugalska, že v průběhu roku 2012 podepsala společnost EMPORDEF v tomto směru se společností ENVC 70 smluv, přičemž se obvykle jednalo o krátkodobé smlouvy s devadesátidenní splatností. Tyto úvěry byly poskytnuty v různé výši a byly úročeny různými sazbami, zejména tříměsíční sazbou EURIBOR navýšenou o marži. V některých smlouvách byla ovšem úroková sazba stanovená pevně: jednalo se zejména o smlouvy uzavřené počínaje říjnem 2012 (viz např. smlouva na 16,7 milionu EUR ze dne 30. března 2012 s úrokovou sazbou 2 %, na 10,570 milionu EUR ze dne 2. listopadu 2012 s úrokovou sazbou 5,871 % nebo na 1 milion EUR ze dne 1. prosince 2012, u níž úroková sazba rovněž činila 5,871 %). Zdá se také, že tyto úvěrové smlouvy nebyly zajištěny.
- (87) Portugalsko tvrdí, že v úvěrech DGTF nebyla přítomná podpora, a to vzhledem k tomu, že společnost EMPORDEF účtovala společnosti ENVC tytéž úrokové sazby, jaké získala na trhu. Protože by se v každém případě mělo za to, že společnost EMPORDEF v poslední instanci ručí za dluhy a závazky společnosti ENVC, a to vzhledem k tomu, že byla jejím jediným akcionářem, tvrdí Portugalsko, že rozšířením expozice vůči společnosti ENVC, se pro společnost EMPORDEF nezvýšilo riziko.
- (88) Nejprve je třeba poznamenat, že se nezdá, že by společnost EMPORDEF ručila za všechny dluhy a závazky společnosti ENVC, jelikož oba podniky jsou akciové společnostmi s omezeným ručením vlastníků („*sociedade anónima*“). Podle článku 271 portugalského zákona o obchodních společnostech je u společností s omezeným ručením vlastníků obecně odpovědnost společníků (podílníků) omezena jmenovitou hodnotou jejich podílů⁽²⁹⁾. Z tohoto důvodu by společnost EMPORDEF poskytnutím úvěrů z let 2012 a 2013 společnosti ENVC vznikla další rizika nad rámec jejího podílu ve společnosti ENVC.

⁽²⁸⁾ V tomto ohledu Komise jakožto na důkaz *ex post* poukazuje na to, že zpráva IGF z roku 2009 (viz 49. bod odůvodnění) zdůraznila, že v období 2005–2007 dodala společnost ENVC 11 plavidel, jejichž stavební náklady sjednané smluvní náklady o 15,4 % překročily (je třeba poznamenat, že již náklady, s nimiž společnost ENVC počítala v rámci rozpočtu, smluvně sjednané náklady překročily o 4,1 %, což znamenalo, že společnost by plavidla každopádně postavila se ztrátou).

⁽²⁹⁾ Zdroj: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/business-environment/files/annexes_accounting_report_2011/portugal_en.pdf.

- (89) Bez ohledu na výše uvedené má Komise v každém případě za to, že společnost EMPORDEF nejednala jako racionální investor v tržním hospodářství, když v letech 2012 a 2013 poskytla společnosti ENVC úvěry. V té době byla finanční situace společnosti ENVC mimořádně obtížná: její ztráty v předchozím roce dosáhly výše 22,70 milionu EUR (viz tabulka 3 výše) a její záporný vlastní kapitál činil – 129,63 milionu EUR (viz 63. bod odůvodnění výše). Vzhledem k obtížím společnosti ENVC má Komise za to, že investor v tržním hospodářství by posoudil finanční situaci společnosti ENVC a analyzoval schopnost společnosti splatit úvěry i s úroky. V tomto ohledu Komise konstatuje, že několik finančních institucí – o nichž Komise nemá žádný důvod nemyslet si, že působily jako investoři v tržním hospodářství – odmítlo společnosti ENVC poskytnout úvěry přímo. Tato skutečnost sama o sobě naznačuje, že trhy již nevěřily, že společnost ENVC dokáže své úvěry splatit.
- (90) Již jen pouhým přenesením úrokových sazeb, které společnost EMPORDERF získala na finančním trhu, na společnost ENVC poskytla společnost EMPORDERF společnosti ENVC nepatřičnou výhodu, neboť společnost ENVC by těchto podmínek sama o sobě nemohla dosáhnout – ve skutečnosti totiž nedokázala získat žádný z těchto úvěrů na trhu. Přestože některé z úrokových sazeb účtovaných společnostmi EMPORDEF společnosti ENVC by se mohly zdát poměrně vysoké (např. 3měsíční EURIBOR navýšený o 8,431 % v případě smlouvy uzavřené dne 30. května 2012), má Komise za to, že žádná soukromá finanční instituce by bez zajištění takový úvěr podniku, který je zjevně v obtížích, neposkytla.
- (91) Komise také podotýká, že jakmile první smlouvy dosáhly své devadesátidenní splatnosti, mohla společnost EMPORDEF konstatovat, že společnost ENVC nesplatila jistinu ani úroky (viz 51. bod odůvodnění výše). Vzhledem k těmto skutečnostem má Komise za to, že racionální subjekt v tržním hospodářství by další úvěry společnosti ENVC neposkytl.
- (92) Komise proto vyvozuje závěr, že prostřednictvím úvěrů z let 2012 a 2013 se společnosti ENVC poskytla nepatřičná výhoda.
- (93) Komise nyní posoudí, zda společnost ENVC získala nepatřičnou výhodu prostřednictvím **úvěrů DGTF** ve výši 56 milionů EUR. Portugalsko uvádí, že u těchto úvěrů byla účtována 6měsíční sazba EURIBOR navýšená o pohyblivé rozpětí, jež se v jednotlivých smlouvách lišilo. Podle Portugalska by tato odměna byla pro investora uspokojivá, čímž se přítomnost nepatřičné výhody a státní podpory vylučuje. Portugalsko také konstatuje, že úvěry DGTF byly poskytnuty s ohledem na stav knihy objednávek společnosti ENVC.
- (94) Komise se nemůže ztotožnit s názorem Portugalska, že sazba stanovená jako 6měsíční sazba EURIBOR navýšená o pohyblivé rozpětí by u úvěrů DGTF byla tržní. V tabulce 4 níže je souhrnně uvedena celková úroková sazba použitelná na úvěry DGTF v době uzavření úvěrových smluv.

Tabulka 4

Celková úroková sazba použitelná pro úvěry DGTF

| Datum podpisu smlouvy | Částka v EUR | 6měsíční EURIBOR (a) (%) | Rozpětí ⁽¹⁾ (b) | Celková úroková sazba (a) + (b) (%) |
|--|--------------|--------------------------|---|---|
| 31. ledna 2006 | 30 000 000 | 2,698 | 150 bp | 4,198 ⁽²⁾ |
| 11. prosince 2008 | 8 000 000 | 3,417 | 100 bp | 4,417 |
| 28. dubna 2010 | 5 000 000 | 0,964 | 100 bp | 1,964 |
| 27. dubna 2011 (vyplaceny ve dvou splátkách v dubnu 2011 a červnu 2011) | 13 000 000 | 1,661 % | 3,907 % (duben 2011) 3,580 % (červen 2011) | 5,568 (duben 2011) 5,241 (červen 2011) |

⁽¹⁾ V případě smlouvy podepsané 27. dubna 2011 byl použitelný střední rozdíl mezi swapovou výnosovou křivkou a výnosovou křivkou vládních dluhopisů s totožnou dobou splatnosti (údaje poskytl Portugalsko).

⁽²⁾ V roce 2010 byla úroková sazba sladěna se sazbou u úvěru ze dne 11. prosince 2008.

- (95) Ke zjištění toho, zda jsou úrokové sazby uplatněné v případě úvěrů DGTF tržní, použije Komise jakožto nejlepší dostupný zástupný ukazatel referenční sazby dané pravidly, jež v té době platila.
- (96) Jak bylo naznačeno v oddíle 6.1 výše, má Komise zaprvé za to, že v letech 2006 a 2008 je společnost ENVC třeba kvalifikovat jako podnik v obtížích. Pokud jde konkrétně o úvěr DGTF z roku 2006, poznamenává Komise, že podle zprávy IGF z roku 2009 byla společnost ENVC k 31. prosinci 2005 ve stavu faktického úpadku. Pokud jde o úvěr DGTF z roku 2008, uvádí táž zpráva, že na konci roku 2008 se společnost ENVC znovu nacházela ve stavu faktického úpadku (viz 64. bod odůvodnění výše).
- (97) Pokud jde konkrétně o úvěr DGTF z roku 2006, stanovilo oznámení Komise o metodě stanovování referenčních úrokových sazeb a diskontních sazeb z roku 1997⁽³⁰⁾, jež v té době platilo, že základní sazba (jež v Portugalsku v lednu 2006 činila 3,70 %⁽³¹⁾) se má ve zvláštních rizikových situacích zvýšit o přírážku ve výši 400 bp nebo více. Komise v tomto ohledu zdůrazňuje, že v této době čelila společnost ENVC obtížím a že se nacházela ve stavu faktického bankrotu. Podle smlouvy o úvěru DGTF z roku 2006 nadto společnost ENVC souhlasila s použitím výnosu ze stavby určitých plavidel pro portugalské námořnictvo jako zajištění. Není však jasné, zda by tržně orientovaný věřitel takovéto zajištění vzhledem k problémům společnosti ENVC realizovat tuto stavbu se ziskem a/nebo ve smluvně stanovené lhůtě (k tomu viz 80. bod odůvodnění a poznámku pod čarou č. 28 výše) přijal. Komise v každém případě neobdržela důkazy, jež by jí umožňovaly dotčené smlouvy o stavbě prozkoumat. Má tedy za to, že by bylo přiměřené uplatnit přírážku ve výši alespoň 400 bp. Použitelná referenční sazba by tedy dosahovala alespoň 7,70 %, což je výrazně více než úroková sazba 4,198 %, kterou DGTF ve skutečnosti použilo.
- (98) Pokud jde o úvěr DGTF z roku 2008, sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb z roku 2008⁽³²⁾, které v té době platilo, stanovilo, že se základní sazba (jež v Portugalsku v prosinci 2008 činila 2,05 %)⁽³³⁾ navýší o marži, a to na základě ratingu daného podnikem a úrovně nabízeného zajištění. Vzhledem k obtížím, kterým společnost ENVC v této době čelila, a nízké úrovni zajištění (viz 97. bod odůvodnění výše, který *mutatis mutandis* platí i v tomto případě), by použitelná marže činila alespoň 1 000 bp. Použitelná referenční sazba by tedy dosahovala alespoň 12,05 %, což je výrazně více než úroková sazba 4,417 %, kterou DGTF ve skutečnosti použilo.
- (99) Pokud jde o úvěry DGTF z let 2010 a 2011, opakuje Komise své názory, že společnost ENVC je třeba v době, kdy byly poskytnuty, kvalifikovat jako podnik v obtížích (viz oddíl 6.1 výše). Podle sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb z roku 2008, které v té době platilo, činila základní sazba použitelná v případě Portugalska v dubnu 2008 1,24 % a v dubnu 2011 1,49 %.
- (100) K úvěru DGTF z roku 2010 poznamenává Komise, že u něj společnost ENVC – přísně vzato – neposkytla zajištění, nýbrž pouze příslib, že ke splacení úvěru použije výnos z dané rámcové smlouvy s ministerstvem národní obrany. Komise se na tomto základě a s ohledem na obtíže společnosti ENVC v té době domnívá, že použitelná marže by měla činit alespoň 1 000 bp. Použitelná referenční sazba by tedy oproti mnohem nižší sazbě účtované DGTF dosahovala přinejmenším 11,24 %.
- (101) V neposlední řadě Komise k úvěru DGTF z roku 2011 poznamenává, že u něj – tak jako v případě úvěru DGTF z roku 2010 – společnost ENVC – přísně vzato – neposkytla zajištění, nýbrž pouze příslib, že ke splacení úvěru použije výnos z dané rámcové smlouvy s ministerstvem národní obrany, což by navíc musela potvrdit její správní rada a schválit toto ministerstvo. Je tedy velmi nejisté, že by takovouto úroveň zajištění tržně orientovaný věřitel mohl považovat za dostatečnou. Komise má tedy vzhledem k tomu, že společnost ENVC byla v této době podnikem v obtížích, za to, že použitelná marže by měla činit alespoň 1 000 bp, v důsledku čehož by referenční sazba dosahovala přinejmenším 11,49 %, což je mnohem více než kolik činily úrokové sazby, jež byly v případě této společnosti skutečně použity (výše sazby v dubnu 2011 činila 5,568 % a v červnu 2011 5,241 %).
- (102) S ohledem na výše uvedené dochází Komise k závěru, že úvěry DGTF byla společnosti ENVC poskytnuta nepatřičná výhoda.

⁽³⁰⁾ Úř. věst. C 273, 9.9.1997, s. 3.

⁽³¹⁾ Zdroj: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates_eu25_en.pdf.

⁽³²⁾ Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.

⁽³³⁾ Zdroj: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/base_rates_eu27_en.pdf.

- (103) Pokud jde o **doporučující dopisy** vystavené mezi lety 2007 a 2011 společností EMPORDEF, poznamenává Komise nejprve, že se zdá, že se svou povahou velmi podobají záruce, protože ve většině z nich společnost EMPORDEF výslovně uvádí, že učiní vše nezbytné, aby zajistila, že společnost ENVC bude mít k dispozici potřebné prostředky, aby mohla dotčené smlouvě o úvěru dostát. Doporučující dopisy ze dne 8. ledna 2007 a ze dne 26. června 2008 se však svým zněním liší. V těchto dopisech společnost EMPORDEF uvádí, že má ve společnosti ENVC 100 % podíl, že tento svůj podíl nebude snižovat a že v opačném případě bude mít banka poskytující úvěr nárok požadovat od společnosti ENVC jeho splacení před koncem doby splatnosti. Na základě tohoto prohlášení samotného nemůže mít Komise za to, že by společnost EMPORDEF při selhání společnosti ENVC, pokud jde o dotčené úvěry, ručila; nezdá se tedy, že by bylo vhodné přirovnávat tyto dopisy k zárukám. Nelze tedy konstatovat, že tyto dopisy společnost ENVC zvýhodnily.
- (104) Pokud jde o zbývající doporučující dopisy (tedy ty, jež byly vystaveny v letech 2009, 2010 a 2011), prohlašuje v nich společnost EMPORDEF, že je připravena ručit v případě, že společnost ENVC nedostojí smlouvě o úvěru, a zdá se být tedy jasné, že představují obdobu záruky: společnost EMPORDEF v nich totiž finanční instituce poskytující úvěry ujišťuje tím, že se zavazuje podniknout vše nezbytné k tomu, aby společnost ENVC měla k dispozici prostředky nezbytné ke splacení úvěrů. Subjekt v běžném tržním hospodářství by požadoval za poskytnutí tohoto typu „záruky“ přirážku; společnost EMPORDEF tak však nikdy neučinila, a to přes významné riziko, že společnost ENVC vzhledem k obtížím, jimž v té době čelila, nebude s to úvěry splatit.
- (105) V oddíle 2.2 sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk⁽³⁴⁾ („sdělení o zárukách“) se uvádí, že „za riziko by se obvykle měla zaplatit příslušná prémie. Pokud dlužník nemusí platit prémii nebo platí nízkou prémii, je zvýhodněn. Ve srovnání se situací, kdy záruka není poskytnuta, umožňuje státní záruka dlužníkovi získat lepší finanční podmínky na získání půjčky, než jsou podmínky obvyklé na finančních trzích. Obvykle může dlužník díky státní záruce získat nižší úroky a/nebo nabízet nižší zajištění. V některých případech by dlužník nenašel bez státní záruky finanční instituci, která by byla ochotna mu půjčit za jakýchkoli podmínek.“ Je tedy nezbytné prozkoumat, zda bylo možné takovouto zárukou za tržních podmínek na finančních trzích v zásadě získat a zda byla za tuto záruku zaplácena tržní přirážka⁽³⁵⁾.
- (106) Komise konstatuje, že doporučující dopisy nebyly zploplněny a že společnost ENVC společnosti EMPORDEF nezaplatila žádnou přirážku. Za riziko, které společnost EMPORDEF nesla, tedy nebylo zapláceno. Tato skutečnost sama o sobě stačí k tomu, aby bylo možno učinit závěr, že doporučujícími dopisy, jež se svými rysy velmi podobají záruce, byla společnosti ENVC poskytnuta nepatřičná výhoda.
- (107) Pokud jde o argument Portugalska, že by se v každém případě mělo za to, že společnost EMPORDEF v poslední instanci za dluhy společnosti ENVC ručí, a to vzhledem k tomu, že byla jejím jediným akcionářem, odkazuje Komise na svou argumentaci v 88. bodě odůvodnění výše, která v tomto případě platí *mutatis mutandis*.
- (108) Komise proto zastává názor, že doporučující dopisy z let 2009, 2010 a 2011 byla společnosti ENVC poskytnuta nepatřičná výhoda.
- (109) Pokud jde o **úvěr na stavbu plavidla Atlántida**, konstatuje Komise, že v prosinci 2009 poskytla společnost EMPORDEF společnosti ENVC k ukončení soudního řízení se společností Atlanticoline 37 milionů EUR získaných od CGD. V této době již společnost ENVC byla podnikem v obtížích a racionální subjekt v tržním hospodářství by situaci této společnosti a její schopnost splatit dotčený úvěr podrobil posouzení, a nepředvedl by jí prostředky jen tak. Racionální subjekt v tržním hospodářství by také posoudil rizika spojená s transakcí a možnost prodeje plavidla jiném kupujícímu – což se nakonec v září 2014 stalo (viz 30. bod odůvodnění výše). Komise nadto poznamenává, že společnosti EMPORDEF byl úvěr poskytnut za roční úrokovou sazbu ve výši 6měsíční sazby EURIBOR navýšené o 2 %, a v době smlouvy tak tato sazba činila 2,993 %. V souladu se sdělením Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb z roku 2008, které v té době platilo, činila základní sazba použitelná v případě Portugalska v prosinci 2009 1,45 % a měla být vzhledem k obtížím, kterým společnost ENVC čelila, a vzhledem k tomu, že – přísně vzato – chybělo zajištění, navýšena alespoň o 1 000 bp. Použitelná referenční sazba by tedy činila přinejmenším 11,45 %.

⁽³⁴⁾ Úř. věst. C 155, 20.6.2008, s. 10. Viz také sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk z roku 2000 (Úř. věst. C 71, 11.3.2000, s. 14).

⁽³⁵⁾ Viz např. 249. a 250. bod odůvodnění v 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.).

- (110) Komise vyrozuměla, že společnost ENVC společností EMPORDEF 37 milionů EUR z úvěru na stavbu plavidla Atlántida nesplatila a za tuto částku kromě úroků ve výši 840 480,54 z roku 2010 nezaplatila žádné další úroky. Na tomto základě a s ohledem na výše uvedené dochází Komise k závěru, že úvěrem na stavbu plavidla Atlántida byla společnost ENVC poskytnuta nepatřičná výhoda.

6.2.3. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu uvnitř EU

- (111) Minulá opatření pravděpodobně rovněž ovlivňují obchod mezi členskými státy, protože společnost ENVC soutěží s loděnicemi z ostatních členských států Evropské unie i zbytku světa. Díky minulým opatřením tak společnost ENVC mohla pokračovat v činnosti, což jí na rozdíl od jiných soutěžitelů umožnilo vyhnout se následkům obvykle plynoucím z chabých finančních výsledků. Minulá opatření tedy rovněž narušila hospodářskou soutěž.

6.2.4. Závěr o přítomnosti státní podpory a její vyčlenění

- (112) Na základě výše uvedeného posouzení dochází Komise k závěru, že minulá opatření představují státní podporu: s výjimkou doporučujících dopisů ze dne 8. ledna 2007 a 26. června 2008 (viz 103. bod odůvodnění výše) totiž naplňují nezbytná kritéria státní podpory v souladu s její definicí stanovenou v čl. 107 odst. 1. SFEU.
- (113) Jak bylo uvedeno v 68. a 69. bodu odůvodnění, představuje celkový objem subvencí na **stavbu lodí** státní podporu ve výši 27 129 933,20 EUR a **subvencí na odborné vzdělávání** státní podporu ve výši 257 791 EUR.
- (114) Pokud jde o zbývající minulá opatření, opakuje Komise, že vzhledem k obtížím, jimž společnost ENVC v dotčené době čelila, by je tržně orientovaný hospodářský subjekt ve prospěch této společnosti neprovedl. Z tohoto důvodu obdržela společnost ENVC z pohledu Komise státní podporu ve výši rovnající se celkovému objemu **navýšení kapitálu z roku 2006** (24,875 milionu EUR).
- (115) Pokud jde o **doporučující dopisy** z let 2009, 2010 a 2011, opakuje Komise své konstatování, že se svou povahou velmi podobají zárukám (viz 103. a 104. bod odůvodnění výše). V tomto ohledu se ve sdělení o zárukách v oddílu 4.1 uvádí: „Komise připomíná, že společností majícím potíže by případný tržní ručitel v okamžiku poskytnutí záruky účtoval vysokou prémii odpovídající očekávané míře pravděpodobnosti neplnění. Je-li pravděpodobnost, že dlužník nebude schopen splatit půjčku zvláště vysoká, nemusí tato tržní sazba existovat a v mimořádných situacích může prvek podpory v záruce dosáhnout stejné výše jako částka skutečně krytá zárukou.“
- (116) Komise konstatuje, že banky poskytly společnosti ENVC úvěry pouze díky přítomnosti těchto „záruk“ (v podobě doporučujících dopisů) poskytnutých společností EMPORDEF, jež je ujistila, že učiní nezbytná opatření, aby zajistila, že společnost ENVC úvěry splatí. Komise nadto konstatuje, že tyto doporučující dopisy byly v době, kdy společnost ENVC čelila obtížím, poskytnuty zdarma, a to přes významné riziko, že nebude s to dostát svým závazkům. Komise navíc poznamenává, že společnost ENVC se alespoň třikrát nacházela v situaci faktického úpadku (viz 64. bod odůvodnění), ale společnost EMPORDEF se přesto rozhodla vystavit jí doporučující dopisy bez přírážky. V této souvislosti vyvozuje Komise závěr, že přiměřená tržní sazba, již by bylo možné využít pro účely srovnání, neexistuje, a domnívá se proto, že společnost ENVC obdržela státní podporu ve výši odpovídající celkovému objemu částek, na něž byly v doporučujících dopisech z let 2009, 2010 a 2011 poskytnuty záruky (tj. ve výši 51 280 000 EUR).
- (117) Obdobná logika platí také v případě úvěrů, jež byly společnosti ENVC poskytnuty, tj. **úvěrů z let 2012 a 2013, úvěrů DGTF a úvěru na stavbu plavidla Atlántida**. Společnost EMPORDEF a DGTF poskytly tyto úvěry společnosti ENVC v době, kdy čelila obtížím a kdy by je žádný racionální subjekt v tržním hospodářství neposkytl. Zvláště zřejmá je tato skutečnost v případě úvěrů z let 2012 a 2013, protože banky tehdy, jak se uvádí v 21. bodě odůvodnění, přestaly společnosti ENVC poskytovat úvěry a byly ochotny jí je poskytnout pouze

ve vztahu ke společnosti EMPORDEF. Komise také podotýká, že úvěry DGTF a úvěr na stavbu plavidla Atlântida byly poskytnuty mezi lety 2006 a 2011: v těchto letech byly soukromé banky ochotny poskytnout společnosti ENVC úvěr pouze na základě záruky (v podobě doporučujícího dopisu) společnosti EMPORDEF. Ukazuje to, že žádný subjekt v tržním hospodářství nebyl ochoten poskytnout úvěr společnosti ENVC samotné. Vzhledem k uvedenému tedy Komise dochází k závěru, že společnost ENVC obdržela státní podporu ve výši odpovídající celkovému objemu úvěrů z let 2012 a 2013 (101 118 066,03 EUR), úvěrů DGTF (30 milionů EUR, 8 milionů EUR, 5 milionů EUR a 13 milionů EUR) a úvěru na stavbu plavidla Atlântida (37 milionů EUR).

6.3. Protiprávní podpora

- (118) V čl. 108 odst. 3 SFEU je stanoveno, že členský stát neprovede zamýšlená opatření podpory, dokud Komise nepřijme konečné rozhodnutí, kterým se toto opatření povoluje.
- (119) Komise poznamenává, že Portugalsko provedlo ve prospěch společnosti ENVC minulá opatření, aniž by je Komisi oznámilo ke schválení (a to s výjimkami uvedenými v 125. bodě odůvodnění níže). Komise vyjadřuje politování nad tím, že Portugalsko nedodrželo povinnost odkladu, a porušilo tudíž svou povinnost podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

6.4. Slučitelnost minulých opatření s vnitřním trhem

- (120) Pokud opatření uvedená výše představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí se jejich slučitelnost posoudit na základě výjimek stanovených v odstavcích 2 a 3 uvedeného článku.
- (121) Podle judikatury Soudního dvora je úkolem členských států uvést možné důvody slučitelnosti s vnitřním trhem a prokázat, že podmínky takové slučitelnosti jsou splněny⁽³⁶⁾. Portugalské orgány se domnívají, že většina z minulých opatření státní podporu nepředstavuje, a proto nepředložily žádné možné důvody jejich slučitelnosti.
- (122) Komise přesto provedla posouzení toho, zda by v případě těchto minulých opatření bylo možné uplatnit některé z možných důvodů slučitelnosti stanovené v SFEU.
- (123) Pokud jde o **subvence na stavbu lodí**, argumentuje Portugalsko tím, že byly poskytnuty podle legislativního nařízení č. 296/89, kterým se provádí směrnice 87/167/EHS (viz 68. bod odůvodnění výše). Jak už však Komise poznamenala v rozhodnutí o zahájení řízení, tato směrnice od 31. prosince 1990 přestala platit (viz článek 13 této směrnice).
- (124) Portugalsko navíc doposud nepředložilo žádné důkazy, že by subvence na stavbu lodí byly slučitelné s některým z následných právních základů pro prohlášení podpory na stavbu lodí za slučitelnou.
- (125) Jediná výjimka se týká dvou subvencí poskytnutých společnosti ENVC v letech 2003 a 2005 na stavbu dvou plavidel (smlouvy C224 a C225 – viz příloha II). Tyto dvě subvence byly schváleny rozhodnutím Komise ve věci C 33/2004⁽³⁷⁾ na základě nařízení (ES) č. 1540/98. Komise tedy na základě informací, které jí byly poskytnuty, dochází k závěru, že subvence na smlouvy C224 a C225, z nichž každá dosahovala výše 2 675 275 EUR (a obě společně tedy 5 350 550 EUR) představují podporu na stavbu lodí slučitelnou s vnitřním trhem.
- (126) Komise se přesto kloní k názoru, že zbývající subvence na stavbu lodí (ve výši 21 779 383,21 EUR) – jejichž povahou z hlediska státní podpory se Portugalsko nezabývá – nejsou s vnitřním trhem slučitelné.

⁽³⁶⁾ Rozsudek ve věci *Itálie v. Komise*, 364/90, EU:C:1993:157.

⁽³⁷⁾ Rozhodnutí Komise 2006/946/ES ze dne 6. září 2005 o státní podpoře Portugalsko – prodloužení lhůty na dodání dvou tankerů určených k přepravě chemických látek a vyrobených v loděnici Viana do Castelo, S.A. (Úř. věst. L 383, 28.12.2006, s. 16).

- (127) Pokud jde o **zbývající minulé opatření** (s výjimkou doporučujících dopisů ze dne 8. ledna 2007 a 26. června 2008), jeví se vzhledem k povaze těchto opatření a obtíží, jimiž společnost ENVC čelila, jako jediná relevantní kritéria slučitelnosti, jak již bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, kritéria týkající se záchran a restrukturalizace podniků v obtížích podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, a to na základě pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 ⁽³⁸⁾.
- (128) Komise nejprve opakuje svá zjištění z rozhodnutí o zahájení řízení v tom smyslu, že podmínky podpory na záchranu stanovené v oddíle 3.1 pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 splněny nejsou. Podle bodu 25 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci se musí v případě podpory na záchranu jednat o likvidní podporu ve formě úvěrových záruk nebo úvěrů; v obou případech musí být úvěr poskytnut s úrokovou sazbou srovnatelnou alespoň se sazbami, které jsou běžné u zdravých podniků. Například navýšení kapitálu z roku 2006 by tento požadavek již nesplnilo.
- (129) Bod 25 písm. a) navíc dodává, že každý úvěr je třeba splatit a platnost každé záruky musí skončit v období nepřesahujícím šest měsíců od poukázání první splátky danému podniku. Jak bylo vysvětleno výše, nezdá se, že by se tak v případě kteréhokoliv z minulých opatření, jež se zde posuzují, stalo.
- (130) V bodě 25 písm. b) se uvádí, že tato podpora musí být opodstatněna závažnými sociálními problémy a nesmí mít příliš nepříznivý dopad na ostatní členské státy. Portugalsko nepředložilo žádné důkazy, že by tomu tak u některého z minulých opatření bylo.
- (131) V případě neoznámené podpory na záchranu rovněž musí podle bodu 25 písm. c) dotčený členský stát Komisi nejpozději šest měsíců po prvním provedení opatření v rámci podpory na záchranu sdělit plán restrukturalizace nebo likvidace nebo doklad o tom, že byl úvěr v celé výši splacen a/nebo o tom, že byla ukončena platnost záruky. Portugalsko ani tento z hlediska slučitelnosti nezbytný požadavek nesplnilo.
- (132) Podle bodu 25 písm. d) se podpora na záchranu musí omezit na částku potřebnou k udržení podniku. Vzhledem k významným částkám podpory, jež ze všech minulých opatření pramení, vyvozuje Komise závěr, že ani tento požadavek nebyl naplněn.
- (133) Konečně musí být podle bodu 25 písm. e) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 dodržena zásada „jednou a dost“. Podle této zásady neschválí Komise další podporu na záchranu či restrukturalizaci, pokud od poskytnutí podpory na záchranu či od skončení období restrukturalizace uběhlo méně než 10 let. Vzhledem k četným státním intervencím v období, v němž byla minulé opatření prováděna, je zřejmé, že zásada „jednou a dost“ dodržena nebyla a že měla společnost ENVC mnohokrát prospěch z protiprávní státní podpory.
- (134) Pokud jde o podporu na restrukturalizaci, která je vymezena v oddílu 3.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004, konstatuje Komise, že jí Portugalsko žádné z uvedených opatření jako podporu na restrukturalizaci neoznámilo, a že tedy neprokázalo, že existují jakékoli z prvků potřebných k tomu, aby se tato opatření mohla považovat za podporu na restrukturalizaci (plán restrukturalizace, vlastní příspěvek, kompenzační opatření atd.).
- (135) Podle bodu 34 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být poskytnutí podpory na restrukturalizaci zejména podmíněno prováděním plánu restrukturalizace, který musí být ve všech případech jednotlivé podpory schválen Komisí. Případná podpora na restrukturalizaci navíc musí obnášet opatření, jež zamezí přílišnému narušení hospodářské soutěže („kompenzační opatření“ – viz body 38 až 42) a musí také stanovit „vlastní příspěvek“ příjemce, který měl v případě společnosti ENVC vzhledem k tomu, že se jedná o velký podnik, dosahovat 50 % restrukturalizačních nákladů (viz body 38 až 45). Kromě toho musí být jako v případě podpory na záchranu dodržena zásada „jednou a dost“.

⁽³⁸⁾ Pokud jde o subvence na odborné vzdělávání, podotýká Komise, že pokyny k regionální podpoře na období 2000–2006 (Úř. věst. C 74, 10.3.1998, s. 9), které v dotčené době platily, poskytnutí regionální podpory podnikům v obtížích vylučovaly.

- (136) Komise proto nejprve opakuje, že zásada „jednou a dost“ nebyla dodržena (viz 133. bod odůvodnění výše). Komise konstatuje, že ve skutečnosti byla řada minulých opatření provedena mimo rámec plánovaného období restrukturalizace 2005–2009. Tato skutečnost představuje porušení zásady „jednou a dost“, a sama o sobě tedy postačuje k tomu, aby bylo možno mít za to, že minulá opatření nelze považovat za slučitelnou podporu na restrukturalizaci podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (137) Komise v každém případě zdůrazňuje, že Portugalsko předložilo plán restrukturalizace vypracovaný BPI teprve v roce 2014, tedy 5 let poté, co plánované období restrukturalizace (2005–2009) uplynulo. Komise nadto podtrhává, že plán vypracovaný BPI se zdá být návrhem určeným k diskusi. Ačkoliv tento plán restrukturalizace podle všeho obsahuje některé z prvků, jež stanoví pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004, nezahrnuje tak jako tak žádná kompenzační opatření a nepředpokládá žádný vlastní příspěvek společnosti ENVC. Nelze proto mít za to, že plán restrukturalizace vypracovaný BPI splňuje nezbytné požadavky dané pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.
- (138) Při absenci jakýchkoliv kompenzačních opatření a vlastního příspěvku ze strany společnosti ENVC a s ohledem na nedodržení zásady „jednou a dost“ dochází Komise k závěru, že zbývající minulá opatření nelze považovat za slučitelnou podporu na restrukturalizaci podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

6.5. Závěry ohledně slučitelnosti

- (139) Vzhledem k výše uvedenému má Komise za to, že subvence na stavbu lodí v případě smluv C224 a C225, jež v obou případech dosahovala výše 2 675 275 (viz 125. bod odůvodnění výše), představuje podporu na stavbu lodí, jež je slučitelná s vnitřním trhem.
- (140) Komise má rovněž za to, že zbývající minulá opatření (tedy navýšení kapitálu z roku 2006, úvěry z let 2012 a 2013, úvěry DGTF, doporučující dopisy z let 2009, 2010 a 2011, subvence na odborné vzdělávání, úvěr na stavbu plavidla Atlántida a zbývající subvence na stavbu lodí) podmínky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 nesplňují. Žádný jiný základ pro slučitelnost Komise nezjistila. Komise má tedy za to, že zbývající minulá opatření představují státní podporu, která je neslučitelná s vnitřním trhem.

6.6. Navrácení podpory

- (141) Podle Smlouvy a ustálené judikatury Soudního dvora má Komise, pokud zjistila, že je určitá podpora neslučitelná s vnitřním trhem, pravomoc rozhodnout, že dotčený členský stát musí tuto podporu zrušit nebo změnit⁽³⁹⁾. Soudní dvůr rovněž opakovaně rozhodl, že povinnost státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu⁽⁴⁰⁾.
- (142) Soudní dvůr v této souvislosti konstatoval, že tohoto cíle se dosáhne, když příjemce vrátí částky poskytnuté ve formě neoprávněné podpory, čímž pozbuje výhody, které požíval oproti svým konkurentům na trhu, a obnoví se situace před vyplacením podpory⁽⁴¹⁾.
- (143) V souladu s judikaturou stanoví čl. 14 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 659/1999⁽⁴²⁾: „Je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotčený členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil.“ Článek 15 téhož nařízení upřesňuje, že „[p]ravomoci Komise ve věci navrácení podpory podléhají promlčecí lhůtě deseti let“, která „počíná dnem, kdy je protiprávní podpora udělena příjemci [...]“. Jakékoli opatření přijaté Komisí nebo členským státem jednajícím na žádost Komise, týkající se protiprávní podpory, přerušuje běh promlčecí lhůty“. Vzhledem k tomu, že k prvnímu opatření Komise ve věci SA.35546 došlo dne 11. října 2012 (viz 1. bod odůvodnění výše), nemůže se navrácení neslučitelné podpory týkat podpory poskytnuté před 11. říjnem roku 2002.

⁽³⁹⁾ Rozsudek ve věci *Komise v. Německo*, C-70/72, EU:C:1973:87, bod 13.

⁽⁴⁰⁾ Rozsudek ve věci *Španělsko v. Komise*, C-278/92, C-279/92 a C-280/92, EU:C:1994:325, bod 75.

⁽⁴¹⁾ Rozsudek ve věci *Belgie v. Komise*, C-75/97, EU:C:1999:311, body 64 a 65.

⁽⁴²⁾ 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).

- (144) Komise v tomto ohledu podotýká, že před 11. říjnem 2002 byly poskytnuty některé ze subvencí na stavbu lodí, a to konkrétně v souvislosti se smlouvami C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 a C222 (viz příloha II). Neslučitelná podpora na tyto smlouvy ve výši 11 297 009,19 EUR tedy podléhá promlčecí lhůtě deseti let, a nelze dosáhnout jejího navrácení.
- (145) U zbývajících minulých opatření, jež představují protiprávní a neslučitelnou podporu (viz tabulka 5 níže), je třeba dosáhnout navrácení, tak aby byla na trhu znovu nastolena situace, jež na trhu panovala před poskytnutím podpory. Navrácení podpory by se tudíž mělo vztahovat na období, ve kterém z ní příjemci plynula výhoda, tj. na období od data, kdy byla protiprávní podpora k dispozici příjemci, do data jejího skutečného navrácení, přičemž částky, které mají být navráceny, by měly zahrnovat úroky až do data skutečného navrácení.

Tabulka 5

Částky, jejichž navrácení se má dosáhnout (v EUR)

| Datum | Opatření | Částky, jejichž navrácení se má dosáhnout ⁽¹⁾ |
|---|---|--|
| 11. května 2006 | Navýšení kapitálu z roku 2006 | 24 875 000 |
| 2012/2013 | Úvěry z let 2012 a 2013 | 101 118 066,03 |
| i) 31. ledna 2006 ii) 11. prosince 2008 iii) 28. dubna 2010 iv) 27. dubna 2011 | Úvěry DGTF | i) 30 000 000 ii) 8 000 000 iii) 5 000 000 iv) 13 000 000 |
| 29. listopadu 2011 | Doporučující dopisy k úvěru poskytnutému BCP | 990 000 |
| 3. listopadu 2011 | Doporučující dopis k úvěru poskytnutému BCP | 400 000 |
| 30. září 2010 | Doporučující dopis k úvěru poskytnutému BCP | 12 500 000 |
| 31. srpna 2010 | Doporučující dopisy ke dvěma záložním akreditivům vydaným CGD | 12 890 000 |
| 24. června 2010 | Doporučující dopis k úvěru poskytnutému BCP | 5 000 000 |
| 25. listopadu 2009 | Doporučující dopis k revolvingovému úvěru poskytnutému CGD | 15 000 000 |
| 7. září 2009 | Doporučující dopis k revolvingovému úvěru poskytnutému BES | 4 500 000 |
| — | Subvence na stavbu lodí (smlouvy C212, C213, C214 a C223) | 10 482 374,01 ⁽²⁾ |
| — | Podpora na odborné vzdělávání v letech 2005 až 2006 | 257 791 |
| 23. prosince 2009 | Úvěr na stavbu plavidla Atlántida | 37 000 000 |

⁽¹⁾ V relevantních případech se povinnost navrácení musí vztahovat i na úroky, jež měla společnost ENVC zaplatit, ale nezaplatila.

⁽²⁾ Toto číslo je dáno celkovým objemem i) subvencí na stavbu lodí ponížených o ii) subvence, které podléhají desetileté promlčecí lhůtě, a iii) subvence, jež byly prohlášeny za slučitelnou podporu, tedy i) 27 129 933,20 EUR – ii) 11 279 009,19 EUR – iii) 5 350 550 EUR = 10 482 374,01 EUR.

7. POSOUZENÍ HOSPODÁŘSKÉ NÁVAZNOSTI MEZI SPOLEČNOSTÍ ENVC A SPOLEČNOSTÍ WESTSEA

- (146) Dne 4. března 2014 se sešla valná hromada společnosti ENVC, na níž společnost EMPORDEF jakožto jediný akcionář potvrdila rozhodnutí přistoupit k prodeji aktiv společnosti ENVC a k propuštění zaměstnanců za účelem co nejrychleji provést likvidaci a zrušení společnosti.
- (147) Dne 27. února 2015 se Portugalsko vzhledem k budoucí likvidaci společnosti ENVC na Komisi obrátilo s dvojí žádostí:
- „a) Vzhledem k tomu, že v případě záporného rozhodnutí Komise, kterým se nařídí navrácení neslučitelné podpory poskytnuté společnosti ENVC v souvislosti s články 107 a 108 SFEU, bude většina aktiv společnosti ENVC prodána a proces její likvidace bude prakticky dokončen, žádá portugalský stát zvdvořile Komisi, aby potvrdila, že za výše uvedených podmínek nepředstavuje prodej těchto aktiv státní podporu ve prospěch kupujících.
- b) Vzhledem k tomu, že v případě záporného rozhodnutí Komise, kterým se nařídí navrácení neslučitelné podpory poskytnuté společnosti ENVC v souvislosti s články 107 a 108 SFEU, bude portugalský stát muset navíc dosáhnout navrácení neslučitelné podpory, žádají portugalské orgány Komisi, aby potvrdila, že tato povinnost navrátit podporu nebude rozšířena na společnost WestSea, a to navzdory tomu, že některé z aktiv společnosti ENVC převezme.“
- (148) V případě záporného rozhodnutí Komise se v souvislosti s navrácením neslučitelné podpory ve prospěch podniku ve smyslu článků 107 a 108 SFEU od dotčeného členského státu skutečně obvykle vyžaduje, aby dosáhl jejího navrácení. Povinnost navrátit podporu přitom může být rozšířena na novou společnost, na kterou dotčená společnost převedla nebo které prodala část svých aktiv, pokud se na základě takového převodu nebo prodeje dojde k závěru, že mezi těmito společnostmi existuje hospodářská návaznost. I při absenci hospodářské návaznosti může prodej aktiv pod tržní cenou představovat (novou) státní podporu kupujícímu.
- (149) Tímto rozhodnutím Komise neposuzuje postoupení smluv na stavbu dvou lodí na přepravu asfaltu ⁽⁴³⁾, ke kterému ještě nedošlo.
- (150) K rozhodnutí o přítomnosti státní podpory ve prospěch osob, které koupí aktiva, musí Komise a) určit, zda prodej dotčeného aktiva probíhá za tržní cenu, a b) zohlednit i další kritéria uvedená v bodě odůvodnění níže.
- (151) Podle rozhodnutí Soudního dvora ve věci *Itálie a SIM 2 v. Komise* ⁽⁴⁴⁾, o které se Komise opírala ve svých rozhodnutích ve věcech *Olumpiakés Aerogrammés, Alitalia* a *SERNAM* ⁽⁴⁵⁾, se hospodářská návaznost mezi předchozím (podpořeným) subjektem a kupujícím stanoví na základě souboru ukazatelů. Lze přitom zohlednit tyto faktory: i) rozsah prodaných aktiv (aktiva a pasiva, převzetí pracovníků, balík aktiv), ii) prodejní cena, iii) totožnost kupujícího (kupujících), iv) načasování prodeje (po zahájení předběžného posouzení, po formálním vyšetřovacím řízení či po konečném rozhodnutí) a v) hospodářskou logiku dotčené transakce. Tento soubor ukazatelů potvrdil Tribunál v rozsudku ze dne 28. března 2012 ve věci *Ryanair v. Komise* ⁽⁴⁶⁾, kterým bylo potvrzeno rozhodnutí ve věci *Alitalia*.

⁽⁴³⁾ Viz 24. bod odůvodnění. Tato smlouva na stavbu dvou lodí na přepravu asfaltu byla původně uzavřena mezi společnostmi PDVSA a ENVC a byla převedena na společnost EMPORDEF. Portugalsko se zavázalo, že části této smlouvy zajišťované prostřednictvím subdodávek budou zadány v transparentních, nediskriminačních a bezpodmínečných nabídkových řízeních, kterých se budou moci účastnit portugalské i zahraniční uchazeči, přičemž jediným kritériem výběru dodavatelů a poskytovatelů služeb bude cena, a že společnost ENVC v případě, že její likvidace a zrušení ještě v době těchto nabídkových řízení nebude dokončena, vyloučí.

⁽⁴⁴⁾ Rozsudek ve věci *Itálie a SIM 2 Multimedia SpA v. Komise*, C-328/99 a C-399/00, EÚ:C:2003:252.

⁽⁴⁵⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 17. září 2008 – státní podpora N 321/2008, N 322/2008 a N 323/2008 – Řecko – *Olumpiakés Aerogrammés/Olumpiakés Aeroporia Uperesies*; rozhodnutí Komise ze dne 12. listopadu 2008 – státní podpora N 510/2008 – Itálie – *Vendita dei beni della compagnia aerea Alitalia*; rozhodnutí Komise ze dne 4. dubna 2012 SA.34547 – Francie – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire*.

⁽⁴⁶⁾ Rozsudek ze dne 28. března 2012 ve věci *Ryanair Ltd v. Komise*, T-123/09, ECR, EÚ:T:2012:164, potvrzený v rámci kasačního opravného prostředku rozsudkem ze dne 13. června 2013 ve věci *Ryanair Ltd v. Komise* C-287/12 P, ECR, EÚ:C:2013:395.

7.1. Rozsah prodaných aktiv

- (152) Má-li být vyloučena hospodářská návaznost, musí Komise shledat, že aktiva a jiné části převedené činnosti představují pouze část předchozí společnosti či jejích činností. Čím větší část původní činnosti se na nový subjekt převádí, tím větší je pravděpodobnost, že hospodářská činnost související s těmito aktivy má i nadále prospěch ze zvýhodnění pramenícího z neslučitelné podpory poskytnuté předchozímu subjektu.
- (153) K hlavním aktivům společnosti ENVC patřila i) koncese na pozemek, kde se nachází loděnice, udělená správou přístavu Viana do Castelo a ii) různá zařízení a suroviny. Všechna tato aktiva byla prodána v transparentních, nediskriminačních a bezpodmínečných nabídkových řízeních, kterých se mohli účastnit portugalské i zahraniční uchazeči, přičemž jediným kritériem výběru uchazečů byla cena.
- (154) *Subkoncese na pozemek, kde se nachází loděnice*, byla v nabídkovém řízení až do března 2031 udělena společnosti WestSea, společně dceřině společnosti portugalské holdingové společnosti Martifer a portugalské loděnici Navalria. Společnost WestSea bude platit roční poplatek 419 233,95 EUR a složí záruku ve výši 435 500 EUR.
- (155) *Nejrůznější zařízení a suroviny*, včetně vozidel a velkého zdvihacího zařízení/jejřábu, byly prodány v rámci 120 malých nabídkových řízení, a to jako zboží v 884 dávkách. V důsledku toho získali kupující z veškerého prodávaného zboží v celkové hodnotě 3 358 905,13 EUR v průměru zařízení a suroviny v hodnotě 55 981,75 EUR, přičemž nejnižší hodnota získaného zařízení a surovin dosahovala výše 10 EUR a nejvyšší 1,035 milionů EUR. Nejvýznamnějším kupujícím bylo s podílem 31 % *Ministério dos Transportes e Comunicações de Timor*. Společnost WestSea získala necelých 20 % prodaných aktiv.
- (156) V neposlední řadě pak nebyla u *zaměstnanců* na žádného z kupujících převedena žádná z pracovních smluv: 596 pracovních smluv již bylo ukončeno a propouštění zbývajících 13 zaměstnanců probíhá. Součástí nabídkových řízení nebyla zvláštní podmínka převodu pracovních smluv či zaměstnanců ze společnosti ENVC na případného kupujícího.
- (157) Vzhledem k výše uvedenému stavu, pokud jde o převedené části, dochází Komise k závěru, že rozsah aktiv, jež získala nebo získá společnost WestSea, bude ve srovnání s rozsahem aktiv společnosti ENVC a její předchozí činností významně omezen.

7.2. Prodejní cena

- (158) Má-li být vyloučena hospodářská návaznost mezi společnostmi ENVC a WestSea, musí Komise shledat, že aktiva a jiné části převedené činnosti byly či budou prodány za tržní cenu. Tržní cena je cenou, kterou by stanovil soukromý investor v tržních podmínkách⁽⁴⁷⁾.
- (159) Subkoncese na pozemek, na kterém se nachází loděnice, a nejrůznější zařízení a suroviny byly odprodány v otevřených, transparentních, nediskriminačních a bezpodmínečných koncesních/nabídkových řízeních, přičemž jediným kritériem výběru uchazečů byla cena.
- (160) Vzhledem k výše uvedenému stavu, pokud jde o převedené části, dochází Komise k závěru, že udělení subkoncese na pozemek, na kterém se nachází loděnice, a prodej nejrůznějšího zařízení a surovin vlastněného společností ENVC společností WestSea proběhl v otevřených, transparentních, nediskriminačních a bezpodmínečných koncesních/nabídkových řízeních uchazečům, kteří předložili nejvyšší nabídku, a tedy za tržní cenu.

7.3. Totožnost kupujících

- (161) Má-li být vyloučena hospodářská návaznost, musí Komise shledat, že mezi kupujícími, kteří aktiva a jiné části převedené činnosti získali, a společností ENVC není hospodářský vztah či vztah propojení.

⁽⁴⁷⁾ Rozsudek ve věci *Seydaland*, C-239/09, EU:C:2010:778, bod 34.

- (162) Pokud jde o koncesi na pozemek, kde se nachází loděnice, potvrzují portugalské orgány, že mezi společností WestSea a společností ENVC či portugalským státem není hospodářský vztah či vztah propojení.
- (163) Pokud jde o nejrůznější zařízení a suroviny, které již byly odprodány, potvrzují portugalské orgány, že mezi žádným z hlavních kupujících a společností ENVC či jejím akcionářem není hospodářský vztah či vztah propojení.
- (164) Vzhledem k výše uvedenému stavu, pokud jde o převedené části, dochází Komise k závěru, že společnost WestSea je subjektem, jenž je na společnosti ENVC a jejím akcionáři plně nezávislý.

7.4. Načasování prodeje

- (165) Má-li být vyloučena hospodářská návaznost, musí Komise shledat, že se načasováním prodeje aktiv a jiných částí převedené činnosti neobchází rozhodnutí Komise o navrácení neslučitelné státní podpory.
- (166) Komise poznamenává, že koncesní řízení na subkoncesi pozemku, kde se loděnice nachází, jakož i nabídkové řízení na prodej aktiv a zařízení byla zahájena a ukončena před tímto konečným rozhodnutím Komise.
- (167) Jak se uvádí v 1. bodě odůvodnění výše, Portugalsko se navíc nejprve obrátilo na Komisi s cílem řádně zorganizovat privatizaci společnosti ENVC v souladu s pravidly EU týkajícími se státní podpory. Pořadí událostí tedy naznačuje, že privatizace nebyla koncipována jako mechanismus, kterým se měla stávající záporná rozhodnutí či probíhající vyšetřování Komise obejít.
- (168) Vzhledem k výše uvedenému stavu, pokud jde o převedené části, dochází Komise k závěru, že skutečnost, že k udělení subkoncese na pozemek, kde se nachází loděnice, jakož i pořízení nejrůznějšího zařízení a surovin ve vlastnictví společnosti ENVC došlo před přijetím tohoto konečného rozhodnutí Komisí, nenaznačuje, že by došlo k obcházení případného rozhodnutí Komise o náhradě.

7.5. Hospodářská logika transakce

- (169) Má-li být vyloučena hospodářská návaznost, musí Komise shledat, že osoby, které nakoupily aktiva a jiné části převedené činnosti, tato aktiva nepoužijí totožně, jako předchozí vlastník, nýbrž je použijí k přípravě jiné činnosti či strategie.
- (170) Některá z aktiv společnosti ENVC, jež získala společnost WestSea, zejména pozemek, kde se loděnice nachází, lze použít k téže obecné činnosti (stavbě lodí). Samotná skutečnost, že kupující bude činný v témže hospodářském odvětví jako předchozí subjekt, však nezbytně neznamená, že mezi nimi existuje hospodářská návaznost. Společnost WestSea nemá povinnost převzít zaměstnance společnosti ENVC či jí uzavřené pracovní smlouvy. Společnost WestSea nadto začlení loděnice do své podnikatelské strategie tak, aby byly zaručeny synergické efekty s dalšími loděnicemi. Společnost WestSea bude mít možnost řídit svou činnost v jiných provozních podmínkách než společnost ENVC a bude moci svobodně uplatňovat svůj podnikatelský model.
- (171) Vzhledem k výše uvedenému stavu, pokud jde o převedené části, dochází Komise k závěru, že společnost WestSea tyto části začlení do své podnikové strategie a použije je v rámci vlastní hospodářské logiky.

7.6. Závěr k posouzení hospodářské návaznosti mezi společností ENVC a společností WestSea

- (172) Zaprvé, rozsah aktiv získaných společností WestSea je ve srovnání s rozsahem aktiv společnosti ENVC a její předchozí činností významně omezen. Zadruhé, udělení subkoncese na pozemek, kde se loděnice nachází, a prodej nejrůznějších zařízení a surovin proběhl v otevřených, transparentních, nediskriminačních a bezpodmínečných koncesních/nabídkových řízeních. Zatřetí, společnost WestSea je subjektem, jenž je na společnosti ENVC a jejím akcionáři nezávislý. Začtvrté, načasování udělení subkoncese na pozemek, kde se loděnice nachází, jakož i prodeje nejrůznějšího vybavení a surovin nenaznačuje, že by došlo k obcházení případného rozhodnutí Komise o náhradě. Zapáté, společnost WestSea začlení aktiva společnosti ENVC do své podnikové strategie a použije je v rámci vlastní hospodářské logiky.

- (173) Komise proto dochází k závěru, že mezi společnostmi ENVC a společností WestSead neexistuje hospodářská návaznost.

8. ZÁVĚR

- (174) Komise shledává, že s výjimkou doporučujících dopisů ze dne 8. ledna 2007 a 26. června 2008 představují minulá opatření státní podporu ve prospěch společnosti ENVC ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (175) Tato minulá opatření, jež představují státní podporu, jsou (s výjimkou dvou subvencí na stavbu lodí schválených rozhodnutím Komise ve věci C 33/2004) neslučitelná s vnitřním trhem, protože u nich nebyly splněny příslušné podmínky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a žádné další důvody pro slučitelnost zjištěny nebyly.
- (176) Komise rovněž konstatuje, že Portugalsko výše uvedená opatření provedlo protiprávně, v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.
- (177) Je třeba dosáhnout navrácení neslučitelné podpory od příjemce, jak je uvedeno v oddíle 6.6 výše.
- (178) Takovéto navrácení se nebude týkat společností WestSea, a to vzhledem k absenci hospodářské návaznosti mezi ní a společností ENVC.
- (179) V neposlední řadě Komise podotýká, že Portugalsko souhlasilo s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato a oznámeno v angličtině,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

- Doporučující dopisy ze dne 8. ledna 2007 a 26. června 2008 nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- Státní podpora v podobě subvencí na stavbu lodí na smlouvy C224 a C225 (ve výši 5 350 550 EUR) je slučitelná s vnitřním trhem.
- Státní podpora uvedená v tabulce níže, kterou v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU protiprávně poskytlo Portugalsko, je neslučitelná s vnitřním trhem.

| Datum | Opatření | Částka |
|---|---|--|
| 11. května 2006 | Navýšení kapitálu z roku 2006 | 24 875 000 |
| 2012/2013 | Úvěry z let 2012 a 2013 | 101 118 066,03 |
| i) 31. ledna 2006 ii) 11. prosince 2008 iii) 28. dubna 2010 iv) 27. dubna 2011 | Úvěry DGTF | i) 30 000 000 ii) 8 000 000 iii) 5 000 000 iv) 13 000 000 |
| 29. listopadu 2011 | Doporučující dopisy k úvěru poskytnutému BCP | 990 000 |
| 3. listopadu 2011 | Doporučující dopis k úvěru poskytnutému BCP | 400 000 |
| 30. září 2010 | Doporučující dopis k úvěru poskytnutému BCP | 12 500 000 |
| 31. srpna 2010 | Doporučující dopisy ke dvěma záložním akreditivům vydaným CGD | 12 890 000 |

| Datum | Opatření | Částka |
|--------------------|---|---------------|
| 24. června 2010 | Doporučující dopis k úvěru poskytnutému BCP | 5 000 000 |
| 25. listopadu 2009 | Doporučující dopis k revolvingovému úvěru poskytnutému CGD | 15 000 000 |
| 7. září 2009 | Doporučující dopis k revolvingovému úvěru poskytnutému BES | 4 500 000 |
| — | Subvence na stavbu lodí (smlouvy C212, C213, C214 a C223) | 10 482 374,01 |
| — | Subvence na stavbu lodí (smlouvy C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 a C222) | 11 279 009,01 |
| — | Podpora na odborné vzdělávání v letech 2005 až 2006 | 257 791 |
| 23. prosince 2009 | Úvěr na stavbu plavidla Atlântida | 37 000 000 |

Článek 2

1. Portugalsko dosáhne navrácení neslučitelné podpory uvedené v čl. 1 odst. 2 od příjemců (a to případně včetně vzniklých úroků, které společnost ENVC nezaplátila), a to s výjimkou subvencí na stavbu lodí v souvislosti se smlouvami C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 a C222 (v celkové výši 11 279 009,01 EUR), které podléhají desetileté promlčecí lhůtě stanovené v článku 15 nařízení (ES) č. 659/1999.
2. Toto navrácení neslučitelné podpory se nebude týkat společnosti WestSea.
3. Částky, které mají být navráceny, se úročí ode dne, kdy byly příjemcům dány k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.
4. Úroky se vypočtou jako složený úrok podle kapitoly V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ⁽⁴⁸⁾ a nařízení Komise (ES) č. 271/2008, kterým se mění nařízení č. (ES) č. 794/2004 ⁽⁴⁹⁾.
5. S platností ode dne přijetí tohoto rozhodnutí zruší Portugalsko vyplácení všech případných zbývajících plateb.

Článek 3

1. Navrácení podpory uvedené v čl. 1 odst. 2 musí být bezodkladné a účinné.
2. Portugalsko zajistí, aby toto rozhodnutí bylo provedeno do čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 4

1. Portugalsko do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předloží tyto informace:
 - a) celkovou částku (tvořenou jistinou a úroky splatnými při navrácení), jejíž navrácení se má od každého z příjemců dosáhnout;
 - b) podrobný popis opatření k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, jež již byla přijata a jež se plánují;
 - c) doklady prokazující, že příjemci bylo nařízeno, aby podporu vrátil.

⁽⁴⁸⁾ 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).

⁽⁴⁹⁾ 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).

2. Portugalsko bude Komisi průběžně informovat o pokroku při provádění vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí, dokud nebude podpora uvedená v čl. 1 odst. 2 plně navracena. Na žádost Komise bezodkladně předloží všechny informace o opatřeních k provedení tohoto rozhodnutí, která již byla přijata a která se plánují. Dále předloží podrobné informace o částkách podpory a o úrocích, jejichž navrácení od příjemců již bylo dosaženo.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno Portugalsku.

V Bruselu dne 7. května 2015

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise

PŘÍLOHA I

ÚVĚRY Z LET 2012 A 2013

| Datum podpisu | Částka | Použitá úroková sazba |
|-------------------|---------------|-----------------------------|
| 6. ledna 2012 | 970 000,00 | 7,108 % |
| 9. ledna 2012 | 175 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 7,108 % |
| 31. ledna 2012 | 3 445 258,51 | 3měsíční EURIBOR + 6,62 % |
| 8. února 2012 | 64 741,49 | 3měsíční EURIBOR + 6,62 % |
| 30. března 2012 | 1 026 647,44 | 3měsíční EURIBOR + 7,887 % |
| 30. března 2012 | 16 700 000,00 | 2 % |
| 30. dubna 2012 | 1 268 536,13 | 3měsíční EURIBOR + 5 % |
| 2. května 2012 | 48 997,82 | 3měsíční EURIBOR + 7,887 % |
| 30. května 2012 | 1 100 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 8,431 % |
| 31. května 2012 | 5 375 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 8,5 % |
| 31. května 2012 | 834 830,96 | 3měsíční EURIBOR + 8,451 % |
| 1. června 2012 | 12 844 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 4,976 % |
| 5. června 2012 | 281 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 4,976 % |
| 6. června 2012 | 345 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 7,682 % |
| 8. června 2012 | 1 449 714,00 | 3měsíční EURIBOR + 7,682 % |
| 11. června 2012 | 696 481,42 | 3měsíční EURIBOR + 7,682 % |
| 21. června 2012 | 177 979,74 | 3měsíční EURIBOR + 7,682 % |
| 21. června 2012 | 4 785 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 8,1509 % |
| 22. června 2012 | 118 070,71 | 3měsíční EURIBOR + 7,682 % |
| 25. června 2012 | 83 694,43 | 3měsíční EURIBOR + 4,976 % |
| 26. června 2012 | 1 163 308,28 | 3měsíční EURIBOR + 4,976 % |
| 29. června 2012 | 664 537,83 | 3měsíční EURIBOR + 4,976 % |
| 3. července 2012 | 272 811,37 | 3měsíční EURIBOR + 8,5 % |
| 11. července 2012 | 71 104,02 | 3měsíční EURIBOR + 4,976 % |

| Datum podpisu | Částka | Použitá úroková sazba |
|-------------------|---------------|---|
| 11. července 2012 | 1 742 275,55 | 3měsíční EURIBOR + 8,1509 % |
| 13. července 2012 | 40 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 8,431 % |
| 19. července 2012 | 45 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 4,956 % |
| 27. července 2012 | 1 000 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 5,78 % |
| 31. července 2012 | 400 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 8,182 % |
| 31. července 2012 | 1 450 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 4,756 % |
| 2. srpna 2012 | 100 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 8,182 % |
| 14. srpna 2012 | 275 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 8,151 % |
| 17. srpna 2012 | 180 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 8,1509 % |
| 20. srpna 2012 | 1 186 322,44 | 3měsíční EURIBOR + 8,1509 % |
| 20. srpna 2012 | 400 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 5,624 % |
| 24. srpna 2012 | 600 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 5,624 % |
| 13. září 2012 | 365 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 5,624 % |
| 19. září 2012 | 5 111 910,08 | Dluh společnosti ENVC vůči společnosti Parvalorem, který převzala společnost EMPORDEF |
| 21. září 2012 | 19 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 5,624 % |
| 25. září 2012 | 1 180 491,65 | 3měsíční EURIBOR + 4,668 % |
| 27. září 2012 | 1 050 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 5,624 % |
| 28. září 2012 | 48 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 5,624 % |
| 12. října 2012 | 120 000,00 | 5,871 % |
| 16. října 2012 | 15 000,00 | 8,1509 % |
| 19. října 2012 | 566 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 4,64 % |
| 26. října 2012 | 1 000 000,00 | 3měsíční EURIBOR + 4,64 % |
| 29. října 2012 | 84 685,34 | 8,151 % |
| 30. října 2012 | 120 000,00 | 8,1509 % |
| 2. listopadu 2012 | 10 570 971,04 | 5,871 % |
| 9. listopadu 2012 | 5 227,50 | 4,459 % |

| Datum podpisu | Částka | Použitá úroková sazba |
|---|--------------|--|
| 27. listopadu 2012 | 250 000,00 | 5,871 % |
| 28. listopadu 2012 | 250 000,00 | 8,1509 % |
| 29. listopadu 2012 | 200 000,00 | 7,915 % |
| 29. listopadu 2012 | 120 000,00 | 5,871 % |
| 30. listopadu 2012 | 84 685,12 | 5,871 % |
| 3. prosince 2012 | 300 000,00 | 4,459 % |
| 3. prosince 2012 | 35 000,00 | 7,915 % |
| 7. prosince 2012 | 1 500,00 | 8,151 % |
| 11. prosince 2012 | 100 000,00 | 4,459 % |
| 14. prosince 2012 | 180 000,00 | 4,459 % |
| 19. prosince 2012 | 200 000,00 | 4,459 % |
| 20. prosince 2012 | 29 159,75 | 4,459 % |
| 21. prosince 2012 | 1 000 000,00 | 5,871 % |
| 28. prosince 2012 | 5 000 000,00 | 7,915 % |
| 31. prosince 2012 | 16 500,00 | 4,459 % |
| 4. ledna 2013 | 120 000,00 | 4,459 % |
| 9. ledna 2013 | 84 756,80 | 4,459 % |
| 11. ledna 2013 | 260 000,00 | 7,911 % |
| 17. ledna 2013 | 200 000,00 | 8,15 % |
| 8. února 2013 | 5 767 984,59 | 4,165 % |
| 31. května 2013 | 5 281 882,02 | Úroky, jež má společnost ENVC zaplatit společnosti EMPORDEF za úvěry z roku 2012 |
| Celkem: 101 118 066,03 | | |

PŘÍLOHA II
SUBVENCE NA STAVBU LODÍ

| Číslo smlouvy | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | CELKEM | Akt, kterým došlo k poskytnutí (Despacho) | Datum zveřejnění v Diário da República |
|---------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|------|---------------------|---|--|
| C206 | 679 362,74 | | | | | | 679 362,74 | | |
| C211 | | | 2 081 867,70 | | | | 2 081 867,70 | 245/2002 ze dne 31.12.2001 | 6.4.2002 |
| C212 | | | 1 629 892,00 | 407 473,00 | | | 2 037 365,00 | 882/2002 ze dne 25.12.2002 | 12.12.2002 |
| C213 | | | 2 265 871,06 | 541 732,94 | 701 901,00 | | 3 509 505,00 | 880/2002 ze dne 25.12.2002 | 12.12.2002 |
| C214 | | | 2 807 604,01 | | 701 901,00 | | 3 509 505,01 | 880/2002 ze dne 25.12.2002 | 12.12.2002 |
| C217 | | 1 415 887,71 | | | | | 1 415 887,71 | 158/2001 ze dne 29.12.2000 | 16.2.2001 |
| C218 | | 1 415 887,71 | | | | | 1 415 887,71 | 158/2001 ze dne 29.12.2000 | 16.2.2001 |
| C219 | | 1 425 998,34 | | | | | 1 425 998,34 | 158/2001 ze dne 29. 12. 2000 | 16.2.2001 |
| C220 | | 1 425 998,34 | | | | | 1 425 998,34 | 158/2001 ze dne 29.12.2000 | 16.2.2001 |
| C221 | 1 140 802,66 | 276 446,76 | 8 753,90 | | | | 1 426 003,32 | 810/2000 ze dne 25.7.2000 | 5.8.2000 |
| C222 | | | 1 426 003,33 | | | | 1 426 003,33 | 244/2002 ze dne 31.12.2001 | 6.4.2002 |
| C223 | | | 1 425 999,00 | | | | 1 425 999,00 | 881/2002 ze dne 25.11.2002 | 12.12.2002 |

| Číslo smlouvy | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | CELKEM | Akt, kterým došlo k poskytnutí (<i>Despacho</i>) | Datum zveřejnění v <i>Diário da República</i> |
|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|--|---|
| C224 | | | | 2 140 220,00 | | 535 055,00 | 2 675 275,00 | 879/2002 ze dne 25.11.2002 | 12.12.2002 |
| C225 | | | | 2 140 220,00 | | 535 055,00 | 2 675 275,00 | 879/2002 ze dne 25.11.2002 | 12.12.2002 |
| | 1 820 165,40 | 5 960 218,86 | 11 645 991,00 | 5 229 645,94 | 1 403 802,00 | 1 070 110,00 | 27 129 933,20 | | |

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS