



Obsah

II Nelegislativní akty

ROZHODNUTÍ

Komise

- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2016/632 ze dne 9. července 2014 o státní podpoře SA.32009 (11/C) (ex 10/N), kterou Německo zamýšlí poskytnout společnosti BMW AG na velký investiční projekt v Lipsku (oznámeno pod číslem C(2014) 4531) (Pouze německé znění je závazné) ⁽¹⁾ 1**
- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2016/633 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Nîmes – Uzès – Le Vigan a společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited a Airport Marketing Services (oznámeno pod číslem C(2014) 5078) (Pouze francouzské znění je závazné) ⁽¹⁾ 32**
- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2016/634 ze dne 21. ledna 2016 o opatření podpory SA.25338 (2014/C) (ex E 3/2008 a ex CP 115/2004), jež provedlo Nizozemsko – osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob (oznámeno pod číslem C(2016) 167) (Pouze nizozemské znění je závazné) ⁽¹⁾ 148**

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2016/632

ze dne 9. července 2014

o státní podpoře SA.32009 (11/C) (ex 10/N), kterou Německo zamýšlí poskytnout společnosti BMW AG na velký investiční projekt v Lipsku

(oznámeno pod číslem C(2014) 4531)

(Pouze německé 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⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Dopisem ze dne 30. listopadu 2010 Německo Komisi oznámilo, že zamýšlí poskytnout společnosti BMW AG regionální podporu podle pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 ⁽²⁾ (dále jen „pokyny k regionální podpoře“) určenou na investiční projekt v Lipsku (Sasko, Německo) ⁽³⁾.
- (2) Dopisem ze dne 13. července 2011 oznámila Komise Německu své rozhodnutí zahájit s ohledem na oznámenou podporu řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“).

⁽¹⁾ Úř. věst. C 363, 13.12.2011, s. 20.

⁽²⁾ Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13.

⁽³⁾ V rámci formálního vyšetřovacího řízení Komise zjistila, že příjemce podpory uskutečnil na stejném místě a ve stejném časovém období druhý velmi velký investiční projekt. Německo následně podalo předběžné oznámení (SA. 37291 (13/PN) týkající se podpory určené na výše uvedený druhý projekt, jež podléhá individuální oznamovací povinnosti; oznámení však dosud nebylo Komisi oficiálně předloženo. Pokud by byla oznámena podpora na druhý investiční projekt, přezkoumala by Komise v souvislosti s ověřením tohoto oznámení to, zda projekt týkající se výroby elektromobilů, který je předmětem tohoto formálního vyšetřovacího řízení, a druhý investiční projekt představují jeden investiční projekt ve smyslu bodu 60 pokynů k regionální podpoře.

- (3) Dopisem ze dne 12. září 2011 podalo Německo připomínky k rozhodnutí Komise o zahájení řízení. Dopisem ze dne 27. září 2011 poskytlo Německo doplňující informace.
- (4) Rozhodnutí Komise bylo dne 13. prosince 2011 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽⁴⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky.
- (5) Komise neobdržela od zúčastněných stran žádné připomínky. Dopisem ze dne 3. února 2012 o tom Komise vyrozuměla Německo.
- (6) Dne 17. ledna 2012 změnilo Německo původní oznámení v tom smyslu, že nyní zahrnuje dodatečnou podporu na další investici ⁽⁵⁾, přičemž příjemce podpory přijal toto investiční rozhodnutí po vydání rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení. Dne 17. prosince 2013 Německo výše uvedenou změnu odvolalo.
- (7) Dopisem ze dne 17. února 2012 bylo Německo požádáno o poskytnutí dalších informací za účelem podrobného posouzení opatření. Německo této žádosti vyhovělo dopisy ze dne 29. února, 23. března, 5. dubna, 31. srpna a 28. září 2012. Dopisem ze dne 19. července 2012 požádalo Německo Komisi o přerušování vyšetřovacího řízení na dobu neurčitou. To Komise písemně odmítla dne 10. srpna 2012. Po oznámení Německa ze dne 26. října 2012, které se týkalo dvou investičních opatření, jež nesouvisela s elektrickými osobními elektromobily (viz poznámka pod čarou č. 3), bylo Německo požádáno o další informace dopisy ze dne 31. října 2012 a 24. ledna 2013, na něž Německo odpovědělo dne 14. prosince 2012, resp. 15. března 2013. Dopisem ze dne 9. července 2013 bylo Německo požádáno o další objasnění, přičemž Německo na tuto žádost reagovalo dne 5. srpna 2013.
- (8) Dne 5. srpna 2013 informovalo Německo Komisi písemně o další změně investičního projektu (snížení částky a intenzity podpory).
- (9) Ve dnech 8. března, 14. srpna a 3. října 2012 se uskutečnily schůzky zástupců útvarů Komise a Německa.

2. PODROBNÝ POPIS OZNÁMENÉHO OPATŘENÍ

2.1. Cíl

- (10) Německo zamýšlí poskytnout společnosti BMW regionální investiční podporu na vybudování nového výrobního zařízení ve stávajícím závodě společnosti BMW v Lipsku s cílem přispět k regionálnímu rozvoji.
- (11) V době oznámení bylo Lipsko podporovanou oblastí podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU; podle německé mapy regionální podpory na období 2007–2013 ⁽⁶⁾ platil pro velké podniky standardní strop regionální podpory ve výši 30 % hrubého grantového ekvivalentu ⁽⁷⁾. Německo uvedlo, že prostřednictvím investičního projektu bude v podporované oblasti vytvořeno přibližně 800 nových přímých pracovních míst.

⁽⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

⁽⁵⁾ Dodatečná investice se týkala výroby plastových nárazníků pro vozidla se spalovacím motorem nižší kompaktní třídy (konkrétně modely BMW řady 1 a BMW X1). Dopisem ze dne 3. února 2012 a e-maily z téhož dne si Komise vyžádala další informace ohledně této změny, které Německo předložilo dopisy ze dne 25. ledna 2012 a 24. února 2012. Dne 17. prosince 2013 Německo objasnilo, že tato investice ve spojení s původně oznámeným projektem (týkajícím se výroby modelů i3 a i8) nepředstavuje jeden investiční projekt, nýbrž je třeba ji pokládat za součást druhého projektu (viz poznámka pod čarou 3), s ohledem na nějž byla předběžně oznámena podpora (SA. 37291 (13/PN)). Německo proto vyžádalo podporu na investiční projekt týkající se výroby plastových nárazníků z tohoto oznámení. Dopisem ze dne 23. ledna 2014 bylo Německo požádáno o další informace. Německo této žádosti vyhovělo dopisem ze dne 11. února 2014. Investiční projekt týkající se výroby plastových nárazníků nemá vliv na způsobilé náklady ani na podporu projektu týkajícího se modelů i3/i8 a podpora poskytnutá na tuto investici bude posouzena v jiném kontextu.

⁽⁶⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 8. listopadu 2006 o opatření státní podpory č. N 459/06 – německá mapa regionální podpory 2007–2013 (Úř. věst. C 295, 5.12.2006, s. 6).

⁽⁷⁾ Platný ke dni původního oznámení, tj. 30.11.2010.

2.2. Právní základ a orgán poskytující podporu

- (12) Vnitrostátním právním základem pro poskytnutí podpory je zákon o investičních příspěvcích 2010 (*Investitionszulagengesetz 2010*) ze dne 7. prosince 2008, na který se vztahuje bloková výjimka s ref. č. X 167/2008 ⁽⁸⁾.
- (13) Podporu udělí Finanční úřad Mnichov (*Finanzamt München*) jakožto orgán poskytující podporu.

2.3. Příjemce

- (14) Příjemcem podpory je společnost BMW AG, mateřská společnost skupiny BMW se sídlem v Mnichově (Bavorsko, Německo). Skupina BMW se zaměřuje na výrobu vozidel a motocyklů značek BMW, MINI a Rolls-Royce Motor Cars. Závod v Lipsku je jedním ze sedmnácti výrobních závodů skupiny BMW a nemá vlastní právní subjektivitu.
- (15) Jelikož závod společnosti BMW v Lipsku není samostatným právním subjektem, nelze pro něj poskytnout zvláštní finanční údaje. V roce 2009 zaměstnával tento závod [...] (*) osob. Německo předložilo níže uvedené údaje o skupině BMW:

Tabulka 1

Obrat skupiny BMW v mil. EUR

	2011	2012	2013
Svět	68 821	76 848	76 058
EHP	(...)	(...)	(...)
Německo	12 859	12 186	11 796

Tabulka 2

Počet zaměstnanců ve skupině BMW, vždy k rozhodnému dni 31. prosince

	2011	2012	2013
Svět	100 306	105 876	110 351
EHP	(...)	(...)	(...)
Německo	73 338	76 911	78 961

⁽⁸⁾ X 167/2008 – Německo – *Investitionszulagengesetz (IZ) 2010* (Úř. věst. C 280, 20.11.2009, s. 7).

(*) Profesionální tajemství.

2.4. Investiční projekt

2.4.1. Oznámený projekt

- (16) Cílem investičního projektu je vybudování nového zařízení na výrobu osobních automobilů s elektrickým pohonem (dále jen „elektromobily“) s karosériemi s využitím plastů zesílených uhlíkovými vlákny. Plánuje se výroba dvou nových modelů: modelu i3, který se označuje rovněž jako „MegaCity Vehicle“ (dále jen „i3“ nebo „MCV“), a luxusního sportovního automobilu typu i8. Podle údajů příjemce podpory se jedná o zcela inovační výrobky, jež dosud nejsou vyráběny a které se mají zhotovovat v lipském závodě. Motory a baterie pro model i3 i model i8 budou vyráběny v závodě skupiny BMW v Landshutu, zatímco meziprodukty pro karosérie z plastů zesílených uhlíkovými vlákny se budou pro oba modely vyrábět v závodě skupiny BMW ve Wackersdorfu (odkud budou tyto meziprodukty dodávány k dalšímu zpracování částečně do Lipska a částečně do Landshutu).
- (17) Základní model MCV (i3) je čistý elektromobil bez spalovacího motoru, který využívá pouze elektrickou energii z baterie, tzv. BEV⁽⁹⁾ (angl. Battery Electric Vehicle). Karosérie je vyrobena z plastů zesílených uhlíkovými vlákny, takže při délce vozidla mezi 3,95 m a 4,05 m nepřesáhne jeho hmotnost 1,3 t. S dojezdovou vzdáleností 150 km bez nabití baterie je vozidlo určeno pro městský provoz; maximální rychlost vozidla činí 140 km/h. Kapacita výroby modelu i3, která byla oznámena pro závod v Lipsku, činí [10 000–50 000] jednotek ročně.
- (18) Sportovní automobil typu i8 je plug-in hybridní elektrické vozidlo neboli tzv. „auto do zásuvky“ (angl. Plug-in Hybrid Electric Vehicle – PHEV)⁽¹⁰⁾, jehož předností je lehká karosérie z plastů zesílených uhlíkovými vlákny a inovativní aerodynamický tvar. Kromě elektrického pohonu je vybaven malým spalovacím motorem se třemi válci, jehož prostřednictvím jsou v případě potřeby vyrovnány nevýhody vozidla s plně elektrickým pohonem, tj. 1. v případě vzdáleností, které přesahují dojezdovou vzdálenost bez nabití baterie, a 2. v případě, kdy výkonnost elektrického pohonu nepostačuje k dosažení rychlosti požadované u sportovního automobilu. Délka vozidla by při hmotnosti méně než 1,5 t mohla činit přibližně 4,6 m. Model i8 dosáhne maximální rychlosti 250 km/h. Počet kusů tohoto modelu je zahrnut v celkovém objemu výroby [10 000–50 000] elektromobilů v lipském závodě. Model se bude vyrábět ve stejném výrobním zařízení jako model MCV i3 (spalovací motor pro tento model se bude vyrábět v závodě skupiny BMW v Hams Hall ve Spojeném království).
- (19) Ke dni vydání rozhodnutí o zahájení řízení se uvedení obou modelů na trh plánovalo koncem roku 2013. Práce na investičním projektu týkajícím se výroby modelu i3 začaly v prosinci 2009 a byly ukončeny v roce 2013. Práce na investičním projektu týkajícím se výroby modelu i8 byly zahájeny v dubnu 2011 a budou ukončeny v průběhu roku 2014.

2.5. Způsobilé náklady, oznámená výše podpory a intenzita podpory

- (20) Oznámené způsobilé investiční náklady činí (jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení) v nominálním vyjádření 392 milionů EUR, což odpovídá diskontované hodnotě ve výši 368,32 milionu EUR⁽¹¹⁾. Následující tabulka uvádí rozčlenění způsobilých nákladů investičního projektu v prováděcím období v nominálních hodnotách.

⁽⁹⁾ Elektromobily nedisponují dvěma pohonnými jednotkami – mechanickou a elektrickou. Jsou zcela poháněny elektromotorem, který je napájen elektrickou energií z baterie (zdroj: Deutsche Bank: Electric Cars: Plugged In Batteries must be included, 9. června 2008, s. 10).

⁽¹⁰⁾ Plug-in hybridní vozidla (angl. Plug-in-Hybrid Electric Vehicles – PHEV) mají jak konvenční spalovací motor, tak i elektrický pohon. Lze je nabíjet v zásuvce a v omezené dojezdové vzdálenosti mohou být provozována nezávisle na spalovacím motoru (zdroj: „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development“, zpráva společnosti CE Delft, duben 2011, s. 30, <http://www.cedelft.eu/publicatie/impactof-electric-vehicles/1153>).

⁽¹¹⁾ Podle pravidel pokynů k regionální podpoře je u podpor podléhajících individuální oznamovací povinnosti nominální hodnota diskontována na hodnotu v roce oznámení (2010). Všechny částky byly diskontovány na hodnotu v tomto roce. Diskontní sazba činí podle použitelných právních předpisů 2,24 % a byla stanovena pomocí základní sazby ve výši 1,24 % platné v okamžiku oznámení (1. ledna 2010), k níž bylo připočteno 100 bazických bodů; viz http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html

Tabulka 3

Rozčlenění předpokládaných způsobilých nákladů (v milionech EUR – v nominální hodnotě)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
Budovy	1	2	86	40	1	1	131
Zařízení/vybavení	2	3	34	163	53	6	261
Celkem	3	5	120	203	54	7	392

- (21) Podle oznámení (a jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení) zamýšlelo Německo poskytnout investičnímu projektu na plánované způsobilé náklady v období od roku 2009 do roku 2014 podporu ve formě investičního příspěvku v celkové výši 49,0 milionů EUR; to odpovídá intenzitě podpory 12,5 %.
- (22) Dne 5. srpna 2013 Německo oznámení změnilo, přičemž poukázalo na skutečnost, že podle vnitrostátního právního základu, zákona o investičních příspěvcích 2010, jsou způsobilé pouze náklady vynaložené do 31. prosince 2013. Maximální částka podpory byla proto snížena na 48,125 milionu EUR (což odpovídá diskontované hodnotě ve výši 45 257 273 EUR) a intenzita podpory klesla na 12,29 %.
- (23) Příjemce podpory smí investiční příspěvek odečíst v roce, který následuje po vynaložení investičních nákladů. Z toho vyplývá pro příslušné odpočty tento harmonogram:

Tabulka 4

Časový plán provedení plánované podpory ve formě investičních příspěvků (v mil. EUR – nominální hodnoty)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Celkem
Investiční příspěvek	0,375	0,625	15	25,375	6,750	0,0	48,125

2.6. Financování investičního projektu

- (24) Německo potvrdilo, že příjemce podpory poskytne vlastní příspěvek nezahrnující podporu ve výši více než 25 % způsobilých investičních nákladů. Příjemci poskytly na projekt úvěry Evropská investiční banka a Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Úvěr EIB činí [...] milionů EUR, zatímco úvěr KfW činí [...] milionů EUR⁽¹²⁾. Německo Komisi ujistilo, že oba úvěry byly poskytnuty za tržních podmínek.

2.7. Pobídkový účinek

- (25) Podle vnitrostátního právního základu existuje na podporu právní nárok v případě, jsou-li splněny právní předpisy. Pro tuto automatickou podporu financovanou z daňových příjmů se nevyžaduje diskreční rozhodnutí o poskytnutí podpory ani potvrzení způsobilosti.

⁽¹²⁾ Náklady, které souvisejí s investicí týkající se MCV, hradí jen část tohoto úvěru.

2.8. Udržení investice

- (26) Německo potvrdilo, že investiční projekt musí být v dotčené podporované oblasti zachován nejméně pět let ode dne dokončení.

2.9. Obecná ustanovení

- (27) Německo Komisi závazně přislíbilo, že

— do dvou měsíců od schválení podpory předloží kopii příslušných právních aktů, které se týkají tohoto opatření podpory,

— do šesti měsíců od vyplacení poslední tranše podpory na základě oznámeného plánu financování předloží podrobnou závěrečnou zprávu.

3. POCHYBNOSTI A DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (28) V rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU Komise uvedla, že investiční projekt splňuje standardní kritéria způsobilosti stanovená v pokynech k regionální podpoře a že limit podpory nebude v důsledku navrhované výše podpory ani navrhované intenzity podpory překročen. Komise přesto nemohla při použití odst. 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře v průběhu tohoto šetření potvrdit, že podpora je slučitelná s vnitřním trhem.
- (29) Podle odst. 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře musí Komise zahájit formální vyšetřovací řízení a podrobně posoudit pobídkový účinek, přiměřenost a pozitivní i negativní dopady podpory, pokud podíl příjemce podpory na relevantním výrobkovém a zeměpisném trhu před investicí nebo po provedení investice překračuje 25 %.
- (30) Ačkoliv Německo tvrdilo, že prostřednictvím investic vytváří společnost BMW AG v Lipsku v souladu s poznámkou pod čarou č. 65 v pokynech k regionální podpoře trh s novým výrobkem ⁽¹³⁾, nemohla Komise s tímto stanoviskem souhlasit ⁽¹⁴⁾. Z tohoto důvodu se Komise rozhodla provést posouzení podle odst. 68 písm. a) a b) pokynů k regionální podpoře. Za tímto účelem musela nejprve určit, který výrobek případně které výrobky jsou investicí dotčeny, a stanovit odpovídající definice relevantního výrobkového a zeměpisného trhu.
- (31) Jelikož dotyčná podpora představovala první oznámený případ regionální podpory na investice do osobních automobilů s elektrickým pohonem (BEV/PHEV), potýkala se Komise při vymezení relevantního výrobkového a zeměpisného trhu v rámci předběžného šetření s vážnými potížemi.
- (32) Komise nemohla zejména zaujmout konečné stanovisko ohledně toho, zda trh s elektromobily tvoří nezávislý výrobkový trh, nebo část celkového trhu s osobními automobily bez rozlišení pohonu. Podle informací o trhu, které předložilo Německo, bude podle očekávání podíl elektromobilů v EHP v roce 2015 představovat 1 % ⁽¹⁵⁾. Tento procentní podíl použilo Německo při uvedení počtu nově zaregistrovaných elektromobilů v obvyklých segmentech trhu pro konvenční osobní automobily.

⁽¹³⁾ V poznámce pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře je uvedeno: Pokud členský stát prokáže, že příjemce podpory vytváří trh s novým výrobkem, není třeba provádět testy uvedené v odstavci 68 pod písmeny a) a b) a podpora bude povolena podle stupnice uvedené v odstavci 67.

⁽¹⁴⁾ Komise připouští, že se modely elektromobilů vyznačují natolik vysokou mírou inovace, že tím vzniká nový výrobek, jenž není srovnatelný s vozidly vyráběnými v minulosti, zejména vzhledem k použití karosérií z plastů zesílených uhlíkovými vlákny. Komise však konstatovala, že společnost BMW není zjevně prvním ani jediným výrobcem těchto vozidel.

⁽¹⁵⁾ Zdroj: Deutsche Bank: „Electric Cars: Plugged In, Batteries must be included“, 9. června 2008. <http://electricdrive.org/index.php?ht=a/GetDocumentAction/id/27929>

- (33) Dalším problémem, jemuž Komise čelila, bylo přiřazení elektromobilů k jednotlivým segmentům trhu s osobními automobily, které byly stanoveny v minulosti pro automobily se spalovacím motorem. Při zařazování do jednotlivých segmentů představují rozhodující kritéria délka a cena osobního automobilu. Zdálo se však, že mnoho elektromobilů je ve vztahu k délce vozidla zařazeno do nižších segmentů, zatímco na základě ceny patří do vyšších segmentů.
- (34) Komise nemohla dospět rovněž k závěru ohledně toho, zda je vhodné zařazení dotyčných modelů elektromobilů do určitých segmentů trhu pro konvenční osobní vozidla, například do segmentů C nebo D podle klasifikace osobních automobilů IHS Global Insight⁽¹⁶⁾, do společného segmentu C/D pro konvenční vozidla, nebo do společného segmentu C/D pro elektromobily.
- (35) V průběhu předběžného šetření nemohla Komise dále s definitivní jistotou zjistit, zda se v případě relevantního trhu pro elektromobily jedná o světový trh, nebo přinejmenším o trh přesahující EHP.
- (36) Jelikož Komise nemohla s ohledem na definici relevantního výrobního a zeměpisného trhu dospět ke konečnému stanovisku, provedla posouzení podílů na trhu pro všechny přijatelné trhy. Informace o podílech příjemce podpory na trhu se zakládají na údajích, které shromáždilo a předložilo Německo, přičemž vycházelo z 1 % podílu elektromobilů na segmentech konvenčních osobních automobilů (viz 32. bod odůvodnění), který se odhadoval ve studii, kterou provedla Deutsche Bank (z toho pro rok 2015 vyplývá celkový počet 150 000 čistých elektromobilů v EHP)⁽¹⁷⁾. Komise dospěla k závěru, že podíl příjemce na trhu pro „elektromobily“ zahrnujícím celý EHP překračuje prahovou hodnotu ve výši 25 %; to bylo vypočítáno tak, že se prognóza Deutsche Bank ve výši jednoho procenta pro poměr mezi odbytem elektromobilů a odbytem konvenčních osobních automobilů přenesla na jednotlivé segmenty trhu s konvenčními osobními automobily. Podle této metody by podíl příjemce podpory na trhu v segmentech B, C, D a E/F v roce 2015 v celém EHP činil více než 25 %⁽¹⁸⁾ a v segmentech D a E/F by tuto prahovou hodnotu překračoval i na světovém trhu⁽¹⁹⁾.
- (37) Komise proto nemohla v průběhu předběžného šetření vyloučit, že podíly příjemce podpory přinejmenším na některých předvídatelných výrobních trzích v EHP (a v některých segmentech světového trhu) překračují prahovou hodnotu podle odst. 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře. V souladu s čl. 108 odst. 2 SFEU tudíž Komise zahájila formální vyšetřovací řízení.
- (38) Jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení⁽²⁰⁾, na základě sdělení Komise o kritériích pro podrobné posouzení regionální podpory pro velké investiční projekty⁽²¹⁾ (dále jen „sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů“) provede Komise podrobné posouzení investičního projektu v případě, že jí připomínky, které Komise obdrží v rámci formálního vyšetřovacího řízení, neumožní dospět k jednoznačnému závěru, že podporu lze vyjmout z posouzení podle odstavce 68 pokynů k regionální podpoře na základě poznámky pod čarou č. 65 pokynů, nebo že není překročena prahová hodnota stanovená v odst. 68 písm. a) pokynů.

⁽¹⁶⁾ Existuje řada společností poskytujících služby, které provádějí analýzy automobilového trhu. K nejprestižnějším poskytovatelům těchto analýz patří ISH Global Insight a POLK. Členské státy a příjemci podpory se při poskytování informací zpravidla opírají o klasifikaci těchto poradenských společností. ISH Global Insight rozděluje trh s osobními automobily na celkem 27 úzce vymezených segmentů. Od jednoho segmentu k druhému se postupně zvyšuje průměrná cena, velikost a výkon motoru.

⁽¹⁷⁾ V rozhodnutí o zahájení řízení (84. bod odůvodnění) Komise uvedla, že prognóza týkající se 1 % podílu elektromobilů na celkovém automobilovém trhu může být příliš konzervativní, poukázala však na skutečnost, že Německo nepředložilo žádné nezávislé odhady třetích stran.

⁽¹⁸⁾ Příjemce podpory uvedl, že z celkové výroby [10 000–50 000] vozidel je [...] vozidel určeno pro odbyt v EHP a zbývající jednotky pro země mimo EHP. Tento počet byl použit k výpočtu podílu příjemce na trhu zahrnujícím celý EHP, podle něhož tento podíl činí v segmentu B (elektromobily [$> 25\%$] ([...] děleno [...]), v segmentu C [$> 25\%$] ([...] děleno [...]), v segmentu D [$> 25\%$] ([...] děleno [...]) a v segmentu E/F [$> 25\%$]; viz 84. až 87. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽¹⁹⁾ [$> 25\%$] v segmentu D a [$> 25\%$] v segmentu E/F v roce 2015.

⁽²⁰⁾ Viz 103. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽²¹⁾ Sdělení Komise o kritériích pro podrobné posouzení regionální podpory pro velké investiční projekty (Úř. věst. C 223, 16.9.2009, s. 3).

4. PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN

- (39) Komise obdržela pouze připomínky Německa.

4.1. Připomínky Německa

- (40) Německo trvalo na svém stanovisku, že elektromobily patří na trh konvenčních osobních automobilů. Na tomto trhu je podíl skupiny BMW nezávisle na zvolené segmentaci výrobních trhů na celosvětové úrovni i v EHP pod 25 % prahovou hodnotou.
- (41) Pokud by Komise dospěla k závěru, že elektromobily tvoří v porovnání s konvenčními osobními automobily samostatný výrobní trh, měla by se podle názoru Německa použít poznámka pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře.
- (42) V případě, že by Komise nesouhlasila s použitím poznámky pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře a pokládala by trh s elektromobily za samostatný výrobní trh, měla by být podpora podle Německa schválena bez podrobného posouzení, jelikož podíl příjemce podpory na tomto (nesegmentovaném) trhu (s elektromobily) je nižší než 25 % prahová hodnota a v rozhodnutí o zahájení řízení nebyly vysloveny žádné pochybnosti ohledně standardních kritérií způsobilosti stanovených v pokynech k regionální podpoře. Podpůrně by Komise měla sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů použít flexibilně.

4.1.1 Vymezení trhu a podíly na trhu

Relevantním trhem je světový trh pro konvenční osobní automobily

- (43) Německo uvedlo, že relevantním výrobním trhem je trh pro konvenční osobní automobily a že by jako relevantní zeměpisný trh měl být vymezen světový trh. Jak tomu již v současnosti je u hybridních vozidel, budou v budoucnu elektromobily konkurovat konvenčním osobním automobilům a spotřebitel bude pokládat elektromobily a konvenční osobní automobily za vzájemně zaměnitelné.
- (44) I když se model i3 a srovnatelné konvenční osobní automobily liší s ohledem na dojezdovou vzdálenost (jelikož model i3 je nutno nabíjet mnohem dříve, než je nutné doplnit palivovou nádrž), slouží model i3 a srovnatelná konvenční vozidla stejnému účelu, jelikož disponují stejným prostorem pro cestující a dosahují stejné maximální rychlosti. V případě modelu i8 je nahraditelnost na straně poptávky dokonce ještě vyšší, jelikož tento model má stejnou dojezdovou vzdálenost jako konvenční osobní automobily nebo hybridní vozidla. Cenový rozdíl mezi elektromobily a konvenčními osobními vozidly lze snížit prostřednictvím dotací poskytnutých kupujícím.
- (45) Podle Německa nerozlišují zákazníci mezi hybridními vozidly, elektromobily nebo osobními vozidly se spalovacím motorem, jelikož jim jsou známy dopady výroby elektrické energie, která je zapotřebí pro pohon elektromobilů, na životní prostředí a s ohledem na všechny typy osobních automobilů mají stejná očekávání, pokud jde o normy ochrany životního prostředí a jiné parametry.
- (46) V případě elektromobilů je nutno za relevantní zeměpisný trh považovat světový trh, jelikož je třeba vycházet z toho, že se obchodní toky rozvíjejí všemi směry. Čína, Japonsko a USA (stejně jako některé členské státy EU), které dotují používání elektromobilů a s ohledem na podíl osobních automobilů s technologií alternativních paliv na celkovém automobilovém trhu uplatňují částečně závazné kvóty, představují významnou část světového trhu. Rámcové podmínky světového obchodu s elektromobily jsou mimoto totožné jako u konvenčních vozidel, či jsou dokonce příznivější.

- (47) Jak se připouští v 88. bodě odůvodnění⁽²²⁾ rozhodnutí o zahájení řízení, podíl společnosti BMW AG na trhu před investicí ani po jejím provedení nepřekročí 25 % prahovou hodnotu, a to ani tehdy, je-li jako relevantní zeměpisný trh vymezen trh (pro konvenční osobní automobily) zahrnující celý EHP.

Použitelnost poznámky pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře

- (48) Podle názoru Německa by se v případě, dospěje-li Komise k závěru, že trh s elektromobily je třeba vymežit jako samostatný výrobový trh, měla použít poznámka pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře.
- (49) Německo uznalo, že příjemce podpory není navzdory inovativní konstrukci karosérie, jejíž použití odlišuje modely i3 a i8 od konkurenčních výrobků, prvním ani jediným výrobcem elektromobilů. Již existuje několik výrobců elektromobilů a do roku 2013/2014 vstoupí na trh noví účastníci.
- (50) Německo však navrholo, aby se v dané věci poznámka pod čarou č. 65 použila analogicky, není-li kvůli výše uvedeným skutečnostem přímo použitelná vzhledem ke koncepci a úvahám, na nichž je existence této poznámky pod čarou založena.
- (51) Podle názoru Německa byla poznámka pod čarou č. 65 začleněna do pokynů k regionální podpoře na základě poznatku, že výhody, které pro konkurenceschopnost a podmínky hospodářské soutěže na dotčeném trhu přináší skutečná inovace, převažují nad krátkodobým narušením hospodářské soutěže, jež je způsobeno počátečními významnými podíly inovátorů na trhu. Použití hodnocení podle odstavce 68 pokynů k regionální podpoře předpokládá existenci trhu. Tuto podmínku nemohou nové trhy splňovat; podrobné posouzení podle odstavce 68 pokynů by potrestalo průkopníky na trhu a bránilo by vytvoření fungujícího trhu.
- (52) Německo zastává názor, že hodnocení podle odstavce 68 pokynů k regionální podpoře nelze smysluplně použít vzhledem ke skutečnosti, že průkopník na trhu, na němž je nabízen jen malý počet modelů a sériová výroba je dosud v začátcích, zpočátku vytvoří kapacity a podíly na trhu, které jsou ze statistického hlediska vysoké. Podle názoru Německa nepřispěje dotčený investiční projekt k získání dominantního postavení ani k vytvoření nadměrné kapacity na zmenšujícím se trhu.
- (53) V daném případě existuje přesně ta situace, kdy je nutné přímo použít poznámku pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře. Německo proto zastává názor, že by se posouzení podle odstavce 68 pokynů nemělo provést a že by podpora měla být schválena bez podrobného posouzení.

Podíl je nižší než 25 % i na trhu elektromobilů (jak v EHP, tak i na celosvětové úrovni)

- (54) Německo prohlásilo, že podíl příjemce podpory na trhu elektromobilů (nezávisle na tom, zda je tento dále segmentován, či nikoli) je nižší než 25 %, a to i v případě, že by Komise dospěla k závěru, že 1. elektromobily nepatří na trh s konvenčními osobními automobily a že 2. nelze použít poznámku pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře.
- (55) Německo uvedlo, že vzhledem k rozdílům v ceně a délce vozidel je obtížné přenést tradiční segmentaci trhu s konvenčními osobními automobily na trh s elektromobily, prognózy týkající se podílů elektromobilů na trhu jsou však vyhotoveny tímto způsobem. Německo se proto pokusilo zařadit model i3 do společného segmentu C/D, jelikož vozidlo patří na základě ceny do segmentu D a podle délky do segmentu C. Je třeba rovněž poznamenat, že kupující elektromobilů pocházejí ze všech segmentů trhu s konvenčními osobními automobily a že přesná segmentace trhu s elektromobily není smysluplná.
- (56) Německo se domnívá, že trh s elektromobily zaznamená jak v EHP, tak i v celosvětovém měřítku s velkou pravděpodobností dynamický růst; podíl elektromobilů na celkovém automobilovém trhu stejně jako počet výrobců elektromobilů během několika málo let silně vzroste. I kdyby příjemce podpory dosáhl podílu na trhu, který v některých segmentech elektromobilů překračuje 25 %, jednalo by se o nerealistický scénář nebo pouze o momentální situaci.

⁽²²⁾ V 88. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení je uvedeno, že podíl příjemce podpory je na trhu pro konvenční vozidla jak v EHP, tak i na celosvětové úrovni pod 25 % prahovou hodnotou.

- (57) Německo navrholo, aby se logika poznámky pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře vzala v potaz i s ohledem na tyto aspekty a aby se posouzení podle odstavce 68 pokynů nepoužilo: přechodně vysoký podíl inovátora na trhu je třeba posoudit z hlediska dynamického vývoje trhu, zejména pravděpodobnosti vstupu nových účastníků na trh. Jiná perspektiva by bránila inovacím a hospodářské soutěži a snížila by konkurenceschopnost. Německo proto navrholo, aby se dočasné překročení 25 % prahové hodnoty s ohledem na podíl na trhu elektromobilů, což je samo o sobě velmi nerealistické, nepokládalo za známku toho, že podíl na trhu překračuje 25 % limit stanovený v odst. 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře.
- (58) Pokud jde o spolehlivost údajů o podílech na trhu, Německo poukázalo na skutečnost, že na trhu elektromobilů nebyla dosud zavedena zvláštní segmentace a že jediné existující odhady údajů o trhu pro rok 2015 byly převzaty ze studie Deutsche Bank z roku 2008. Podle této studie má podíl elektromobilů na celkovém automobilovém trhu v roce 2015 činit přibližně 1 %; tuto prognózu použilo Německo pro odhad podílu příjemce podpory na trhu ve společném segmentu C/D. Německo vycházelo dále z toho, že elektromobily budou v budoucnu nabízeny převážně v segmentech A až C, a proto bude podíl elektromobilů v segmentech A až C celkového trhu s osobními automobily vyšší (tj. 2,5 %, i když tuto hodnotu nelze doložit nezávislymi studiemi). Již samotná tato skutečnost dokazuje, že odhady Komise týkající se podílu skupiny BMW na trhu jsou příliš vysoké a nepravděpodobné. Německo mimoto tvrdilo, že podle prognóz poradenských společností, jako je Deutsche Bank a Boston Consulting Group, dosáhne do roku 2020 podíl elektromobilů na celkovém automobilovém trhu 3 %, což rovněž povede k snížení podílu skupiny BMW na trhu. Německo taktéž uvedlo, že je třeba vycházet z toho, že se podíl skupiny BMW na nasyceném trhu elektromobilů nakonec sníží na hodnotu, která je srovnatelná s jejím podílem na trhu s konvenčními osobními automobily, bude tedy činit [0–8 %] až [1–9 %], bude-li zaveden systém segmentace elektromobilů, na jehož základě bude provedeno jednoznačné zařazení modelů vozidel do stanovených segmentů.
- (59) Německo se dále odvolávalo na dvě novější studie a uvedlo, že tyto studie dokazují, že podíl příjemce podpory nikdy nepřekročí 25 % prahovou hodnotu, jelikož podle prognóz uvedených v těchto studiích bude na trhu existovat mnohem vyšší počet vozidel, než předpokládaly dřívější studie. První studie s názvem „European Roadmap – Electrification of Road Transport“ (dále jen „European Roadmap“) ⁽²³⁾ poukazuje na skutečnost, že do roku 2020 může v EU existovat pět milionů elektromobilů (včetně hybridních aut do zásuvky), a z grafického znázornění lze zjistit, že v roce 2016 bude existovat přibližně milion těchto vozidel za předpokladu, že bude docíleno významných průlomových technologií. Druhá studie s názvem „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development“ (dále jen „zpráva společnosti CE Delft“) byla zveřejněna v dubnu 2011 a byla vyhotovena na základě pověření Komise týkajícího se průzkumu dopadů elektromobilů na trh ⁽²⁴⁾.

4.1.2 Použití sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů

- (60) S ohledem na použití sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů předložilo Německo tyto argumenty:
- a) Jelikož prahová hodnota podílu na trhu nebyla překročena, neexistuje důvod pro podrobné posouzení opatření.
- b) V rámci formálního vyšetřovacího řízení byla zvláštní pozornost věnována výhradně odstranění vážných pochybností ohledně slučitelnosti opatření s vnitřním trhem, které se objevily v průběhu předběžného šetření, a nikoli posouzení kritérií slučitelnosti, která byla přezkoumána již v rámci předběžného šetření a s ohledem na něž neexistovaly v této fázi žádné pochybnosti. V rozhodnutí o zahájení řízení nevyslovila Komise žádné pochybnosti v tom smyslu, že opatření nespĺňuje standardní kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech k regionální podpoře, zejména pokud jde o pobídkový účinek a přiměřenost podpory; formální vyšetřovací řízení bylo proto zahájeno jen z toho důvodu, že Komise nemohla s konečnou platností vyloučit, že podíl na trhu nepřekračuje prahovou hodnotu stanovenou v odst. 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře.

⁽²³⁾ „European Roadmap – Electrification of Road Transport“, 2. vydání, červen 2012, Emma Briec (Renault), Carolien Mazal (Bosch), Gereon Meyer a Beate Müller (VDI/VDE Innovation + Technik GmbH) a evropské technologické platformy ERTRAC, EPoS a SmartGrids s podporou Evropské komise prostřednictvím koordinačních opatření v rámci Capire a ICT4FEV.

⁽²⁴⁾ „Impacts of Electric Vehicles Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development“, zpráva společnosti CE Delft, duben 2011, s. 13–16, http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153

- c) Podle poznámky pod čarou k bodu 56 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů může Komise vydat podmíněčné rozhodnutí⁽²⁵⁾, které schvaluje podporu s výhradou toho, že příjemce podpory bude každoročně poskytovat údaje o vývoji jeho podílu na trhu, který je segmentován podle tradičních kritérií, a to bez podrobného posouzení.
- d) Vzhledem k značným pozitivním dopadům podpory (nová technologie šetrná k životnímu prostředí a odpovídající inovace, vytvoření značného počtu pracovních míst) by Komise neměla sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů použít, nebo by měla přinejmenším zohlednit ustanovení ohledně přiměřenosti podpory; bod 9 sdělení uvádí, že by podrobné posouzení opatření mělo být přiměřené potenciálnímu narušení, které může podpora způsobit. Německo uvedlo, že významné narušení hospodářské soutěže nelze očekávat. Podnik, který je příjemcem podpory, přispívá k hospodářské soutěži, jelikož prostřednictvím inovativní a vysoce rizikové investice přebírá úlohu průkopníka.
- e) Německo rovněž tvrdilo, že podle rozsudku Soudního dvora ze dne 10. července 2012 ve věci T-304/08⁽²⁶⁾ je Komise povinna při posouzení slučitelnosti státní podpory poskytnuté v oblasti s mimořádně nízkou životní úrovní uplatnit širokou posuzovací pravomoc, kterou disponuje na základě Smlouvy o ES, aby posoudila, zda očekávané výhody pro regionální rozvoj převáží nad narušením hospodářské soutěže a vlivem podporovaného projektu na obchod mezi členskými státy.
- f) Německo odkázalo na poznámku k bodu 56 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů⁽²⁷⁾ a zastávalo názor, že pravomoc Komise odmítnout schválení podpory podle sdělení je omezena na část oznámené výše podpory, která překračuje prahovou hodnotu oznamovací povinnosti.

4.1.3 Podrobné posouzení opatření

4.1.3.1. Pozitivní účinky podpory

- (61) Německo poukázalo na skutečnost, že podpora energeticky účinných vozidel, která jsou šetrná k životnímu prostředí, je součástí strategie Evropa 2020. V bílé knize Komise nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“⁽²⁸⁾ byl stanoven cíl snížit do roku 2030 podíl konvenčních osobních automobilů na celkovém automobilovém trhu o 50 % a do roku 2050 vyřadit tato vozidla zcela z provozu ve městech.
- (62) Německo přispívá k dosažení tohoto cíle, jelikož plánuje, že do roku 2020 bude na silnicích jezdit milion elektromobilů a do roku 2014 100 000 elektromobilů. Německo se chce stát předním trhem pro elektromobilitu. Jelikož tohoto cíle nebylo dosud dosaženo, je zapotřebí další úsilí. Dotyčný investiční projekt přispěje k splnění evropských a německých cílů.
- (63) Tento projekt mimoto podporuje cíle, které byly stanoveny v rámci doporučení uvedených ve zprávě skupiny odborníků na vysoké úrovni pro klíčové základní technologie (angl. High Level Expert Group on Key Enabling Technologies, HLG KET), přičemž tato zpráva výslovně poukazuje na nebezpečí, že Evropa může v mezinárodní hospodářské soutěži zaostávat, zejména vzhledem ke svým nedostatečným schopnostem, pokud jde o „přeměnu“ technologického know-how na obchodovatelné výrobky.

⁽²⁵⁾ „Komise může rozhodnout, že podporu schválí, připojí k ní určité podmínky nebo ji zakáže. Pokud přijme podmíněčné rozhodnutí podle čl. 7 odst. 4 (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)), může připojit podmínky s cílem omezit možné narušení hospodářské soutěže a zajistit přiměřenost. Zejména může snížit oznámenou výši podpory nebo intenzitu podpory na úroveň, která je považována za přiměřenou, a tudíž slučitelnou se společným trhem.“

⁽²⁶⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. července 2012 ve věci Smurfit Kappa v. Komise, T-304/08, bod 91.

⁽²⁷⁾ Tato poznámka pod čarou zní takto: „Je-li podpora udělena na základě stávajícího režimu regionální podpory, je však třeba poznamenat, že členskému státu zůstává možnost udělit takovou podporu do výše, která odpovídá maximální přípustné částce, kterou může podle platných pravidel dostat investice se způsobilými výdaji ve výši 100 milionů EUR.“

⁽²⁸⁾ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144>

- (64) Prostřednictvím velkosériové výroby elektromobilu s karosérií z plastů zesílených uhlíkovými vlákny, kterou dosud žádný jiný výrobce automobilů nepoužívá, lze urychlit technologické změny a podpořit hospodářskou soutěž na relevantním trhu.
- (65) Německo má za to, že investiční projekt přispěje v dlouhodobém horizontu k přednímu postavení evropského automobilového průmyslu na trhu.
- (66) Německo dále uvedlo, že projekt přispěje k dosažení cíle operačního programu Svobodného státu Sasko v rámci Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) ⁽²⁹⁾.
- (67) Počet automobilových závodů v nových spolkových zemích je dosud nižší než ve starých spolkových zemích. Podpora této investice sníží rozdíly mezi starými a novými spolkovými zeměmi.
- (68) HDP na obyvatele je v Sasku nižší než průměr ve Spolkové republice Německo a EU; míra nezaměstnanosti je vyšší než průměr v celém Německu. Dotyčný investiční projekt vytvoří 800 nových přímých pracovních míst.
- (69) Investice mimoto vytvoří v regionu i nepřímá pracovní místa, jelikož příjemce podpory zamýšlí uzavřít další smlouvy s regionálními dodavateli. To vytvoří pracovní místa, zejména pro vysoce kvalifikované pracovníky, které bude možno zaměstnat na moderních technických pracovištích nového, pozměněného dodavatelského řetězce. Vychází se z toho, že po úspěšném provedení tohoto investičního projektu budou v Lipsku ze strany podniku, který je příjemcem podpory, následovat další investice.
- (70) Nové výrobní metody povedou k vzdělávání pracovníků v moderních oborech, například techniků, kteří se specializují na techniku zpracování gumy a plastu a na materiály zesílené uhlíkovými vlákny. Jelikož poroste potřeba kvalifikovaných pracovníků v odvětví výroby elektromobilů, může se Sasko stát přitažlivým regionem pro pracovníky s příslušnou specializací.
- (71) Investice vyvolá taktéž pozitivní účinky, pokud jde o seskupování (tj. přiláká další investice ve prospěch regionálního automobilového průmyslu). Příjemce podpory již působí ve sdružení ACOD ⁽³⁰⁾, které vyhlásilo oblast Lipska za region, v němž by se měla podporovat elektromobilita. Pokud jde o konkrétní investice jiných podniků, které nejsou spřízněny s příjemcem podpory, Německo poukázalo na společnost SB-Li-Motive, výrobce lithiových baterií, který plánuje investice v tomto regionu.
- (72) Podniky, které nejsou spřízněny se skupinou BMW, budou mít se vši pravděpodobností prospěch z přelévání znalostí; příjemce podpory navíc zamýšlí úžeji spolupracovat s univerzitou v Drážďanech, která nabízí studijní programy zaměřené na automobilový průmysl.

4.1.3.2 Vhodnost podpory

- (73) Německo tvrdilo, že podpory poskytnuté na základě zákona o investičních příspěvcích jsou podle obecného nařízení o blokových výjimkách ⁽³¹⁾ vyňaty z oznamovací povinnosti, což samo o sobě naznačuje vhodnost podpory.
- (74) Německo zastávalo názor, že regionální podpory představují vhodný nástroj k snížení hospodářského znevýhodnění regionu. Jiná opatření, jako jsou infrastrukturní projekty, by nedosáhla srovnatelných výsledků, jelikož v regionu již existuje náležitě vybudovaná infrastruktura, včetně mezinárodního letiště.

⁽²⁹⁾ Viz http://www.strukturfonds.sachsen.de/download/2013_12_17_OP_EFRE_2007-2013_in_der_Fassung_des4._Aenderungsantrages_Stand_Genehmigung.pdf

⁽³⁰⁾ Sdružení „Automotive Cluster Ostdeutschland“.

⁽³¹⁾ Nařízení Komise (ES) č. 800/2008 ze dne 6. srpna 2008, kterým se v souladu s články 87 a 88 Smlouvy o ES prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné se společným trhem (obecné nařízení o blokových výjimkách) (Úř. věst. L 214, 9.8.2008, s. 3).

- (75) Balíček obecných opatření doposud nepostačoval k dosažení cílů týkajících se elektromobility (100 000 elektromobilů v provozu do roku 2014 a milion elektromobilů v provozu do roku 2020), které byly stanoveny na úrovni Německa ⁽³²⁾ i na evropské úrovni.

4.1.3.3 Pobídkový účinek/kontrafaktuální scénář

- (76) Německo se domnívá, že pobídkový účinek podpory nelze posoudit výhradně na základě analýzy podle prvního nebo druhého scénáře ⁽³³⁾, jelikož dotyčná investice představuje mimořádný projekt vysoce inovativního charakteru a návratnost investice, jakož i srovnání výhod a nevýhod možných lokalit (včetně zohlednění případných opatření státní podpory) byly podrobeny analýze. Německo proto předložilo údaje pro oba scénáře.

První scénář:

- (77) V analýze podle prvního scénáře musí členský stát prokázat, že podpora představuje pro příjemce podpory pobídku k přijetí investičního rozhodnutí ve prospěch projektu, který by bez podpory nebyl pro podnik ziskový v žádném místě.
- (78) Jak vyplývá z informací poskytnutých Německem, míra vnitřní návratnosti činí bez podpory [0–8 %] a s podporou pak [1–9 %]. Příslušné výpočty vycházejí ze sedmiletého životního cyklu, přičemž se nebraly v potaz počáteční náklady projektu, náklady na plánování a zavedení inženýrských sítí, a zakládají se na roční produkci ve výši [40 000–120 000] vozidel (tj. obvyklý minimální objem produkce, který příjemce podpory odhaduje u konvenčních malých vozidel a vozidel střední třídy), a nikoli na plánovaném počtu kusů v rámci dotyčného projektu [10 000–50 000] jednotek. Míra vnitřní návratnosti je podstatně nižší než cíl týkající se ROCE ⁽³⁴⁾ ve výši 26 %, který příjemce podpory obvykle předpokládá u projektů souvisejících s konvenčními automobily jako přiměřenou návratnost kapitálu, a ani zdaleka není dosaženo taktéž váženého průměru nákladů na kapitál ve výši 12 %.
- (79) Příjemce podpory se přesto rozhodl investici uskutečnit. Domníval se, že projekt navzdory své nízké rentabilitě přispěje v dlouhodobém horizontu k udržení jeho silné pozice v mezinárodní hospodářské soutěži, kterou zaujímá již dlouhou dobu. Německo zdůraznilo, že dotyčná investice má charakter pilotního projektu, a poukázalo na s tím spojená vysoká rizika, která vyplývají z použití uhlíkových vláken jako suroviny při výrobě karosérie, a na další příčiny související s dosud neověřenou výrobní technikou, výrobou v malém počtu kusů a nejistotou na straně poptávky.

Druhý scénář:

- (80) Německo poskytlo informace s cílem prokázat, že podpora má pobídkový účinek a že se investiční projekt uskuteční v cílové podporované oblasti. Bez podpory by byl projekt umístěn v jiné, nepodporované oblasti.

Rozdíl v nákladech/strategické úvahy

- (81) Německo na základě podnikových dokumentů z prosince 2009, například dokumentu projednaného v rámci neformálního [...] rozhovoru vedoucích pracovníků, shrnutí analýzy, které bylo předloženo na zasedání představenstva, a dokumentu o rozhodnutí představenstva ohledně volby lokality, prokázalo, že byla uvážena řada možných umístění investice. K těmto lokalitám patřilo město Mnichov ⁽³⁵⁾, [...], USA/Kanada, Mexiko a Čína.

⁽³²⁾ Viz „Deutsche Bank Research: Elektromobilität“, 12. září 2011. Německo odkázalo na tuto studii Deutsche Bank, podle níž vysoká podpora a rychlý technický pokrok povedou k tomu, že v roce 2020 bude podíl elektromobilů na počtu nově zaregistrovaných osobních automobilů činit řádově 7 %, zatímco při nízké míře podpory a malém technickém pokroku by podíl na trhu činil pouze přibližně 2 %.

⁽³³⁾ Jak se vyžaduje v bodě 22 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů.

⁽³⁴⁾ ROCE (návrtnost použitého kapitálu) je ukazatel, který se používá ve finančním sektoru, při oceňování a v účetnictví. Podle návratnosti použitého kapitálu lze prokázat, jakého výnosu dosáhne podnik u svých aktiv a jaké ztráty vzniknou v důsledku jeho závazků.

⁽³⁵⁾ Jak uvedlo Německo, jedná se o možnosti „Mnichov“ resp. „Mnichov spolu s Wackersdorfem“.

- (82) Výše uvedené dokumenty se týkají výhradně investic souvisejících s modelem i3. Rozhodnutí o výrobě modelu i8 prostřednictvím stejného zařízení jako u modelu i3 bylo přijato až v roce 2011. Německo neoznámilo s ohledem na výrobu modelu i8 dodatečné způsobilé náklady ani dodatečnou podporu a nepředložilo ani žádné dokumenty o rozhodovacím procesu v souvislosti s umístěním investice týkající se modelu i8.
- (83) Jak vyplývá z předložené dokumentace, jednotlivé lokality byly porovnány na základě kvantitativních a kvalitativních faktorů, jako jsou investiční náklady⁽³⁶⁾, blízkost k lokalitám, kde se vyrábějí plasty a plasty zesílené uhlíkovými vlákny, možnost zamezit investicím na zelené louce, komunikační problémy, nedostatečná ochrana know-how, vzdálenost mezi vývojovým centrem a logistickým střediskem. Po předběžné volbě byly na základě celkového ověření výše uvedených faktorů vyloučeny [...] ⁽³⁷⁾, USA/Kanada, Mexiko a Čína a výběr byl omezen na Lipsko a Mnichov.
- (84) V případě Mnichova ani Lipska nebyly zapotřebí investice na zelené louce; s investicemi v těchto lokalitách nebyly spojeny žádné komunikační problémy, neexistovalo zde nebezpečí nedostatečné ochrany know-how ani nebylo nutno počítat s logistickými problémy a vzdálenost od vývojového centra skupiny BMW, které se nachází v Mnichově, nebyla příliš velká. Nejnižší investiční náklady by vznikly v lokalitě Mnichov, jež se rovněž nachází nejbližší vývojovému centru skupiny BMW. V případě Lipska existovala naproti tomu výhoda spočívající v možnosti rozšíření kapacity, což by příjemci podpory umožnilo zvýšit rychle výrobu na [50 000–90 000] elektromobilů ročně bez značných dodatečných nákladů.
- (85) Německo objasnilo, že výpočty v souvislosti s určením lokality byly provedeny na základě ročního objemu výroby [10 000–50 000] osobních automobilů a na základě váženého průměru nákladů na kapitál ve výši 12 % jako diskontního faktoru a že ve výpočtu jsou zahrnuty investiční náklady související s výrobkem, investiční náklady stavby, náklady na plánování a počáteční náklady, výrobní náklady, náklady na dodávky, fixní náklady a tzv. příchozí/odchozí náklady (logistické náklady a clo u mezinárodních zásilek). Výše uvedené výpočty pocházejí z prosince 2009 a prokazují, že bez podpory by umístění v Mnichově v porovnání s umístěním v Lipsku znamenalo náklady nižší o 17 milionů EUR.
- (86) S ohledem na strategické úvahy zmínilo Německo výhody, pokud jde o strategii příjemce podpory týkající se dodávek, aniž by je blíže rozvedlo. Žádná z výhod uvedených v souvislosti s umístěním v Lipsku a/nebo v Mnichově nebyla vyjádřena v peněžní hodnotě.

Úloha státní podpory

- (87) Německo tvrdilo, že podpora měla při rozhodování o umístění rozhodující význam. Vzhledem k rozdílu v nákladech mezi oběma lokalitami by se jinak investice v Lipsku neuskutečnila. Podle názoru Německa bylo prokázáno, že podpora poskytla pobídku k realizaci investice v Lipsku.
- (88) Ve výpočtech vlastních investičních nákladů není zahrnuta žádná státní podpora. Německo však přesto zdůraznilo, že zohlednění případné podpory hrálo v rozhodovacím procesu hlavní roli⁽³⁸⁾, a trvalo na tom, že se představenstvo společnosti BMW AG rozhodlo umístit investiční projekt v Lipsku na základě očekávané státní podpory ve výši 50 milionů EUR. Ve dvou tabulkách uvedených v příloze souhrnného dokumentu, jež byl předložen představenstvu společnosti BMW AG za účelem rozhodnutí o umístění, byly skutečně uvedeny rozdílné částky a intenzity podpory, které by byly k dispozici v různých lokalitách, a to rovněž v [...]. Z dokumentu pro představenstvo jednoznačně vyplývá, že výše státní podpory/financování, jež by byla k dispozici v [...], Mexiku, USA a Číně, byla příliš nízká, aby vyrovnala nevýhody, které by příjemci podpory vznikly umístěním investičního projektu v těchto lokalitách.

⁽³⁶⁾ Z grafu projednaného během neformálního rozhovoru [...] vyplývá, že se u jednotlivých lokalit odhadovaly v porovnání s Lipskem níže uvedené dodatečné investiční náklady: Kanada: +[20–120] milionů EUR, [...] +[40–150] milionů EUR, USA: +[40–150] milionů EUR.

⁽³⁷⁾ Umístění v [...] bylo kromě Lipska jedinou lokalitou, která se nachází v podporované oblasti, a bylo vyloučeno kvůli nezbytné investici na zelené louce, očekávaným komunikačním problémům a problémům s překlady, vzdálenosti od vývojového centra podniku a nevýhodám souvisejícím s logistikou.

⁽³⁸⁾ Viz bod 81 podání ze dne 5. dubna 2012.

4.1.3.4 Přiměřenost

- (89) Podle bodu 32 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů se v případě prvního scénáře podpora zpravidla považuje za přiměřenou, je-li díky podpoře návratnost investice v souladu s běžnou mírou návratnosti, kterou podnik uplatňuje u jiných investičních projektů, s kapitálovými náklady celého podniku nebo návratností obvykle zaznamenanou v dotýcném výrobním odvětví.
- (90) Německo připustilo, že výše podpory zdaleka nepostačovala k dosažení míry návratnosti, jíž příjemce podpory obvykle dosahuje u jiných investičních projektů, znovu však uvedlo, že k tomuto rozhodnutí vedly jiné úvahy strategické povahy (viz 79. a 84. bod odůvodnění).
- (91) Bez ohledu na znění bodu 33 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů, podle něhož se v případě druhého scénáře u pobídky pro umístění podpora obvykle považuje za přiměřenou, je-li rovna rozdílu mezi čistými náklady podniku, který je příjemcem podpory, na investici v podporované oblasti a čistými náklady investice v jiném regionu/regionech, Německo tvrdilo, že celková výše podpory, která byla oznámena v roce 2009 a která činí přibližně 50 milionů EUR, odpovídá zásadě proporcionality. Německo zastávalo názor, že Komise nevzala v rámci ověření, zda je rozdíl mezi čistými náklady investice v obou lokalitách, tj. Lipsku a Mnichovu, v souladu s ustanoveními sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů, která se týkají přiměřenosti opatření, v úvahu nákladové znevýhodnění umístění v Lipsku v porovnání s umístěním v Mnichově, které bylo vyčísleno na 17 milionů EUR a jež zjistilo představenstvo společnosti BMW AG v prosinci 2009, nýbrž že své rozhodnutí přijala na základě konkrétních investičních nákladů, které by příjemci podpory vznikly při provedení investičního projektu, tj. po realizaci počáteční investice⁽³⁹⁾.
- (92) Německo se domnívalo, že přiměřenost opatření nemusí být prokázána na základě stejných dokumentů jako pobídkový účinek. Německo poukázalo na bod 35 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů, v němž se uvádí, že členský stát musí prokázat „přiměřenost [opatření podpory] na základě vhodné dokumentace, jako je ta [zdůraznění přidáno], která je zmíněna v bodě 26“.
- (93) Německo se dále odvolávalo na konzultační dokument o „společných zásadách pro hospodářské posouzení slučitelnosti státní podpory podle čl. 87 odst. 3 Smlouvy o ES“, který před několika lety zveřejnilo Generální ředitelství pro hospodářskou soutěž. Německo odkázalo na tento konzultační dokument, aby podpořilo své tvrzení, že posouzení přiměřenosti podpory musí být provedeno jinak než posouzení pobídkového účinku, které se zabývá především otázkou, zda podpora změnila chování příjemce, a to na základě podrobného zhodnocení dopadů podpory na hospodářskou soutěž, a musí se proto zaměřit na to, zda výše podpory přesahuje nebytné minimum⁽⁴⁰⁾.
- (94) Aby Německo podpořilo svou argumentaci, odkázalo dále na bod 107 rozsudku Soudního dvora ve věci Freistaat Sachsen v. Komise, T-396/08. Podle názoru Německa se v něm uvádí: „V rámci posouzení přiměřenosti je nutno předložit všechny prvky, které jsou užitečné pro zhodnocení daného případu“⁽⁴¹⁾. Německo se mimoto na výše uvedenou věc odvolávalo s cílem doložit své tvrzení, že za účelem posouzení slučitelnosti dotyčné podpory s vnitřním trhem může Komise zohlednit všechny konkrétní skutkové okolnosti, které jsou důležité pro příjemce podpory⁽⁴²⁾. Německo se domnívalo, že Komise může při posouzení přiměřenosti podpory použít aktualizované znění dokumentů, na jejichž základě byl prokázán pobídkový účinek.

⁽³⁹⁾ Příslušné podrobnosti jsou uvedeny v 102. bodě odůvodnění.

⁽⁴⁰⁾ Německo neuvedlo, na které konkrétní části textu konzultačního dokumentu se odvolává. Dokument je k dispozici na adrese: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/reform/economic_assessment_cs.pdf

⁽⁴¹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 8. července 2010, Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt v. Komise, T-396/08, bod 107. V bodě 107 rozsudku je pouze zopakována judikatura, podle níž v případě, že „[...] Komise přezkoumává slučitelnost státní podpory se společným trhem, musí vzít v úvahu veškeré rozhodné skutečnosti“.

⁽⁴²⁾ Podle bodu 108 rozsudku ve věci Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt v. Komise, T-396/08, smí Komise za účelem posouzení slučitelnosti dotyčné podpory zohlednit konkrétní skutkové okolnosti, které se dotýkají příjemce podpory [...]. Komisi není jasné, zda Německo tvrdí, že může zohlednit všechny okolnosti, které v řízení považuje za důležité, nebo zda je musí zohlednit. Rozsudek se mimoto týká případu, kdy si členský stát stěžoval, že při posuzování slučitelnosti podpory nepřezkoumala Komise v daném případě určité okolnosti.

- (95) Německo rovněž uvedlo, že sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů neobsahuje žádná ustanovení týkající se určení konkrétního okamžiku, k němuž je třeba prokázat přiměřenost, a zastávalo názor, že posouzení přiměřenosti podpory není vázáno na změnu chování příjemce podpory v době přijetí rozhodnutí o umístění investice.
- (96) Na rozdíl od posouzení pobídkového účinku nespočívá rozhodující kritérium v tom, že dokument byl předložen již v okamžiku rozhodnutí o umístění investice, nýbrž se podle bodu 35 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů zakládá na skutečnosti, že dokument je „vhodný“ pro posouzení přiměřenosti opatření.
- (97) Podle názoru Německa není vhodné uplatnit dokument, který již byl použit k prokázání pobídkového účinku, rovněž jako základ při posouzení přiměřenosti, zvláště mají-li být zohledněny možné změny hospodářské situace, především skutečnost, že od původního rozhodnutí o umístění investice byla přijata další investiční rozhodnutí (výroba modelu i8).
- (98) Německo proto tvrdilo, že v souladu s judikaturou a v zájmu zajištění smysluplného posouzení přiměřenosti podpory z hospodářského hlediska je nutno použít aktuální dokumentaci. Takovýto postup je rovněž v souladu s praxí, která je obvyklá v jiných oblastech, například při kontrole podpor *ex post*.
- (99) Na základě nových informací o podniku, který je příjemcem podpory, a aktuálních tržních údajů lze přesněji stanovit skutečné znevýhodnění umístění v Lipsku ve vztahu k čistým nákladům.
- (100) Německo zastávalo názor, že dokument pro představenstvo, v němž byl rozdíl v nákladech mezi oběma lokalitami vyčíslen na 17 milionů EUR, neobsahuje dostatečné údaje pro ověření přiměřenosti podpory, jelikož nezahrnuje například analýzu nákladů a přínosů podle rámce Společenství pro státní podporu průmyslu motorových vozidel⁽⁴³⁾ z roku 1997. Dokument pro představenstvo pouze opakuje selektivní informace, které vycházejí ze shodných hypotéz a číselných údajů týkajících se nákladů a přínosů opatření. Za účelem posouzení přiměřenosti podpory na základě skutečného rozdílu v nákladech obou lokalit je třeba pro analýzu poměru nákladů a přínosů použít jiné hypotézy a číselné údaje.
- (101) Německo proto tvrdilo, že k částce ve výši 17 milionů EUR, která byla v prosinci 2009 odhadnuta jako dodatečné náklady umístění v Lipsku, je nutno připočítat dodatečné náklady ve výši 29 milionů EUR, jež byly zjištěny do září 2012.
- (102) V podání ze září 2012 Německo uvedlo další nákladové nevýhody⁽⁴⁴⁾ (bez dodatečných nákladů, které by vznikly v obou lokalitách):
- výstavba montážní haly pro model i3, aby bylo možno provádět rovněž montáž modelu i8: [...] milionů EUR
 - výstavba haly pro výrobu karosérie modelů i3 a i8 (tj. výroba komplexnějších součástí karosérie): [...] milionů EUR
 - v pokročilejší fázi rozvoje výroby by bylo nutné nové rozdělení tvorby hodnoty mezi obě lokality, což by mělo za následek výstavbu montážní haly: [...] milionů EUR
 - [...] měly být původně zajištěny u dodavatele, nyní je však má vyrábět společnost BMW AG v budově, která zpočátku nebyla plánována. Dodávky v lokalitě Mnichov by mohly být zajištěny z blízkého závodu příjemce podpory v Landshutu: náklady na novou budovu: [...] milionů EUR

⁽⁴³⁾ Úř. věst. C 279, 15.9.1997, s. 1.

⁽⁴⁴⁾ Německo zejména uvedlo, že plocha stávajících zařízení v Mnichově je dostatečně velká a že by nebylo zapotřebí rozšíření budovy, nebo že by bylo nutné jen v malém rozsahu.

- e) vzhledem k dodatečné výrobě byly nezbytné dodatečné investice do nesériové logistiky⁽⁴⁵⁾ (hasičí zařízení, hasičská vozidla, zařízení k likvidaci odpadu atd.). V lokalitě Mnichov by byly tyto investice vzhledem k existujícím větším zařízením méně rozsáhlé: [...] milionů EUR
- f) pro rozvinutější výroby je zapotřebí složitější proces zajišťování jakosti, než se plánovalo, což znamená dodatečné investice do vybavení za účelem kontroly jakosti, které již v lokalitě Mnichov existuje: [...] milionů EUR
- g) zavedení nové logistické strategie ve všech závodech příjemce podpory v Lipsku zapříčiní vyšší náklady než v Mnichově: [...] milionů EUR

4.1.3.5 Negativní dopady

- (103) Co se týká možných negativních dopadů podpory na relevantním výrobním trhu, Německo omezilo své podání na účinky, které by nastaly v případě druhého scénáře. Německo zdůraznilo, že podle bodu 40 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů nemá podpora žádné účinky na hospodářskou soutěž, pokud by se investice uskutečnila i bez podpory a podpora je přiměřená; zejména došlo-li by k zvýšení tržní síly podniku, který je příjemcem podpory, i bez podpory. Vzhledem k politickým strategiím týkajícím se podpory elektromobility se nejedná o zmenšující se trh a podpora nepřispěje k zachování neefektivních tržních struktur. Německo se domnívalo, že toto hodnocení podporuje skutečnost, že konkurenti nepodali žádné připomínky.
- (104) Německo rovněž zdůraznilo, že není pravděpodobné, že by konkurentům podniku, který je příjemcem podpory, byl kvůli jeho potřebě uhlíkových vláken znemožněn přístup k nabídce uhlíkových vláken, jelikož na trhu existuje mnoho dodavatelů a podle nezávislých analytiků je třeba vycházet z toho, že poroste jak poptávka, tak i nabídka uhlíkových vláken, přičemž nabídka bude v budoucnu minimálně stejně velká jako poptávka. Z těchto důvodů nemá příjemce podpory na tomto trhu zakázek žádnou tržní sílu.
- (105) Jedinou dočasnou výhodou, kterou by mohl příjemce podpory získat na trhu, je know-how, které si osvojí [...]. Vzhledem k řadě účastníků trhu [...] však i nadále existuje možnost vstupu na trh nebo spolupráce.

5. POSOUZENÍ PODPORY

5.1 Existence podpory

- (106) Aby se opatření pokládalo za státní podporu, musí být kumulativně splněna tato kritéria: i) opatření musí být provedeno státem nebo ze státních prostředků, ii) musí podniku poskytovat hospodářskou výhodu, iii) tato výhoda musí být selektivní a iv) opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.
- (107) Finanční podpora je poskytnuta německými orgány ve formě investičního příspěvku. Podporu lze proto považovat za státní podporu poskytnutou ze státních prostředků ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (108) Jelikož je podpora poskytnuta pouze jednomu podniku, společnosti BMW AG, jedná se o selektivní opatření.
- (109) Opatření zbavuje podnik nákladů, jež by za běžných tržních podmínek musel při vybudování výrobního zařízení nést sám, poskytuje mu proto hospodářskou výhodu v porovnání s jeho konkurenty.
- (110) Podpora je poskytnuta německými orgány na investiční projekt týkající se výroby osobních automobilů s elektrickým nebo hybridním pohonem. Jelikož mezi členskými státy probíhá obchod s těmito vozidly, může opatření ovlivnit obchod mezi členskými státy.

⁽⁴⁵⁾ V němčině: Nicht-Serien-Logistik.

- (111) Hospodářská výhoda, kterou společnost BMW AG získá v porovnání se svými konkurenty při výrobě zboží, s nímž se obchoduje uvnitř EU, narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž.
- (112) Z těchto důvodů Komise konstatuje, že oznámené opatření představuje státní podporu pro společnost BMW AG ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.2 Zákonnost podpory

- (113) Oznámením plánovaného opatření podpory před jeho provedením splnilo Německo své povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU a individuální oznamovací povinnost podle čl. 6 odst. 2 obecného nařízení o blokových výjimkách.

5.3 Právní základ posouzení

- (114) Jelikož vnitrostátní právní základ pro poskytnutí podpory, zákon o investičních příspěvcích, (s výhradou schválení Komisí) vytváří právní nárok příjemce podpory s ohledem na náklady, které byly vynaloženy přede dnem 1. ledna 2014, lze mít za to, že podpora byla poskytnuta před červencem 2014⁽⁴⁶⁾. Jelikož cílem podpory je přispění k regionálnímu rozvoji, představují základ pro posouzení slučitelnosti podpory s vnitřním trhem pokyny k regionální podpoře, zejména část 4.3 týkající se podpory velkých investičních projektů, a sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů.

5.4 Dodržení standardních kritérií způsobilosti stanovených v pokynech k regionální podpoře

- (115) Jak Komise konstatovala v rozhodnutí o zahájení řízení, oznámená investiční podpora ve prospěch společnosti BMW AG je v souladu s obecnými kritérii způsobilosti, která jsou uvedena v pokynech k regionální podpoře: splňuje formální kritérium týkající se pobídkového účinku, podnik, který je příjemcem podpory, není podnikem v obtížích, podpora je poskytnuta na počáteční investici ve formě diverzifikace produkce stávající provozovny o další nové výrobky, způsobilé náklady byly stanoveny v souladu s použitelnými předpisy, příjemce podpory poskytne vlastní příspěvek nejméně ve výši 25 % způsobilých nákladů a zavázal se zachovat předmětnou investici v daném regionu po dobu nejméně pěti let. Diskontovaná celková hodnota podpory nepřekračuje limit podpory, který je přípustný podle mechanismu úpravy v odstavci 67 pokynů k regionální podpoře.

5.5 Použitelnost poznámky pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře

- (116) Podle poznámky pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře se posouzení podle odst. 68 písm. a) a b) pokynů neprovede, pokud členský stát prokáže, že příjemce podpory vytváří trh s novým výrobkem, a podpora bude povolena do výše limitu upraveného podle odstavce 67 pokynů.
- (117) Logika poznámky pod čarou č. 65 spočívá v uznání toho, že posouzení podle odst. 68 písm. a) a b) pokynů k regionální podpoře v případě vytvoření trhu s novým výrobkem není smysluplné, jelikož před realizací investice neexistuje referenční trh. Podnik, který vytváří trh s novým výrobkem, získá na tomto trhu největší podíl, se vši pravděpodobností dokonce 100 %. Posouzení podle odst. 68 písm. b) pokynů, podle něhož se měří zvýšení kapacity na trhu s podprůměrným růstem, nelze provést, jelikož nejsou k dispozici potřebné údaje o tempích růstu během pětiletého referenčního období.
- (118) Komise uvádí, že ačkoliv společnost BMW AG může být prvním výrobcem elektromobilů, který podal oficiální žádost o poskytnutí regionální podpory, někteří konkurenti zahájili výrobu těchto vozidel dříve než společnost BMW AG a tuto výrobu pravděpodobně brzy zahájí i další konkurenti.
- (119) Německo uznalo, že již existují někteří výrobci automobilů, kteří vyrábějí i elektromobily, a že do roku 2013/2014 vstoupí na tento trh další výrobci automobilů. Německo však tvrdilo, že by se poznámka pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře měla použít analogicky, není-li na dotýčnou podporu použitelná přímo.

⁽⁴⁶⁾ Ve smyslu odst. 20 písm. d) pokynů k regionální státní podpoře na období 2014–2020 (Úř. věst. C 209, 23.7.2013, s. 1).

- (120) Důvody, které Německo uvedlo na podporu použití poznámky pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře, nejsou dostatečně přesvědčivé, aby odůvodnily neprovedení posouzení podle odstavce 68 pokynů. Poznámka pod čarou č. 65 pokynů platí v případě, vytváří-li příjemce podpory trh s novým výrobkem. Výroba inovativních výrobků však nevede nutně k vzniku trhu s novým výrobkem.
- (121) Pokud (jak je tomu v daném případě) novému, inovativnímu modelu příjemce podpory (tj. společnosti BMW AG) konkurují výrobky nabízené jeho konkurenty, pak relevantní výrobní trh tvoří výhradně inovativní výrobek příjemce podpory. Vztít v úvahu je nutno i výrobky nabízené konkurenty. Aby se mohla poznámka pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře vztahovat na dotýcnou podporu pro společnost BMW AG, musela by být na tomto základě regionální podpora poskytnuta i těm soutěžitelům, kteří na trhu nabízejí elektromobily. Z těchto důvodů Komise konstatuje, že se poznámka pod čarou č. 65 pokynů k regionální podpoře v této věci nepoužije a že je třeba provést posouzení podle odst. 68 písm. a) a b) pokynů.

5.6 Použití posouzení podílu na trhu a zvýšení kapacity podle odst. 68 písm. a) a b) pokynů k regionální podpoře

- (122) Komise musí proto zjistit, zda lze na základě připomínek, které byly obdrženy v reakci na rozhodnutí o zahájení řízení, s jistotou vyloučit překročení prahové hodnoty pro posouzení podle odst. 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře, a v průběhu formálního vyšetřovacího řízení není proto nutné provést podrobné posouzení. Jak již Komise uvedla v 93. až 99. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, v daném případě není posouzení podle odst. 68 písm. b) pokynů k regionální podpoře relevantní, jelikož se v případě trhu s elektromobily jedná o rostoucí trh a výrobní kapacity pro modely i3 a i8 nepředstavují problém.
- (123) Hodnocení podle odst. 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře vede k podrobnému posouzení tehdy, pokud Komise na základě informací, které má k dispozici, zjistí, že příjemce podpory má na relevantním výrobním a zeměpisném trhu podíl, který přesahuje 25 % prahovou hodnotu. Nelze-li relevantní výrobní a zeměpisný trh přesně vymezit, provede se podrobné posouzení v případě, má-li příjemce podpory podíl přesahující 25 % prahovou hodnotu přinejmenším na přijatelném relevantním trhu, který může být podporou ovlivněn. Komise však důrazně upozorňuje na skutečnost, že rozhodnutí o provedení podrobného posouzení nepředjímá hodnocení slučitelnosti opatření podpory s vnitřním trhem.

5.6.1 Definice trhu a podíl na trhu

5.6.1.1 Relevantní výrobní trh

Patří konvenční osobní automobily a elektromobily na stejný výrobní trh?

- (124) V rámci předběžného šetření Německo uvedlo, že elektromobily patří na trh s konvenčními osobními automobily a že model i3 (čistý elektromobil) lze zařadit do konvenčního segmentu C příp. D nebo do společného segmentu C/D a že model i8 (hybridní vozidlo) má být podle klasifikace IHS Global Insight zařazen do segmentu F.
- (125) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že vzhledem k neexistující nahraditelnosti na straně nabídky a omezené nahraditelnosti na straně poptávky nelze určit, zda elektromobily tvoří samostatný výrobní trh, nebo zda patří na trh s konvenčními osobními automobily, aniž by se rozlišovala technologie pohonu. V případě, že existuje samostatný trh elektromobilů, nemohla Komise zjistit, zda lze tento trh dále segmentovat a zda lze případně přenést segmentaci trhu s konvenčními automobily na samostatný trh elektromobilů. Komise nemohla taktéž určit, zda by se měl model i3 zařadit do segmentu C, segmentu D nebo společného segmentu C/D a model i8 do segmentu F.
- (126) Jak bylo uvedeno v 43. až 45. bodě odůvodnění, Německo ve svých připomínkách uvedlo, že elektromobily budou v budoucnu konkurovat konvenčním osobním automobilům a že je spotřebitel bude považovat za vzájemně zaměnitelné, jak tomu již v současnosti je u hybridních vozidel. Německo dále uvedlo, že model i3 a model i8 jsou navzdory problémům s dojezdovou vzdáleností na straně poptávky zaměnitelné s konvenčními osobními automobily, jelikož obecným účelem elektromobilů i konvenčních vozidel je přeprava osob, a že cenový rozdíl mezi elektromobily a srovnatelnými konvenčními osobními automobily lze snížit prostřednictvím podpory pro spotřebitele.

- (127) Komise uvádí, že třetí strany nepodaly k obecné otázce, zda se má trh s konvenčními osobními automobily považovat za relevantní výrobní trh pro elektromobily a hybridní vozidla, žádné připomínky. Jelikož Komise nemá k dispozici dostatečné informace, aby přijala rozhodnutí ohledně toho, zda lze všechny rozdílné typy elektromobilů a hybridních vozidel obecně zařadit na trh konvenčních osobních automobilů, rozhodla se ponechat otázku, zda elektromobily a hybridní vozidla patří na obecný trh s osobními automobily, otevřenou.

Lze v dané věci považovat segmenty C a D konvenčních osobních automobilů, případně segmenty E2 nebo F konvenčních osobních automobilů za relevantní výrobní trhy?

- (128) Jak bylo objasněno v 123. bodě odůvodnění, podrobné posouzení se pro každý dotčený model provede tehdy, je-li 25 % prahová hodnota podílu na trhu překročena přinejmenším na přijatelných trzích. Proto postačuje, aby Komise ověřila, zda lze model i3 zařadit bez jakýchkoli pochybností do segmentu C nebo D trhu s konvenčními osobními automobily, aniž by se zabírala otázkou, zda model i8 patří do segmentu E2/F. Komise se proto rozhodla omezit přezkoumání na otázku, zda model i3 patří do segmentu C nebo D konvenčních osobních automobilů.
- (129) Komise nemůže vyloučit pochybnosti, které v rozhodnutí o zahájení řízení vyslovila v souvislosti s otázkou, zda je třeba trh s konvenčními osobními automobily (segment C nebo D) považovat za jediný relevantní výrobní trh pro model i3. Komise během řízení za prvé žádné neobdržela připomínky zúčastněných stran. Za druhé je segmentace na základě tradičních kritérií pro segmentaci problematická, jak Německo připustilo (viz 55. bod odůvodnění), jelikož v cenách a délkách elektromobilů a konvenčních vozidel v určitém segmentu existují rozdíly.
- (130) Nebyly rovněž předloženy žádné informace, na jejichž základě by bylo možno odstranit pochybnosti Komise ohledně otázky, zda je na straně poptávky model i3 jako čistý elektromobil dostatečně zaměnitelný s konvenčním vozidlem⁽⁴⁷⁾. V příslušné literatuře⁽⁴⁸⁾ panuje zjevně shoda, že důležitá kritéria představují rozdíly v dojezdové vzdálenosti (tj. možnost provozovat vozidlo bez doplnění pohonných hmot nebo nabití baterie), doba nabíjení, dostupnost dobíjecích stanic a doba životnosti baterií elektromobilů. Model i3 je například třeba nabít po ujetí pouze 150 km. Komise proto není na základě informací, které má k dispozici, přesvědčena o tom, že na straně poptávky existuje dostatečná zaměnitelnost mezi modelem i3 a modely konvenčních osobních automobilů v segmentu C a D, aby bylo možno mít za to, že tato vozidla patří na stejný výrobní trh.
- (131) Mimoto nebylo zpochybněno, že na straně nabídky neexistuje nahraditelnost⁽⁴⁹⁾ mezi elektromobilem, který je předmětem řízení (modelem i3), a konvenčním osobním automobilem, jelikož karosérie z plastů zesílených uhlíkovými vlákny nelze vyrábět na výrobních zařízeních, která jsou vhodná pro konvenční vozidla.

⁽⁴⁷⁾ Nahraditelnost dvou výrobků na straně poptávky existuje tehdy, považuje-li je spotřebitel vzhledem k jejich vlastnostem, ceně a účelu použití za zaměnitelné.

⁽⁴⁸⁾ Viz např.: „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric vehicles on the market and in development“, zpráva společnosti CE Delft, duben 2011, s. 30 (http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153). V této zprávě bylo poukázáno na skutečnost, že v kritických oblastech budoucího pronikání na trh si elektromobily povedou vždy hůře než vozidla se spalovacím motorem. Zejména dojezdová vzdálenost elektromobilu je kratší, zatímco jeho cena je vyšší; s ohledem na tato dvě rozhodující kritéria při koupi si proto stojí elektromobily hůře. Viz rovněž: „Elektromobilität – Sinkende Kosten sind conditio sine qua non“, studie Deutsche Bank Research ze dne 12. září 2011, s. 7, v níž se upozorňuje na skutečnost, že možnosti používání čistých elektromobilů jsou kvůli nedostatečné výkonnosti baterií, které jsou v současnosti k dispozici na trhu, omezeny na krátké a střední vzdálenosti, jelikož baterie s dostatečnou energií pro delší jízdy by byla pro vozidlo příliš těžká. Ve studii je dále uvedeno, že potrvá ještě deset až patnáct let, než bude vyvinuta technologie (tj. post-lithium-iontová technologie), která je zapotřebí, aby byly čisté elektromobily ve srovnání s konvenčními vozidly konkurenceschopné.

⁽⁴⁹⁾ Nahraditelnost dvou výrobků na straně nabídky existuje tehdy, pokud lze zařízení pro výrobu jednoho výrobku dostatečně snadno přestavět tak, aby bylo možno bez větších dodatečných nákladů vyrábět i druhý výrobek.

- (132) Z výše uvedených důvodů není Komise přesvědčena o tom, že model i3 lze zařadit do segmentu C nebo D trhu s konvenčními osobními automobily.

Je relevantním výrobovým trhem pro model i3 společný segment C/D elektromobilů?

- (133) Německo v rámci předběžného šetření uvedlo, že by se místo jednotlivých segmentů elektromobilů měl za relevantní výrobový trh považovat společný segment C/D elektromobilů⁽⁵⁰⁾. V rozhodnutí o zahájení řízení vyslovila Komise pochybnosti ohledně účelnosti⁽⁵¹⁾ tohoto společného segmentu, přičemž v průběhu formálního vyšetřovacího řízení nebyly obdrženy žádné připomínky zúčastněných stran.
- (134) Komise v této souvislosti konstatuje, že by přijatelné výrobové trhy měly zahrnovat nejnižší úroveň, pro niž jsou k dispozici statistické údaje; v daném případě to odpovídá trhu s elektromobily rozdělenému podle segmentace konvenčních vozidel. Komise proto v souladu s běžnou praxí vylučuje, že společný segment C/D elektromobilů představuje nejnižší úroveň přijatelného relevantního výrobového trhu⁽⁵²⁾. Pokud by se posouzení podle odst. 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře použilo pouze na společné segmenty, mohlo by být od podrobného posouzení upuštěno i v případě, má-li příjemce podpory dominantní postavení v jednom rozhodném segmentu, poněvadž jeho podíl na trhu v ostatních jednotlivých segmentech, které jsou spojeny s prvním segmentem, je nižší. Komise proto nemůže s jistotou vyloučit, že za relevantní výrobový trh pro model i3 je třeba považovat jeden ze dvou jednotlivých segmentů C nebo D trhu s elektromobily.

5.6.1.2 Relevantní zeměpisný trh s elektromobily

- (135) Za účelem posouzení podle odst. 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře musí Komise vymezit relevantní zeměpisný trh, s ohledem na nějž provede analýzu podílu na trhu. V rozhodnutí o zahájení řízení vyslovila Komise pochybnosti o tom, zda zeměpisný trh, který přichází v úvahu, přesahuje EHP.
- (136) Německo uvedlo, že by jako relevantní zeměpisný trh pro elektromobily měl být vymezen světový trh, jelikož Čína, Japonsko a USA (stejně jako některé členské státy EU), které vykazují značnou úroveň státních dotací ve prospěch těchto vozidel, zaujímají na světovém trhu významný podíl. Obchodní toky se mimoto rozvíjejí všemi směry a rámcové podmínky pro světový obchod s elektromobily jsou totožné jako u konvenčních vozidel, či jsou příznivější.
- (137) Sdělení Komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství objasňuje, že obecně „spočívá uplatňování definice trhu ve stanovení účinných alternativních zdrojů nabídky pro zákazníky zúčastněných podniků, jak pokud jde o výrobky/služby, tak o zeměpisné umístění dodavatelů“⁽⁵³⁾. V tomto sdělení Komise je mimoto stanoveno, že v rámci vymezení relevantního zeměpisného trhu mohou být analyzovány i jiné faktory, například požadavek na usídlení na určitém místě, podmínky přístupu k distribučním kanálům, případné regulativní překážky, regulace cen, tarify, kvóty atd.⁽⁵⁴⁾. Rovněž obchodní toky mohou poskytnout užitečné dodatečné informace, pokud jde o faktory poptávky a nabídky⁽⁵⁵⁾.
- (138) Pro tvrzení Německa, že relevantním zeměpisným trhem pro elektromobily je světový trh, chybí podrobné údaje o faktorech popsaných ve zmíněném sdělení.

⁽⁵⁰⁾ Viz 74. a 75. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení a 34. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

⁽⁵¹⁾ Tamtéž.

⁽⁵²⁾ Tento obecný přístup není zpochybněn tím, že segmentace není v případě elektromobilů tak rozvinutá jako u konvenčních osobních automobilů, je proto obtížnější porozumět tomu, jak jsou tyto segmenty vzájemně odlišeny nebo jak by je bylo možno odlišit.

⁽⁵³⁾ Bod 13 sdělení Komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství (Úř. věst. C 372, 9.12.1997, s. 5).

⁽⁵⁴⁾ Tamtéž, bod 30.

⁽⁵⁵⁾ Tamtéž, bod 31.

- (139) Pouhé tvrzení, že se obchod bude rozvíjet všemi směry, nepředstavuje důkaz o tom, že skutečně existuje relevantní zeměpisný trh přesahující EHP. Ačkoli mezi EHP a ostatními regiony světa může probíhat obchod zbožím, neznamená to, že trhy jsou integrované v tom smyslu, že tržní podmínky v jednom regionu (např. ceny) ovlivňují tržní podmínky v jiném regionu. Ze všech těchto skutečností nemůže Komise zjistit důvod k tomu, aby se odchýlila od své obvyklé praxe v oblasti státních podpor a konstatovala, že za relevantní zeměpisný trh je třeba považovat světový trh nebo přinejmenším trh přesahující EHP. Na základě předložených informací nemůže Komise s jistotou vyloučit, že relevantní zeměpisný trh pro elektromobily (nebo hybridní automobily) představuje EHP.
- (140) Podíl podniku, který je příjemcem podpory, přesahuje například 25 % prahovou hodnotu v samotném segmentu D světového trhu s automobily, jak již bylo uvedeno v 36. bodě odůvodnění. Závěr ohledně toho, zda existuje světový trh s elektromobily, proto nemá pro otázku, zda podíl příjemce podpory na relevantním (výrobním a zeměpisném) trhu přesahuje 25 % prahovou hodnotu, podstatný význam.

5.6.1.3 Podíly příjemce podpory na trhu

Trh s konvenčními osobními automobily

- (141) Podíl společnosti BMW AG nepřesahuje nezávisle na vymezení relevantního zeměpisného trhu 25 % prahovou hodnotu v žádném segmentu trhu s konvenčními osobními automobily.

Trh s elektromobily

- (142) Na základě informací, které poskytlo Německo, a studií z nezávislých zdrojů, jako je Deutsche Bank, chápe Komise argumentaci Německa ohledně podílu příjemce podpory na celkovém trhu pro (čisté) elektromobily následovně: na příjemce podpory připadají na nesegmentovaném trhu s elektromobily [...] ze 150 000 vozidel ([...] %), takže jeho podíl na trhu nepřekročí podle očekávání 25 % prahovou hodnotu, tato prahová hodnota by byla překročena teprve při prodeji více než 37 500 vozidel z celkového počtu 150 000 elektromobilů.
- (143) Ve svém podání, které bylo předloženo v dřívější fázi formálního vyšetřovacího řízení, Německo uvedlo, že podle studie Deutsche Bank z roku 2008 mají v roce 2015 elektromobily představovat přibližně 1 % všech osobních automobilů, což odpovídá celkovému počtu 150 000 čistých elektromobilů v roce 2015 v EHP⁽⁵⁶⁾. Tento počet použilo Německo jako základ při zjišťování podílu elektromobilů na segmentech konvenčních osobních automobilů v rámci předběžného šetření⁽⁵⁷⁾. Přitom bylo předběžně vypočteno, že podíly příjemce podpory na trhu zjištěné na tomto základě přesáhnou v roce 2015 podle očekávání 25 % prahovou hodnotu na trhu zahrnujícím celý EHP v segmentech B, C, D i E2/F⁽⁵⁸⁾.
- (144) V podání, jež bylo předloženo v pozdější fázi formálního vyšetřovacího řízení, se Německo odvolávalo na dvě novější studie, a to European Roadmap a zprávu společnosti CE Delft, které pro trh s elektromobily odhadovaly údajně mnohem vyšší počet (pro EU pět milionů jednotek do roku 2020) než dřívější studie⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵⁶⁾ Viz 58. bod odůvodnění.

⁽⁵⁷⁾ Viz 84. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽⁵⁸⁾ Pro segment B byl vypočítán na [> 25] % ([...] vozidel (která mají být prodána v EHP) děleno [...]), pro segment C [> 25] % ([...] děleno [...]), pro segment D [> 25] % ([...] děleno [...]) a pro segment E2/F [> 25] %. Viz 84. až 87. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽⁵⁹⁾ Viz 59. bod odůvodnění.

- (145) Komise nemůže údaje odvozené z těchto zpráv uznat jako přiměřený důkaz pro tvrzení Německa z těchto důvodů:
- Za prvé, prognóza podle studie European Roadmap, podle níž má být na trhu EU v roce 2020 pět milionů elektromobilů, se vztahuje na všechny typy vozidel s čistě elektrickým pohonem a dojezdovou vzdáleností nejméně 50 km, jako jsou čisté elektromobily a hybridní auta do zásuvky. Zpráva neobsahuje žádný odhad počtu čistých elektromobilů, na jehož základě by bylo možno vypočítat podíl příjemce podpory na trhu.
 - Za druhé, počet pěti milionů elektromobilů v roce 2020 byl stanoven na základě optimistického předpokladu, že se objeví významné průlomové technologie, pokud jde o systém ukládání energie, technologii pohonu, řešení týkající se integrace systémů, síťovou infrastrukturu, bezpečnostní systémy a silniční infrastrukturu, takže elektromobily dosáhnou podobné dojezdové vzdálenosti jako konvenční osobní automobily. Méně optimistický scénář obsažený ve studii European Roadmap, který odráží „evoluční“ vytvoření těchto faktorů bez významnějších průlomových technologií, předpovídá pro rok 2025 objem trhu ve výši přibližně jednoho milionu čistých elektromobilů a hybridních vozidel a do roku 2016 rozsah trhu ve výši pouze 100 000 takovýchto osobních vozidel⁽⁶⁰⁾. Z těchto důvodů nemá studie European Roadmap žádný vliv na původně předložené číselné údaje, jež byly odvozeny ze studie Deutsche Bank a které jsou rozhodující pro výpočet podílu příjemce podpory na trhu s čistými elektromobily.
- (146) Ve výňatku ze zprávy společnosti CE Delft předloženém Německem, na kterou se členský stát odvolává, nejsou obsaženy žádné údaje o odhadu podílu na trhu. Nelze tudíž zjistit, proč Německo pokládalo tyto stránky výše uvedené zprávy za důležité pro své tvrzení.
- (147) Komise chce poukázat na skutečnost, že se stávající odhady budoucí pozice elektromobilů na trhu velmi liší. Ve zprávě společnosti CE Delft jsou obsaženy různé odhady počtu elektromobilů⁽⁶¹⁾, které mají být v roce 2015 na trhu, a jejich podílu na celkovém automobilovém trhu. Tyto předpovědi přímo souvisejí s různými scénáři⁽⁶²⁾. Podle jedné prognózy založené na nejpříznivějším scénáři, který vychází z toho, že bude docíleno průlomu v oblasti elektromobility, má být v roce 2015 v EU nově zaregistrováno 30 000 čistých elektromobilů. Pesimistický scénář vychází z toho, že ve stejném časovém období bude v EU nově zaregistrováno pouze 10 000 čistých elektromobilů, zatímco počet nově zaregistrovaných čistých elektromobilů v EU podle realistického scénáře má v roce 2015 dosáhnout 20 000 jednotek⁽⁶³⁾. Podle této zprávy bude v roce 2015 v EU-27 existovat 100 000 čistých elektromobilů⁽⁶⁴⁾.
- (148) Je třeba poznamenat, že z nezávislých prognóz podle všeho vyplývá, že údaj o podílu čistých elektromobilů na celkovém automobilovém trhu v roce 2015 ve výši jednoho procenta, který je uveden ve studii Deutsche Bank, je příliš vysoký. Ve zprávě z roku 2014 s názvem „The xEV Industry insider Report“⁽⁶⁵⁾ je například uvedeno, že čisté elektromobily budou v roce 2020 zaujímat na celkovém světovém trhu podíl ve výši pouze 0,6 %. Neexistuje žádný důvod předpokládat, že podíl čistých elektromobilů na celkovém automobilovém trhu bude činit 0,6 % již o pět let dříve, tj. v roce 2015.

⁽⁶⁰⁾ Viz graf na s. 21 studie European Roadmap.

⁽⁶¹⁾ Zpráva společnosti CE Delft zařazuje vozidla podle jejich pohonu do těchto kategorií: konvenční, zcela elektrická, plug-in hybridní vozidla (PHEV) a elektromobily s prodlužovačem dojezdu.

⁽⁶²⁾ Realistický scénář vychází například z toho, že současné státní dotace zůstanou zachovány, podstatně se nezmění vstupní parametry ani očekávaný vývoj konvenčních osobních automobilů a o pořízení elektromobilu (včetně hybridních aut do zásuvky) bude mít zájem přibližně 5 % zákazníků. Druhý scénář předpokládá průlom v oblasti technologie využívané konvenčními osobními automobily, což povede k významnému nárůstu uhlíkové účinnosti, a předpokládá zrušení státních dotací a pomalé snižování cen baterií. Třetí scénář předpokládá průlom v segmentu elektromobilů, přičemž tomuto vývoji od roku 2015 napomůže rychlé snižování nákladů na baterie.

⁽⁶³⁾ Viz tabulka 17 na s. 145 studie s názvem „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 5“, posouzení dopadů s ohledem na scénáře týkající se pronikání na trh a politických důsledků.

⁽⁶⁴⁾ Viz tabulka 22 a 24 na s. 148 studie s názvem „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 5“, posouzení dopadů s ohledem na scénáře týkající se pronikání na trh a politických důsledků.

⁽⁶⁵⁾ <http://www.advancedautobat.com/industry-reports/2014-xEV-Industry-Report/Executive-Summary-Selections.pdf>

- (149) Komise uvádí, že žádná z těchto prognóz uvedených v novějších studiích neočekává v roce 2015 vyšší počet čistých elektromobilů než studie Deutsche Bank, na jejímž základě byly vypočítány podíly příjemce podpory na trhu. Komise proto vzhledem k rozdílným prognózám dospěla k závěru, že pro rok 2015 a posléze nelze vyhotovit s minimální mírou jistoty odhady budoucího podílu elektromobilů na trhu v EHP (a na celosvětové úrovni).

5.6.1.4 Závěr ohledně posouzení podílu na trhu

- (150) Celkově nebylo prostřednictvím důkazů, které předložilo Německo, ve spojení s informacemi z nezávislých zdrojů prokázáno, že podíl příjemce podpory na trhu v roce 2015 nepřekročí 25 % prahovou hodnotu přinejmenším na některém z přijatelných relevantních výrobních trhů v EHP a v segmentu D na celosvětové úrovni⁽⁶⁶⁾. Tento závěr vyplývá z přenesení prognózy Deutsche Bank, podle níž budou mít elektromobily v různých segmentech trhu s konvenčními osobními automobily podíl na celkovém odbytu automobilů ve výši 1 %. S použitím jiných nezávislých zdrojů (jak je uvedeno v 147. bodě odůvodnění) lze mimoto zjistit podíl na nesegmentovaném trhu elektromobilů zahrnujícím celý EHP, který přesahuje 25 % prahovou hodnotu (na základě odhadu 10 000, 20 000 a 30 000 čistých elektromobilů v roce 2015).
- (151) Z těchto důvodů se Komise rozhodla provést podrobné posouzení podpory podle sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů.

5.7 Použitelnost sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů

- (152) Podle odstavce 68 pokynů k regionální podpoře schválí Komise regionální investiční podporu v případě, jsou-li splněny uvedené podmínky, pouze poté, co po zahájení řízení podle čl. [108] odst. 2 [SFEU] důkladně prověřila, zda je podpora nutná k vytvoření pobídkového účinku pro investici a zda výhody, které podpora přinese, převažují nad výsledným narušením hospodářské soutěže a ovlivněním obchodu mezi členskými státy. Pokyny uvedené v poznámce pod čarou č. 63 pokynů k regionální podpoře jsou poskytnuty ve formě sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů.
- (153) Pokud jde o tvrzení Německa, že by se formální vyšetřovací řízení mělo zabývat výhradně odstraněním vážných pochybností a mělo by ponechat stranou kritéria slučitelnosti, která již byla ověřena podle pokynů k regionální podpoře⁽⁶⁷⁾, Komise poukazuje na skutečnost, že platné právní předpisy pro posouzení regionální podpory pro velké investiční projekty, která podléhá oznamovací povinnosti, jsou formulovány a upraveny tak, že rozhodující význam má výsledek posouzení podílu příjemce podpory na trhu podle odst. 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře. Pokud podíl příjemce podpory na relevantním výrobním a zeměpisném trhu přesáhne prahovou hodnotu pro posouzení podle odst. 68 písm. a) pokynů, nelze dospět k pozitivní domněnce ohledně výsledku ověření vyváženosti.
- (154) Návrh Německa, aby byla podpora podmíněna každoročním předložením důkazů o podílu příjemce na trhu a aby byla schválena bez podrobného posouzení⁽⁶⁸⁾, není zjevně vhodný, jelikož by tím mohla být zmařena možnost účinně napravit možné negativní účinky podpory.
- (155) S ohledem na tvrzení, podle něhož by v souladu s bodem 9 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů mělo být podrobné posouzení ze strany Komise přiměřené potenciálnímu narušení hospodářské soutěže, a posouzení proto nemá být provedeno v případě, kdy neexistuje „významné narušení hospodářské soutěže“ a příjemce podpory uskuteční inovativní a vysoce rizikovou investici⁽⁶⁹⁾, dospěla Komise k názoru, že nebyl předložen důkaz o neexistenci „významného narušení hospodářské soutěže“ a že podpora ve výši 50 milionů EUR určená na investiční projekt s hodnotou vyšší než 400 milionů EUR může značně narušit hospodářskou soutěž.

⁽⁶⁶⁾ Viz 36. bod odůvodnění a poznámky pod čarou 18 a 19.

⁽⁶⁷⁾ Viz 60. bod odůvodnění písm. b).

⁽⁶⁸⁾ Viz 60. bod odůvodnění písm. c).

⁽⁶⁹⁾ Viz 60. bod odůvodnění písm. d).

- (156) Komise vyvodila závěr, že rozsudek Soudního dvora ze dne 10. července 2012 ve věci *Smurfit Kappa v. Komise*, T-304/08⁽⁷⁰⁾, nelze vykládat v tom smyslu, že Komisi ukládá povinnost nepoužít sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů v případech, jako je tento. Podle rozsudku musí Komise spíše provést podrobné posouzení v případech, kdy pozitivní účinky regionální podpory zjevně nepřevažují nad možnými negativními účinky, ačkoli není překročena prahová hodnota podle odstavce 68 pokynů k regionální podpoře.

5.8 Podrobné posouzení

- (157) V této věci týkající se státní podpory musí Komise na základě kritérií stanovených ve sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů podrobně ověřit, zda je podpora nutná k vytvoření pobídkového účinku pro investiční projekt a zda výhody opatření převažují nad výsledným narušením hospodářské soutěže a ovlivněním obchodu mezi členskými státy.

5.8.1 Vhodnost podpory

- (158) Podle bodu 18 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů se za vhodný nástroj považují pouze „opatření, u nichž členský stát zvážil i ostatní politické možnosti a u nichž byly zjištěny výhody plynoucí z použití selektivního nástroje, jakým je státní podpora, pro určitý podnik“.
- (159) Německo předložilo dostatečné důkazy pro své tvrzení⁽⁷¹⁾, že vybudování infrastruktury a jiná obecná opatření nepostačovala k snížení regionálních rozdílů v Německu. Komise proto vyvozuje závěr, že opatření podpory představuje vhodný nástroj k dosažení cílů týkajících se regionálního rozvoje v dotčené podporované oblasti.

5.8.2 Pobídkový účinek/kontrafaktuální scénář

- (160) Jelikož existuje mnoho důvodů vedoucích společnost k tomu, aby se usadila v určitém regionu, a to i bez poskytnutí podpory, musí Komise podle bodu 19 a následujících bodů sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů podrobně ověřit, zda je podpora nutná k vytvoření pobídkového účinku pro investici. Cílem tohoto podrobného posouzení je určit, zda podpora skutečně přispěje ke změně chování podniku, který je příjemcem podpory, tak, aby ten v dotčeném regionu uskutečnil (další) investice.
- (161) Podle sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů lze pobídkový účinek prokázat ve dvou možných scénářích: podle prvního scénáře by se bez podpory investice neuskutečnila, jelikož investiční projekt by nebyl pro podnik ziskový v žádném místě, zatímco podle druhého scénáře by se investice bez podpory uskutečnila v jiné lokalitě v EU.
- (162) Členský stát musí proto pomocí jednoznačných důkazů věrohodně prokázat, že podpora měla skutečně vliv na investiční rozhodnutí nebo volbu umístění. Komise musí ověřit, zda jsou navrhované kontrafaktuální scénáře realistické.
- (163) Podle sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů nese důkazní břemeno ohledně existence pobídkového účinku členský stát. Podle bodů 24 a 25 sdělení by členský stát mohl poskytnout důkaz o pobídkovém účinku podpory předložením dokumentů podniku, které prokazují, že 1. bez podpory by investice nebyla zisková a že nebylo zvažováno žádné jiné umístění, nebo že 2. bylo provedeno srovnání nákladů a přínosů investice v dotčeném podporovaném regionu a v alternativním regionu. Členskému státu se doporučuje předložit finanční zprávy, interní obchodní plány a dokumenty, které rozvíjejí různé investiční scénáře.

⁽⁷⁰⁾ Viz poznámka pod čarou 26.

⁽⁷¹⁾ Viz 77. a 75. bod odůvodnění.

- (164) Aniž by Německo předložilo písemný důkaz o provedení této analýzy před přijetím investičního rozhodnutí, tvrdilo nejprve, že pobídkový účinek měl být posouzen na základě prvního scénáře podle bodu 22 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů. Členský stát musí prokázat, že podpora poskytuje příjemci pobídku k přijetí kladného investičního rozhodnutí, jelikož investice, která by bez podpory nebyla pro podnik zisková v žádném místě, se může s podporou uskutečnit v dotyčné podporované oblasti. Z dokumentů předložených Německem vyplývá, že se míra vnitřní návratnosti investičního projektu v důsledku částky potřebné státní podpory zvýšila pouze o jeden procentní bod (z [0–8] % na [1–9] %), což je jednoznačně méně, než je interní cíl příjemce podpory týkající se ROCE ve výši 25 %, jakož i vážený průměr nákladů na kapitál ve výši 12 %.
- (165) Je zřejmé, že nepatrné zvýšení míry vnitřní návratnosti, která je i s podporou mnohem nižší než obvyklý ukazatel podniku, neumožňuje vyvodit závěr, že podpora představuje investiční pobídku.
- (166) Mimoto je zjevné, že rozhodnutí o uskutečnění investice týkající se výroby elektromobilů bylo přijato na základě dlouhodobého strategického cíle příjemce podpory, podle něhož mají být vyvinuty inovativní klíčové technologie, jež podniku, který je příjemcem podpory, umožní splnit budoucí normy elektromobility a zavést inovativní klíčové technologie v rámci hromadné průmyslové výroby. Tento cíl je zřejmý i ze skutečnosti, že koncern, k němuž podnik, který je příjemcem podpory, náleží, vytvořil v roce 2009 strategické spojení se společností SGL Carbon, výrobcem výrobků z uhlíkových vláken.
- (167) Skutečnost, že pobídkový účinek nebyl prokázán na základě prvního scénáře, však nenaznačuje, že jej nelze prokázat podle druhého scénáře.
- (168) Německo ve skutečnosti později uvedlo, že se na podporu pro příjemce vztahuje druhý scénář, a prezentovalo závod v Mnichově jako alternativu umístění investice v Lipsku.
- (169) Posouzení pobídkového účinku v případě druhého scénáře má prokázat, že podpora poskytla podniku, který je jejím příjemcem, pobídku k tomu, aby investici uskutečnil v cílové oblasti, a nikoli v jiném regionu, jelikož podpora vyrovnává čistá znevýhodnění a náklady spojené s umístěním v podporované oblasti.
- (170) Jak bylo objasněno v 81. bodě odůvodnění, při prokázání pobídkového účinku v případě druhého scénáře (pro model i3) vychází Německo z dokumentů z prosince 2009, například zápisu ze zasedání představenstva dne 15. prosince 2009. Z těchto dokumentů vyplývá, že zpočátku byla pro umístění investičního projektu zvažována celá řada lokalit, téměř všechny lokality však byly z konečného srovnání lokalit vyloučeny (rovněž lokalita [...], jež připadala nejvíce do úvahy)⁽⁷²⁾, a to z konkrétních strategických důvodů, jako je potřeba investic na zelené louce, vzdálenost od místa výroby plastů zesílených uhlíkovými vlákny, komunikační problémy, nedostatečná ochrana know-how, příliš velká vzdálenost od vývojového centra příjemce podpory a rovněž nevýhody související s výrobní kapacitou a logistikou. V době rozhodnutí o umístění byly alternativy omezeny na dvě možnosti, o nichž se vážně uvažovalo: Lipsko a Mnichov. Z příslušných dokumentů, které byly předloženy představenstvu společnosti BMW AG v prosinci 2009, vyplývá, že by umístění v Mnichově bez podpory na základě [...]letého životního cyklu znamenalo v porovnání s umístěním v Lipsku náklady nižší o 17 milionů EUR.
- (171) Dalším faktorem, který byl při volbě umístění investice důležitý, byla dlouhodobá strategická možnost budoucího rozšíření výrobní kapacity. Při umístění v Lipsku existovala možnost zdvojnásobit výrobní kapacitu z [10 000–50 000] jednotek ročně na [50 000–90 000] jednotek ročně, zatímco v Mnichově se podobné rozšíření kapacity nepokládalo za možné. Jak vyplývá z dokumentů, které předložilo Německo, tento strategický faktor nebyl ze strany podniku vyjádřen v peněžní hodnotě.

⁽⁷²⁾ Viz 83. bod odůvodnění.

- (172) Dokumenty mimoto dokládají, že před rozhodnutím o investici/umístění byla analyzována dostupnost státní podpory ve výši 50 milionů EUR.
- (173) Komise dospěla k závěru, že Německo na základě výše uvedených pravých a aktuálních dokumentů prokázalo, že podnětem k rozhodnutí o umístění investičního projektu týkajícího se výroby modelu i3 v Lipsku, a nikoli v Mnichově byla dostupnost státní podpory.

5.8.3 Přiměřenost

- (174) V případě druhého scénáře podle bodu 33 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů „se u pobídky pro umístění podpora obvykle považuje za přiměřenou, je-li rovna rozdílu mezi čistými náklady podniku, který je příjemcem podpory, na investici v podporované oblasti a čistými náklady investice v jiném regionu/regionech“.
- (175) Jak bylo uvedeno výše, Německo v dokumentech z prosince 2009 prokázalo, že rozdíl v nákladech mezi oběma lokalitami (Lipsko a Mnichov), který byl zjištěn v době přijetí investičního rozhodnutí/rozhodnutí o umístění a který byl vypočítán na základě sedmiletého životního cyklu, činil 17 milionů EUR. Podnik vypočítal výše uvedený rozdíl v nákladech na základě investičních nákladů souvisejících s výrobkem, investičních nákladů stavby, nákladů na plánování a počátečních nákladů, výrobních nákladů, nákladů na dodávky, fixních nákladů a tzv. příchozích/odchozích nákladů (logistické náklady a clo u mezinárodních zásilek). Komise proto vyvodila závěr, že Německo prokázalo, že podpora ve výši 17 milionů EUR odpovídá minimu potřebnému pro změnu rozhodnutí příjemce podpory o umístění investice, a že tato částka tudíž splňuje ve vztahu k cíli sledovanému podporou, který spočívá v přispění k regionálnímu rozvoji, zásadu proporcionality. Komise uvádí, že v této souvislosti se při posuzování přiměřenosti oznámené podpory nezohlední strategická možnost rozšíření výrobní kapacity, která v Mnichově neexistovala, jelikož tato možnost je relevantní pouze z dlouhodobého hlediska, a to s ohledem na sedmiletý životní cyklus dotyčného investičního projektu.
- (176) Německo později⁽⁷³⁾ uvedlo, že původně oznámená částka podpory ve výši 50 milionů EUR je přiměřená, jelikož k rozdílu ve výši 17 milionů EUR, který byl v prosinci 2009 zjištěn jako vyšší investiční náklady v případě umístění v Lipsku, je nutno připočítat dodatečné náklady ve výši 29 milionů EUR. Tyto další náklady ve výši 29 milionů EUR vznikly před koncem roku 2012, tj. poté, co bylo přijato rozhodnutí o umístění a investiční rozhodnutí a byly zahájeny práce na investičním projektu.
- (177) Německo tuto částku odůvodnilo tím, že přiměřenost podpory nemusí být prokázána na základě stejných dokumentů jako pobídkový účinek. Německo tvrdilo, že by Komise měla zohlednit i jiné údaje, které se týkají nákladů vynaložených v podporované oblasti poté, co bylo rozhodnuto o umístění investice.
- (178) Komise konstatuje, že dokumenty, které Německo předložilo v září 2012 a v nichž byly uvedeny dodatečné náklady⁽⁷⁴⁾, nejsou pravé ani nepocházejí z období, kdy bylo rozhodnuto o umístění investice, jelikož byly vyhotoveny teprve v září 2012.
- (179) Komise odmítla tvrzení Německa, že o přiměřenosti opatření nelze rozhodnout výhradně na základě dokumentů, které odrážejí situaci v době přijetí příslušného rozhodnutí o umístění/investičního rozhodnutí, a to z těchto důvodů:
- (180) Je pravda, že bod 35 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů, v němž je uveden druh dokumentace, která je vhodná k prokázání přiměřenosti, výslovně nevyžaduje, aby byla přiměřenost prokázána na základě stejné [zdůraznění přidáno] dokumentace jako pobídkový účinek, nýbrž na základě vhodné [zdůraznění přidáno] dokumentace, která je popsána v bodě 26 sdělení. Tuto formulaci v bodě 35 však nelze vykládat v tom smyslu, že pobídkový účinek a přiměřenost podpory lze prokázat na základě dokumentace, která obsahuje zcela rozdílné údaje, pokud jde o čistá znevýhodnění a náklady investice v lokalitě v podporované oblasti. Tato formulace zejména neumožňuje použít dokumentaci, která obsahuje náklady, jež byly vynaloženy teprve několik let poté, co bylo přijato dotyčné investiční rozhodnutí/rozhodnutí o umístění.

⁽⁷³⁾ Viz 101. a 102. bod odůvodnění.

⁽⁷⁴⁾ Viz 102. bod odůvodnění.

- (181) Je rovněž pravdou, že sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů neobsahuje žádné výslovné ustanovení ohledně časového okamžiku, který je rozhodující pro posouzení přiměřenosti opatření. Sdělení neobsahuje ani výslovné ustanovení ohledně přesného okamžiku, který je nutno vzít v potaz při posuzování pobídkového účinku. Je však zřejmé, že rozhodující údaje pro posouzení pobídkového účinku podpory ve vztahu k investičnímu rozhodnutí/rozhodnutí o umístění musí být k dispozici a musí být zohledněny před přijetím investičního rozhodnutí/rozhodnutí o umístění. Proto se v bodě 26 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů, v němž jsou uvedeny druhy dokumentů, které jsou vhodné k prokázání přiměřenosti, odkazuje na „dokumenty, které jsou předkládány investičnímu výboru [zdůraznění přidáno] a které rozvíjejí různé investiční scénáře“. Pokud jde o dokumenty, které Komise posoudila v daném případě, jedná se o dokumenty, které byly předloženy představenstvu podniku, jenž je příjemcem podpory, a které obsahovaly různé investiční scénáře s příslušnými číselnými údaji. Z těchto dokumentů vyplývá, že nákladové znevýhodnění investice při umístění v Lipsku bylo před rozhodnutím ve prospěch této lokality vyčísleno na 17 milionů EUR.
- (182) Logika, na níž je založena analýza podle druhého scénáře, dále předpokládá, že z hlediska *ex ante*, tj. před rozhodnutím o umístění investice, musí státní podpora vyrovnat vzniklé dodatečné náklady spojené s realizací investice v místě, na němž by se bez podpory neuskutečnila. Zásada proporcionality ovšem znamená rovněž to, že část podpory, která přesahuje minimum nezbytné pro přijetí rozhodnutí o investici v podporované oblasti, je nutno považovat za nadbytečnou, jelikož představuje finanční příspěvek pro příjemce, který není spojen s žádnými podmínkami a který neslouží účelu, jenž by byl slučitelný s právními předpisy v oblasti státní podpory.
- (183) V bodě 33 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů je výslovně stanoveno, že podpora musí odpovídat rozdílu mezi čistými náklady obou alternativních lokalit, aby byla splněna zásada proporcionality. Komise se proto domnívá, že podporu lze považovat za přiměřenou pouze do výše, která je nutná k přijetí investičního rozhodnutí příjemce podpory ve prospěch dotyčné lokality.
- (184) Rovněž konzultační dokument útvarů Komise z roku 2007 o „společných zásadách pro hospodářské posouzení slučitelnosti státní podpory podle čl. 87 odst. 3 Smlouvy o ES“ nepředpokládá (v rozporu se stanoviskem Německa) jinou možnost. Bod 41 konzultačního dokumentu, který není pro Komisi závazný, se spíše přimlouvá za přístup, jenž má především zamezit tomu, aby byla podpora poskytnutá investičnímu projektu vyšší než nezbytné minimum. Jednoznačně se upozorňuje na to, že u případů, které spadají do podrobného posouzení podle stávajících pokynů, je nutno ověřit, zda je dotyčná míra podpory příliš vysoká a zda by stejného výsledku nebylo možno dosáhnout s nižší podporou. Je-li (jak je tomu v tomto případě) prokázáno, že v okamžiku přijetí rozhodnutí ve prospěch Lipska (tj. v okamžiku, kdy byla investice zahájena) existoval mezi investičními náklady v Lipsku a Mnichově rozdíl v nákladech pouze ve výši 17 milionů EUR, pak je částka podpory přesahující tento rozdíl nadbytečná i podle konzultačního dokumentu, na který Německo odkazovalo.
- (185) Ani rozsudek ve věci *Freistaat Sachsen v. Komise* neukládá Komisi povinnost přijmout rozhodnutí na základě dokumentace, kterou členský stát pokládá za „vhodnou“ ve smyslu bodu 35 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů⁽⁷⁵⁾, jež však nemohla mít žádný vliv na rozhodnutí příjemce podpory o provedení investice v dané lokalitě.
- (186) Co se týká dodatečných nákladů, které byly vynaloženy v souvislosti s rozšířením investice po přijetí původního investičního rozhodnutí v prosinci 2009, Komise se zřetelem k novým informacím, které Německo předložilo v průběhu formálního vyšetřovacího řízení v září 2012, uvádí toto:

⁽⁷⁵⁾ Viz 92. a 94. bod odůvodnění.

- (187) Dodatečné náklady související s kapacitou pro výrobu modelu i8 nebyly předmětem investičního rozhodnutí z prosince 2009, jelikož rozhodnutí o výrobě modelu i8 bylo přijato teprve počátkem roku 2011. Dotyčné rozhodnutí představenstva je samostatné rozhodnutí nezávislé na rozhodnutí o lokalitě/investici v souvislosti s výrobou modelu i3. V případě rozhodnutí o výrobě modelu i8 nejde mimoto o rozhodnutí mezi investicemi v Lipsku nebo na jiném místě (druhý scénář), nýbrž o to, zda se má model i8 vyrábět, či nikoli (první scénář). Investiční rozhodnutí bylo vzhledem k nízkému počtu vozidel, která měla být vyráběna, z hospodářského hlediska smysluplné pouze tehdy, pokud by byl model i8 vyráběn ve výrobním zařízení, jež bylo vybudováno v Lipsku. Německo v odpovědi na žádost o informace ve skutečnosti uvedlo, že se tím nezmění původně plánovaný objem investic⁽⁷⁶⁾, a pokud je Komisi známo, nebyla podána žádost o dodatečnou podporu na případné dodatečné investiční náklady spojené s výrobou modelu i8.
- (188) Komise se domnívá, že s ohledem na část podpory, která se vztahuje na investiční náklady, jež nebyly uvedeny v oznámení, nelze prokázat pobídkový účinek ani přiměřenost podpory.
- (189) Z těchto důvodů nemůže Komise potvrdit přiměřenost regionální investiční podpory ve výši 45 257 273 EUR (diskontovaná hodnota). Komise dospěla k závěru, že část oznámené podpory, která přesahuje částku ve výši 17 milionů EUR (tj. 28 257 273 EUR), představuje finanční prostředky, jež byly příjemci podpory dány k dispozici, aniž by tím bylo podpořeno dosažení některého z cílů uvedených v čl. 107 odst. 3 SFEU. Komise se mimoto domnívá, že dodatečná částka ve výši 28 257 273 EUR má negativní dopady a významně narušuje hospodářskou soutěž, zejména kvůli skutečnosti, že může konkurenty odradit od investování do podobných výrobků, což přispívá k vytěsnění soukromých investic z relevantního trhu.

5.8.4 Pozitivní dopady podpory

- (190) Podle sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů musí členský stát objasnit, jak investiční projekt přispěje k rozvoji dotyčné oblasti⁽⁷⁷⁾, a Komise může podporu schválit pouze v případě, převažují-li její pozitivní účinky s ohledem na pobídkový účinek ve prospěch investice a přiměřenost podpory nad jejími negativními dopady⁽⁷⁸⁾.
- (191) Komise konstatuje, že Německo prokázalo, že podpora ve výši 17 milionů EUR má pozitivní účinky na regionální rozvoj⁽⁷⁹⁾.

5.8.5 Negativní dopady podpory na hospodářskou soutěž

- (192) Podle bodu 40⁽⁸⁰⁾ sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů nemá podpora v případě analýzy podle druhého scénáře, podle něhož by se investice uskutečnila i bez podpory a podpora je přiměřená, žádné účinky na hospodářskou soutěž, jelikož existující faktory, jako je vysoký podíl příjemce podpory na trhu, jsou stejné.
- (193) Komise mohla potvrdit pobídkový účinek a dodržení zásady proporcionality u částky ve výši 17 milionů EUR. Je-li podpora omezena na tuto částku, nemá žádné negativní dopady na hospodářskou soutěž.

⁽⁷⁶⁾ Viz odpověď Německa ze dne 25. května 2011 (ref. č. 2011/054659), s. 3.

⁽⁷⁷⁾ Bod 11 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů.

⁽⁷⁸⁾ Bod 52 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů.

⁽⁷⁹⁾ Viz 61. až 72. bod odůvodnění.

⁽⁸⁰⁾ „Pokud však kontrafaktuální analýza naznačuje, že by se investice uskutečnila v každém případě, a to i bez podpory, ačkoli pravděpodobně na jiném místě (druhý scénář), a je-li podpora přiměřená, byly by možné signály narušení hospodářské soutěže, jako je vysoký podíl na trhu a zvýšení kapacity na nevykonném trhu, v zásadě stejně bez ohledu na podporu.“

5.8.6 Negativní dopady podpory na obchod

- (194) Regionální podpory ovlivňují obchod mezi členskými státy, jelikož podněcují podniky k provedení investic v podporovaných oblastech určitých členských států, a nikoli v jiných lokalitách v jiných členských státech. Investiční projekt v Lipsku však nevedl k přemístění investice z jiné podporované oblasti v jiném členském státě ani ze stejně znevýhodněné oblasti v Německu. Alternativní lokalita v [...] byla vyloučena v dřívější plánovací fázi z kvalitativních a strategických důvodů. Podpora proto není v rozporu s cíli týkajícími se soudržnosti, které jsou stanoveny v SFEU. Investiční projekt není mimoto spojen s přemístěním existujícího zařízení do Lipska, takže se nepoužije bod 54 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů.

5.8.7 Vyváženost pozitivních a negativních účinků podpory

- (195) Poté, co bylo zjištěno, že podpora poskytuje pobídku k uskutečnění investice v dotyčném regionu a že do výše 17 milionů EUR je přiměřená k dosažení tohoto cíle, je nutno zvážit její pozitivní a negativní účinky.
- (196) Šetřením bylo potvrzeno, že opatření podpory ve výši 17 milionů EUR vedlo k provedení investičního projektu v znevýhodněné oblasti, která je způsobilá pro regionální podporu podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Jelikož prostřednictvím investice bude vytvořeno 800 přímých pracovních míst, přispěje významně k regionálnímu rozvoji. Poněvadž v důsledku rozhodnutí ve prospěch umístění investice v Lipsku nebyl znevýhodněn žádný region se stejně vysokým nebo vyšším stropem podpory, není toto v rozporu s cíli politiky soudržnosti. Podle názoru Komise je přilákání investice do chudšího regionu pro soudržnost v rámci Unie prospěšnější, než kdyby se tato investice umístila v regionu, který je ve výhodnějším postavení.
- (197) Vzhledem k výše uvedeným úvahám Komise konstatuje, že pozitivní účinky podpory ve výši 17 milionů EUR převažují nad negativními dopady na obchod mezi členskými státy a nad případnými sociálními a hospodářskými účinky v alternativní lokalitě, která se nachází v regionu s výhodnějším postavením.
- (198) V souladu s odstavcem 68 pokynů k regionální podpoře a se zřetelem k podrobnému posouzení, které bylo provedeno podle sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů, Komise uvádí, že Německo prokázalo, že podpora ve výši 17 milionů EUR přispěje pozitivně k regionálnímu rozvoji. Komise vyvodila závěr, že podpora do výše 17 milionů EUR je nezbytná k dosažení pobídkového účinku ve prospěch uskutečnění investice v Lipsku a že výhody opatření podpory převažují nad výsledným narušením hospodářské soutěže a ovlivněním obchodu mezi členskými státy.

5.8.8 Možnost poskytnutí podpory do výše prahové hodnoty oznamovací povinnosti podle obecného nařízení o blokových výjimkách

- (199) Komise odmítla tvrzení Německa, že její pravomoc posoudit slučitelnost dotyčného opatření podpory s vnitřním trhem podle sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů je omezena na část požadované výše podpory, která překračuje prahovou hodnotu oznamovací povinnosti podle čl. 6 odst. 2 obecného nařízení o blokových výjimkách.
- (200) Na základě podrobného posouzení podle sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů musí Komise ověřit pobídkový účinek a přiměřenost opatření podpory, na něž je použitelné podrobné posouzení, tj. regionálních podpor na velké investiční projekty, které podléhají oznamovací povinnosti a které splňují příslušné podmínky stanovené v pokynech k regionální podpoře.
- (201) Co se týká možnosti Německa poskytnout společnosti BMW AG podporu, jejíž výše nepřesahuje prahovou hodnotu oznamovací povinnosti podle čl. 6 odst. 2 obecného nařízení o blokových výjimkách (v tomto případě 22,5 milionu EUR), je třeba podotknout, že poznámka pod čarou k bodu 56 sdělení o podrobném posouzení velkých investičních projektů pouze uvádí, že členskému státu zůstává tato možnost. Poznámka pod čarou, na kterou Německo odkázalo, neznamená, že Komise je povinna schválit regionální podporu do výše prahové hodnoty oznamovací povinnosti, která platí v rámci blokové výjimky.

- (202) Komise je proto oprávněna posoudit pobídkový účinek a přiměřenost celkové výše podpory, kterou Německo oznámilo, a konstatovat, že podpora je slučitelná s vnitřním trhem pouze tehdy, je-li omezena na částku ve výši 17 milionů EUR.

6. ZÁVĚR

- (203) Komise vyvodila závěr, že regionální investiční podpora, kterou Německo zamýšlí poskytnout společnosti BMW AG, je do výše 17 milionů EUR slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU.
- (204) Nejsou k dispozici žádné důkazy o tom, že by v daném případě byla použitelná některá z ostatních výjimek s ohledem na zákaz státních podpor stanovený v článku 107 SFEU, a Německo žádné takovéto výjimky neuplatnilo.
- (205) Částka podpory ve výši 28 257 273 EUR ve prospěch společnosti BMW AG, kterou Německo oznámilo, není proto slučitelná s vnitřním trhem,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora ve výši 45 257 273 EUR, kterou Německo poskytne společnosti BMW AG na investici v Lipsku, je slučitelná s vnitřním trhem pouze v případě, je-li omezena na částku ve výši 17 milionů EUR (v cenách roku 2009); podpora přesahující tuto částku (28 257 273 EUR) není s vnitřním trhem slučitelná.

Podporu lze proto poskytnout pouze do výše 17 milionů EUR.

Článek 2

Německo poskytne Komisi:

- do dvou měsíců od udělení podpory kopii příslušných dokumentů týkajících se opatření podpory,
- do šesti měsíců od vyplacení poslední tranše podpory podle oznámeného harmonogramu předloží podrobnou závěrečnou zprávu.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 9. července 2014.

Za Komisi

Joaquín ALMUNIA

místopředseda

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2016/633**ze dne 23. července 2014****o státní podpoře SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Nîmes – Uzès – Le Vigan a společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited a Airport Marketing Services***(oznámeno pod číslem C(2014) 5078)***(Pouze francouzské znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství⁽²⁾,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s těmito články⁽³⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Dopisem ze dne 26. ledna 2010 obdržela Komise stížnost týkající se výhod poskytnutých údajně letecké společnosti Ryanair Limited (dále jen „Ryanair“) na všech francouzských regionálních a místních letištích. Pokud jde o letiště v Nîmes, uváděla stížnost také finanční příspěvky, jejichž příjemcem údajně byli postupní správci letiště, a to Obchodní a průmyslová komora Nîmes – Uzès – Le Vigan (Chambre de Commerce et d'Industrie Nîmes – Uzès – Le Vigan, dále jen „CCI“) a společnost Veolia Transport Aéroport de Nîmes (dále jen „VTAN“).
- (2) Dopisem ze dne 16. března 2010 Komise zaslala Francii nedůvěrnou verzi stížnosti a rovněž ji vyzvala, aby poskytla vysvětlující informace, pokud jde o předmětná opatření. Francie poskytla svou odpověď dopisy ze dne 31. května a 7. června 2010.
- (3) Dopisem ze dne 2. listopadu 2011 zaslal stěžovatel doplňující informace na podporu své stížnosti. Komise tyto údaje předala a dopisem ze dne 5. prosince 2011 si od Francie vyžádala doplňující informace. Francie požádala dne 22. prosince 2011 o prodloužení lhůty na odpověď a Komise tuto žádost schválila dopisem ze dne 4. ledna 2012. Francie předložila své připomínky a odpovědi dopisem ze dne 27. února 2012.
- (4) Dopisem ze dne 26. dubna 2012 oznámila Komise Francii své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) ohledně možných podpor ve prospěch CCI a společností VTAN a Ryanair.

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

⁽²⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8.

⁽³⁾ Úř. věst. C 241, 10.8.2012, s. 11.

- (5) Dopisy ze dne 29. května a 28. června 2012 požádala Francie o prodloužení dvou lhůt, aby mohla odpovědět na žádosti o doplňující informace vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení. Dne 31. července 2012 předala Francie své připomínky a rovněž informace a dokumenty, které Komise požadovala v rozhodnutí o zahájení řízení.
- (6) Rozhodnutí Komise bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽⁴⁾ dne 10. srpna 2012. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby do jednoho měsíce ode dne zveřejnění podaly k dotyčným opatřením své připomínky.
- (7) Komise obdržela připomínky od zúčastněných stran. CCI, VTAN a Smíšené sdružení pro úpravu a rozvoj letiště Nîmes – Alès – Camargue – Cévennes (Syndicat Mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport de Nîmes – Alès – Camargue – Cévennes, dále jen „SMAN“) předložily své připomínky společně dne 24. září 2012. Společnost Airport Marketing Services Limited (dále jen „AMS“) předložila své připomínky dne 3. října 2012. Rovněž dne 3. října 2012 předložila řadu připomínek společnost Ryanair. Společnost Ryanair k tomu předložila dne 20. července 2012, 10. dubna 2013, 20. prosince 2013, 31. ledna 2014 a 7. února 2014 obecné připomínky společně všem případům státní podpory, které Komise šetří a které se jí týkají.
- (8) Dopisy ze dne 24. června 2012, 3. května 2013 a 9. ledna 2014 sdělila Komise Francii připomínky vyjádřené zúčastněnými stranami. Komise umožnila Francii, aby se k těmto připomínkám vyjádřila. Francie odpověděla dopisy ze dne 13. července 2012, 16. listopadu 2012, 3. května 2013 a 3. února 2014. Ve svém dopisu ze dne 13. července 2012 Komisi uvedla, že obdržené připomínky nevyžadují z její strany žádná vyjádření, s výhradou vyjádření, jež již předala ohledně letiště v Marseille. Francie Komisi navíc informovala, že si nepřeje předat vyjádření k připomínkám zúčastněných stran.
- (9) Dopisem ze dne 18. října 2012 si Komise od Francie vyžádala doplňující informace. Francie odpověděla dne 3. prosince 2012.
- (10) Dopisem ze dne 23. prosince 2013 si Komise od Francie vyžádala další doplňující informace. Dopisem ze dne 24. prosince 2013 požádala Francie o dodatečnou lhůtu. Komise ji poskytla dopisem ze dne 6. ledna 2014. Dopisem ze dne 5. února 2014 požádala Francie o další prodloužení lhůty. Komise ho poskytla dopisem ze dne 11. února 2014. Francie poskytla neúplné odpovědi dopisem ze dne 19. února 2014. Vzhledem k chybějícím informacím zaslala Komise Francii upomínku dopisem ze dne 19. března 2014. Francie odpověděla dopisem ze dne 10. dubna 2014.
- (11) Komise si dopisem ze dne 20. března 2014 vyžádala další doplňující informace. Francie odpověděla dopisem ze dne 25. dubna 2014. Vzhledem k chybějícím informacím zaslala Komise Francii upomínku dopisem ze dne 13. května 2014. Francie odpověděla dopisem ze dne 26. května 2014. Komise si nakonec vyžádala doplňující informace ještě dopisem ze dne 23. června 2014. Francie odpověděla dopisem ze dne 1. července 2014.
- (12) Komise sdělila dopisy Francii a zúčastněným stranám, které již předaly připomínky, svůj úmysl posoudit slučitelnost předemtných opatření podpory s vnitřním trhem na základě ustanovení „pokynů Unie ke státní podpoře letišť a leteckých společností“ ⁽⁵⁾ (dále jen „nové pokyny“). Komise vyzvala adresáty těchto dopisů, aby se k této věci případně vyjádřili. Dne 15. dubna 2014 bylo k tomu v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽⁶⁾ zveřejněno oznámení s výzvou Francii a zúčastněným stranám, aby k této věci předložily své připomínky.
- (13) Společnost Air France předložila své připomínky k této věci dne 25. dubna 2014. Společnost Ryanair učinila totéž dne 27. března 2014 a VTAN dne 23. dubna 2014. Kromě toho dne 12. května 2014 předložila své připomínky nevládní organizace Transport & Environment. Tyto různé připomínky byly předány Francii, jež si nepřála k nim vyjádřit.

⁽⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 3.

⁽⁵⁾ Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 113, 15.4.2014, s. 30.

2. SKUTKOVÝ STAV

2.1. VLASTNOSTI LETIŠTĚ A JEHO VYUŽITÍ

- (14) Letiště Nîmes-Garons (dále jen „letiště Nîmes“) se nachází 12 km na jih od města Nîmes, jež je hlavním městem departementu Gard v regionu Languedoc-Roussillon ve Francii. Toto letiště je otevřeno jak vnitrostátní, tak mezinárodní komerční letecké dopravě. Letiště Nîmes leží přibližně 60 km od letišť Montpellier a Avignon, 90 km od letiště Marseille-Provence a 120 km od letiště Béziers-Cap d'Agde.
- (15) Podle Francie je hlavní letištní dráha o rozměrech 2 040 x 45 metrů schopna bez omezení přijímat na evropských spojích letadla kategorie C (A319, A320, A321, B737-800). Teoretickou kapacitu letiště odhaduje Francie na nejvýše 700 000 cestujících.
- (16) Letiště Nîmes bylo až do roku 2011 převážně vojenským letišťem, na němž představovala civilní letecká doprava pouze druhotnou činnost. Skládalo se tak z jedné vojenské a jedné civilní letecké základny. Vojenská základna námořního letectva byla uzavřena dne 2. července 2011 a od té doby se letiště Nîmes stalo převážně civilním letišťem s druhotně vojenským účelem.
- (17) Od roku 1965 do roku 2000 probíhala přeprava cestujících výlučně na spoji Nîmes – Paříž, který provozovala společnost Air France. Po zprovoznění spojení vysokorychlostním vlakem TGV ale komerční využití tohoto spoje prudce kleslo. V listopadu 2001 přestala Air France spoj Nîmes – Paříž provozovat. Provozování tohoto spoje převzala až do července roku 2003 společnost Air Littoral.
- (18) Od června 2000 působí na letišti Nîmes společnost Ryanair, jež zde původně provozovala pravidelný spoj do Londýna Stansted. V roce 2005 nahradil spoj do Londýna Stansted spoj do Londýna Luton a byl zahájen provoz na novém spoji do Liverpoolu. V roce 2006 zahájila společnost Ryanair provoz na dvou nových spojích, a to do Charleroi a do East Midlands. Po roce 2007 byl počet letů mezi Nîmes a Liverpoolem prudce snížen a v roce 2009 byl s konečnou platností uzavřen spoj do britských East Midlands. V současnosti provozuje společnost Ryanair na letišti Nîmes mezinárodní lety do Liverpoolu, Londýna Luton, Charleroi a Fezu.
- (19) Počínaje rokem 2001 se společnost Ryanair stala na letišti Nîmes hlavním leteckým provozovatelem a počínaje rokem 2003 jediným provozovatelem zajišťujícím pravidelné lety z tohoto letiště.
- (20) Přeprava cestujících na letišti Nîmes v posledních rocích je shrnuta v tabulce č. 1 uvedené v tomto bodě odůvodnění.

Tabulka 1

Provoz na letišti Nîmes (1999–2012) v počtu cestujících

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Počet cestujících celkem	297 150	277 521	319 378	231 122	134 444	156 581	206 128	226 887	225 701	224 458	180 027	176 521	192 474	184 850	195 319

2.2. POSTUPNÍ PROVOZOVATELÉ A MAJITELÉ LETIŠTĚ

- (21) Provozování civilní části letiště bylo původně postoupeno CCI vyhláškou ze dne 15. března 1965 (dále jen „vyhláška z roku 1965“) formou koncese veřejného zařízení na dobu 60 let počínaje 1. lednem po udělení koncese, to znamená do 1. ledna 2026. Koncesi doplnila vyhláška o dočasném povolení k používání (autorisation d'occupation temporaire – AOT) přibližně 6 hektarů dodatečných pozemků, které bylo uděleno dne 12. listopadu 1986 ⁽⁷⁾. Stát koncesi zrušil dne 31. ledna 2006 ⁽⁸⁾.

⁽⁷⁾ Vyhláška o povolení dočasného využívání (Arrêté d'autorisation d'occupation temporaire) ze dne 12. listopadu 1986.

⁽⁸⁾ Meziresortní vyhláška ze dne 31. ledna 2006.

- (22) Přílohou vyhlášky z roku 1965 je zadávací dokumentace, kterou se stanoví podmínky, za jakých má CCI zajistit vytvoření, vybavení, údržbu a provozování jednotlivých součástí, budov, zařízení a provozních prostředků. Podle dočasného povolení k používání pozemku (AOT) náležel majetek tvořící vybavení letiště státu. Nicméně nutné změny na budovách a zařízení měla hradit CCI. CCI měla platit státní poplatek ve výši 2 000 FRF za rok (přibližně 300 EUR). Dočasné povolení k používání pozemku kromě toho upřesňuje, že letiště je „v první řadě určeno pro národní námořnictvo (námořní letectvo) a druhotně pro CCI“.
- (23) CCI je součástí sítě obchodních a průmyslových komor. Obchodní a průmyslové komory jsou ve Francii veřejnoprávní instituce správní povahy. Obchodní a průmyslová komora obvykle zastupuje obecné zájmy obchodu, průmyslu a služeb ve svém obvodu. Úkoly a pravomoci obchodních a průmyslových komor stanoví zákon a komory podléhají správnímu a finančnímu dohledu státu prostřednictvím ministerstva financí a výstavby a ministerstva plánování a územní správy, z nichž každé jedná v oblasti svých pravomocí. Podle článku R 712-2 obchodního zákoníku „dohled nad regionálními obchodními a průmyslovými komorami a nad územními obchodními a průmyslovými komorami vykonává prefekt regionu za asistence regionálního vedoucího pracovníka odpovědného za veřejné finance“. Dohlížecí orgán musí být informován o určité kategorii důležitých usnesení, jež jsou stanovena právními předpisy (a která se týkají např. rozpočtu, uzavření půjčky, poskytnutí záruk třetím stranám, postoupení majetku, převzetí nebo rozšíření finančního podílu v občanskoprávních nebo obchodních společnostech atd.). Tyto akty smí být provedeny pouze za podmínky, že byly předloženy dohlížecímu orgánu, který má pravomoc je zamítnout. V čele obchodních a průmyslových komor stojí shromáždění volené ze zástupců podniků jejich obvodu.
- (24) CCI vedla oddělené účetnictví pro správu civilní části letiště a provozní činnost této části byla zúčtovávána na oddělený účet po celé dotčené období. Kvůli odlišení činností obecných služeb CCI od činnosti letištní správy bude v tomto rozhodnutí ta část CCI, jež provozovala civilní část letiště Nîmes, nadále nazývána „CCI-letiště“.
- (25) Úmluvou ze dne 31. ledna 2006 byla dnem 1. února 2006 přenesena odpovědnost za zařízení, údržbu, provozování a rozvoj civilní části letiště na sdružení SMAN. Podle této úmluvy byla civilní část letiště dána k dispozici sdružení SMAN, zatímco stát zůstal vlastníkem majetku.
- (26) Sdružení SMAN je veřejnoprávní subjekt⁽⁹⁾ vytvořený na základě vyhlášky prefekta departementu Gard dne 9. prosince 2005. Sdružuje⁽¹⁰⁾ Generální radu departementu Gard (dále jen „CGG“), Sdružení obcí aglomerace Nîmes Métropole (dále jen „CANM“) a Sdružení obcí aglomerace Alès Cévennes (dále jen „CAAC“). Je příslušné pro vybavení, údržbu a správu, a to zejména provozování a rozvoj, civilní letištní infrastruktury⁽¹¹⁾.
- (27) V období od 1. února 2006 do 31. prosince 2006 pověřilo sdružení SMAN přechodně CCI provozováním letiště formou pověření veřejnou službou⁽¹²⁾. Na tomto základě stanovilo sdružení SMAN způsoby vybavování, rozvoje, údržby a správy letiště. V koordinaci s CCI-letiště rovněž zajišťovalo přijímání rozhodnutí a financování, jež byla nutná pro rozvoj letiště, a to způsobem stanoveným ve vyhlášce o svém založení a v dohodě o pověření veřejnou službou, již uzavřelo s CCI-letiště. CCI-letiště měla ze své strany zajišťovat změny, ke kterým docházelo z důvodu prací, jež podnikala, a to i v případě, kdy se tyto změny týkaly objektů nebo zařízení nacházejících se mimo hranice civilní oblasti letiště. Podle dohody o pověření veřejnou službou se nepočítalo s tím, že by CCI měla platit poplatky za využívání infrastruktury.

⁽⁹⁾ Francouzské orgány upřesňují, že právní forma smíšeného sdružení, již stanoví článek L-5721-1 a následující a článek R 5721-1 a následující obecného zákoníku samosprávných územních celků (Code général des collectivités territoriales), umožňuje místním samosprávám a ostatním veřejnoprávním subjektům, aby se sdružovaly za účelem provozování veřejných služeb, na kterých má každý z nich zájem.

⁽¹⁰⁾ Sdružení SMAN spravuje výbor složený ze zástupců jeho členů. CGG v něm zastupuje 5 zástupců, CANM 7 zástupců a CAAC 3 zástupci.

⁽¹¹⁾ Vyhláška o založení sdružení SMAN ze dne 9. prosince 2005.

⁽¹²⁾ Úmluva o pověření veřejnou službou ze dne 31. ledna 2006.

- (28) Po výběrovém řízení, v němž byly předloženy dvě konkurenční nabídky, se sdružení SMAN rozhodlo, že provozování letiště svěří formou subdodávky společnosti Veolia Transport, a to v rámci pověření veřejnou službou počínaje 1. lednem 2007. Společnost Veolia Transport založila dceřinou společnost ve 100 % vlastnictví s názvem Veolia Transport Aéroport de Nîmes, jež pro účely plnění pověření veřejnou službou nahradila mateřskou společnost. Pověření veřejnou službou mělo za cíl svěřit pověřenému subdodavateli na jeho vlastní riziko a odpovědnost výlučné právo na provozování, údržbu a udržování civilní oblasti letiště, jejích pozemků, součástí, budov, infrastruktury, provozních prostředků a sítí, jakož i na rozvoj dopravy a služeb poskytovaných civilním letadlům přepravujících cestující nebo náklad a také služeb při výcviku v oblasti civilního letectví či služeb nutných pro činnost podniků působících v rámci letiště. Dohoda o pověření veřejnou službou, jež byla se společností Veolia Transport původně uzavřena na dobu pěti let, byla nakonec prodloužena až do 31. prosince 2012 ⁽¹³⁾.
- (29) Sdružení SMAN vyhlásilo nové řízení o pověření veřejnou službou a nová úmluva o provozování letiště byla podepsána dne 14. prosince 2012 mezi sdružením SMAN a kanadskou skupinou SNC-Lavalin. Od 1. ledna 2013 provozuje letiště tato nově pověřená společnost.
- (30) Po rozhodnutí o uzavření vojenské základny námořního letectva bylo letiště bezplatně převedeno do správy sdružení SMAN počínaje 1. červencem roku 2011 ⁽¹⁴⁾, a to na dobu 50 let. Sdružení SMAN je tak hlavním správcem letiště a udělovatelem koncese pro jeho provozování, přičemž jeho vlastníkem zůstává stát.

3. POPIS OPATŘENÍ

3.1. OPATŘENÍ, JEŽ JSOU PŘEDMĚTEM FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (31) Opatření, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, se týkají různých smluv uzavřených postupnými správci letiště se společností Ryanair a prostřednictvím její dceřiné společnosti AMS během tohoto období a také finančních příspěvků různých veřejnoprávních subjektů a veřejných orgánů provozovatelům letiště od roku 2000 až do dne zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

3.2. FINANČNÍ PODPORY PROVOZOVATELŮM LETIŠTĚ

3.2.1. FINANCOVÁNÍ NÁKLADŮ SPOJENÝCH S PLNĚNÍM ÚKOLŮ POVAŽOVANÝCH ZA VÝSADNÍ PRAVOMOCI NA LETIŠTI NÎMES – VNITROSTÁTNÍ SYSTÉM FINANCOVÁNÍ ÚKOLŮ SPOJENÝCH S VÝSADNÍMI PRAVOMOCEMI NA FRANCOUZSKÝCH LETIŠTÍCH

- (32) V období 2000–2012 zajišťovaly veřejné orgány financování různých úkolů plněných postupnými správci letiště Nîmes, které spadají do oblasti bezpečnosti letecké dopravy, ochrany a zabezpečení životního prostředí. Tato financování jsou součástí tohoto formálního vyšetřovacího řízení.
- (33) Francie v tomto ohledu odkázala na obecný systém financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi státu na francouzských letištích, který stanovily vnitrostátní právní předpisy a který je popsán níže v bodě odůvodnění (36) a následujících.
- (34) Tento systém je založen na daňovém odvodu v podobě letištní daně a na dodatečných nástrojích. Historie, způsoby fungování těchto nástrojů a rozsah úkolů, které jsou takto financovány, jsou popsány v bodě odůvodnění (37) a následujících.

⁽¹³⁾ Usnesení výboru sdružení ze dne 30. června 2011.

⁽¹⁴⁾ Vyhláška ministerstva obrany o převedení správy ze dne 30. června 2011. V úmluvě ze dne 30. června 2011 uzavřené mezi státem a sdružením SMAN je dále uveden seznam majetku, který je dán k dispozici sdružení SMAN, a podrobný rozpis majetku, na který se vztahují dočasná povolení k používání, ať už jsou provázena či nejsou skutečnými právy ve prospěch třetích stran.

- (35) V roce 1998 usoudila Státní rada (Conseil d'État) v rozhodnutí ve věci SCARA⁽¹⁵⁾, že úkoly v oblasti bezpečnosti a ochrany na letištích jsou úkoly v rámci výsadních pravomocí, za něž nese odpovědnost stát, a že z tohoto důvodu nemohou být náklady s nimi spojené přeneseny na uživatele letišť v podobě poplatků. Po tomto rozhodnutí byla zákonem č. 98-1171 ze dne 18. prosince 1998 o organizaci určitých služeb letecké přepravy a článkem 136 zákona č. 98-1266 ze dne 30. prosince 1998 (zákon o státním rozpočtu na rok 1999)⁽¹⁶⁾ zavedena počínaje 1. červencem 1999 letištní daň. Jedná se o účelovou daň v tom smyslu, že její výnos lze použít pouze na financování určitých výdajů, a to v tomto případě nákladů spojených s úkoly, které Francie považuje za úkoly výsadních pravomocí státu na letištích. Výše uvedená ustanovení zavedla rovněž dodatečné nástroje pro financování těchto úkolů. Rozsah úkolů, na které se vztahují tato opatření, způsoby uplatnění letištní daně a způsoby uplatnění dodatečných nástrojů jsou postupně popsány níže.
- (36) Francouzské právní předpisy upřesněné v prováděcích předpisech vymezují přesně úkoly způsobilé k financování letištní daní. Jedná se o záchranu a boj proti požáru v letadlech, prevenci ohrožení zvířaty⁽¹⁷⁾, detekční kontrolu zavazadel v zavazadlovém prostoru, detekční kontrolu cestujících a kabinových zavazadel, kontrolu společných přístupů k vyhrazenému prostoru⁽¹⁸⁾, kontrolní opatření v oblasti ochrany životního prostředí⁽¹⁹⁾ a automatizovanou kontrolu na hranicích pomocí biometrického zjišťování totožnosti. Odkaz na automatizovanou kontrolu na hranicích pomocí biometrického zjišťování totožnosti byl zaveden do právních předpisů v roce 2008. Kromě tohoto případu zůstal rozsah úkolů způsobilých pro financování letištní daní nezměněn od zavedení tohoto nástroje a odpovídá úkolům, jichž se týkalo rozhodnutí ve věci SCARA. Různé evropské a vnitrostátní předpisy upřesňují povinnosti provozovatelů letišť při plnění těchto úkolů. Například u hasičské záchranné služby tyto předpisy přesně určují, jaké mají být v závislosti na parametrech letiště dostupné lidské a materiální prostředky.
- (37) Pro dané letiště podléhá letištní dani každá letecká společnost, která ho používá. Její základ je dán počtem cestujících a objemem nákladu a poštovních zásilek, které společnost do svých letadel nakládá. Sazba letištní daně za cestujícího nebo tunu nákladu či poštovních zásilek se stanoví ročně pro každé letiště zvlášť podle výhledových nákladů vzniklých plněním úkolů, které jsou tímto nástrojem financovány.
- (38) Provozovatelé letišť činí každý rok roční prohlášení o nákladech a provozu. V tomto prohlášení je za předchozí rok uvedena úroveň provozu a zjištěné náklady spojené s úkoly zajišťování bezpečnosti a ochrany⁽²⁰⁾ a také částky získané letištní daní a dodatečnými nástroji na financování těchto úkolů. Prohlášení obsahují dále výhledy provozu a nákladů a příjmů spojených s úkoly v oblasti bezpečnosti a ochrany v probíhajícím roce a ve dvou následujících. Prohlášení ověřují správní orgány, které mohou mimo jiné provádět kontroly na místě. Sazbu daně poté stanoví na tomto základě meziresortní vyhláška.
- (39) Protože se sazba daně vypočítává na základě výhledových nákladů a provozu, byl zaveden mechanismus úprav *ex post*, aby se zaručilo, že výnos letištní daně, navýšený případně o financování poskytnutá dodatečnými nástroji popsanými v bodě odůvodnění (40), nepřesáhne skutečné náklady vzniklé plněním příslušných úkolů. Dotčené náklady zahrnují provozní náklady a náklady na zaměstnance vzniklé plněním úkolů při zajištění ochrany a bezpečnosti, odpisy hmotného a nehmotného majetku odpovídající investicím provedeným v rámci těchto úkolů a část všeobecných nákladů spojených s plněním těchto úkolů⁽²¹⁾. Provozovatelé jsou povinni vést vícerocní účet příjmů z letištní daně a dodatečných nástrojů a také nákladů vzniklých plněním příslušných úkolů. Jakmile je zjištěn pozitivní zůstatek, je převeden na kumulované účty předchozích let, na nichž tak může vzniknout jak pozitivní, tak negativní zůstatek. Tento zůstatek je zohledněn při stanovení sazby daně na další rok. Každý pozitivní zůstatek je kromě toho spojen s finančními náklady, které nese provozovatel.

⁽¹⁵⁾ Rozhodnutí Státní rady ze dne 20. května 1998 ve věci „*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*“ („SCARA“).

⁽¹⁶⁾ Dnes kodifikována v článku 1609w všeobecného daňového zákoníku.

⁽¹⁷⁾ Ohrožení zvířaty zahrnuje především ohrožení ptáky, jež se projevuje srážkami mezi letadly a ptáky, které mohou ohrozit bezpečnost osob a majetku v letadlech.

⁽¹⁸⁾ Provedení tohoto úkolu může zahrnovat například postavení a údržbu oplocení, které odděluje veřejně přístupný a vyhrazený prostor, nebo zavedení systému dohledu pomocí videokamer po obvodu vyhrazeného prostoru.

⁽¹⁹⁾ Tento úkol zahrnuje především měření hluchosti, případně měření v závislosti na trasách letadel, a kontroly kvality ovzduší a vody v okolí letišť.

⁽²⁰⁾ Rozumí se jimi úkoly způsobilé pro financování letištní daní, jak byly popsány výše.

⁽²¹⁾ Všeobecné náklady se týkají hlavně podpůrných funkcí, jako je řízení lidských zdrojů, finanční záležitosti, finanční kontrola, nákupy, nevyhrazené počítačové systémy, právní ředitelství, správní oddělení, generální ředitelství, vedení účetnictví a správní kontrola.

- (40) Od svého vzniku musel být nástroj financování letištní daní doplněn dodatečnými nástroji. Na rozdíl od příjmů z letištní daně nejsou totiž náklady na ochranu a bezpečnost úměrné leteckému provozu. V těchto souvislostech se ukázalo, že kvůli vyrovnaní nákladů na ochranu a bezpečnost na letištích se slabým provozem by bylo nutno stanovit vyšší letištní daně na vysokou úroveň, jež byla považována za obtížně snesitelnou pro cestující. U těchto letišť se proto počítalo s možností stanovit vyšší letištní daně na nižší úroveň, než je úroveň nutná na pokrytí nákladů, a použít v případě potřeby dodatečné finanční nástroje v rámci možností na financování úkolů způsobilých pro financování letištní daní.
- (41) Vystřídalo se několik různých dodatečných nástrojů. Francouzské orgány nejprve použily fond zvláštního určení s názvem Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien („FIATA“), který vznikl souběžně s letištní daní a stejně jako ona výše uvedeným zákonem č. 98-1266 ze dne 30. prosince 1998. Tento fond byl financován podílem z daně civilního letectví a nahradil fond s názvem Fonds de péréquation des transports aériens („FPTA“), který byl původně vyhrazen pro financování leteckých spojů zajišťujících rozvoj regionů. Rozsah úkolů financovaných z fondu FIATA se rovnal rozsahu úkolů stanovených pro fond FPTA a byl rozšířen na úkoly kryté letištní daní, aby v případě malých letišť fond sloužil jako její doplněk. Úkoly fondu FIATA byly konkrétně a v podstatě rozděleny do dvou odlišných „oddílů“: oddíl „letišť“ dodatečně pokrýval úkoly v oblasti ochrany a bezpečnosti na malých letištích a oddíl „letecká doprava“ dotoval letecké spoje zajišťující rozvoj regionů. Rozhodnutí o vyplacení dotací z fondu FIATA na dodatečné financování úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti se přijímala po stanovisku správního výboru oddílu „letišť“ fondu FIATA.
- (42) V roce 2005 byl fond FIATA zrušen a odpovídající financování převzal po dobu dvou let přímo státní rozpočet při zachování stejných zásad fungování, což zejména znamenalo stanovisko správního výboru. Počínaje rokem 2008 nahradil stát tento nástroj zvýšením letištní daně, což vedlo k tomu, že u některých letišť je daň stanovena na vyšší úroveň, než je úroveň nutná k pokrytí nákladů vzniklých plněním úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti. Takto vzniklý přebytek je přerozdělen menším letištím, aby se doplnil výnos z letištní daně, jež je na nich vybírána.
- (43) Jak je uvedeno výše, uvádějí výroční zprávy provozovatelů letišť, jež ověřují správní orgány, výhledové a zjištěné náklady a rovněž výhledové a zjištěné příjmy jak z letištní daně, tak z dodatečných nástrojů. Stejně tak roční účty vedené provozovateli, na jejichž základě je vypočítáváno saldo skutečných nákladů a příjmů, které v případě, že je pozitivní, vede ke snížení daně a zahrnutí finančních nákladů nesených provozovateli, zahrnují jak výnos z letištní daně, tak financování obdržená na základě dodatečných nástrojů. Mechanismus prohlášení, kontroly a úprav *ex post*, který má zabránit vyplacení veřejných prostředků přesahujících skutečné náklady, se tak týká jak letištní daně, tak dodatečných nástrojů.
- (44) Tento vnitrostátní systém se uplatňuje na letišti Nîmes. Avšak v době, kdy byla základna námořního letectva v činnosti, plnil částečně úkoly spadající do oblasti působnosti nástroje popsaného v předcházejících bodech odůvodnění provozovatel této základny. Náklady takto nesené byly pouze částečně přeúčtovány civilnímu provozovateli způsobem stanoveným v úmluvě o rozdělení investičních a provozních nákladů u zařízení a služeb, které společně užíval jak civilní, tak vojenský provozovatel. Toto přeúčtování zohledňovalo skutečnost, že rozhodující činnost platformy měla vojenskou povahu. Část nákladů přenesená na civilního provozovatele byla následně vyrovnána uplatněním systému financování úkolů výsadních pravomocí, který je popsán v této části.
- (45) Po uzavření základny námořního letectva dne 1. července 2011 převzala společnost VTAN plnění všech úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti platformy, které mají podle francouzských právních předpisů zajišťovat provozovatelé civilních letišť, přičemž za související náklady dostávala vyrovnání na základě systému uvedeného výše.
- (46) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise konstatovala, že letiště Nîmes bylo až do července roku 2011 převážně vojenským letišťem, a k některým investicím, které se týkaly společné infrastruktury, a to zejména letištní dráhy, došlo proto pod řízením ministerstva obrany.

3.2.2. FINANČNÍ PODPORY VE PROSPĚCH CCI-LETIŠTĚ

- (47) CCI-letišť zajišťovala provozování letiště Nîmes až do 31. listopadu 2006.

3.2.2.1. *Smluvní rámec*

- (48) Dočasné povolení k používání pozemku z roku 1986⁽²²⁾ stanovilo, že CCI bude platit státu jako majiteli infrastruktury roční poplatek ve výši 2 000 FRF. Kromě tohoto ustanovení nepředpokládal tento smluvní rámec, který platil až do 1. února roku 2006, žádný jiný finanční převod ve prospěch CCI-letišť.
- (49) S platností od 1. února roku 2006 dal stát sdružení SMAN k dispozici infrastrukturu civilní části letiště a svěřil mu pravomoc organizovat civilní činnost letiště, s výhradou uplatnění výsadních práv ministerstva obrany. Úmluva, jež byla podepsána dne 31. ledna 2006 mezi státem a sdružením SMAN, stanoví, že sdružení SMAN nebo třetí provozovatel, kterého určí, provádí a financuje úpravu oblastí pohybu letadel, přidělování parkovacích míst a oblastí skladování materiálu v civilní části letiště⁽²³⁾.
- (50) Za těchto okolností byla mezi sdružením SMAN a CCI podepsána dohoda o pověření veřejnou službou, která pověřila CCI provozním řízením letiště⁽²⁴⁾ na dobu od 1. února do 31. prosince roku 2006, aby byl čas zahájit výběrové řízení pro výběr nového provozovatele. V článku 6 této dohody se stanoví, že provozní náklady letiště financuje CCI, zatímco investiční výdaje hradí sdružení SMAN. Při pokrytí provozních nákladů letiště se počítalo s tím, že provozovatel může využívat příspěvků jiných zúčastněných veřejných subjektů⁽²⁵⁾. CCI měla vyplácet sdružení SMAN roční státní poplatek ve výši 1 EUR⁽²⁶⁾.

3.2.2.2. *Investice v civilní části letiště*

- (51) Francouzské orgány předložily přehled o všech investicích, jež provedla CCI-letišť v civilní části letiště během období 1970–2006 a jejichž celková částka za toto období dosáhla výše 19 447 268 EUR. Tyto investice se týkaly rozšíření terminálu pro cestující. Změnou prošla zejména hala pro veřejnost, odbavovací prostor, odletová hala a prostor vyhrazený správním orgánům⁽²⁷⁾. Cílem investic bylo přizpůsobit letištní platformu tak, aby mohla přijmout 600 000 až 800 000 cestujících za rok. Všechny tyto práce hradila finančně CCI-letišť, která k tomu použila samofinancování a půjčku.
- (52) Francie rovněž zdůraznila, že během období až do 1. února 2006, kdy CCI byla provozovatelem letiště, byla celá letištní platforma, s výjimkou terminálu pro cestující, vyhrazena pro vojenské účely. Například letištní dráha a kontrolní věž byly postaveny pro vojenská letadla a jimi byly také využívány. Tyto stávající součásti infrastruktury se později používaly pro účely komerční letecké dopravy, ale pouze jako doplněk k jejich vojenskému využití. Na úrovni těchto součástí infrastruktury provedlo investice ministerstvo obrany. Záměrem těchto investic ale nebylo rozvíjet nebo udržovat komerční činnosti letiště, nýbrž rozvíjet a udržovat vojenské činnosti, a proto je neprováděl nebo nefinancoval civilní provozovatel. CCI-letišť naopak platila vojenskému provozovateli příspěvek, který odpovídal jejímu podílu na nákladech spojených se společnou infrastrukturou (jednalo se zejména o letištní dráhu a kontrolní věž) a se společnými službami (jednalo se zejména o letovou navigaci a protipožární ochranu a boj proti požárům v letadlech)⁽²⁸⁾.

3.2.2.3. *Provozní dotace*

- (53) Hlavní účetní a obchodní údaje CCI-letišť za období 1999–2005 jsou shrnuty v tabulce č. 2 uvedené v tomto bodě odůvodnění.

Tabulka 2

Klíčové údaje ohledně CCI-letišť (v tisících EUR)⁽¹⁾

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Příjmy od společnosti Ryanair	[...] ^(*)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Výnosy celkem	2 664	2 943	3 328	3 522	2 747	2 665	4 314
Platby společnosti Ryanair	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽²²⁾ Článek 31 smlouvy o koncesi z roku 1965.

⁽²³⁾ Dohoda o pověření uzavřená mezi státem a sdružením SMAN dne 1. února 2006, článek 8.

⁽²⁴⁾ Preambule dohody o pověření uzavřená mezi státem a sdružením SMAN dne 1. února 2006.

⁽²⁵⁾ Dohoda o pověření uzavřená mezi státem a sdružením SMAN dne 1. února 2006, článek 27.

⁽²⁶⁾ Dohoda o pověření uzavřená mezi státem a sdružením SMAN dne 1. února 2006, článek 29.

⁽²⁷⁾ Přípomínky Francie k rozhodnutí o zahájení řízení, s. 8 a 13.

⁽²⁸⁾ Přípomínky francouzských orgánů k rozhodnutí o zahájení řízení, s. 8.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Náklady celkem	2 933	3 217	3 746	4 318	5 171	4 553	4 957
Výsledek	- 269	- 274	- 419	- 796	- 2 424	- 1 887	- 643
Odpisy	8 956	8 333	7 714	7 145	7 383	6 641	8 026
Vlastní kapitál	3 844	3 357	2 729	1 805	- 1 093	- 3 491	- 4 341
Rozvaha celkem	10 831	10 258	9 419	8 522	8 869	7 924	10 729

- (¹) Podle dopisu Francie ze dne 27. února 2012. Položka „Příjmy od společnosti Ryanair“ odpovídá platbám letecké společnosti provozovateli, zatímco položka „Platby společnosti Ryanair“ odpovídá platbám CCI-letišť společnosti Ryanair a její dceřiné společnosti AMS.
- (*) Důvěrné informace

- (54) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že ve finančních rozvahách CCI-letišť za roky 2000 až 2006 zjistila účetní záznamy, které se týkají provozních dotací, jejichž částky jsou uvedeny v tabulce č. 3 tohoto bodě odůvodnění:

Tabulka 3

Výše provozních dotací poskytnutých CCI v období 2000–2006 (v EUR), jak byly zjištěny v rozhodnutí o zahájení řízení

	Stát	Region	CGG	Obce	Ostatní	Celkem
2000		8 944			13 993	22 937
2001			28 314	15 299		43 613
2002	46 000			16 518		62 518
2003				12 603	400 331	412 934

	Stát	Region	CGG	Obce	Ostatní	Celkem
2004				3 694	39 587	43 281
2005			500 000	850 000	13 758	1 363 758
2006					200 000	200 000
Celkem	46 000	8 944	528 314	898 114	667 669	2 149 041

(55) Francie podala k těmto různým částkám následující vysvětlení. V roce 2005 obdržela CCI-letišťe na pokrytí své provozní ztráty dotace ve výši 250 000 EUR od CAAC, 600 000 EUR od CANM a 500 000 EUR od CGG⁽²⁹⁾. V roce 2006 obdržela CCI-letišťe na pokrytí své provozní ztráty od obecných služeb CCI platbu ve výši 200 000 EUR⁽³⁰⁾. Podle Francie ale žádná z ostatních částek zmíněných v tabulce č. 3 uvedených v předchozím bodě odůvodnění neodpovídá finanční podpoře ze strany orgánů samosprávy na ekonomické činnosti CCI-letišťe. Podle Francie totiž:

- částky ve výši 22 937 EUR a 43 613 EUR uvedené pro roky 2000 a 2001 byly určeny na provoz kyvadlové přepravy mezi centrem města Nîmes a letišťem;
- částka 62 518 EUR uvedená pro rok 2002 odpovídá ve výši 16 518 EUR částce určené na provozování kyvadlové přepravy a ve výši 46 000 EUR dotaci z fondu FIATA, která spadá, jak bylo vysvětleno výše, do rámce vnitrostátního systému financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi;
- částka 412 934 EUR uvedená pro rok 2003 odpovídá ve výši 12 603 EUR částce určené na provozování kyvadlové přepravy, ve výši 14 218 EUR dotaci z fondu FIATA a ve výši 386 103 EUR financování poskytnutému státem na pokrytí plnění bezpečnostních úkolů v oblasti výsadních pravomocí, přičemž toto financování spadalo do rámce působnosti letišťní daně a fondu FIATA;
- částka 43 281 EUR uvedená pro rok 2004 odpovídá ve výši 3 694 EUR částce určené na financování kyvadlové přepravy a ve výši 39 587 EUR dotaci z fondu FIATA;
- částka 13 758 EUR uvedená ve sloupci „Ostatní“ pro rok 2005 odpovídá dotaci z fondu FIATA.

(56) Pokud jde o kyvadlovou přepravu, byla provozována externím provozovatelem za finančního přispění různých orgánů samosprávy. Není pod kontrolou CCI-letišťe a nespadá do rámce jejích činností.

(57) Francie dále upřesnila, že po celou dobu trvání koncese neprovedla CCI žádný převod mezi účty obecných služeb a účty letišťe, kromě platby ve výši 200 000 EUR v roce 2006, jež je zmíněna v bodě odůvodnění (55). Francouzské orgány nicméně zdůrazňují, že docházelo k vyplácení vratných záloh. Toky těchto záloh a jejich hromadění⁽³¹⁾ na konci účetního období jsou shrnuty v tabulce č. 4 uvedené v tomto bodě odůvodnění.

⁽²⁹⁾ První dvě částky jsou sloučeny ve sloupci „obce a sdružení obcí“.

⁽³⁰⁾ Tato částka je uvedena ve sloupci „Ostatní“ výše uvedené tabulky.

⁽³¹⁾ Tak jak bylo zaneseno do pasiv rozvahy CCI-letišťe v položce „Zálohy v rámci organizace“.

Tabulka 4

Zálohy vyplácené obecnými službami ve prospěch CCI-letišť (v EUR) ⁽¹⁾

	Poskytnuté zálohy	Souhrn záloh na konci účetního období
1999	- 13 157	2 740 804
2000	- 43 669	2 697 135
2001	0	2 697 135
2002	420 074	3 117 210
2003	1 752 663	4 869 873
2004	1 429 624	6 299 497
2005	500 000	6 799 497
2006	2 938 660	9 738 157

⁽¹⁾ Podle dopisu francouzských orgánů ze dne 27. února 2012.

- (58) Při ukončení koncese veřejného zařízení dne 31. ledna 2006 byly nahromaděné zálohy obecných služeb CCI *de facto* přeměněny na dotace ⁽³²⁾. Tento postup státu umožňovala smlouva o koncesi z roku 1965 ⁽³³⁾. Stát tuto koncesi ukončil předčasně v roce 2006. Byl tehdy uplatněn článek 48 smlouvy o koncesi z roku 1965, podle něhož na konci koncese „stát uhradí obchodní komoře zálohy, které komora mohla vyplatit ze svých vlastních prostředků atd.“
- (59) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise zjistila, že za období 2000–2006 nezaúčtovala CCI-letišť žádný náklad do svých účtů v položce „Příspěvek k obecným výdajům správce“. V rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila Komise hypotézu, že obecné služby CCI neúčtovaly žádné obecné náklady spojené s použitím svých prostředků na správu CCI-letišť, například v oblasti administrativy nebo účetnictví. V odpovědi na rozhodnutí o zahájení řízení Francie nicméně uvedla, že všechny služby, jež byly společné různým útvarům CCI, a to včetně CCI-letišť, byly přeúčtovány, přičemž příspěvek každého útvaru byl stanoven pomocí přerozdělovacího klíče, který byl založen na objemu služeb, jichž každý útvar CCI využil. Například v případě výdajů v oblasti informačních technologií náklady každého útvaru byly stanoveny na základě počtu počítačů připojených k síti, které příslušný útvar používal. Francie poskytla podrobný rozpis částek, kterými se CCI-letišť podílela na obecných výdajích v období 2000–2006, a to položku po položce (kontrola správy, správa zaměstnanců, účetnictví, počítačová technika, dodávky, pojištění, poštovní služby).

3.2.3. FINANČNÍ PODPORY VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI VTAN

3.2.3.1. Smluvní rámec a provozní dotace

- (60) Počínaje dnem 1. ledna 2007 byla provozováním letiště Nîmes pověřena společnost Veolia Transport. Rozsah jejích pravomocí a podmínky provozování jsou stanoveny sdružením SMAN, které je přidělovacím orgánem, v dohodě o pověření veřejnou službou. Předmětem dohody je provozování, úklid a údržba civilní části letiště, rozvoj dopravy a služeb spojených s přijímáním civilních letadel a s činností podniků působících na letišti.

⁽³²⁾ Již 8. srpna 2006 požádala CCI o proplacení záloh v celkové výši přesahující 9 milionů EUR.

⁽³³⁾ Článek 46 smlouvy o koncesi z roku 1965.

- (61) Společnost Veolia Transport založila následně a v souladu s článkem 1a dohody o pověření veřejnou službou společnost VTAN, aby tuto dohodu plnila. Mateřská společnost společnosti VTAN, Veolia Transport, získala rovněž povolení vykonávat jiné komerční činnosti „ve spojení“⁽³⁴⁾ s úkolem provozovat letiště.
- (62) Podle článku 27 dohody o pověření veřejnou službou platí sdružení SMAN společnosti VTAN každý rok paušální příspěvek na zajištění finanční rovnováhy provozování letiště. Tento příspěvek je dán rozdílem mezi závazkem pověřené společnosti ohledně předpokládaných výdajů (celkové náklady a čisté ziskové rozpětí před zdaněním) a jejím závazkem ohledně předpokládaných příjmů. Jedná se o příspěvek v pevné výši, s výjimkou každoroční valorizace na základě vzorce stanoveného v článku 27.6 dohody o pověření veřejnou službou. Podle dohody o pověření veřejnou službou je výše paušálního příspěvku stanovena na [1,2-1,5] milionu EUR za rok bez DPH (hodnota EUR z roku 2005) v referenčním scénáři, který odpovídá podmínkám provozování letiště v druhém čtvrtletí roku 2006.
- (63) Dohoda o pověření veřejnou službou nicméně počítá s tím, že paušální příspěvek může být změněn v případě, že se společnost VTAN ocitne v podmínkách tzv. „scénáře ústupu“, který je vymezen přesnými kritérii stanovenými v této dohodě. Tento scénář ústupu odpovídá omezení činnosti s následnou změnou harmonogramu obrátek letadel na pravidelných spojích, a tím zrušení druhé směny zaměstnanců letiště a rovněž snížení plánovaných výdajů. Podle dohody o pověření veřejnou službou by v případě scénáře ústupu byl paušální příspěvek snížen na čistou částku ve výši [1,0-1,3] milionu EUR za rok.
- (64) Dohoda o pověření veřejnou službou rovněž stanoví, že v případě, když v daném roce přesáhne ziskové rozpětí před zdaněním při provozování letiště původně plánované ziskové rozpětí, tj. že hospodárnost činnosti je lepší než plánovaná a závazná, bude [30 % až 45 %] rozdílu v ziskovém rozpětí věnováno na snížení výše paušálního příspěvku. Při současném zohlednění nárůstu zdanění společností ve výši odpovídající 10 % rozdílu ziskového rozpětí před zdaněním umožňuje tento vzorec snížení příspěvku rozdělit zisky, se kterými se původně nepočítalo, rovným dílem mezi sdružení SMAN a společnost VTAN.
- (65) Dne 27. ledna 2010 byl dojednán první dodatek k dohodě o pověření veřejnou službou (dále jen „dodatek č. 1“), když se zjistilo, že společnost VTAN nemůže vybírat poplatek spojený s dočasným povolením k používání pozemku, jež měla jedna továrna stojící na území letiště (továrna SGAÏ), což byla skutečnost, jež nebyla známa v době, kdy společnost Veolia připravovala svou nabídku. Dodatek č. 1 k dohodě o pověření veřejnou službou zvýšil paušální příspěvek o [20 000 – 50 000] EUR.
- (66) Druhý dodatek (dále jen „dodatek č. 2“) byl dojednán dne 20. července 2010 s tím, aby společnost VTAN zavázal k výměně chladičového zařízení letištní platformy. Dodatek počítá s tím, že sdružení SMAN odškodní na konci pověření společnost VTAN ve výši neodepsané hodnoty zařízení.
- (67) Třetí dodatek (dále jen „dodatek č. 3“) k dohodě o pověření veřejnou službou byl dojednán dne 23. března 2011. Zavádí se jím možnost navýšit paušální poplatek o částku dotací, jež sdružení SMAN získá od jiných samosprávných orgánů. Počítá navíc s tím, že sdružení SMAN převede na společnost VTAN dotaci, již získalo od regionu Languedoc-Roussillon na základě úmluvy uzavřené s tímto samosprávným územním celkem, aby se podpořil rozvoj turistiky spojený s nízkonákladovou leteckou dopravou. Na rok 2009 dosáhla tato dotace výše [100 000 – 300 000] EUR. Sdružení SMAN soudí, že společnost VTAN tehdy měla výdaje na podporu rozvoje turistiky, a přálo si proto navýšit paušální příspěvek o výši dotace, již získalo.
- (68) Francie uvedla, že tato dotace byla určena na pokrytí nákladů společnosti VTAN, které musela učinit, aby čelila snížení provozu vyvolaného rozhodnutím společnosti Ryanair z března roku 2009 neprovozovat nadále lety z letiště Nîmes do britských East Midlands a snížit počet obrátek na spojích do Liverpoolu a Londýna Luton.
- (69) Podle společnosti VTAN výdaje podpořené touto dotací na komunikaci v žádném případě nefinancovaly dodatečnou reklamu u dceřiné společnosti Ryanair (AMS), nýbrž se podílely na plnění úkolu veřejné služby, a to rozvoje turistiky a propagace místního hospodářství. Konkrétně společnost VTAN najala odpovědného komerčního pracovníka pověřeného rozvojem a marketingem v oblasti komunikace, rozvojem leteckého provozu pomocí četných osobních schůzek typu „b-to-b“ v sídlech leteckých společností, řadou reklamních kampaní typu „emailing“ a účastí na veletrzích a fórech v oblasti letecké dopravy (jako byl například veletrh BMT v italské Neapoli, na němž se podařilo zkontaktovat pět italských poskytovatelů souborných turistických služeb), jež byly přímo zaměřeny na zahraniční zákazníky.

⁽³⁴⁾ Článek 1 a článek 1a dohody o pověření veřejnou službou.

- (70) Dne 8. dubna 2011 bylo uzavřeno mezi sdružením SMAN a společností VTAN memorandum o porozumění, jehož cílem bylo stanovit koordinovaný postup při použití výdajů nutných k zachování letecké činnosti po 1. červenci 2011, kdy přestala fungovat základna námořního letectva, což znamenalo změnit správu celé letištní platformy.
- (71) Dnem 2. července 2011 převedl stát část bývalé vojenské oblasti a rovněž úkoly a odpovědnosti, zajišťované předtím ministerstvem obrany, na sdružení SMAN. Tímto převodem se změnil rozsah působnosti a odpovědnosti, jimiž byla společnost VTAN pověřena v rámci dohody o pověření veřejnou službou. Za těchto okolností uzavřelo sdružení SMAN a společnost VTAN dne 30. června 2011 nový dodatek k dohodě o pověření veřejnou službou (dále jen „dodatek č. 4“), jehož cílem bylo na jedné straně prodloužit o rok platnost dohody o pověření veřejnou službou a na druhé straně změnit rozsah povinností pověřené společnosti a způsob jejího odměňování. Počínaje tímto dnem převzala společnost VTAN odpovědnost za činnosti, jež do té doby zajišťovalo ministerstvo obrany, s výjimkou kontroly bezpečnosti leteckého provozu. Musela rovněž zakoupit vybavení vojenské části letiště a přistoupit k investicím do této infrastruktury, jež byly považovány za nezbytné.
- (72) Kvůli zohlednění těchto nových provozních nákladů a dodatečných investičních výdajů byl pověřené společnosti přiznán na rok 2011 zvláštní veřejný příspěvek v předpokládané výši [300 000 – 600 000] EUR a rovněž dotace na zařízení. Předpokládaná výše dotací na zařízení byla [900 000 – 1 400 000] EUR ([300 000 – 500 000] EUR za rok 2011 a [600 000 – 900 000] EUR za rok 2012). Na konci pověření měla být provedena úprava, aby se srovnaly platby se skutečnými výdaji společnosti VTAN a poplatky skutečně vybranými sdružením SMAN. Francie zdůrazňuje, že výše uvedená dotace měla za cíl pokrýt investice v oblasti činností spadajících do výsadních pravomocí a investice nutné pro certifikaci letiště, jež se nepředvíдалy v době, kdy se přidělovalo pověření veřejnou službou⁽³⁵⁾.

3.2.3.2. Investice v oblasti letiště

- (73) Dohoda o pověření veřejnou službou stanoví, že provozovatel hradí pouze část investic⁽³⁶⁾. Společnost VTAN tak hradí investice na převzetí zařízení restaurace ve výši [150 000 – 350 000] EUR, uspořádání obchodů na letišti a získání vybavení, jež je nutné pro oživení prostor letiště. S těmito investicemi ve výši [200 000 – 400 000] EUR se počítalo na účetní období 2007 a měly být odepisovány po dobu platnosti dohody o pověření veřejnou službou. V souladu s dodatkem č. 2⁽³⁷⁾ financovala společnost VTAN výměnu chladicího zařízení letiště, jež se přidělující orgán zavázal převzít na konci pověření veřejnou službou oproti úhradě pověřené společnosti částky odpovídající neodepsané hodnotě tohoto majetku. Obecně platí, že provozovatel financuje údržbu a obnovu provozního zařízení. Všechny ostatní investice hradí sdružení SMAN a orgány samosprávy, které jsou jeho členy.
- (74) Ode dne 2. července 2011 zahrnuje rozsah působnosti dohody o pověření veřejnou službou rovněž vojenskou část letiště. Podle Francie si ale převedení správy vojenské části letiště vyžádalo práce a akvizice, jež byly nutné pro pokračování činnosti letištní platformy, a to zejména pro její certifikaci (to znamená pro zajištění převodu správy bývalé vojenské části letiště Nîmes a úkolů, které do té doby zajišťovala brigáda námořního letectva, čímž došlo ke změně rozsahu povinností společnosti VTAN a způsobu jejího odměňování). Přehled těchto prací sestavila pracovní skupina složená ze zástupců generálního ředitelství civilního letectví, ministerstva obrany, sdružení SMAN a společnosti VTAN. Jak je uvedeno v bodě odůvodnění (72), jako protiplnění za nové povinnosti měla společnost VTAN obdržet dotaci na zařízení v předpokládané výši [300 000 – 500 000] EUR v roce 2011 a [600 000 – 900 000] EUR v roce 2012, tj. celkem [900 000 – 1 400 000] EUR.
- (75) Podle Francie dosáhly investice, jež provedla společnost VTAN za celou dobu platnosti dohody o pověření veřejnou službou, celkové částky [600 000 – 900 000] EUR.

3.3. SMLOUVY UZAVŘENÉ SE SPOLEČNOSTMI RYANAIR/AMS

- (76) Historie činnosti společnosti Ryanair na letišti Nîmes je připomenuta v bodě odůvodnění (18).

⁽³⁵⁾ Přípomínky Francie k rozhodnutí o zahájení řízení, s. 15.

⁽³⁶⁾ Dohoda o pověření veřejnou službou ze dne 12. prosince 2006, článek 25.

⁽³⁷⁾ Dodatek č. 2 ze dne 20. července 2010.

3.3.1. SMLOUVY UZAVŘENÉ S CCI-LETIŠTĚ

- (77) Francouzské orgány upřesňují, že spádová hospodářská oblast okolo letištní platformy, jež představuje řádově více než 2 000 pracovních míst, byla součástí celkové vyváženosti, jež zohledňovala souběžné působení armády, průmyslových podniků působících v oblasti letectví (recyklace pohonných hmot) a letecké přepravy cestujících. Za těchto hospodářských okolností se CCI nejprve sama a později s partnerskými orgány územní samosprávy snažila zachovat letecké spoje provozované na letišti Nîmes. CCI se zejména snažila řešit pokles provozu, ke kterému došlo v důsledku oznámení o zavedení vysokorychlostní železniční tratě TGV, k němuž skutečně došlo v červnu roku 2001.
- (78) Francouzské orgány rovněž potvrdily, že smlouvy a dodatky uzavřené mezi společností Ryanair a CCI nebyly předmětem žádného z jejich formálních usnesení, jimiž by se tato jednání povolovala. Francie tím upřesňuje, že uzavírání smluv s leteckými společnostmi představuje běžný správní akt, u něž není nutný souhlas valné hromady, protože předseda CCI disponuje rozsáhlými pravomocemi, včetně pravomoci podepisovat smlouvy jménem CCI⁽³⁸⁾.

3.3.1.1. Úmluva mezi CCI a společností Ryanair ze dne 11. dubna 2000

- (79) První úmluva, jež byla mezi CCI a společností Ryanair podepsána dne 11. dubna 2000, stanoví výši letištních poplatků společnosti Ryanair. Letecká společnost se v ní rovněž zavazuje ke každodenní dopravní obsluze letiště Nîmes. Podle tvrzení Francie se ústní závazek měl týkat míry obsazenosti ve výši 70 %, jež měla být ve skutečnosti přesáhnutá o deset procentních bodů.
- (80) Podle úmluvy ze dne 11. dubna 2000 získala společnost Ryanair slevu ze sazeb účtovaných na letišti Nîmes. Vzhledem k parametrům a harmonogramu svých letů neplatila tato letecká společnost poplatky za parkování a signalizaci. Společnost Ryanair rovněž [...]. Uplatňované poplatky za cestujícího a přistání odpovídají obecnému sazebníku. Francie připomíná, že jakákoliv letecká společnost s podobným objemem letů jako společnost Ryanair by bývala mohla využít stejných sazeb⁽³⁹⁾.
- (81) Za slevu poskytnutou společnosti Ryanair u poplatku za asistenční služby při mezipřistání počítala tato smlouva s finanční pokutou, jež se měla uplatnit na společnost Ryanair v případě, kdy by se nedosáhlo cíleného počtu cestujících za rok. V tomto případě měla společnost Ryanair platit penále ve výši [...] EUR za chybějícího cestujícího. Společnost VTAN poskytla společnosti Ryanair výhodnější sazbu ve výši [...] EUR, a to vzhledem ke značnému počtu provozovaných letů.
- (82) Úmluva počítá rovněž s převedením části výnosu přistávacího poplatku stanoveného ve smlouvě uzavřené se společností Ryanair z důvodu spoluúčasti na marketingových nákladech. Tento příspěvek byl považován za část výnosu přistávacího poplatku a byl vypočítáván jako rozdíl mezi výší přistávacího poplatku, který hradila společnost Ryanair, a částkou [...] EUR, k níž se přičetla část poplatku za cestujícího, jež odpovídala částce [...] EUR za cestujícího ze Společenství.

3.3.1.2. Změny v úmluvě ze dne 11. dubna 2000

- (83) Ke změnám ve smlouvě ze dne 11. dubna 2000 došlo po výměně dopisů nejprve na konci roku 2001⁽⁴⁰⁾ a podruhé v březnu roku 2004⁽⁴¹⁾. Tyto změny počítaly s navýšením plateb CCI ve prospěch společnosti Ryanair, aby došlo k rozvoji dodatečných leteckých spojů.
- (84) Tyto změny stanoví navýšení příspěvku na marketing, který CCI platí společnosti Ryanair, na částku [...] EUR za cestujícího, který odlétá z letiště Nîmes spoji do Londýna provozovanými až do 31. října 2002, za podmínky, že společnost Ryanair zajistí druhý spoj do Londýna během letního období.

⁽³⁸⁾ Dopis Francie ze dne 20. března 2014.

⁽³⁹⁾ Připomínky Francie k rozhodnutí o zahájení řízení, s. 56.

⁽⁴⁰⁾ Dopisy ze dne 28. listopadu 2001, 11. a 18. prosince 2002, 21. a 24. prosince 2001, 2. a 5. února 2002 a 15. února 2002.

⁽⁴¹⁾ Dopisy ze dne 10. a 16. března 2004.

- (85) Změny z roku 2004 stanoví navýšení příspěvku na marketing o [...] EUR za cestujícího za podmínky, že se během letního období (od 29. dubna 2004) zahájí provoz na druhém spoji do Londýna.

3.3.1.3. *Smlouva mezi CCI a společností Ryanair ze dne 10. října 2005*

- (86) Dne 10. října 2005 byla uzavřena nová smlouva mezi společností Ryanair a CCI, a to původně na dobu pět let s možností ji během pěti let prodloužit. Smlouva stanoví se zpětnou platností k 1. lednu 2005 výši letištních poplatků, které musí hradit společnost Ryanair a které odpovídají obecnému sazebníku uplatňovanému na letišti Nîmes, s výjimkou osvobození od poplatků za parkování, signalizaci a [...]. Vedle toho jsou společností stanoveny cíle provozu, jichž má dosáhnout.
- (87) Nová smlouva obsahuje rovněž systém spoluúčasti na rozvoji provozu. Systém je založen na tom, že CCI vyplatí [...] EUR za každého cestujícího, který odletí z letiště Nîmes, a [...] EUR za každého, který zde přistane, a to po celou dobu plnění smlouvy. Smlouva obsahuje doložku o pokutě pro případ, že by společnost Ryanair nedosáhla cíleného provozu dohodnutého v úmluvě. Podle této doložky v případě, že se počet přepravených cestujících pohybuje od [...] do [...] % cíleného provozu, snižuje se platba za cestujícího na [...] EUR po celý dotčený rok a až do obnovení cíleného provozu. Pokud je počet přepravovaných cestujících nižší o [...] % vzhledem k cílenému počtu, [...].
- (88) Podle této smlouvy se společnost Ryanair zavazuje zajistit:

- každodenní spoj do Londýna Stansted s ročním počtem 40 000 cestujících;
 - každodenní dodatečný spoj do Londýna Stansted během letního období, a to po šest po sobě následujících měsících, s dodatečným počtem 22 000 cestujících;
 - spoj do Liverpoolu čtyři dny za týden s počtem 22 000 cestujících;
 - dodatečný spoj počínaje dubnem roku 2006 s destinací, jež bude určena, s počtem 22 000 cestujících.
- (89) Smlouva kromě toho počítá s finančním penále u slev, které byly společnosti Ryanair přiznány u poplatků za asistenční služby při mezipřistání, a penále ve výši [...] EUR za cestujícího, pokud nebude splněn cíl počtu cestujících za rok.

3.3.1.4. *Smlouva mezi CCI a společností AMS ze dne 10. října 2005*

- (90) Dne 10. října 2005 byla rovněž uzavřena smlouva mezi CCI a společností Airport Marketing Services Limited (dále jen „AMS“), dceřinou společností ve 100 % vlastnictví společnosti Ryanair, a to na dobu pět let s možností prodloužení na stejnou dobu. Tato smlouva platí rovněž se stejnou zpětnou platností od 1. ledna 2005. Předmětem této smlouvy je, že CCI zakoupí tyto návazné marketingové služby:
- 5 odstavců o sto padesáti slovech v oddílu „Pět věcí, které je nutno udělat“ na stránce věnované destinaci Nîmes na internetových stránkách společnosti Ryanair;
 - 5 odkazů k internetovým stránkám vybraným CCI ve sloupci na stránce věnované destinaci Nîmes na internetových stránkách společnosti Ryanair;
 - jeden odkaz k internetovým stránkám vybraný CCI v oddílu „Pět věcí, které je nutno udělat“ na stránce věnované destinaci Nîmes na internetových stránkách společnosti Ryanair;
 - umístění po dobu sedmi dnů za rok odkazu k internetovým stránkám určeným CCI na domovské stránce britského portálu společnosti Ryanair. Všechna výše uvedená opatření, nebo-li balíček č. 1, jsou poskytována za cenu [...] EUR za rok bez DPH;
 - od oznámení nových spojů s odletem z letiště Nîmes v roce 2006 umístění po dobu 26 dnů za rok odkazu k internetovým stránkám určeným CCI na domovské stránce britského portálu společnosti Ryanair (balíček č. 2) za cenu [...] EUR za rok;

- od oznámení nových spojů s odletem z letiště Nîmes v roce 2007 umístění po dobu 3 dodatečných dnů za rok odkazu k internetovým stránkám určeným CCI na domovské stránce portálu (balíček č. 3) za cenu [...] EUR za rok;
- v roce 2005: nabídka rozesílaná elektronickou poštou s propagací destinace Nîmes za cenu [...] EUR;
- v roce 2006: nabídka rozesílaná elektronickou poštou s propagací destinace Nîmes za cenu [...] EUR;
- v roce 2007: nabídka rozesílaná elektronickou poštou s propagací destinace Nîmes za cenu [...] EUR.

(91) Tato smlouva byla změněna dvěma dodatky:

1. Dodatkem ke smlouvě ze dne 30. ledna 2006 (změna č. 1), kterým se prodlužuje platnost smlouvy uzavřené mezi CCI a společností AMS až do konce skutečného provozování letiště, tj. do 31. prosince 2006, bez ohledu na ukončení koncese veřejného zařízení. Tímto dodatkem se zavádí doložka „upřímné snahy“ CCI a společnosti AMS, aby byla podepsána podobná smlouva s budoucím provozovatelem letiště. Podle francouzských orgánů je tento dodatek ke smlouvě logickým důsledkem dočasného prodloužení provozování letiště CCI nad platnost úmluvy o koncesi⁽⁴²⁾.
2. Dodatkem ke smlouvě ze dne 17. října 2006 (dodatek č. 2), kterým se snižuje částka za marketingové služby poskytované CCI v důsledku tvrzení CCI, že není schopna zajistit požadované marketingové nástroje. Dodatek ke smlouvě stanoví, že marketingové služby poskytované od roku 2007 odpovídají původní smlouvě. Poskytování marketingových služeb bylo přerušeno počínaje dubnem a červencem roku 2006 až do 31. prosince 2006, protože CCI nebyla schopna dodat marketingové nástroje, které měly být umístěny na internetových stránkách společnosti Ryanair. V konečném důsledku byly částky, které měla CCI uhradit za rok 2006, tyto:
 - [...] EUR místo [...] EUR za balíček č. 1;
 - [...] EUR místo [...] EUR za balíček č. 2;
 - [...] EUR místo [...] EUR za balíček č. 3;
 - [...] EUR za každou další službu vyúčtovanou podle jednotlivých položek složky, u níž nedošlo ke změně, jak s tím počítal dodatek ke smlouvě.

3.3.2. SMLOUVY UZAVŘENÉ SE SPOLEČNOSTÍ VTAN (2007–2011)

(92) Francie upřesnila, že rozhodnutí o podepsání jednotlivých smluv se společností Ryanair spadala do výlučné pravomoci ředitele společnosti VTAN a jejího předsedy, a nebyla tudíž předmětem usnesení či jednání⁽⁴³⁾.

3.3.2.1. Smlouva mezi společnostmi VTAN a Ryanair ze dne 2. ledna 2007

(93) Dne 2. ledna 2007 byla uzavřena smlouva mezi společnostmi Ryanair a VTAN o poskytování letištních služeb, která stanovila výši poplatků za přistání a cestujícího, jež měla hradit letecká společnost, a jíž jí byl poskytnut příspěvek za každého cestujícího na základě režimu podněcování k rozvoji provozu. Tato smlouva platila od 1. ledna až do 31. října 2007.

3.3.2.2. Smlouva mezi společnostmi VTAN a AMS ze dne 2. ledna 2007

(94) Ve stejný den uzavřela společnost VTAN se společností AMS smlouvu o poskytování marketingových služeb, jíž nakoupila marketingové služby za cenu [...] EUR. Stejně jako v případě předchozí smlouvy platila i tato smlouva od 1. ledna do 31. října 2007.

⁽⁴²⁾ Dopis Francie ze dne 25. dubna 2014.

⁽⁴³⁾ *Ibid.*

- (95) Dne 1. srpna 2007 podepsaly společnosti VTAN a AMS dodatek ke smlouvě, v němž se dohodly na vyplacení dodatečného příspěvku ve výši [...] EUR za období od 1. září 2007 do 28. února 2008. Tento dodatek byl podmínkou zachování leteckého spoje společnosti Ryanair do Charleroi během zimní sezóny 2007–2008. Francie se domnívá, že tento dodatečný příspěvek vnutila společnosti VTAN společnost Ryanair, protože společnost VTAN na trhu teprve začínala, a nebyla tak v dostatečně silné pozici, aby vyjednala nižší příspěvek. Francie rovněž potvrdila, že tento dodatek ke smlouvě neměl takovou povahu, aby změnil letecké spoje a četnost letů stanovených ve smlouvě ze dne 2. ledna 2007 či očekávaný provoz⁽⁴⁴⁾.

3.3.2.3. Smlouvy mezi společnostmi VTAN a Ryanair/AMS ze dne 7. listopadu 2007

- (96) Dne 7. listopadu 2007 byly uzavřeny dvě nové smlouvy, a to původně na jeden rok s možností je třikrát prodloužit, aby se mohlo pokračovat v plnění smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách, jejichž platnost skončila. Ustanovení smluv jsou podobná, ale platby společnosti Ryanair a její dceřiné společnosti jsou navýšeny a dosahují částky [...] EUR.

3.3.2.4. Smlouvy mezi společnostmi VTAN a Ryanair/AMS ze dne 27. srpna 2008

- (97) Dne 27. srpna 2008 nahradily s platností od 1. listopadu 2008 dvě nové smlouvy, jedna o letištních službách a druhá o marketingových službách, smluvní rámec popsany výše, a to na dobu jednoho roku s možností je dvakrát prodloužit.

- (98) Podle smlouvy o letištních službách se společnost Ryanair zavázala provozovat⁽⁴⁵⁾:

— jeden každodenní spoj během léta a čtyři spoje za týden v zimním období do Londýna Luton s celkovým počtem [...] cestujících za rok;

— čtyři spoje do Charleroi za týden s celkovým počtem [...] cestujících.

- (99) Nová smlouva obsahuje rovněž systém spoluúčasti na rozvoji provozu nebo-li „incentive scheme“. Tento systém spočívá v tom, že CCI vyplácí příspěvek ve výši [...] EUR. Smlouva obsahuje také ustanovení o penále ve výši [...] EUR za cestujícího, které má platit společnost Ryanair v případě, že cílený provoz nedosáhne počtu [...] cestujících.

3.3.2.5. Dodatky ke smlouvám ze dne 27. srpna 2008

- (100) Dva „dodatky“ ze dne 25. srpna 2009 prodloužily plnění smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách až do 31. prosince 2011.

- (101) Dodatek č. 1 ke smlouvě o marketingových službách ze dne 18. srpna 2010 zvýšil jednorázově výši příspěvku společnosti VTAN o [20 000 – 50 000] EUR, aby, jak se dohodly smluvní strany, se provedla kampaň zaměřená na nové turisty. Francie se domnívá, že uzavření dodatku spadá do rámce udržování dobrých obchodních vztahů mezi správcem letiště a společností Ryanair⁽⁴⁶⁾.

- (102) Dodatek č. 2 ke smlouvě o marketingových službách ze dne 30. listopadu 2010, který byl uzavřen v souvislosti s tím, že společnost Ryanair zachová spoj do Liverpoolu, zvýšil jednorázově výši příspěvku společnosti VTAN o [35 000 – 65 000] EUR. Francie uvedla, že tento dodatek byl uzavřen pod tlakem, který společnost Ryanair vyvíjela na společnost VTAN ohledně spoje do Liverpoolu. Vytížení letadel na tomto spoji skutečně výrazně pokleslo a společnost Ryanair hrozila, že zruší [...] letů na tomto spoji, a podmiňovala zachování této četnosti letů do [...] zakoupením dodatečných marketingových služeb na propagaci tohoto spoje⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁴⁾ *Ibid.*

⁽⁴⁵⁾ V oné době byl provozován rovněž spoj do Liverpoolu. Francie vysvětlila, že tento spoj nebyl nikdy od roku 2005 do roku 2012 přerušen, ale že se vždy jednalo o sezónní spoj. Francie zdůrazňuje, že dotčený spoj není ve smlouvě o marketingových službách ze dne 27. srpna 2008 zmiňován, protože jeho postavení bylo nejisté (tehdy se uvažovalo o jeho zrušení), ale že od roku 2008 do roku 2011 fungoval s menším počtem obrátek. Smlouva o marketingových službách z roku 2008 proto nepočítala pro tento spoj se zakoupením služeb na internetových stránkách společnosti Ryanair. V období 2008–2010 byl tento spoj provozován bez zakoupení marketingových služeb.

⁽⁴⁶⁾ Viz poznámka pod čarou 42.

⁽⁴⁷⁾ Dopis Francie ze dne 26. května 2014.

4. DŮVODY, KTERÉ VEDLY K ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (103) Komise považovala za nezbytné zahájit formální vyšetřovací řízení, aby přezkoumala všechny finanční příspěvky různých veřejných subjektů a orgánů provozovatelům letiště od roku 2000 až do dne přijetí rozhodnutí o zahájení řízení, a to zejména finanční příspěvky popsané v části 3.2, a posoudila případné podpory společnosti Ryanair obsažené ve všech smlouvách uzavřených mezi provozovateli letiště a leteckou společností a/nebo jejími dceřinými společnostmi od roku 2000 až do dne přijetí rozhodnutí o zahájení řízení (dne 25. dubna 2012).
- (104) Za prvé, Komise vyjádřila ve svém posouzení finančních příspěvků provozovatelům letiště pochybnosti ohledně existence hospodářského zvýhodnění ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (105) Provozovatelé letiště stejně jako Francie tvrdili, že správa letiště Nîmes představuje jako celek službu obecného hospodářského zájmu, a Komise proto posuzovala opatření finanční podpory ve prospěch správců letiště z hlediska judikatury ve věci *Altmark*. Komise posuzovala odděleně období, kdy byla provozovatelem CCI-letiště (2000 – 1. únor 2006), období spadající pod dohodu o pověření veřejnou službou uzavřenou mezi CCI a sdružením SMAN (1. únor 2006 – 31. prosinec 2006) a období, kdy byla provozovatelem společnost VTAN (2007–2012). Pokud jde o období, kdy byla provozovatelem CCI, Komise usoudila, že během období 2000–2006 nebyla splněna první podmínka rozsudku ve věci *Altmark*, a proto nelze považovat opatření poskytnutá CCI a CCI-letiště během období 2000–2006 za vyrovnání služby obecného hospodářského zájmu.
- (106) Pokud jde o období, kdy byla provozovatelem společnost VTAN, Komise usoudila, že francouzské orgány neprokázaly, že letiště Nîmes představuje mimořádný případ, což by umožnilo označit správu letiště v jejím celku za službu obecného hospodářského zájmu. Komise kromě toho vyjádřila pochybnosti ohledně toho, že v ustanoveních dohody o pověření veřejnou službou byly splněny požadavky spojené s druhou, třetí a čtvrtou podmínkou rozsudku ve věci *Altmark*.
- (107) Pokud jde o slučitelnost finančních příspěvků z hlediska zásady subjektu v tržním hospodářství, Komise nemohla vyloučit, že dotčené finanční příspěvky poskytl postupným provozovatelům letiště Nîmes selektivní výhodu během celého období pokrytého rozhodnutím, a nemohla proto vyloučit, že tyto příspěvky představují státní podporu.
- (108) Komise dále rovněž posoudila slučitelnost opatření ve prospěch provozovatelů letiště s vnitřním trhem na základě pokynů z roku 2005⁽⁴⁸⁾ a své rozhodovací praxe. Pokud jde o investiční podpory, dospěla Komise k závěru, že nemá dostatečně přesné informace o investicích financovaných veřejnými orgány ve prospěch postupných provozovatelů letiště. Pokud jde o slučitelnost podpory na provoz s vnitřním trhem, Komise usoudila, že tato opatření představují podpory na provoz, u nichž francouzské orgány nepředložily žádné odůvodnění jejich případné slučitelnosti s vnitřním trhem.
- (109) Za druhé, pokud jde o případné podpory poskytnuté společnosti Ryanair, Komise usoudila, že smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách, které byly uzavřeny současně, musí být posuzovány společně, protože společnosti Ryanair a AMS představují ve skutečnosti jediného příjemce předmětných opatření. Komise usoudila, že pro určení, zda tyto různé smlouvy představují státní podporu, je nutno zohlednit tuto zásadu a uplatnit kritérium soukromého investora v tržním hospodářství na jednotlivé okamžiky, kdy byly smlouvy uzavřeny, to znamená:

— den uzavření smlouvy o letištních službách se společností Ryanair, tj. 11. duben 2000;

— dny dopisů z období od listopadu 2001 do února 2002 a z března 2004, jimiž se měnila smlouva o letištních službách uzavřená dne 11. dubna 2000 se společností Ryanair;

— den uzavření nového smluvního rámce, který se skládal ze smlouvy o letištních službách se společností Ryanair a smlouvy o marketingových službách se společností AMS, tj. 10. říjen 2005;

⁽⁴⁸⁾ 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).

- dny uzavření dvou dodatků, kterými se měnila smlouva o marketingových službách uzavřená se společností AMS dne 10. října 2005, tj. změna č. 1 ze dne 30. ledna 2006 a změna č. 2 ze dne 17. října 2006;
 - den uzavření smlouvy o letištních službách se společností Ryanair a smlouvy o marketingových službách se společností AMS, tj. 2. leden 2007;
 - den uzavření smlouvy o letištních službách se společností Ryanair a smlouvy o marketingových službách se společností AMS, tj. 1 listopad 2007;
 - den uzavření smlouvy o letištních službách se společností Ryanair a smlouvy o marketingových službách se společností AMS, tj. 1 listopad 2007;
 - den podpisu dodatků ze dne 25. srpna 2009, kterými se prodlužuje plnění smluv ze dne 27. srpna 2008 až do 31. prosince 2011;
 - dny 1. srpna 2007, 18. srpna 2010 a 30. listopadu 2010, tj. dny podepsání dodatků, kterými se podstatně měnily smlouvy o marketingových službách uzavřené se společností AMS.
- (110) V těchto souvislostech se Komise předběžně zejména domnívala, že nemůže na základě informací, které měla k dispozici, vyloučit, že společnost Ryanair/AMS získala státní podporu vyplývající z obchodního a smluvního rámce jejího vztahu s postupnými provozovateli letiště. Komise se domnívala, že předmětné opatření může představovat státní podporu podléhající zásadnímu zákazu čl. 107 odst. 1 SFEU, kterou provozovatelé vyplatili společnosti AMS. Toto posouzení vycházelo z informací poskytnutých Francií a okolností, za nichž byla tato smlouva uzavřena.
- (111) Komise dále vyjádřila pochybnosti ohledně skutečnosti, že se provozovatelé letiště uzavřením smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách chovali jako obezřetný subjekt v tržním hospodářství uplatňující globální nebo odvětvovou strukturální politiku a řídící se více či méně dlouhodobými perspektivami výnosnosti. Komise totiž zjistila, že neexistuje žádná studie trhu a/nebo podnikatelský plán, který by se týkal různých smluv uzavřených se společnostmi Ryanair/AMS a který by z hospodářského hlediska podpořil rozhodnutí letiště zavázat se takovým způsobem společností Ryanair/AMS.
- (112) Pro provedení této analýzy Komise navrhla uplatnit v rámci správy letiště zásadu samostatného financování („single-till“) zohledněním jak příjmů z činností spojených s leteckou dopravou (letištní poplatky a asistenční služby při mezipřistání), tak příjmů z neleteckých činností letiště (obchody, parkoviště atd.).
- (113) Pokud jde o období, kdy letiště provozovala CCI, Komise konstatovala, že je obtížné zjistit, do jaké míry byly slevy a srážky přiznávány u letištních poplatků a bezplatné poskytování asistenčních služeb při mezipřistání stanoveny v poměru k provozním nákladům letištní infrastruktury, tj. vzhledem k nákladům poskytovaných letištních služeb. Komise vyjádřila v těchto souvislostech pochybnosti ohledně skutečnosti, že CCI-letiště jednala v rámci svých vztahů se společností Ryanair jako obezřetný investor v tržním hospodářství.
- (114) Pokud jde o období, kdy letiště provozovala společnost VTAN, Komise zjistila, že plnění nového smluvního rámce stanoveného počínaje rokem 2007 zřejmě hluboce zhoršilo finanční situaci provozovatele, a Komise proto nemohla vyloučit, že společnost Ryanair/AMS získala státní podporu vyplývající z předmětného obchodního a smluvního rámce.
- (115) Komise také vyjádřila pochybnosti o slučitelnosti těchto opatření s vnitřním trhem z hlediska pokynů z roku 2005.

5. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (116) Komise obdržela připomínky od těchto zúčastněných stran: la CCI, VTAN, sdružení SMAN, Ryanair, AMS a Transport & Environment.

5.1. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

5.1.1. SPOLEČNÉ PŘIPOMÍNKY CCI, SPOLEČNOSTI VTAN A SDRUŽENÍ SMAN

- (117) Oba správci letiště v období pokrytém rozhodnutím o zahájení řízení, tj. zejména CCI a společnost VTAN, předložili své připomínky společně se sdružením SMAN. CCI, společnost VTAN a sdružení SMAN jsou dále uváděny pod označením „Provozovatelé“.
- (118) Provozovatelé zdůrazňují, že se u společností Veolia Transport a VTAN jedná o dva odlišné subjekty. U prvního z nich se jedná o podnik, který byl vybrán, aby provozoval letiště Nîmes, zatímco společnost VTAN nahradila společnost Veolia Transport, aby místo ní plnila dohodu o pověření veřejnou službou.

5.1.1.1. *Připomenutí úkolů veřejné služby při provozování letiště Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes*

- (119) Provozovatelé připomínají, že sdružení SMAN je právnickou osobou podle veřejného práva. Úkoly veřejné služby přidělil sdružení SMAN francouzský stát v rámci přenosu pravomocí na samosprávné územní celky. Provozovatelé tvrdí, že podle judikatury francouzské Státní rady⁽⁴⁹⁾ je v případě, kdy smíšené sdružení zajišťuje provozování letiště, veřejná služba součástí povahy jeho činnosti. Sdružení SMAN později pověřilo provozováním letiště CCI a poté společnost VTAN, což byl postup v souladu s francouzským právem předložený ke kontrole zákonnosti prefektovi departementu Gard, aniž by tento zjistil sebemenší nezákonnost.

5.1.1.2. *Opatření č. 1: posouzení finančních příspěvků provozovatelům letiště*5.1.1.2.1. *Existence podpory*5.1.1.2.1.1. *Úkoly spadající do výsadních pravomocí veřejné moci a infrastruktura sloužící k jejich plnění*

- (120) Provozovatelé se domnívají, že boj proti požárům v letadlech a boj proti ohrožení zvířaty nejsou služby spojené s ochranou, nýbrž úkoly v oblasti výsadních pravomocí spojené s bezpečností a hrazené z letištní daně, tedy nehopodářské činnosti mimo oblast působnosti evropských pravidel pro státní podporu.

5.1.1.2.1.2. *Financování provozování letiště*

- (121) Provozovatelé zdůrazňují, že v období, kdy letiště provozovala CCI, nelze považovat vratné zálohy vyplácené obecnými službami CCI na účty letiště a ani systém přeúčtování společných nákladů za akty, které by bylo možno posuzovat podle pravidel pro státní podporu. V prvním případě se tak CCI údajně chovala jako soukromý investor, aby zajistila svému podniku nutné prostředky, a v případě systému přeúčtování společných nákladů z důvodu, že tyto náklady jsou stanoveny podle objektivních kritérií ve spojení s objemem služeb poskytovaných každému jednotlivému útvaru.

5.1.1.2.1.3. *Slučitelnost paušálního příspěvku z hlediska judikatury ve věci Altmark*

- (122) Jasně vymezené závazky veřejné služby: provozovatelé odmítají stanovisko Komise, podle něž nelze označit za službu obecného zájmu rozvoj letištní platformy, a to zejména pro komerční lety. Domnívají se naopak, že i) členské státy mají širokou posuzovací pravomoc při určení toho, co považují za službu obecného hospodářského zájmu, a že ii) „rozvoj letecké dopravy“ sleduje širší cíl, a to územní rozvoj, což je podle provozovatelů cíl, který Komise již uznala za konstitutivní prvek cíle obecného zájmu.
- (123) Provozovatelé dále předložili studii, která dokazuje, že dopad letiště na místní hospodářství jasně převyšuje paušální poplatek, a to z důvodu významu letiště jako místa soustředění hospodářských činností.
- (124) Provozovatelé se rovněž odvolávají na obsah dohody o pověření veřejnou službou, aby prokázali, že i) tato dohoda obsahuje četné povinnosti spojené s udržováním letiště a jeho přístupností a že ii) společnost VTAN musí zajišťovat nepřerušovaný chod veřejné služby pod hrozbou sankcí, přičemž plní závazky, které by soukromý investor sledující vlastní obchodní zájem neplnil či neplnil ve stejné míře ani za stejných podmínek.

⁽⁴⁹⁾ Státní rada, 21. února 2011, věc *Société Ophrys v. CA Clermont Communauté*, podání č. 337349.

- (125) Provozovatelé tvrdí, že Komise nechápe smysl výrazu „rozvoj letecké dopravy“. Na rozdíl od Komise, která usoudila, že tento úkol se týká rozvoje letištní platformy, provozovatelé uvedli, že ve svém širším pojetí tento úkol znamená rozvoj území, což má být jasně vymezený cíl obecného zájmu. Tento úkol má kromě toho zahrnovat také rozvoj místa soustředění průmyslových činností.
- (126) Provozovatelé rovněž zdůrazňují, že na rozdíl od názoru Komise nezávisí vyrovnání poskytovaná společností VTAN na dynamice letecké činnosti. Paušální příspěvek má totiž v referenčním scénáři podobu vyrovnání v pevně stanovené částce [1 200 000 – 1 500 000] EUR za rok a může být za jistých statutárně stanovených podmínek pouze snížen.
- (127) Provozovatelé se dále domnívají, že vzhledem k velikosti letiště a jeho místnímu významu by měla být správa letiště ve svém celku považována za službu obecného hospodářského zájmu, protože Komise neprokázala, že by soukromý subjekt v tržním hospodářství byl ochoten plnit takové závazky bez vyrovnání za veřejnou službu.
- (128) Předem stanovené parametry pro určení výše vyrovnání: provozovatelé trvají na tom, že výše paušálního příspěvku, který platil pověřující orgán pověřené společnosti, byla pevně dána a byla pouze valorizována každý rok podle jasně určeného vzorce. Dále upřeshňují, že k jednorázovým navýšením stanoveným v pozměňovacích dodatcích došlo následkem událostí, jež se nedaly předpokládat v okamžiku vypracování nabídky společnosti VTAN.
- (129) Přiměřené vyrovnání nákladů vzniklých plněním závazků veřejné služby: provozovatelé vycházejí z kvantitativní analýzy, aby prokázali, že neexistuje žádné nadměrné vyrovnání ve prospěch provozovatele letiště. Vzhledem k velikosti letiště Nîmes je nutno pro určení existence nadměrného vyrovnání zohlednit všechny hospodářské náklady provozovatele (kromě úkolů v oblasti výsadních pravomocí). V takto vymezeném rámci mělo dojít za období 2007–2011 ke ztrátě ve výši téměř [1 – 3] milionů EUR. Provozovatel by vykázal zisk ve výši [2 – 4] milionů EUR výlučně za předpokladu, že by byl celý paušální příspěvek spojen pouze s náklady veřejné služby v přesném slova smyslu. Provozovatelé dále zdůrazňují, že v případě, že se výdaje spojené se společností AMS přidělí k úkolům veřejné služby, vyrovnání pokryje pouze [...] % výdajů spojených se společností AMS, které za období 2007–2011 dosáhly výše [5 – 7] milionů EUR, a to po odečtení nákladů veřejné služby v přesném slova smyslu, z čehož nevyplývá žádné nadměrné vyrovnání.
- (130) Výběr poskytovatele služeb: provozovatelé vycházejí z nezávislé ekonomické studie, aby odůvodnili, že vyjednaný postup umožnil vybrat neúčinnějšího provozovatele tím, že i) došlo k lepší účinnosti smlouvy a ii) se provozovatelům umožnilo vypracovat agresivnější nabídky. Postup v případě společnosti Veolia má splňovat poslední podmínku rozhodnutí ve věci *Altmark*, protože plánované náklady, které posloužily k výpočtu výše finančního příspěvku, odrážejí náklady řádně spravovaného letiště o podobné velikosti, jakou má letiště Nîmes.

5.1.1.2.1.4. *Upřesnění k výdajům spojeným se společností AMS*

- (131) Společnost VTAN zdůrazňuje, že se u společností Ryanair a AMS jedná o dva odlišné subjekty, a že se proto jejich smluvní vztahy musí posuzovat odděleně. Provozovatelé kromě toho tvrdí, že všechny služby svěřené společnosti AMS spadají do rámce úkolů veřejné služby, kterými byla pověřena společnost VTAN. Pro připomenutí, tyto úkoly veřejné služby mají za hlavní cíl hospodářský a turistický rozvoj oblasti města Nîmes.

5.1.1.2.1.5. *Financování infrastruktury*

- (132) Provozovatelé potvrzují, že jediné práce, které přímo provedla CCI během svého provozování letiště Nîmes, se týkaly rozšíření a přizpůsobení terminálu pro cestující, přičemž tyto práce financovala ze svých vlastních prostředků nebo pomocí úvěrů nasmlouvaných na její jméno. Vzhledem k tomu, že k většině těchto prací došlo během devadesátých let, použitelné předpisy mají být pokyny z roku 1994, což by znamenalo, že by financování těchto prací uniklo kontrole státních podpor prováděné Komisí.

- (133) Provozovatelé rovněž připomínají, že se provedené investice, s výjimkou terminálu pro cestující, týkaly základny námořního letectva a komerční činnost byla druhotná.
- (134) Během období, kdy letiště provozovala společnost VTAN, se hlavní investice, které měly převážně vojenskou povahu, týkaly uvedení letištní dráhy do souladu se standardy. K investicím došlo, aby se uspokojily základní potřeby brigády námořního letectva. V období 2010–2011 došlo k dalším investicím s cílem uvést letiště do souladu se standardy v důsledku záporného stanoviska bezpečnostní komise (Commission de Sécurité), jež nebylo možno předvídat v době přidělení dohody o pověření veřejnou službou.
- (135) Pokud jde o financování některých investic sdružení SMAN, provozovatelé tvrdí, že se jednalo o jediné možné řešení vzhledem ke krátké době platnosti dohody o pověření veřejnou službou, jež byla značně kratší než „doba odpisu investic“. Dále tvrdí, že převzetí těchto investic v okamžiku výběrového řízení by znamenalo, že zúčastněné strany budou požadovat vyšší vyrovnání. Pozorovatelé na závěr tvrdí, že bezplatné využívání infrastruktury neposkytlo společnosti VTAN žádné zvýhodnění, protože bez podpory sdružení SMAN u některých investic by náklady s nimi spojené byly přímo zahrnuty do výše paušálního příspěvku.
- (136) Pokud jde o dotace na zařízení, jež společnost VTAN obdržela po odchodu brigády námořního letectva, provozovatelé tvrdí, že investice spojené se službou záchrany a boje proti požárům v letadlech na letišti (Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes – SSLIA) a s vytvořením systému automatického předávání parametrů (Système de transmission automatique des paramètres – STAP) nelze považovat za dotace, jež by spadaly spíše do komerční činnosti letiště než do její činnosti v oblasti výsadních pravomocí.

5.1.1.2.1.6. Ovlivnění obchodu v rámci EU a narušení hospodářské soutěže

- (137) Provozovatelé tvrdí, že spádová oblast regionálního letiště je údajně u letišť, na něž se lze dostat vozem nanejvýše do 60 minut, omezená. Poznávají rovněž, že zákazníci nízkonákladových společností jsou mnohem citlivější na náklady za dopravu na letiště.
- (138) Pokud jde o letiště Montpellier, provozovatelé se domnívají, že by případné uživatele tohoto letiště nezajímalo přemístění do Nîmes kvůli další době na cestování a vzniklým dodatečným nákladům. Letiště Montpellier k tomu slouží k uspokojení turistické poptávky zaměřené spíše na oblast na západ od letiště, zatímco letiště Nîmes pokrývá odlišnou spádovou oblast. Stejně destinace obsluhované z obou letišť (Londýn a Brusel) a studie provozu na těchto spojích mají údajně prokazovat, že mezi letišti Montpellier a Nîmes neexistuje žádný konkurenční tlak.
- (139) Stejně tak v případě letiště Avignon se provozovatelé domnívají, že by případné uživatele tohoto letiště nezajímalo přemístění do Nîmes kvůli další době, již by museli věnovat na cestování, a vzniklým dodatečným nákladům. K tomu jsou destinace obsluhované z těchto dvou letišť odlišné (s výjimkou Londýna, kdy je ale letiště příletu jiné a kdy se spoj s odletem z Avignonu zaměřuje na jiný typ cestujících, a to hlavně na cestující na služební cestě). Navíc výzkum provedený mezi cestujícími v roce 2011 údajně vyzdvihl malý význam letiště Avignon ve srovnání s ostatními odletovými letišti, která se nacházejí v oblasti.
- (140) Pokud jde o letiště Marseille, provozovatelé zdůrazňují, že v souladu s rozhodovací praxí Komise nemohou činnosti letiště kategorie D, jako je letiště Nîmes, vážněji narušit činnosti letiště, jako je letiště Marseille, jež vykazuje roční provoz přesahující 7 milionů cestujících, vzhledem k tomu, že pro uživatele nejsou obě letiště navzájem zaměnitelná. K tomu má nezávislá hospodářská studie prokazovat, že snížení počtu cestujících v Nîmes po uvedení do provozu nízkonákladového terminálu v Marseille v roce 2007 bylo nižší než ztráty zaznamenané během období, jež předcházelo tomuto uvedení do provozu.
- (141) Ohledně financování, jež CCI poskytla společnosti VTAN, provozovatelé soudí, že nemohla ovlivnit trh provozování letišť, protože vzájemné překrývání spádových oblastí letišť Montpellier, Avignon a Marseille zůstává velmi omezené.

5.1.1.2.1.7. *Slučitelnost opatření s vnitřním trhem*

- (142) Provozovatelé se domnívají, že všechna šetřená opatření jsou slučitelná s vnitřním trhem. Vzhledem k tomu, že jejich cílem je plnění úkolů obecného hospodářského zájmu, splňují údajně tato opatření *de facto* kritéria služby obecného hospodářského zájmu, a jsou proto slučitelná s pokyny z roku 2005.

5.1.1.2.1.8. *Slučitelnost podpor na financování provozování letiště z hlediska rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu* ⁽⁵⁰⁾

- (143) Období do února roku 2006, kdy letiště provozovala CCI: podpory mají být slučitelné s vnitřním trhem, protože i) existuje zmocnění, jímž se svěřují úkoly veřejné služby (zejména dočasné povolení k využívání z roku 1986), ii) vyrovnání se omezuje na náklady nutné k plnění veřejné služby (existují zákonné mechanismy, jako je oběžník č. 111 ze dne 30. března 1993, které zaručují přiměřené vyrovnání), a iii) probíhají pravidelné kontroly, zda nedochází k nadměrnému vyrovnání (měsíční zprávy pro ověření, zda je odhlasovaný rozpočet řádně plněn).
- (144) Období od 1. února 2006 do 31. prosince 2006, kdy letiště provozovala CCI: v tomto případě mají být kritéria služby obecného hospodářského zájmu rovněž splněna, protože i) dohoda o pověření veřejnou službou ze dne 1. února 2006 uložila jasně vymezené závazky veřejné služby, ii) dohoda rovněž stanovila, že vyrovnání musí zůstat omezeno na náklady nutné pro plnění veřejné služby, a iii) byly zavedeny pravidelné kontroly.
- (145) Období, kdy letiště provozovala společnost VTAN: dohoda o pověření veřejnou službou rovněž údajně splňovala kritéria, protože zejména i) existovalo zmocnění, kterým se svěřovaly úkoly veřejné služby, ii) vyrovnání bylo omezeno na nutné náklady a iii) nedošlo k nadměrnému vyrovnání, protože pověřujícímu orgánu byla podávána každoroční zpráva obsahující hospodářské a finanční výsledky za účetní období.

5.1.1.2.1.9. *Slučitelnost podpor na financování infrastruktury z hlediska pokynů z roku 2005.*

- (146) Jasně stanovený cíl obecného zájmu: investiční opatření mají odpovídat jasně stanovenému cíli obecného zájmu, tj.: hospodářskému a turistickému rozvoji departementu Gard, protože podle provozovatelů měl čistý zvláštní dopad letiště Nîmes na místní hospodářství představovat částku přibližně 71 milionů EUR jak v podobě pracovních míst vytvořených letištěm, tak v podobě čistých turistických toků.
- (147) Nezbytnost a proporcionalita investic: k většině investic došlo v devadesátých letech a investice provedené v období, kdy letiště provozovala CCI, byly menšího významu a měly za cíl uvést letiště do souladu s platnými standardy bezpečnosti. Investice, k nimž došlo v době, kdy letiště provozovala společnost VTAN, spočívaly: v opravě letištní dráhy v roce 2007 a v uvedení letiště do souladu se standardy mezi rokem 2010 a rokem 2011.
- (148) Dostatečné perspektivy střednědobého používání: provozovatelé trvají na tom, že během dvou období provozování byly perspektivy dostatečné. CCI tak zdůrazňuje, že během období, kdy letiště provozovala, byly perspektivy pozitivní, protože během 20 let před tím, než došlo ke změně parametrů letiště, se provoz znásobil třikrát a půl. Stejně tak společnost VTAN tvrdí, že v okamžiku uzavření dohody o pověření veřejnou službou byly střednědobé výhledy uspokojivé.
- (149) Stejný a nediskriminační přístup k infrastruktuře: obecný sazebník stanovil míru poplatků, které musela platit každá společnost zajišťující odlety z letiště Nîmes.
- (150) Neovlivnění rozvoje obchodu v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem: vzhledem ke skutečnosti, že poskytnuté podpory nemohly mít vliv na letiště, která by se nacházela ve spádové oblasti letiště Nîmes.
- (151) Nezbytnost a proporcionalita podpory – motivační dopad: bez těchto opatření by letiště muselo ukončit svou činnost. Kromě toho skutečnost, že výběrové řízení ohledně správy letiště bylo vyhlášeno v roce 2007, prokazuje, že by žádný hospodářský subjekt nepřevzal tyto investice na svůj účet.

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

5.1.1.3. Opatření č. 2: posouzení případných podpor poskytnutých společností Ryanair a AMS

5.1.1.3.1. Státní prostředky a přičitatelnost státu plateb provedených společností VTAN společností Ryanair a AMS

- (152) Období, kdy letiště provozovala CCI: provozovatelé tvrdí, že podpory, pokud jde o jejich přičitatelnost státním prostředkům, nespĺňují kritéria stanovená v rozsudku ve věci *Stardust* ⁽⁵¹⁾. Provozovatelé trvají na tom, že jediný argument, kterým Komise doložila přičitatelnost, měl spočívat v dohledu nad CCI podle ustanovení francouzského obchodního zákoníku. Podle nich se dohled regionu omezoval na určité kategorie finančních závazků, k nimž v žádném případě nepatřily smlouvy o letištních a marketingových službách uzavírané s leteckými společnostmi. Toto kritérium je proto nedostatečné, aby prokázalo přičitatelnost státním prostředkům. Pokud jde o ostatní kritéria výše uvedené judikatury, provozovatelé se domnívají, že i) neexistuje žádné spojení s veřejným subjektem, ii) analyzovaná rozhodnutí přijala CCI v rámci činností vykonávaných v hospodářské soutěži se soukromými subjekty a iii) zapojení státu do analyzovaných rozhodnutí nebylo prokázáno.
- (153) Období, kdy letiště provozovala společnost VTAN: provozovatelé připomínají, že neexistuje žádná automatická vazba mezi výší veřejného příspěvku přiznaného společnosti VTAN a smlouvami, jež společnost VTAN vyjednala se společnostmi Ryanair a AMS. Pokud jde o přičitatelnost opatření státu, opatření přijal soukromý podnik, takže nejsou údajně splněna kritéria stanovená judikaturou ve věci *Stardust*.

5.1.1.3.1.1. Selektivní výhoda

5.1.1.3.1.1.1. Společné posouzení smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách

- (154) Provozovatelé nesouhlasí se společným přezkumem smluv, jak ho oznámila Komise, protože se podle nich jedná o dva typy smluv, které mají odlišné podmínky a cíle.

5.1.1.3.1.1.2. Posouzení smluv o marketingových službách uzavřených se společnostmi AMS

- (155) Období, kdy letiště provozovala CCI: provozovatelé se domnívají, že šíření reklamy na specializovaných internetových stránkách je služba, jež je zásadní pro rozvoj každého regionálního letiště. Soudí, že tato činnost je v souladu s praxí Komise a judikaturou Soudního dvora, protože se jedná o službu placenou za tržní cenu.
- (156) Období, kdy letiště provozovala společnost VTAN: provozovatelé připomínají, že k veškerým platbám společnosti Ryanair došlo v rámci pověření úkoly veřejné služby, které byly přiděleny společnosti VTAN, a k nimž patří zejména propagace regionu a podpora jeho hospodářského a turistického rozvoje.

5.1.1.3.1.1.3. Posouzení smluv o letištních službách uzavřených se společností Ryanair

- (157) Provozovatelé se domnívají, že Komise nemůže očekávat od malého letiště, jako je letiště Nîmes, že přeneseme veškerá nesené náklady na letecké společnosti. Navrhují proto, aby se výnosnost obchodních vztahů měřila zohledněním pouze proměnlivých nákladů, které lze přisoudit výlučně společnosti, a vyloučily se fixní náklady, které by letiště muselo nést v každém případě.
- (158) Období, kdy letiště provozovala CCI: provozovatelé zdůrazňují, že podmínky poskytnuté společnosti Ryanair mohly být nabídnuty transparentním a nediskriminačním způsobem každé letecké společnosti, jež by přijala stejné závazky jako společnost Ryanair.

⁽⁵¹⁾ Rozsudek ve věci C-482/99, *Francie v. Komise*, Sb. rozh. I-4397.

- (159) Období, kdy letiště provozovala společnost VTAN: provozovatelé se domnívají, že Komise nemůže přičíst výdaje spojené se společností AMS v plné míře nákladům přičitatelným komerčnímu provozování letiště, protože k těmto výdajům došlo zcela nebo částečně v rámci úkolu veřejné služby společnosti VTAN propagovat oblast. Kromě toho provozovatelé připomínají, že letiště Nîmes bylo prvním letištěm, jež společnost VTAN spravovala, a bylo pro ni proto zásadní zajistit si přítomnost společnosti Ryanair, a to i za cenu prvotní ztráty, aby skupina získala zkušenost nutnou pro rozvoj své činnosti v oblasti správy letišť. Provozovatelé nakonec zdůrazňují, že veřejné orgány (a zejména sdružení SMAN) nehrají v těchto souvislostech žádnou roli v obchodních vztazích, jež navázaly společnosti Ryanair a VTAN.

5.1.2. SPOLEČNOST RYANAIR

5.1.2.1. *Připomínky společnosti Ryanair k rozhodnutí o zahájení řízení*

- (160) Společnost Ryanair poskytla zprávu vypracovanou nezávislou ekonomickou poradenskou společností Oxera, aby prokázala, že smlouvy uzavřené společností Ryanair s letištěm Nîmes dodržují zásadu subjektu v tržním hospodářství. Tato zpráva dospívá k závěru, že průměrné poplatky hrazené společností Ryanair letišti Nîmes přesahují průměrné poplatky uplatňované na srovnatelných letištích, která jednájí jako investoři v tržním hospodářství (společnost Oxera zohledňuje letiště [...], [...], [...], [...] a [...]).

5.1.2.1.1. *Neexistující podpora ze „státních prostředků“ a neexistující přičitatelnost státu*

5.1.2.1.1.1. *Smlouvy s CCI (před 1. lednem 2007)*

- (161) Komise tvrdí, že společnosti Ryanair a AMS neobdržely částky, na něž měly podle svých smluv nárok, od CCI nýbrž od státních subjektů, jako je region Languedoc-Roussillon.
- (162) Společnost Ryanair se domnívá, že Komise nedokáže platně podpořit svá tvrzení ohledně přičitatelnosti státu a použití státních prostředků pomocí svých argumentů ohledně CCI. Společnost Ryanair tvrdí, že podle judikatury Evropské unie⁽⁵²⁾ a vzhledem k francouzskému právu⁽⁵³⁾ nemá francouzský stát žádný vliv na přijímání rozhodnutí obchodních komor, jeho role se omezuje na kontrolu některých rozhodnutí („dohled“) a jeho souhlas není nutný při uzavírání smluv, jako je „smlouva o letištních službách“ a „smlouva o marketingových službách“.
- (163) Společnost Ryanair uvádí, že ne všechny prostředky CCI pocházejí z poplatků, protože CCI mají vlastní prostředky, které jim přinášejí například jejich komerční činnosti. V konkrétním případě letišť musí CCI podle francouzského zákona o civilním letectví financovat své letištní činnosti samostatně.

5.1.2.1.1.2. *Smlouvy se společností VTAN (po 1. lednu 2007)*

- (164) Společnost Ryanair tvrdí, že skutečnost, že se jedná o paušální příspěvky, prostě dokládá, že tyto příspěvky nebyly spojeny s konkrétními platbami společnosti VTAN ve prospěch společnosti Ryanair. Zastává rovněž názor, že Komise neprokázala přičitatelnost opatření státu, a že proto analýza nesplňuje kritéria požadovaná pro přičitatelnost opatření státu.
- (165) Společnost Ryanair dále dochází k závěru, že změna smluvních partnerů (CCI a poté VTAN) vedla ke změně vyjednávacích podmínek, což má dokazovat, že společnost VTAN nebyla pro francouzský stát pouhou zástupnou společností.

⁽⁵²⁾ Rozsudek ve věci C-482/99, *Francie v. Komise*, Sb. rozh. 2002, s. I-4397, bod 52 a 58.

⁽⁵³⁾ Státní rada, stanovisko č. 351.654 ze dne 16. června 1992.

5.1.2.1.2. Nesprávné uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství Komisi

- (166) Společnost Ryanair se domnívá, že Komise opomněla porovnat smlouvy společnosti Ryanair se smlouvami uzavřenými se srovnatelnými soukromými a veřejnosoukromými letišti, a uvádí, že podle judikatury vydané rozsudkem ve věci *Chronopost* ⁽⁵⁴⁾ lze přejít od analýzy založené na trhu k analýze založené na nákladech pouze v případě, že neexistuje referenční soukromý investor. Podle společnosti Ryanair existuje určitý počet letišť s podobnými parametry jako letiště Nîmes, jež jsou podněcována k tomu, aby fungovala jako investoři v tržním hospodářství ⁽⁵⁵⁾, a Komise je údajně mohla ve své analýze použít jako reference. Společnost Ryanair se k tomu domnívá, že analýza Komise založená na nákladech se o nich pouze zmiňuje.
- (167) Společnost Ryanair navíc vysvětluje, že v současných souvislostech letectví mohou některé faktory podporovat obchodní logiku sazeb na úrovni mezních nákladů (či nižších). Zmiňuje se konkrétně o těchto faktorech: i) míra hospodářské soutěže na dotčeném trhu, ii) zájem přilákat letecké společnosti na regionální letiště s omezenou tržní silou, iii) existence síťové externality na letištích, iv) hospodářská výhoda vyplývající ze závazků leteckých společností ohledně zaručeného počtu cestujících, v) správné stanovení mezních příjmů, vi) historie a typický profil evropských regionálních letišť a vii) správné stanovení mezních nákladů.
- (168) Pokud jde o existenci síťových externalit na letištích, společnost Ryanair tvrdí, že tyto externality jsou jak jednostranné (čím více spojů z daného letiště odlétá, tím více může růst přitažlivost tohoto letiště), tak vzájemné (letecké společnosti budou mít větší sklon podnikat na letištích vybavených uspokojivou infrastrukturou ohledně přístupu na povrchu a s nezbytným počtem obchodů, protože přilákají větší počet cestujících).
- (169) Pokud jde o hospodářskou výhodu vyplývající ze závazku leteckých společností ohledně zaručeného počtu cestujících, společnost Ryanair tvrdí, že zaručený provoz a existence penále v případě nesplnění cílů – jak je stanoveno ve smlouvách o letištních službách podepsaných se společností Ryanair – umožňují letištím nejenom lépe plánovat své činnosti a přijmout politiky co největšího snížení nákladů ve větší míře, než by bylo možno, kdyby žádný závazek neexistoval, ale také přilákat komerční subjekty ⁽⁵⁶⁾.
- (170) Pokud jde o nutnost vypracovat jednotný přístup ohledně stanovení mezních příjmů vzhledem ke stanovení mezních nákladů, společnost Ryanair navrhuje uplatnění zásady samostatného financování („single-til“), jež spočívá v tom, že se zohlední příjmy jak z leteckých, tak neleteckých činností, a vyjadřuje uspokojení nad přístupem, který Komise v tomto ohledu zvolila. V těchto souvislostech předkládá společnost Ryanair určitý počet finančních údajů týkajících několika malých a středněvelkých regionálních letišť ve Spojeném království, kterými se má prokázat jasná vzájemná vazba mezi zvýšením počtu cestujících a nárůstem příjmů z neleteckých činností. Společnost Ryanair se proto domnívá, že by z obchodního hlediska bylo rozumné snížit letištní poplatky uplatňované na letecké společnosti, které vytvářejí příjmy z neleteckých činností, aby byly tyto příjmy co nejvyšší (zásada samostatného financování tak odůvodňuje snížení letištních poplatků).
- (171) Pokud jde o profil evropských regionálních letišť, společnost Ryanair upozorňuje, že žádné z nich nebylo původně pojato jako obchodní iniciativa typu „soukromý investor v tržním hospodářství“ (většina z nich vznikla před desítkami let jako součást veřejné infrastruktury, jež měla uspokojit celou řadu potřeb, jako je vojenské využití, civilní a amatérské letectví atd.). Společnost Ryanair je proto přesvědčena, že investor v tržním hospodářství by musel zohlednit jak letištní infrastrukturu, tak fixní provozní náklady a že rozhodnutí přijmout či nepřijmout leteckou společnost na letišti by nic nezměnilo na existenci či výši nevratných počátečních nákladů, a proto by tyto náklady měly být vyloučeny z analýzy rozhodnutí. Společnost Ryanair se domnívá, že uzavřením letiště by mohly vzniknout značné náklady, protože by bylo nutno odškodnit třetí strany za nedodržení dlouhodobých obchodních dohod, a také náklady spojené s výdaji na propuštění zaměstnanců a náklady v oblasti životního prostředí spojené s dekontaminací území letiště atd.

⁽⁵⁴⁾ Rozsudek ve spojených věcech C-83/01 P a C-93/01 P, *Chronopost* v. *Ufex*, Sb. rozh. 2003, s. I-6993, bod č. 38 a 40.

⁽⁵⁵⁾ Společnost Ryanair uvádí, že letiště Nîmes lze oprávněně srovnat s letišti [...], [...], [...], [...] a [...].

⁽⁵⁶⁾ Znamenalo by to také, že by dané letiště mohlo omezit riziko, kterému ho vystavuje hospodářský cyklus, zlepšit své peněžní toky, a snížit tak míru návratnosti požadovanou běžným soukromým investorem.

- (172) Společnost Ryanair nakonec zdůrazňuje, že uplatňuje jiný hospodářský model než většina ostatních leteckých společností. Přijetím společnosti Ryanair mají proto vznikat letišti nižší náklady než náklady, které by mu vznikly přijetím jiných dopravců, kteří používají širší škálu letištních zařízení. Z hlediska soukromého investora v tržním hospodářství tak bude každá komerční nabídka obvykle představovat zlepšení ve srovnání s předchozím stavem, dokud očekávané mezní příjmy letiště budou přesahovat jeho mezní náklady. Jak již bylo uvedeno, společnost Ryanair považuje již vybudovanou letištní infrastrukturu za nevratný náklad, který by neměl mít vliv na mezní rozhodnutí letiště. Navíc fixní provozní náklady (jako jsou náklady na údržbu budov terminálu) nemají být rovněž zohledňovány při posuzování dodržení zásady subjektu v tržním hospodářství, protože tato zásada nemá vycházet z mimořádně výnosného investičního výsledku, ale měla by spíše vycházet z minimální normy investice, která je ještě dostatečná, aby uspokojila soukromého investora. Společnost Ryanair zdůrazňuje, že je nutno přisuzovat investiční náklady odpovídajícím způsobem tak, aby odrážely využívání leteckou společností zařízení, jež letiště nabízí. Společnost Ryanair rovněž uvádí, že pro účely uplatnění kritéria soukromého investora v tržním hospodářství je nutno porovnat čistou současnou hodnotu investice v dlouhodobém horizontu. Společnost Ryanair předložila analýzu vypracovanou společností Oxera, jež má potvrzovat, že letiště Nîmes postupovalo za podmínek popsaných výše podle kritéria soukromého investora v tržním hospodářství.
- (173) Společnost Ryanair dále tvrdí, že soukromí investoři nepoužívají systematicky podnikatelské plány a že ona sama je nepoužívá. Komise se proto údajně mylí, když neexistenci podnikatelského plánu považuje u veřejného subjektu za nemožnost jednat jako soukromý investor.
- (174) Společnost Ryanair ostře odmítá, že se v rozhodnutí o zahájení řízení používá výraz „Ryanair/AMS“ pro označení údajného jediného příjemce předmětných opatření, a také závěr, podle něž je nutno posuzovat společně smlouvy o marketingových službách uzavřené se společností AMS a smlouvy o letištních službách uzavřené se společností Ryanair. Společnost zdůrazňuje, že obecně není její provozování leteckých spojů podmíněno uzavřením smlouvy o marketingových službách se společností AMS a že četná letiště, dopravně obsluhovaná společností Ryanair, na základě vlastního vnímání svých marketingových potřeb žádné smlouvy se společností AMS neuzavírají.
- (175) Společnost Ryanair odkazuje na smlouvy podepsané s letištěm⁽⁵⁷⁾, aby prokázala, že tyto smlouvy nebyly podepsány na vylučném základě, a že proto opatření týkající se společnosti Ryanair neměla selektivní povahu. Společnost Ryanair dále upozorňuje, že – pokud je splněno kritérium soukromého investora v tržním hospodářství – musela být každá podpora, která by byla prokázána, použita na jiné účely (nebo si ji letiště ponechalo), a to ve prospěch jiných uživatelů letiště či na neproduktivní projekty⁽⁵⁸⁾.
- (176) Závěrem vyjadřuje společnost Ryanair několik obecných připomínek, a to i) že se domnívá, že se u služeb v oblasti bezpečnosti a boje proti požáru jedná o neekonomické činnosti, které by proto neměly být zohledňovány v posouzení existence státní podpory, ii) že nepožadovala žádné investice do infrastruktury, jako je letištní dráhy či jiná zařízení, takže investiční náklady nelze přičítat smlouvám se společností Ryanair, a iii) že žádné z opatření poskytnutých pro společnost VTAN, jež jsou popsána v části 3.1 tohoto rozhodnutí, jí nemůže být přisuzováno, protože nikdy nevyžadovala žádný z předmětných investičních projektů.

5.1.2.2. *Připomínky společnosti Ryanair ze dne 10. dubna 2013*

- (177) Společnost Ryanair předala dvě zprávy vypracované společností Oxera a jednu analýzu vypracovanou profesorem Damienem P. McLoughlinem.

5.1.2.2.1. **První zpráva společnosti Oxera – Definice referenční hodnoty trhu ve srovnávací analýze s cílem provedení testů z hlediska zásady omezitelného investora v tržním hospodářství. Věci státní podpory týkající se společnosti Ryanair, zpráva vypracovaná společností Oxera pro společnost Ryanair dne 9. dubna 2013**

- (178) Společnost Oxera se domnívá, že Komise používá chybnou metodu, když zohledňuje pouze referenční letiště, jež se nacházejí ve stejné spádové oblasti jako letiště, které je předmětem šetření.

⁽⁵⁷⁾ Článek 3 smluv ze dne 10. října 2005, 1. listopadu 2007 a 27. srpna 2008.

⁽⁵⁸⁾ Společnost Ryanair uvádí možnost, že podpora byla použita na „zarovnání“ ztrát vyplývajících z minulých transakcí se společnostmi Air Liberté a Air Littoral, které se ocitly v platební neschopnosti, zatímco letišti dlužily značné částky, či z ní měl prospěch bývalý správce parkovišť na letišti.

- (179) Společnost Oxera zdůrazňuje, že referenční tržní ceny získané u referenčních letišť nejsou ovlivněny státními podporami poskytnutými okolním letištím. Při testech zásady obezřetného investora v tržním hospodářství je proto možno spolehlivě odhadnout referenční hodnotu trhu.
- (180) Platí toto:
- při testech zásady obezřetného investora v tržním hospodářství v jiných oblastech, než jsou státní podpory, se běžně používají referenční analýzy;
 - podniky ovlivňují navzájem svá rozhodování pouze v případech, kdy jsou jejich produkty navzájem zaměnitelné nebo se doplňují;
 - letiště nacházející se ve stejné spádové oblasti si navzájem nutně nekonkurují a referenční letiště použitá v předložených zprávách čelí ve své spádové oblasti omezené hospodářské soutěži ze strany veřejnoprávních letišť (necelou třetinu komerčních letišť, která se nacházejí ve spádové oblasti referenčních letišť, vlastní plně stát a žádné z letišť nacházející se ve stejné spádové oblasti jako referenční letiště není předmětem řízení v oblasti státní podpory (stav v dubnu 2013));
 - i v případě, kdy referenční letiště čelí ve stejné spádové oblasti hospodářské soutěži ze strany veřejnoprávních letišť, je důvod předpokládat, že jednají v souladu se zásadou obezřetného investora v tržním hospodářství (například má-li v nich soukromý sektor výrazný podíl nebo spravuje-li letiště soukromý subjekt);
 - letiště, která dodržují zásadu obezřetného investora v tržním hospodářství, nestanovují své ceny pod úrovní mezních nákladů.

5.1.2.2.2. Druhá zpráva společnosti Oxera – Zásady, z nichž vychází analýza ziskovosti při testech z hlediska zásady obezřetného investora v tržním hospodářství. Věci státní podpory týkající se společnosti Ryanair, zpráva vypracovaná společností Oxera pro společnost Ryanair dne 9. dubna 2013

- (181) Společnost Oxera zdůrazňuje, že analýza ziskovosti, již provedla ve svých zprávách předložených Komisi, se řídí zásadami, které by přijal rozumný subjekt soukromého sektoru, a odráží přístup, který vyplývá z předchozích rozhodnutí Komise.
- (182) Zásady, na nichž je založena analýza ziskovosti, jsou tyto:
- posouzení se provádí po stupních;
 - podnikatelský plán *ex ante* není nezbytně nutný;
 - v případě nevytíženého letiště je vhodnou metodou stanovení sazeb přístup založený na „samostatném financování“;
 - měly by se zohlednit pouze příjmy spojené s hospodářskou činností letiště v provozu (rozhodnutí ve věci *Charleroi*⁽⁵⁹⁾);
 - měla by se zohlednit celá doba platnosti dohody, a to včetně jejích případných prodloužení;
 - za účelem posouzení výnosnosti dohod by se měly aktualizovat budoucí finanční toky.
- (183) Dodatečná výnosnost, již přinášejí dohody uzavřené společností Ryanair s letišti, by měla být vyhodnocována na základě míry minimální vnitřní návratnosti nebo opatření založených na čisté současné hodnotě.

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

- (184) Dokument má za cíl představit obchodní logiku, která vysvětluje, proč se regionální letiště rozhodují zakoupit u společnosti Airport Marketing Services (AMS) reklamní prostory na internetových stránkách společnosti Ryanair.

⁽⁵⁹⁾ Rozhodnutí Komise 2004/393/ES ze dne 12. února 2004 o výhodách poskytnutých regionem Valonsko a letišťům Brussels South Charleroi Airport letecké společnosti Ryanair při zřízení její základny v Charleroi (Úř. věst. L 137, 30.4.2004, s. 1).

- (185) Existuje velký počet velmi spolehlivých, dobře známých a pravidelně používaných letišť. K rozvinutí své činnosti musí slabší konkurenti překonat statické nákupní chování spotřebitelů. Menší regionální letiště musí nalézt prostředek, jak trvale předávat co nejširší veřejnosti sdělení spojené s jejich značkou. Tradiční formy marketingové komunikace vyžadují výdaje, které přesahují jejich prostředky.
- (186) Reklama prostřednictvím společnosti AMS:
- umožňuje zasáhnout výraznou část osob, které již uvažují o zakoupení cesty;
 - vytváří poměrně nízké náklady (cena v souladu s komerčními sazbami za on-line komunikaci);
 - umožňuje komunikaci s prodejním místem;
 - umožňuje tvůrčí reklamu.

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

- (187) Společnost Ryanair předložila připomínky ohledně plateb uhrazených společnosti AMS. Společnost Ryanair odmítá předběžné posouzení Komise, podle něž představují platby uhrazené společnosti AMS náklady pro letiště, protože tento přístup nebere v úvahu hodnotu služeb, které společnost AMS poskytla letišti. Dále se domnívá, že pro účely analýzy subjektu v tržním hospodářství by bylo vhodné rozlišovat mezi nákupem hodnotných marketingových služeb za tržní cenu a související smlouvou mezi letištěm a leteckou společností.
- (188) Na podporu svých tvrzení předkládá společnost Ryanair analýzu, jež srovnává ceny společnosti AMS s cenami nabízenými za srovnatelné služby na jiných internetových stránkách věnovaných cestování⁽⁶⁰⁾. Analýza dochází k závěru, že ceny společnosti AMS byly buď nižší než průměr nebo v rozsahu mediánu cen účtovaných referenčními internetovými stránkami.
- (189) Podle společnosti Ryanair uvedené prokazuje, že ceny společnosti AMS jsou v souladu s cenami na trhu a že rozhodnutí veřejnoprávního letiště nakoupit služby společnosti AMS je v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství. Společnost Ryanair dále předkládá podklady, které mají doložit existenci služeb poskytovaných letišťům v rámci smluv se společností AMS, aby prokázala hodnotu těchto služeb pro letiště.
- (190) Pokud by Komise trvala na tom, že podřídí smlouvy společnosti AMS a smlouvy o letištních službách společnosti Ryanair stejnému kritériu subjektu v tržním hospodářství (přístup odmítaný společností Ryanair), neměla by být podle společnosti Ryanair podceňována hodnota služeb, které společnost AMS poskytuje letišťům.
- (191) Společnost Ryanair se kromě toho odvolává na závěry různých zpráv, které potvrzují, že jako celoevropská značka je schopna ve značné míře vytvářet u svých reklamních služeb přidanou hodnotu.

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

- (192) Společnost Ryanair předložila zprávu vypracovanou jejím ekonomickým poradcem, která se týká zásad, jež by měly být použity u kritéria ziskovosti subjektu v tržním hospodářství uplatněného jak na smlouvy o letištních službách uzavřené mezi společností Ryanair a letišti, tak na smlouvy o marketingových službách mezi AMS a stejnými letišti⁽⁶¹⁾. Společnost Ryanair zdůrazňuje, že to v žádném případě nezpochybňuje její stanovisko, podle něž by smlouvy se společností AMS a smlouvy o letištních službách měly být posuzovány oddělenými kritérii subjektu v tržním hospodářství.
- (193) Zpráva uvádí, že pro účely společné analýzy ziskovosti by příjmy vytvořené společností AMS měly být zahrnuty do výnosů a výdaje související se společností AMS do nákladů. Zpráva za tímto účelem navrhuje metodu založenou na peněžních tocích, jež počítá s tím, že výdaje týkající se společnosti AMS budou zpracovány jako dodatečné provozní výdaje.

⁽⁶⁰⁾ Oxera, „Are prices set by AMS in line with the market rate?“, vypracováno pro společnost Ryanair dne 20. prosince 2013.

⁽⁶¹⁾ Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?“, vypracováno pro společnost Ryanair dne 17. ledna 2014.

- (194) Zpráva zdůrazňuje, že marketingová činnost přispívá k vytvoření a posílení hodnoty značky, což může vést k rozvoji činnosti a vytvářet zisk nejenom po dobu plnění smlouvy o marketingových službách, ale také po uplynutí její platnosti. Má tomu být zejména v případě, kdy dohoda se společností Ryanair přiláká na letiště další letecké společnosti, což přitáhne provozovatele obchodních služeb, a zvýší tak příjmy letiště z činností mimo leteckou dopravu. Pokud Komise provede společnou analýzu ziskovosti, musí být podle společnosti Ryanair tyto zisky zohledněny tím, že výdaje spojené s AMS budou zpracovány jako dodatečné provozní výdaje a dodatečný zisk bude vypočítán odečtením plateb uhrazených AMS.
- (195) Společnost Ryanair se dále domnívá, že do dodatečných zisků, se kterými se počítá na konci platnosti smlouvy o letištních službách, by bylo možno zahrnout určitou konečnou hodnotu, aby se zohlednila hodnota vytvářená po konci platnosti smlouvy. Konečnou hodnotu by bylo možno přizpůsobit na základě opatrného předpokladu možného obnovení smlouvy se společností Ryanair nebo domluvy s jinými leteckými společnostmi na podobných podmínkách. Společnost Ryanair se domnívá, že tímto způsobem bude možno odhadnout spodní hranici zisků vytvořených společně smlouvou uzavřenou s AMS a smlouvou o letištních službách při zohlednění nejisté povahy dodatečných zisků po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách.
- (196) Na podporu tohoto přístupu uvádí zpráva souhrn výsledků studií o dopadu reklamy na hodnotu značky. Tyto studie uznávají, že reklama může posílit hodnotu určité značky a učinit ze zákazníků zákazníky stálé. Podle zprávy reklama na internetových stránkách společnosti Ryanair zvyšuje viditelnost značky zejména v případě letiště. Zpráva dodává, že menší regionální letiště, která si přejí zvýšit svůj provoz, mohou posílit hodnotu své značky zejména tím, že uzavřou se společností AMS smlouvy o reklamě.
- (197) Zpráva udává, že přístup založený na peněžních tocích je vhodnější než přístup založený na kapitalizaci, v němž by byly výdaje spojené se společností AMS účtovány jako kapitálové výdaje na nehmotná aktiva (tzn. hodnotu značky letiště). Výdaje na marketing by byly zaneseny do nehmotných aktiv a posléze odepisovány po celou dobu využívání tohoto aktiva s tím, že by se počítalo se zbytkovou hodnotou v okamžiku plánovaného uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách. Tento přístup by ale nezohledňoval dodatečný přínos, který letišti přineslo podepsání smlouvy o letištních službách se společností Ryanair, a bylo by rovněž obtížné odhadnout hodnotu nehmotného aktiva spojenou s výdaji na značku a s délkou doby využívání tohoto aktiva.

5.1.3. SPOLEČNOST AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (198) Společnost AMS uvádí, že je dceřinou společností společnosti Ryanair s opravdovým obchodním cílem a že byla založena, aby rozvíjela činnost, která nepatří k hlavnímu předmětu činnosti společnosti Ryanair. Její hlavní činnost spočívá v poskytování kvalitního prostoru pro reklamu na internetových stránkách letecké společnosti. Společnost AMS se domnívá, že nebyla příjemcem žádné státní podpory a že provozovatelé letiště s ní jednali v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.
- (199) Společnost AMS upozorňuje, že není jediným poskytovatelem marketingových služeb pro společnost Ryanair, která si najala několik jiných podniků, aby zajistily reklamu na horním odkládacím prostoru pro zavazadla nebo v jejím leteckém časopisu. Společnost AMS dále zdůrazňuje, že jiné letecké společnosti rovněž nabízejí na svých internetových stránkách placenou reklamu.
- (200) Společnost AMS tvrdí, že smlouvy o marketingových službách, které uzavírá s letišti, jsou v zásadě vyjednávány a uzavírány odděleně od smluv mezi společností Ryanair a stejnými letišti a že společnost Ryanair se propaguje sama. Společnost AMS dále uzavírá smlouvy o marketingových službách s jak veřejnými, tak soukromými subjekty, jako jsou veřejnoprávní a soukromá letiště, turistické kanceláře, půjčovny aut atd., a že reklamní prostor poskytovaný společností AMS je nabízen bez diskriminace mezi veřejnými a soukromými inzerenty. Společnost AMS zdůrazňuje, že tito soukromí zákazníci, kteří jednají jako investoři v tržním hospodářství, jasně přikládají obchodní hodnotu službám společnosti AMS jako takovým. Na podporu tohoto tvrzení poskytla společnost AMS zprávu vypracovanou nezávislou poradenskou společností Mindshare, v níž je posouzení hodnoty založeno pouze na nabídce reklamy na internetu a nikoliv na nabídce leteckých služeb společností Ryanair.
- (201) Společnost AMS upozorňuje, že prostor na internetových stránkách společnosti Ryanair je nedostatkový zdroj a že ani ona ani společnost Ryanair nenutí letiště, aby si kupovala marketingové služby. Společnost AMS tvrdí, že ze smluv uzavíraných mezi ní a veřejnými letišti nemůže vyplývat žádná státní podpora, protože by mohla snadno prodat dostupný prostor na internetových stránkách soukromému podniku, a to za srovnatelnou cenu.

- (202) Společnost AMS odmítá představu Komise, podle níž nemají smlouvy o marketingových službách žádný odlišný předmět či zájem, a domnívá se, že Komise nepředkládá žádné právní či skutkové opodstatnění, které by zpochybňovalo obchodní oprávnění rozhodnutí letiště uzavřít smlouvu se společností Ryanair. Společnost AMS se proto domnívá, že není schopna předložit relevantní připomínky a uplatnit své právo na obhajobu.
- (203) Podle názoru společnosti AMS není pro regionální letiště reklama přepychem, nýbrž nevyhnutelnou nutností, protože internetové stránky společnosti Ryanair představují mimořádně lákavý poměr mezi náklady a účinností, jelikož umožňují optimální zaměření na vnímavou veřejnost. Společnost AMS trvá na tom, že v době, kdy společnost Ryanair začala provozovat spoj mezi Nîmes a Londýnem, britská veřejnost obecně město Nîmes neznala, a marketing byl proto důležitý, aby se na přiletu dosáhlo co největšího počtu cestujících.
- (204) Společnost AMS se domnívá, že smlouva uzavřená s letištěm Nîmes je podobná jako smlouvy, jež uzavřela s jinými letišti, a odvolává se na rozhodnutí správního soudu v Marseille ze dne 20. října 2009, v němž soud konstatoval, že smlouva mezi společností AMS a letištěm umožnila letišti získat skutečné protiplnění formou marketingových služeb. Společnost AMS rovněž připomíná, že Komise uznala hodnotu jejich marketingových služeb v rozhodnutí ve věci letiště Bratislava⁽⁶²⁾.
- (205) Společnost AMS se konečně domnívá, že její ceny jsou založeny na objektivních kritériích a uvedeny transparentně na jejich internetových stránkách. Společnost AMS potvrzuje, že ceny účtované letišti Nîmes odpovídaly těmto sazbám.

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

5.2.1. SPOLEČNOST AIR FRANCE

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

5.2.2. SPOLEČNOST VTAN

5.2.2.1. Podpory na financování provozování letiště

- (209) Společnost VTAN se domnívá, že v případě, pokud by Komise měla usoudit, že paušální příspěvek, který obdržela za období 2007–2012 na základě smlouvy o pověření veřejnou službou pro provozování civilní části letiště Nîmes, nesplňuje čtyři podmínky rozsudku ve věci *Altmark* a ani podmínky rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu, tak trvá na tom, že by tento příspěvek byl přesto slučitelný s vnitřním trhem na základě ustanovení nových pokynů.

⁽⁶²⁾ Rozhodnutí Komise 2011/60/EU ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C-12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava a společností Ryanair, (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24), 114. bod odůvodnění.

- (210) Společnost VTAN se totiž domnívá, že uvedený příspěvek splňuje kumulativní kritéria uvedená v oddílu 5.1.2 nových pokynů. A sice:
- letiště Nîmes se podílí na turistickém a hospodářském rozvoji departementu Gard, a přispívá tak k jasné stanovenému cíli obecného zájmu;
 - zásah veřejné moci byl nutný, a to tím spíše že nové pokyny uvádějí, že v případě letišť s provozem nepřesahujícím 200 000 cestujících za rok je možné, že tato letiště neunesou výraznou část svých provozních nákladů;
 - opatření bylo poskytnuto formou paušálního příspěvku *ex ante* na základě výhledové rozvahy, a je proto přiměřené;
 - bez příspěvku by došlo k výraznému omezení činnosti letiště Nîmes;
 - společnost VTAN prokazuje, že kritérium přiměřenosti podpory je splněno, protože míra podpory během období 2007–2011 se pohybuje okolo stropní hodnoty 80 % schodku financování výchozích investičních nákladů, která je povolena v bodě 130 nových pokynů;
 - společnost VTAN vysvětluje, že letiště je otevřeno všem možným typům užívání, což snižuje negativní dopady na hospodářskou soutěž a obchod.

5.2.2.2. Podpory na financování investic

- (211) Pokud by Komise usoudila, že dotace na zařízení poskytnuté společnosti VTAN představují státní podporu, společnost VTAN ze znění nových pokynů rozumí, že jejich slučitelnost bude posuzována na základě kritérií uvedených v pokynech z roku 2005.

5.2.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

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

6. VYJÁDŘENÍ FRANCIE

6.1. PŘIPOMÍNKY FRANCIE PO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

6.1.1. PLATFORMA A OBECNÝ ZÁJEM

- (213) Francie zdůrazňuje, že všechny činnosti letiště Nîmes (včetně činností komerčního letectví) představují úkoly služby obecného zájmu, k nimž patří zejména turistický a hospodářský rozvoj oblasti, takže žádnou částku poskytnutou provozovatelům letiště nelze považovat za státní podporu.
- (214) Francie dále zastává názor, že Komise nezohledňuje ve své analýze smluvních vztahů navázaných mezi provozovateli letiště a společnostmi Ryanair/AMS část plateb provedených v rámci plnění úkolů veřejné služby, jimiž byli správci letiště pověřeni a k nimž patří zejména propagace území a turistický a hospodářský rozvoj.
- (215) Francie rovněž uvádí, že vojenská základna byla příslibem pro hospodářský rozvoj oblasti a že po jejím uzavření v roce 2011 bylo rozhodnuto vytvořit místo soustředění průmyslových činností napojené na letiště, které by mohlo vytvořit novou průmyslovou základnu v regionu Languedoc-Roussillon. V těchto souvislostech Francie poznamenává, že tyto činnosti samy o sobě odůvodňují zachování letiště ve funkčním stavu.

6.1.2. OPATŘENÍ Č. 1: POSOUZENÍ FINANČNÍCH PŘÍSPĚVKŮ PROVOZOVATELŮM LETIŠTĚ

- (216) Francie se domnívá, že na každou podporu na infrastrukturu obdrženu před vstupem v platnost pokynů z roku 2005 je nutno uplatnit pokyny z roku 1994. Kromě toho nelze údajně použít na tento konkrétní případ judikaturu ve věci *Aéroports de Paris*, protože se týkala velkého centrálního letiště a právní otázky nesouvisející s financováním letišť.
- (217) Francie se domnívá, že tím, že Komise použila tuto právní doktrínu, došlo k právní nejistotě ohledně použitelných pravidel, a to od vynesení výše uvedeného rozsudku až do přijetí nových pokynů. Podle Francie by tak Komise měla vyloučit ze své analýzy z [5-9] milionů EUR vyplacených veřejnou samosprávou v období 2000–2010 částku [0,8 -2] miliony EUR, protože tato financování byla poskytnuta před přijetím pokynů z roku 2005 a v souladu s pokyny z roku 1994.
- (218) Ohledně investic provedených během období, kdy letiště provozovala CCI, Francie upřesňuje, že celá letištní platforma s výjimkou terminálu pro cestující byla vyhrazena pro vojenské činnosti základny, zatímco komerční činnost byla doplňková. Francie upřesňuje, že náklady spojené s infrastrukturou a společnými službami přeučtovávalo ministerstvo obrany až do roku 2004 částečně CCI, a to podle podílu komerčního provozu na celkovém provozu letiště. Následně přeučtovávala brigáda námořního letectva CCI část nákladů přiřítatelných civilnímu provozování letiště podle jednotlivých položek. Francie dále upřesňuje, že CCI přímo provedla pouze práce týkající se rozšíření a přizpůsobení terminálu pro cestující a že tyto práce financovala ze svých vlastních prostředků nebo pomocí půjček uzavřených na její jméno.
- (219) Ohledně investic provedených v rámci smlouvy o pověření veřejnou službou uzavřenou se společností VTAN Francie připomíná, že tato smlouva stanovila, že provozovatel hradí jen část investic. Francie rovněž připomíná, že krátká doba trvání pověření veřejnou službou (6 let) neumožňovala použít alternativní řešení a že převzetí investičních nákladů sdružením SMAN nemohlo poskytnout společnosti VTAN výhodu. Francie závěrem upřesňuje, že dotace na zařízení poskytnutá po odchodu brigády námořního letectva měla za cíl pokrýt investice do činností v oblasti výsadních pravomocí a na práce nutné pro certifikaci letiště, které se nedaly předvídat v době uzavření smlouvy o pověření veřejnou službou.

6.1.2.1. *Upřesnění k infrastruktuře sloužící k výkonu veřejné moci*

- (220) Francie se domnívá, že služby v oblasti boje proti požárům v letadlech a proti ohrožení zvířaty spadají do úkolů veřejné moci, které jsou zásadní pro bezpečnost letišť. Francie potvrzuje, že tyto služby jsou financovány poplatkem parafiskální povahy: letištní daní.
- (221) Francie rovněž zdůrazňuje, že způsoby financování úkolů v oblasti výsadních pravomocí na letišti Nîmes nejsou výjimečné, nýbrž se podobají způsobům používaným na jiných francouzských letištích. Jejich jediná zvláštnost spočívá v tom, že v době, kdy byla základna námořního letectva v provozu, úkoly zajišťované ministerstvem obrany byly předmětem částečného přeučtování investičních a provozních nákladů civilnímu provozovateli, který je financoval letištní daní. Po uzavření základny námořního letectva převzala společnost VTAN všechny úkoly v oblasti ochrany a bezpečnosti letiště, což mělo za následek výrazné navýšení výdajů krytých letištní daní.
- (222) Francie tvrdí, že tyto převedené činnosti patří v každém případě mezi úkoly v oblasti ochrany a bezpečnosti, které tím pádem nepředstavují hospodářské činnosti, a nespadají proto do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu.
- (223) Francie rovněž připomíná, že se model financování francouzských letišť letištní daní a stanovení poplatku za cestujícího v rámci letištní daně do podrobností řídí jejími vnitrostátními právními předpisy. Tento model zohledňuje vzájemnou provázanost běžných požadavků provozu a zvláštních požadavků spojených s ochranou nebo bezpečností. Francie proto upřesňuje, že financování úkolů letiště v oblasti výsadních pravomocí je přísně regulováno, což má znemožnit jakékoliv nadměrné vyrovnání.

- (224) Pokud jde o investice, které se týkaly společných součástí infrastruktury a které byly v období 2000–2011 provedeny ministerstvem obrany a spolufinancovány státem a orgány územní samosprávy zapojenými do správy civilní části letiště, Francie vysvětluje, že financování úkolů v oblasti výsadních pravomocí v civilní a vojenské části letiště bylo rozděleno podle počtu letů. Francie rovněž uvádí, že nejdůležitější investice se týkaly letištní dráhy a byly převážně vojenské povahy.
- (225) Pokud jde o náklady spojené s bezpečnostní a protipožární službou v letadlech (SSLIA) a s vytvořením systému automatického předávání parametrů (STAP), Francie uvádí, že k těmto investicím nedošlo na základě požadavků společnosti Ryanair. První služba byla nutná k přilákání jakékoliv letecké společnosti na letištní platformu (a nejenom společnosti Ryanair), zatímco druhá služba byla nezbytná, aby se letiště přetvořilo na komerční leteckou základnu a mohlo být začleněno do TMA (*Terminal Manoeuvring Area*) letiště Montpellier.

6.1.2.2. **Upřesnění k financování infrastruktury a provozování (kromě úkolů v oblasti výsadních pravomocí)**

6.1.2.2.1. **Existence selektivní výhody**

6.1.2.2.1.1. *Přezkum kritéria soukromého investora*

- (226) Francie zdůrazňuje, že analýza kritéria soukromého investora se má provést pouze na základě proměnlivých nákladů vyvolaných komerční činností letiště, protože všechny fixní náklady údajně letišti vznikají při plnění úkolů obecného zájmu, kterými je pověřeno.

6.1.2.2.1.2. *Přezkum z hlediska kritérií rozsudku ve věci Altmark za období, kdy letiště spravovala společnost VTAN*

- (227) Francie zdůrazňuje, že částky, které sdružení SMAN vyplatilo společnosti VTAN v rámci smlouvy o pověření veřejnou službou, neposkytly této společnosti žádnou výhodu, protože odměny vyplacené jako paušální příspěvek byly výlučně určeny na vyrovnání jasně vymezených závazků veřejné služby.
- (228) Jasně vymezené závazky veřejné služby: Francie zdůrazňuje široký prostor, jímž disponuje při určení činností, jež tvoří službu obecného hospodářského zájmu. Francie v tomto ohledu tvrdí, že vzhledem k tomu, že letiště Nîmes je letiště kategorie D, celé letiště představuje podle pokynů z roku 2005 službu obecného hospodářského zájmu. Francie zdůrazňuje, že činnosti stanovené společnosti VTAN by bylo možno zahrnout do položky „zvláštní úkoly“, protože žádný hospodářský subjekt by nepřijal koncesi za navrhovaných podmínek.
- (229) Francie rovněž zmiňuje, že společnost VTAN nedostala za úkol věnovat se rozvoji letištní platformy, ale spíše turistickému a hospodářskému rozvoji oblasti, a zejména pak rozvoji místa soustředění průmyslových činností v blízkosti letiště. Francie závěrem poznamenává, že vyrovnání společnosti VTAN nejsou vázána na rozvoj komerčních spojů, jak uvádí Komise. Jedná se pouze o paušální příspěvek v pevně stanovené částce, jež závisí na hospodářské situaci buď podle „referenčního scénáře“ nebo podle „scénáře ústupu“. Francie se proto domnívá, že soukromý subjekt působící v tržním hospodářství by údajně nebyl ochoten plnit úkoly určené společnosti VTAN za stejných podmínek bez vyrovnání za poskytnutou veřejnou službu.
- (230) Předem stanovené parametry pro určení výše vyrovnání: podle Francie stanoví smlouva o pověření veřejnou službou jasná pravidla pro stanovení výše vyrovnání. Francie odůvodňuje vyplacení dodatečných částek provozovateli letiště skutečností, že během pověření veřejnou službou došlo k určitému počtu nepředpokládaných událostí, se kterými se nedalo počítat v době předkládání nabídek na pověření veřejnou službou, a to zejména zrušení vojenské základny.
- (231) Přiměřené vyrovnání nákladů vzniklých plněním závazků veřejné služby: Francie zdůrazňuje, že účetnictví společnosti VTAN nevykazuje existenci nadměrného vyrovnání ve prospěch provozovatele. Analytická studie provedená Francií dokládá, že vzhledem k malé velikosti letiště Nîmes by měly být pro účely posouzení existence nadměrného vyrovnání zohledněny všechny hospodářské náklady nesené provozovatelem (s výjimkou činností krytých letištní daní, tj. nákladů spojených s úkoly v oblasti výsadních pravomocí). Francie tak uvádí, že všechny náklady spojené se správou letiště (včetně nákladů vyvolaných společnostmi Ryanair/AMS) je nutno považovat za náklady spadající do činnosti veřejné služby. Na tomto základě dochází Francie k závěru, že nedošlo k žádnému nadměrnému vyrovnání.

- (232) Výběr poskytovatele služeb: Francie rovněž zdůrazňuje, že k výběru správce letiště došlo v souladu se zásadou legality, protože oznámení o veřejné zakázce bylo zveřejněno v Úředním bulletinu oznámení veřejných zakázek (Bulletin officiel des annonces des marchés publics – BOAMP) a v Úředním věstníku Evropské unie. Nabídka společnosti Veolia byla nakonec vybrána, protože byla považována za nejvýhodnější, a to po analýze jejich hospodářských a finančních aspektů a aspektů v oblasti služeb.

6.1.2.2.1.3. Přezkum kritéria narušení hospodářské soutěže

- (233) Francie se domnívá, že letiště Nîmes má vlastní spádovou oblast, která je odlišná od spádových oblastí letiště Montpellier, Avignon a Marseille, a veřejná financování ve prospěch správce letiště Nîmes tak nemohou narušit hospodářskou soutěž. Francie v tomto ohledu zdůrazňuje, že v případě regionálních letišť se jejich spádová oblast omezuje na území, z něhož lze na letiště dojet automobilem za nejvýše 60 minut. Francie se rovněž domnívá, že doba přepravy mezi dvěma letišti není jediným prvkem, který je nutno zohlednit při vymezení spádové oblasti, protože je nutno vzít v potaz rovněž cenu této přepravy, která je velmi důležitým prvkem v případě nízkonákladového provozu, který na letišti Nîmes převládá (viz tabulka vypracovaná Francií a uvedená v tomto bodě odůvodnění).

	Montpellier	Avignon	Marseille
Vzdálenost (v kilometrech)	63	68	115
Doba jízdy vozidlem	0 hod. 49	1 hod. 00	1 hod. 21
Cena za dopravu tam a nazpátek	19 EUR	38 EUR	36 EUR

- (234) Pokud jde o letiště Marseille, Francie se domnívá, že náklady na přepravu na letiště a zpět a její délka (přesahující 60 minut) jsou dostatečné důvody pro to, aby bylo letiště Marseille vyloučeno ze spádové oblasti letiště Nîmes nebo přinejmenším aby byly činnosti těchto dvou letišť výrazně omezeny, a to zejména vzhledem k nízkonákladové nabídce na letišti Nîmes. Francie dále zdůrazňuje, že letiště Nîmes patří podle pokynů z roku 2005 do kategorie D a v souladu s rozhodovací praxí Komise ho nelze považovat za konkurenta letiště Marseille, protože posledně jmenované letiště vykazuje roční provoz přesahující 7 milionů cestujících. Francie závěrem zdůrazňuje, že typologie provozu není vůbec stejná na letišti Marseille (vysoký podíl cestujících na služební cestě) jako typologie na letišti Nîmes (sezónní a turistický provoz zaměřený na přitažlivost města Nîmes a území departementu Gard) a že destinace Brusel – Charleroi je obsluhována odlety z obou letišť, což má dokazovat, že pro jejich uživatele nejsou obě letiště zaměnitelná.
- (235) Pokud jde o letiště Avignon, Francie zdůrazňuje, že nízkonákladový cestující vnímá náklady na přepravu se zpáteční cestou ve výši 40 EUR jako negativní faktor. Činnosti letiště Avignon a letiště Nîmes se k tomu nijak nepřekrývají, protože destinace obsluhované s odletem z letiště Avignon jsou odlišné. Tento argument má potvrzovat šetření provedené mezi cestujícími v roce 2011, které údajně zdůrazňuje malý význam letiště Avignon mezi ostatními odletovými letišti regionu (2,55 % cestujících jiných letišť regionu).
- (236) Pokud jde o letiště Montpellier, Francie se domnívá, že obě letiště se nenacházejí ve stejné spádové oblasti, protože i) spoje společnosti Ryanair s odletem z letiště Montpellier uspokojují turistickou poptávku spíše ze západní než východní oblasti od letiště a ii) že letiště Nîmes pokrývá částečně odlišnou spádovou oblast než letiště Montpellier (zejména oblast Cévennes, Uzège, severovýchod departementu Gard a jih departementu Ardèche v údolí řeky Rhôny). Francie se dále domnívá, že neovlivnění činností potvrzují dvě skutečnosti, a to i) spoj Brusel – Charleroi s odletem z obou letišť má prokazovat, že obě letiště nejsou pro jejich uživatele zaměnitelná, a ii) provoz na letišti Montpellier výrazně přesahuje provoz na letišti Nîmes.

- (237) Francie uzavírá, že u letiště Nîmes se jedná o letiště kategorie D ve smyslu pokynů z roku 2005 a že má svou vlastní spádovou oblast, která je odlišná od spádových oblastí letišť Marseille, Montpellier a Avignon, a proto veřejné financování ve prospěch správce letiště Nîmes nemůže narušovat hospodářskou soutěž.

6.1.2.2.1.4. Slučitelnost s vnitřním trhem

- (238) Francie uvádí, že v každém případě jsou opatření slučitelná s vnitřním trhem, protože financování jsou celkově věnována na infrastrukturu, jež je v plné míře vyhrazena na plnění služby obecného hospodářského zájmu, a to z těchto důvodů:

- Období do února roku 2006, kdy letiště provozovala CCI: Francie se domnívá, že její vnitřní právní předpisy pověřují obchodní komory úkoly obecného zájmu, jako je hospodářský rozvoj a zlepšování přitažlivosti území. Povinnost zajistit trvalé provozování letiště Nîmes spadá právě do tohoto rámce. Francie dále uvádí, že je údajně splněno kritérium, podle kterého nesmí vyrovnání přesáhnout náklady nutné pro plnění úkolů veřejné služby, protože i) vyrovnání bylo omezeno na náklady spojené se službou obecného hospodářského zájmu, které jsou uvedeny v oběžníku, jímž se stanoví finanční pravidla použitelná na provozování⁽⁶³⁾, ii) CCI vedla pro správu letiště odlišný účet a iii) její účty pravidelně vyhodnocovaly příslušné orgány.
- Období od 1. února 2006 do 31. prosince 2006, kdy letiště provozovala CCI: podpory jsou údajně slučitelné, protože i) podmínky pověření veřejnou službou byly jasně vymezeny dohodou o pověření veřejnou službou ze dne 1. února 2006, ii) pověřená společnost směla obdržet pouze dotace odpovídající výši výdajů vyvolaných správou letiště, iii) bylo vedeno oddělené účetnictví a iv) existovaly kontroly, protože příslušné orgány mohly kdykoli požádat o finanční audit.
- Období, kdy letiště provozovala společnost Veolia: Francie odkazuje na svou předchozí analýzu, která se týká použití podmínek rozsudku ve věci *Altmark*.

6.1.2.2.1.5. Slučitelnost podpor na infrastrukturu z hlediska kritérií pokynů z roku 2005

- (239) Francie se domnívá, že financování investic je za každého předpokladu v souladu s pokyny z roku 2005 z důvodů uvedených níže, a to zejména i) opatření odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu, ii) provedené investice jsou přiměřené optimálnímu využívání infrastruktury, iii) existovala uspokojivá perspektiva přepravy cestujících ve střednědobém horizontu, iv) sazby přiznané společnosti Ryanair je možno uplatnit u každé jiné letecké společnosti, která by přijala podobné závazky jako společnost Ryanair, v) nedochází k narušení hospodářské soutěže a vi) investice byly nutné pro přežití letiště.

6.1.2.3. Upřesnění k financování provozování letiště

- (240) Francie upřesňuje, že poskytnutí vratných záloh bez úrokových nákladů nelze pro účely analýzy slučitelnosti s pravidly pro státní podporu považovat za dotace. V tomto ohledu Francie prohlašuje, že především měly být tyto zálohy zpětně splaceny a že k částečnému vrácení vyplacených částek skutečně došlo. Francie poznamenává, že částka nesplacená ke dni rozhodnutí o zahájení řízení jí i nadále zůstává v očekávání vynesení rozsudku.
- (241) Francie připomíná, že některé zálohy nemůže Komise analyzovat, protože období vyšetřování je údajně promlčeno. U ostatních se má jednat o vyrovnání nákladů spojených se službou obecného hospodářského zájmu, a jsou proto údajně slučitelné s vnitřním trhem.

6.1.3. OPATŘENÍ Č. 2: POSOUZENÍ PŘÍPADNÝCH PODPOR POSKYTNUTÝCH SPOLEČNOSTI RYANAIR

- (242) Francie považuje za správný přístup Komise, který spočívá ve společném přezkumu finanční toků představovaných smlouvami o letištních službách a smlouvami o marketingových službách.

⁽⁶³⁾ Oběžník č. 111 ze dne 30. března 1992, kterým se stanoví rozpočtová, účetní a finanční pravidla použitelná na ACFCI, CRCI, CCI a GIC.

- (243) Francie předkládá návrh plánu CCI z roku 2005 na podněcování k rozvoji a zdůrazňuje, že plán nebyl přijat, protože se ukázalo, že je nedostatečný k tomu, aby přesvědčil letecké společnosti k provozování činností s odletem z letiště. Francie rovněž uvádí, že žádný samosprávný územní celek nesouhlasil s účastí na financování tohoto plánu.
- (244) Francie se domnívá, že letiště sice dostalo určité dotace jako příspěvek na jeho správu, ale že nebyla poskytnuta žádná podpora jako příspěvek na financování smluv se společnostmi Ryanair/AMS. Francie rovněž poznamenává, že míra poplatků nabídnutá společnosti Ryanair by platila pro všechny letecké společnosti působící na letišti.
- (245) Francie se domnívá, že Komise by měla pro výpočet výnosnosti smluvního vztahu navázaného mezi leteckou společností a správcem letiště o velikosti letiště Nîmes – a vzhledem k plnění úkolů obecného zájmu – zohlednit pouze proměnlivé náklady přičitatelné letecké společnosti a nezohledňovat fixní náklady a náklady spojené plněním činností veřejné služby. Pokud jde o příjmy, Francie uvádí, že analýza musí zohlednit rovněž příjmy z činností mimo leteckou dopravu.
- (246) Francie rovněž zdůrazňuje, že peněžní toky ve prospěch společnosti AMS nelze v účtu zisků a ztrát přičitatelnému společnosti Ryanair evidovat jako zjištěné čisté ztráty, protože část těchto výdajů je úzce spojena s výkonem činností v rámci dohody o pověření veřejnou službou, a to zejména s turistickým a hospodářským rozvojem oblasti. Francie rovněž upřesňuje, že v okamžiku uzavření smlouvy se společností Ryanair bylo možno považovat společnost Veolia za společnost nově vstupující na trh. Společnost Veolia byla proto nucena zajistit působení společnosti Ryanair na letišti, aby mohla rozvíjet své činnosti. Tato analýza je stejná jako analýza smluv uzavřených s CCI.
- (247) Závěrem se Francie domnívá, že smlouvy o marketingových službách, jako jsou smlouvy uzavřené mezi provozovateli letiště Nîmes a společností Ryanair, jsou běžné na většině regionálních letišť, a vyzývá proto Komisi, aby posuzovala tyto postupy v globálnějším rámci.

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

- (248) Francie si nepřála vyjádřit se k připomímkám zúčastněných stran předložených po zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

6.3. PŘIPOMÍNKY FRANCIE K POUŽITÍ NOVÝCH POKYŇŮ NA TENTO PŘÍPAD

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

6.4. VYJÁDŘENÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN K POUŽITÍ NOVÝCH POKYŇŮ NA TENTO PŘÍPAD

- (251) Francie si nepřála vyjádřit se k připomímkám zúčastněných stran k použití nových pokynů na tento případ.

7. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

7.1. OPATŘENÍ VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTÍ RYANAIR/AMS

- (252) Připomíná se, že různými opatřeními ve prospěch leteckých společností zkoumanými v tomto rozhodnutí se rozumí smlouvy⁽⁶⁴⁾ uvedené v bodech odůvodnění (79) až (102)⁽⁶⁵⁾.

7.1.1. EXISTENCE PODPORY VE SMYSLU ČL. 107 Odst. 1 SFEU

- (253) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy 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.
- (254) K označení opatření za státní podporu je nutno, aby byly splněny tyto podmínky: 1) předmětné opatření je financováno ze státních prostředků a je přičitatelné státu, 2) poskytuje hospodářské zvýhodnění, 3) poskytnuté zvýhodnění je selektivní a 4) předmětné opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7.1.1.1. Státní prostředky a přičitatelnost

7.1.1.1.1. Období, kdy letiště provozovala CCI (2000–2006)

- (255) Jednotlivé smlouvy se společností Ryanair a AMS, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení a byly podepsány před 31. prosincem 2006, byly uzavřeny mezi leteckými společnostmi na straně jedné a CCI na straně druhé.
- (256) Obchodní a průmyslové komory jsou veřejnoprávní instituce podle francouzského práva. Podle článku L710-1 obchodního zákoníku „departementální instituce nebo komory sítě obchodních a průmyslových komor mají každá jakožto zprostředkovatel státu za úkol zastupovat zájmy průmyslu, obchodu a služeb u orgánů veřejné moci nebo zahraničních orgánů. Zajišťují rozhraní mezi různými dotčenými subjekty a vykonávají svou činnost, aniž jsou dotčeny úkoly zastupování, kterými platná právní nebo předpisová ustanovení pověřují oborová nebo mezioborová sdružení, a úkoly plněné orgány územní samosprávy v rámci jejich svobodné správy. Síť, a v ní každá departementální instituce nebo komora, přispívá k hospodářskému rozvoji, přitažlivosti, územnímu rozvoji a podpoře podniků a jejich sdružení tím, že plní za podmínek stanovených výnosem všechny úkoly veřejné služby a všechny úkoly obecného zájmu, které jsou nutné pro splnění těchto úkolů“.
- (257) Článek L 170-1 obchodního zákoníku rovněž stanoví, že: „za tímto účelem může každá departementální instituce či komora plnit za případného dodržování odvětvových programů, které se na ni vztahují:

1. úkoly obecného zájmu, které jí jsou svěřeny zákony a předpisy;
2. úkoly v oblasti podpory, asistence, navazování kontaktů a poradenství při zakládání a přebírání podniků a u podniků při dodržení platných právních a předpisových ustanovení v oblasti práva hospodářské soutěže;
3. úkoly podpory a poradenství v oblasti mezinárodního rozvoje podniků a vývozu, a to v partnerství s Agence française pour le développement international des entreprises;
4. úkoly ve prospěch počátečního nebo průběžného odborného vzdělávání prostřednictvím zejména soukromých nebo veřejných vzdělávacích institucí, které zakládá, spravuje nebo financuje;

⁽⁶⁴⁾ Pro účely tohoto rozhodnutí se „smlouvami“ rozumí jednotlivé předmětné dohody bez ohledu na jejich právní formu (včetně dodatků, „side letters“ atd.).

⁽⁶⁵⁾ Komise konstatuje, že první z těchto smluv je ze dne 11. dubna 2000 (první smlouva mezi společností Ryanair a CCI), zatímco šetření Komise začalo dopisem ze dne 16. března 2010, který se mimo jiné týkal i tohoto opatření. Z uvedeného vyplývá, že promlčecí lhůta stanovená článkem 15 nařízení Rady 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) byla přerušena před koncem své platnosti.

5. úkoly v oblasti zakládání a správy zařízení, a to zejména přístavů a letišť;
6. úkoly tržní povahy, které jí byly svěřeny veřejnoprávním subjektem nebo které se ukáží jako nutné pro plnění jejích jiných úkolů;
7. všechny úkoly v oblasti znaleckých posudků, konzultací nebo studií vyžádaných veřejnými orgány v otázce týkající se průmyslu, obchodu, služeb, hospodářského rozvoje, odborného vzdělávání nebo územního rozvoje, aniž jsou dotčeny práce, ke kterým by mohla přistoupit z vlastního popudu“.
- (258) Článek L 710-1 obchodního zákoníku rovněž stanoví: „Shromáždění francouzských obchodních a průmyslových komor, regionálních obchodních a průmyslových komor, územních obchodních a průmyslových komor a mezioborová obchodní sdružení jsou veřejnoprávními institucemi pod dohledem státu a jsou spravovány zvolenými vedoucími podniků.“
- (259) Tento právní akt se během zkoumaného období, tj. od roku 2000 do roku 2010, vyvíjel. Jeho základní zásady ale zůstaly beze změn. Během celého tohoto období zůstaly obchodní a průmyslové komory jako CCI veřejnoprávními institucemi zřízenými zákonem, spravovanými zvolenými vedoucími podniků a jednajícími pod dohledem státu. Na druhé straně jsou komorám jakožto zprostředkovateli státu svěřeny úkoly obecného zájmu, které spočívají v zastupování zájmů průmyslu, obchodu a služeb u orgánů veřejné moci nebo zahraničních orgánů, v přispívání k přitažlivosti území a jeho rozvoji a rovněž k podpoře podniků.
- (260) Přehled úkolů obchodních a průmyslových komor uvedených v článku 710-1 obchodního zákoníku a vyjmenovaných v bodě odůvodnění (257) ukazuje, že smyslem obchodních a průmyslových komor a jejich prvním úkolem jsou úkoly obecného zájmu, které jim svěřuje zákon, tj. v zásadě zastupovat u orgánů veřejné správy zájmy průmyslu, obchodu a služeb, podporovat místní podniky a rozvíjet přitažlivost území a jejich rozvoj. Obchodní a průmyslové činnosti obchodních a průmyslových komor jsou doplňkem k plnění jejich úkolů obecného zájmu a jsou pojmány tak, aby přispívaly k jejich provádění.
- (261) Dále je nutno poznamenat, že vnitrostátní právní předpisy stanoví zvláštní způsoby financování obchodních a průmyslových komor, a to zejména v článku L710-1 obchodního zákoníku. Prostředky obchodních a průmyslových komor tak tvoří zejména daňové příjmy (daň na náklady obchodních a průmyslových komor stanovená v článku 1600 všeobecného daňového zákoníku), dotace nebo prostředky pocházející z činností v oblasti odborného vzdělávání nebo ze správy dopravních infrastruktur. Obchodní a průmyslové komory tak při svých výdajích nemusí spoléhat pouze na své obchodní příjmy. Uvedené zřejmě potvrzuje závěr, že obchodní a průmyslové činnosti obchodních a průmyslových komor jsou doplňkem k plnění jejich úkolů obecného zájmu a jsou pojmány tak, aby přispívaly k jejich provádění.
- (262) Pokud jde o CCI, Francie tento závěr potvrdila. Prohlásila totiž: „(...) Každá obchodní a průmyslová komora má za úkol pomáhat podnikům z jejího území a osobám, které na jejím území žijí. Nabízí jim asistenci v různých oblastech: správa, nástroje rozvoje a informování, školení, zavádění společných struktur, infrastruktura atd. Na makroekonomické úrovni je úlohou CCI předjímat budoucí vývoj, globálně posuzovat vývoj území a bránit jeho zájmy před orgány veřejné správy. (...) V rámci plnění těchto úkolů dostala správa letiště Nîmes Garons svůj plný smysl, protože vytvořila z letiště nástroj růstu a rozvoje hospodářské činnosti jeho území. (...) Uzavření smluv o marketingových službách s nízkonákladovou společností se proto jasně řadí k těmto úkolům, ke kterým patří na jedné straně zlepšování přitažlivosti oblasti a na druhé straně rozvoj leteckých činností letiště Nîmes“⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶⁶⁾ Odpověď na žádost o informace ze dne 23. prosince 2013.

- (263) Francie dále uvedla: „(...) Obchodní a průmyslové komory pravidelně provádějí a financují lobbování ve prospěch přitažlivosti svého území a propagují nová zařízení. Provádějí rovněž specifickou propagaci v oblasti cestovního ruchu prostřednictvím své účasti v různých departementálních a regionálních strukturách tohoto odvětví, a to zejména prostřednictvím departementálních a regionálních výborů cestovního ruchu ustavených podle článků L131-4 a L132-3 zákoníku cestovního ruchu. (...) Rozvíjení přitažlivosti území vyžaduje ve skutečnosti celou řadu opatření, jak přilákat zároveň kapitál, trhy, podniky, talenty, studenty a turisty, ze kterých žijí podniky a oblast. Přitažlivost znamená také mezinárodní známost. Nízkonákladové letecké společnosti se svými internetovými stránkami se na tom mohou podílet. (...) Ostatně sami obyvatelé oblasti vyžadují nové letecké spoje, rozmanitou nabídku a zejména „nízkonákladové“ služby, aby jejich spojení s Evropou bylo snazší a za nižší cenu“⁽⁶⁷⁾.
- (264) Tato tvrzení jednoznačně prokazují, že základním cílem a smyslem CCI stejně jako všech obchodních a průmyslových komor je sloužit zájmům místních podniků jako celku a přispívat k hospodářskému rozvoji a přitažlivosti území. Výše uvedená tvrzení Francie ostatně uvádějí, že obchodní a průmyslová komora jako CCI nevykonává obchodní činnost, jako je správa letiště Nîmes, s výhledem na ziskovost, ale s cílem podílet se nezbytně na úkolech obecného zájmu, kterými je tento subjekt ze zákona pověřen.
- (265) S ohledem na výše uvedené je nutno považovat obchodní a průmyslové komory jako CCI za veřejné orgány, jejichž rozhodnutí se musí stejně jako v případě ústřední státní správy nebo orgánů samosprávných územních celků považovat za „přičitatelná státu“ ve smyslu judikatury v oblasti státní podpory⁽⁶⁸⁾ a jejichž prostředky představují státní prostředky⁽⁶⁹⁾. Na rozdíl od tvrzení provozovatelů v jejich připomínkách není v tomto ohledu důležité, že obchodní a průmyslové komory spravují osoby volené obchodníky, vedoucími podniků a zástupci podniků. Obchodní a průmyslové komory se v tomto smyslu podobají samosprávným územním celkům, které jsou spravovány místními volenými zástupci nezávislými na státu (v přesném slova smyslu) a nikoli úředníky jmenovanými jinými veřejnými orgány. Ostatně vnitrostátní parlamenty se rovněž skládají ze zvolených zástupců. Přesto parlamenty představují jednu ze základních veřejných mocí v demokratickém státu. Rovněž míra kontroly vykonávaná státem (v přesném slova smyslu) nad činnostmi obchodních a průmyslových komor není relevantní, protože tyto subjekty jsou samy veřejnými orgány.
- (266) Postavení obchodních a průmyslových komor se tak liší od „tradičních“ veřejnoprávních podniků, o nichž Soudní dvůr v rozsudku ve věci *Stardust Marine*⁽⁷⁰⁾ prohlásil: „I v případě, že stát může kontrolovat veřejný podnik a vykonávat rozhodující vliv nad jeho činností, není možné v konkrétním případě automaticky předpokládat, že tuto kontrolu skutečně vykonává. Veřejný podnik může jednat s větší či menší nezávislostí podle stupně autonomie, kterou mu stát umožní. (...) Proto pouhý fakt, že veřejný podnik je pod státní kontrolou, není dostačující pro to, aby opatření přijatá daným podnikem, jako jsou například předmětná opatření finanční podpory, byla považována za přičitatelná státu. Je též nutno zjistit, zda veřejné orgány mají být považovány za zúčastněné, ať již tím či oním způsobem, na přijetí daného opatření“.
- (267) V případě opatření přijatém veřejnoprávním podnikem, jehož smyslem je výkon hospodářské činnosti, jde o to zjistit, zda veřejné orgány, které tento podnik kontrolují například kapitálovým podílem, který v tomto podniku vlastní, stály u zrodu předmětného opatření. Postavení obchodní a průmyslové komory je odlišné v tom smyslu, že tato entita je sama součástí veřejné správy či „zprostředkovatelem státu“, a tudíž veřejným orgánem vytvořeným ze zákona s cílem uspokojovat obecné zájmy. Pro určení, zda je určité rozhodnutí obchodní a průmyslové komory přičitatelné státu (v širším smyslu judikatury v oblasti státní podpory), tak není nutno zjišťovat, zda byl jiný veřejný orgán (například stát v přesném slova smyslu či orgán územní samosprávy) zapojen do předmětného rozhodnutí. Takové rozhodnutí ve skutečnosti nutně splňuje kritérium přičitatelnosti.

⁽⁶⁷⁾ *Ibid.*

⁽⁶⁸⁾ Například rozsudek ve věci C-303/88, *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. s. I-1433, bod 11, a rozsudek ve věci T-358/94, *Compagnie nationale Air France v. Komise*, Sb. rozh. s. II-2109, body 58 až 61.

⁽⁶⁹⁾ Viz v tomto ohledu rozhodnutí Komise ze dne 14. července 2004 ve věci C 25/2004, *Německo – DVB-T in Berlin-Brandenburg*, bod odůvodnění (20).

⁽⁷⁰⁾ Rozsudek ve věci *Stardust Marine*, bod č. 52.

- (268) Komise ve svém rozhodovacím postupu tento přístup již přijala. Ohledně obchodní a průmyslové komory departementu Var tak prohlásila: „...na základě svého statusu veřejnoprávního subjektu podle francouzského práva vykonává činnost na zeměpisně vymezeném území, je řízena volenými členy a disponuje daňovými příjmy vybíranými od podniků zapsaných v obchodním rejstříku, a spadá tak do kategorie veřejné moci ve smyslu směrnice Komise 2000/52/ES⁽⁷¹⁾. Není proto nutno zjišťovat přičitatelnost opatření státu ve smyslu judikatury ve věci Stardust Maritime“⁽⁷²⁾. Tato analýza platí v tomto případě rovněž pro CCI.
- (269) Ohledně přičitatelnosti státu smluv, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení a které uzavřela CCI, provozovatelé tvrdili, že Komise musí prokázat konkrétně zapojení státu (v přesném slova smyslu) do předmětných opatření. Podle provozovatelů nebyl dále dohled vykonávaný státem (v přesném slova smyslu) nad CCI dostatečný, aby mu bylo možno přičítat rozhodnutí o uzavření předmětných smluv. S ohledem na výše uvedené je tato argumentace irelevantní, protože sama CCI je veřejným orgánem, jehož rozhodnutí jsou nutně přičitatelná státu ve smyslu judikatury v oblasti státní podpory, a to bez ohledu na roli, kterou v jejích rozhodnutích hrály jiné veřejné orgány, a to zejména stát v přesném slova smyslu.
- (270) Přípomínky společnosti Ryanair k tomuto bodu jsou v podstatě podobné připomínce CCI. Společnost Ryanair odmítla přičitatelnost státu různých předmětných opatření s tvrzením, že stát (v přesném slova smyslu) nemá vliv na rozhodování obchodních a průmyslových komor, ale má pouze dohlížecí roli, zatímco opatření jako předmětné smlouvy nevyžadují jeho souhlas. Společnost Ryanair dále uvedla stanovisko Státní rady, které má prokazovat nezávislost obchodních a průmyslových komor na státu v přesném slova smyslu. Podle tohoto stanoviska skutečnost, že jsou obchodní a průmyslové komory „napojeny na stát za situace, kdy každá veřejnoprávní instituce musí být napojena na určitou právní osobu, neznamená sama o sobě žádnou podřízenost“. Ze všech důvodů uvedených v předchozích bodech odůvodnění je tato argumentace irelevantní, protože u rozhodnutí CCI není nutno hledat případné zapojení jiných veřejných orgánů, než je ona sama, protože je prokázáno, že obchodní a průmyslová komora je součástí veřejné správy.
- (271) Společnost Ryanair dále uvedla skutečnost, že všechny prostředky obchodních a průmyslových komor nepocházejí z daní a poplatků ale částečně z příjmů z hospodářských činností, jako je správa letiště. Tato argumentace je rovněž irelevantní. Četné veřejné orgány se totiž nachází ve stejné situaci, protože vykonávají hospodářské činnosti buď přímo nebo prostřednictvím subjektů, které kontrolují (např. úvěrové činnosti nebo poskytování poštovních či dopravních služeb), a ke svému financování využívají příjmů, které z nich vyplývají. Provozování hospodářských činností jakýmkoliv subjektem nemůže zpochybnit jeho status veřejného orgánu. Jak je ale uvedeno v bodě odůvodnění (261), skutečnost, že je určitý subjekt alespoň částečně financován povinnými poplatky, může naopak naznačovat, že je tento subjekt nutno považovat za veřejný orgán.
- (272) Stejně tak tvrzení CCI, že spravuje letiště Nîmes „jako soukromý investor v tržním hospodářství ve smyslu použitelné judikatury“⁽⁷³⁾, není relevantní, protože předmětná opatření byla přijata veřejnoprávním samosprávným subjektem, a jsou tak nutně přičitatelná státu⁽⁷⁴⁾.
- (273) Provozovatelé ve svých připomíncech uvedli: „Analyzovaná rozhodnutí přijala CCI jako provozovatel letiště Nîmes a jsou v nich stanoveny podmínky obchodních vztahů s leteckými společnostmi. Jedná se tak zjevně o rozhodnutí přijatá v rámci činnosti provozovaných v hospodářské soutěži se soukromými subjekty. V tomto ohledu stačí zjištění, že současný provozovatel letiště Nîmes, společnost VTAN, je soukromou obchodní společností“. Tento argument je irelevantní, protože, jak je uvedeno výše, jsou předmětná opatření přičitatelná CCI jako celku, a nikoli pouze útvaru letiště, a protože CCI je veřejným orgánem, jehož všechna rozhodnutí jsou přičitatelná státu ve smyslu judikatury v oblasti státní podpory.

⁽⁷¹⁾ Směrnice Komise 2000/52/ES ze dne 26. července 2000, kterou se mění směrnice 80/723/EHS o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky (Úř. věst. L 193, 29.7.2000, s. 75).

⁽⁷²⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 22. června 2006 ve věci N 563/2005 – Francie – Podpora ve prospěch společnosti Ryanair na leteckém spoji mezi Toulonem a Londýnem, bod odůvodnění (16).

⁽⁷³⁾ Přípomínky provozovatelů k rozhodnutí o zahájení řízení, s. 5.

⁽⁷⁴⁾ Komise pro úplnost zdůrazňuje, že pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu není důvod rozlišovat mezi CCI a zvláštním útvarem CCI, který je vyhrazen pro správu letiště, protože tento útvar, který spravuje letiště Nîmes, nemá vlastní právní subjektivitu, jež by byla odlišná od právní subjektivity CCI, a je pouhou odnoží vnitřních útvarů CCI bez rozhodovací autonomie s výjimkou rozhodování v oblasti každodenní správy letiště. Dohodu ze dne 11. dubna 2000, smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách ze dne 10. října 2005 a rovněž pozměňovací dodatek ze dne 30. ledna 2006 tak všechny podepsal předseda CCI. Pokud jde o výměnu dopisů z konce roku 2001, ze začátku roku 2002 a z roku 2004, které představují změnu dohody ze dne 11. dubna 2000, podpis předsedy CCI na nich není. Ovšem Francie uvedla: „Můžeme proto dospět k závěru, že smlouvy a jejich dodatky se společností Ryanair spadají do pravomocí správy průmyslových a obchodních služeb, jež byly svěřeny předsedovi (...)“ (odpověď na žádost o informace ze dne 20. března 2014). Ostatně Francie a ani žádná ze zúčastněných stran netvrdily, že by opatření, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, měla být přičítána pouze tomuto útvaru.

- (274) Z uvedeného plyne závěr, že jednotlivé smlouvy uzavřené CCI, které jsou předmětem tohoto přezkumu, jsou přiřítelné státu a znamenají použití státních prostředků.

7.1.1.1.2. Období, kdy letiště provozovala společnost VTAN (2007–2011)

- (275) Jednotlivé smlouvy, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení a byly uzavřeny počínaje rokem 2007, uzavřela společnost VTAN. Z majetkového hlediska je společnost VTAN dceřinou společností skupiny se soukromým kapitálem. Tuto skutečnost zejména zdůrazňovaly některé zúčastněné strany, aby popřely zapojení státních prostředků do jednotlivých smluv a rovněž přiřítelnost těchto opatření státu.
- (276) Tento argument by byl případně přijatelný v tradičním schématu koncese, v němž vlastník a poskytovatel koncese dává svá aktiva do užívání koncesionáři za přiměřenou odměnu a žádným způsobem nezasahuje od obchodní politiky koncesionáře a nefinancuje jeho provoz.
- (277) To však není schéma použitelné na tento konkrétní případ. Určitý počet důvodů, které jsou podrobně rozebrány v následujících bodech odůvodnění, totiž ukazuje, že na jednání společnosti VTAN vůči společnostem Ryanair a AMS nelze nahlížet odděleně od jednání sdružení SMAN, které je sdružením orgánů veřejné samosprávy jednajícím jako orgán poskytující koncesi v rámci přidělení a plnění pověření veřejnou službou. Na jedné straně byla obchodní politika společnosti VTAN vůči společnostem Ryanair a AMS ve značné míře ovlivněna rámcem stanoveným sdružením SMAN, přičemž tento rámec nutil společnost VTAN, aby se odchýlila od běžného chování provozovatele letiště, který by mohl volně rozhodovat o své obchodní politice a byl veden výhledy na ziskovost. Na druhé straně je financování provozování letiště, a tedy výhod poskytnutých společností Ryanair a AMS, jejichž existence bude prokázána níže, zajišťováno ze státních prostředků poskytnutých sdružením SMAN.
- (278) Pokud jde o vliv sdružení SMAN na obchodní politiku společnosti VTAN vůči společnostem Ryanair a AMS, je nutno nejprve poznamenat, že dohoda o pověření veřejnou službou svěřuje společnosti VTAN nejenom provozování letiště ale také „rozvoj provozu“⁽⁷⁵⁾. Toto ustanovení není pouze formální. Francie a provozovatelé totiž uznali, že dohoda o pověření veřejnou službou pověřila společnost VTAN úkolem „turistického a hospodářského rozvoje území“, což „vyžaduje i nárůst počtu cestujících, který vytváří příjmy a pracovní místa pro regionální hospodářství (...), a ii) rozvoj oblasti hospodářské činnosti spadající pod letiště“⁽⁷⁶⁾.
- (279) Dohoda o pověření veřejnou službou tak omezuje a ovlivňuje obchodní politiku společnosti VTAN vůči leteckým společnostem, a to tím více, že rozvoj provozu není sám o sobě konečným cílem, který sleduje soukromý provozovatel letiště zcela volně rozhodující o své obchodní politice.
- (280) Takový soukromý provozovatel sleduje totiž cíl co nejvyšší ziskovosti. Ale co nejvyšší ziskovost není za všech okolností slučitelná s rozvojem provozu. Za některých podmínek jsou požadavky leteckých společností, které by mohly letiště používat, takové, že uzavření smlouvy s nimi by pro správce letiště znamenalo snížit svou ziskovost. Za takových okolností by se soukromý provozovatel, který by zcela volně rozhodoval o své obchodní politice, raději zřekl takových smluv a provozu, který by byl s nimi spojen, než aby snížil svou ziskovost. Naopak provozovatel s uloženým cílem rozvoje provozu by byl ochoten takové smlouvy uzavřít, a to tím spíše v případě, kdy dostane od vlastníka a poskytovatele koncese dotaci, jež mu zaručuje finanční rovnováhu provozování letiště s přiměřeným ziskovým rozpětím.
- (281) Je nutno poznamenat, že v okamžiku, kdy se společnost VTAN stala provozovatelem letiště, a po celé období, kdy byly různé předmětné smlouvy uzavřeny, byla společnost Ryanair jedinou společností, jež nabízel pravidelné lety s odletem z letiště Nîmes. Pokud by společnost VTAN odmítla s ohledem na ziskovost uzavřít některé z těchto smluv, vystavila by se riziku, že společnost Ryanair uzavře spoje, sníží počet obrátek, či dokonce ukončí všechny své činnosti s odletem z letiště Nîmes. Takové rozhodnutí ze strany společnosti VTAN by bylo v přímém protikladu s cílem rozvoje provozu, který jí ukládá dohoda o pověření veřejnou službou. Prostřednictvím dohody o pověření veřejnou službou tak sdružení SMAN ovlivnilo chování společnosti VTAN vůči společnostem Ryanair a AMS.

⁽⁷⁵⁾ Článek 1 dohody o pověření veřejnou službou.

⁽⁷⁶⁾ Přípomínky Francie ze dne 27. července 2012 k rozhodnutí o zahájení řízení, s. 27 a 25. Přípomínky provozovatelů ze dne 24. září 2012 k rozhodnutí o zahájení řízení, body 39 až 40.

- (282) V tomto ohledu nelze zohlednit pouze dohodu o pověření veřejnou službou, ale také výběrové řízení, které vedlo k přidělení provozování letiště společnosti Veolia Transport. Oznámení o zveřejnění výzvy k podávání nabídek sdružením SMAN tak uvádělo, že jedním z cílů pověření veřejnou službou je „zajistit větší význam letištní platformy pomocí rozvoje provozu, služeb a oblasti hospodářských činností“⁽⁷⁷⁾. Oznámení upřeshňovalo, že jedním z kritérií výběru nabídek je „politika komerčního rozvoje“. Zaínterované podniky tak byly jasně vyzvány, aby se ve svých nabídkách zavázaly, že budou provádět aktivní politiku rozvoje provozu. Byly k tomu podněcovány tím spíše, že sdružení SMAN nabízelo finanční příspěvek na zajištění finanční rovnováhy provozování letiště. Tento příspěvek měl takovou povahu, že vyrovnával inkrementální ztráty, jež by mohly vzniknout z důvodu přitažlivých obchodních podmínek nabízených leteckým společností s cílem zajistit co největší provoz.
- (283) V různých dokumentech zasláných sdružení SMAN v rámci výběrového řízení se společnost Veolia Transport zjevně snažila vypracovat nabídku, která by odpovídala cíli rozvoje provozu, který stanovilo sdružení SMAN. Společnost Veolia Transport zejména uvádí, že „sdílí s územní samosprávou její vůli zvýšit využívání jejich dopravních sítí a platform a přínos, který to představuje“, a zdůrazňuje své úspěchy při zvyšování využívání jiných dopravních infrastruktur, jež spravuje. Společnost Veolia Transport dodává, že „jedná jako skutečný subjekt místního rozvoje“ a v souladu s místní samosprávou upřednostňuje několik cílů včetně „zhodnocení kulturního dědictví a regionu“⁽⁷⁸⁾.
- (284) V těchto dokumentech společnost Veolia Transport rovněž vyjadřuje vůli „přilákat velký počet dodatečných letadel a cestujících“ a učinit z letiště „prvořadý subjekt místního a regionálního hospodářství“ s vědomím, že „dynamika leteckého provozu je hnací silou hospodářské činnosti oblasti a posiluje ji tím, že vytváří stovky přímých a nepřímých pracovních míst a vnáší do místního hospodářství, a to zejména odvětví cestovního ruchu, přibližně 70 milionů EUR za rok“. Společnost Veolia Transport rovněž předložila marketingový plán, jehož cílem bylo „potvrdit a posílit ekonomický pól letiště rozvojem jeho provozu, což je nezbytná podmínka pro zachování a růst počtu pracovních míst a jeho příspěvek k hospodářství samosprávného územního celku, ale také rozvojem návazných činností, jejichž význam je pro oblast zásadní, ať už se jedná o cestovní ruch nebo o rozvoj výstavby, průmyslu a služeb“. Tento plán se opírá zejména o tato hlavní nasměrování: i) konsolidace činnosti společnosti Ryanair a její rozvoj otevřením pátého spoje, ii) přilákání dalších leteckých společností systematickým a cíleným kontaktováním společností, které by mohly dopravně obsluhovat letiště, a provádění podněcující politiky příjmu společností, aniž by jim tím vznikly náklady. V tomto rámci předložila společnost Veolia Transport vyčíslené cíle v oblasti růstu provozu. Společnost Veolia transport rovněž prohlásila: „Závěrem znovu potvrzujeme naši vůli zajistit správu a zvyšování významu letištní platformy v partnerství se smíšeným sdružením s cílem rozvíjet hospodářský a turistický dopad letiště na region“⁽⁷⁹⁾.
- (285) Z uvedeného je zřejmé, že odpověď společnosti Veolia Transport na výběrové řízení ovlivnil cíl rozvoje provozu stanovený sdružením SMAN a obecněji cíle místního hospodářského rozvoje, které sledovalo sdružení SMAN a které společnost Veolia musela nejenom znát v okamžiku vypracování své nabídky, ale také sdílet. Rozvoj provozu, konsolidace činnosti společnosti Ryanair a její rozvoj jsou cíle, které společnost Veolia Transport uvedla ve své nabídce a které vyplývají přímo z cílů sledovaných sdružením SMAN. Pokud by se totiž sdružení SMAN spokojilo s výběrem provozovatele, aniž by stanovilo za cíl rozvoj provozu, společnost Veolia Transport by neměla žádný důvod, aby se k takovému cíli zavázala, a to platí rovněž o konsolidaci činnosti společnosti Ryanair a jejím rozvoji. Aby získala koncesi, společnost by se spokojila s návrhem co možná nejnižší úrovně paušálního příspěvku, která by jí ještě zaručovala přiměřený zisk.
- (286) Ve výběrovém řízení, jako je řízení v tomto případě, zavazuje nutně nabídka nakonec vybraného poskytovatele služeb tohoto poskytovatele po celou dobu trvání koncese. Platí to jak z právního hlediska, tak z jiných hledisek. Podnik, který by v odpovědi na výběrové řízení vyhlášené orgánem místní samosprávy vyjádřil cíle a závazky, a poté jednal v rozporu s těmito cíli a závazky, by se tím totiž vystavil riziku, že poškodí svou pověst u místních samospráv. Podnik jako společnost Veolia Transport, která se v roce 2007 snažila proniknout na trh letištní správy, by takové riziko nepodstoupil. Chování společnosti VTAN vůči společностям Ryanair/AMS od roku 2007 tak bylo zásadně ovlivněno cílem rozvoje provozu, který stanovilo sdružení SMAN, a skutečností, že toto sdružení vybralo pro provozování letiště podnik, který předložil nabídku, jež byla zjevně pojata tak, aby tomuto cíli vyhověla.

⁽⁷⁷⁾ Příloha 6.2 dopisu Francie ze dne 27. července 2012.

⁽⁷⁸⁾ Příloha 8 dohody o pověření veřejnou službou, s. 15, jejíž výmluvný název („Trvalé hledání způsobu, jak zvýšit využívání“) je nutno v rámci tohoto posouzení zdůraznit.

⁽⁷⁹⁾ Dopis Francie ze dne 19. února 2014 (znění dopisu a přílohy 2014-1-3, 2014-1-4 a) a b)).

- (287) Toto ovlivnění se projevuje v tom, že společnost Veolia Transport si byla při výběrovém řízení vědoma, že povaha obchodních vztahů se společností Ryanair je na úkor ziskovosti provozování letiště. V dokumentech, které společnost Veolia Transport předložila v rámci tohoto řízení, se lze například dočíst: „V dlouhodobém výhledu by mohl být výhodně vyrovnán odchod společnosti Ryanair (letecké společnosti, která na letištní platformě využívá mimořádně výhodných podmínek) příchodem společností, jež by souhlasily s podmínkami, které by byly pro provozovatele letiště méně nákladné (...)“⁽⁸⁰⁾; „Přenesení rizika přidělujícím orgánem nad [...] % je odůvodněno strategickou povahou, jež má pro hospodářství departementu Gard návštěvnost turistů, které přivádí společnost Ryanair. Jak jsme vysvětlili v naší nabídce, příjem této společnosti (za mimořádně výhodných podmínek) vykazuje sice negativní hospodářský výsledek na úrovni správy letiště, ale výrazně pozitivní na úrovni místního hospodářství“⁽⁸¹⁾; „Pro společnost Ryanair je příznačné, že si zejména ve Francii vybírá letiště malé nebo střední velikosti, s nimiž si vyjednává mimořádně výhodné materiální a/nebo finanční podmínky“⁽⁸²⁾; „Souhrnně a spojením hlavní smlouvy se smlouvou se společností Airport Marketing Services vykazuje saldo transakcí se společností Ryanair negativní obrát (od [...] tisíců EUR do [...] tisíců EUR v závislosti na konfiguraci nabídky a počtu cestujících, to znamená průměrné náklady na cestujícího odlétajícího z letiště ve výši řádově [...] až [...] EUR na osobu)“⁽⁸³⁾. Tato různá tvrzení zřejmě potvrzují, že by společnost VTAN, pokud by mohla volně spravovat letiště s jediným cílem vytvářet pro sebe co nejvyšší zisk, nebyla ochotna pokračovat v obchodních vztazích se společnostmi Ryanair/AMS v podobě, jakou zavedla CCI a o níž se domnívala, že představuje pro letiště čisté náklady. Z uvedeného lze vyvodit, že byla ochotna pokračovat v tomto vztahu za podobných podmínek pouze s ohledem na cíle sdružení SMAN v oblasti rozvoje provozu, na závazky, které přijala u sdružení v tomto ohledu, aby získala správu letiště, a vzhledem k paušálnímu příspěvku, který zaručoval finanční rovnováhu provozování koncese.
- (288) Je nutno připomenout, že ziskovost koncese spočívá pro společnost VTAN v paušální provozní dotaci vyplácené sdružením SMAN, které se tak přímo podílí na financování provozování letiště. Existence této dotace poskytované sdružením SMAN dokazuje vliv sdružení na obchodní vztahy mezi společností VTAN a společnostmi Ryanair/AMS. Bez této dotace je totiž pravděpodobné, že by žádný provozovatel nepřijal provozování letiště v rámci koncese, jejíž ekonomický model je založen na cíli rozvoje provozu a na vztazích s leteckou společností, které vedou k negativnímu ziskovému rozpětí na úrovni správy letiště. Přidělení této dotace, jež je přičitatelná sdružení SMAN, je tak jedním z faktorů, které umožnily uzavření jednotlivých smluv, které jsou předmětem tohoto přezkumu od roku 2007.
- (289) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že výše příspěvku byla vypočítána (a sdružení SMAN s ní souhlasilo) na základě výhledového rozpočtu vypracovaného společností Veolia Transport, který zahrnoval náklady a příjmy spojené s platnými smlouvami uzavřenými mezi CCI a společnostmi Ryanair/AMS a rovněž tak nejlepší odhady společnosti VTAN ohledně jejich nového dojednání. Sdružení SMAN tak poskytlo společnosti VTAN příspěvek pojatý tak, aby umožnil pokračování v činnosti společnosti Ryanair za podobných podmínek, za nichž tato společnost nabízela své služby s odletem z letiště Nîmes v době, kdy letiště provozovala CCI.
- (290) Dále je nutno připomenout, že dohoda o pověření veřejnou službou počítala s určitou úpravou výše paušálního příspěvku v závislosti na činnosti společnosti Ryanair. Příspěvek ve výši 1,3 milionu EUR stanovený v „referenčním scénáři“ se tak měl snížit na výši 1,1 milionu EUR ve „scénáři ústupu“, který odpovídal omezení činnosti společnosti Ryanair v míře, že by mohlo dojít ke zrušení druhé směny na letišti. Z této úpravy lze vyvodit dva závěry. Za prvé, tato úprava dokládá, že jak společnost Veolia Transport, tak sdružení SMAN se v roce 2007 na základě zkušenosti CCI shodly na tom, že snížení provozu společnosti Ryanair povede k vyšší ziskovosti provozování letiště. V opačném případě by ve scénáři ústupu počítaly s navýšením paušálního příspěvku a nikoliv s jeho snížením. Uvedené opět dokládá, že cíle sdružení SMAN a způsoby plnění dohody o pověření veřejnou službou měly dovést společnost VTAN k tomu, aby vůči společnosti Ryanair prováděla obchodní politiku, kterou by v případě, že by ji mohla zcela svobodně určit, považovala za mylnou a nikdy by ji neprováděla.
- (291) Druhý závěr, který vyplývá z této úpravy, spočívá v tom, že pro sdružení SMAN představuje dodatečný prostředek, jak ovlivnit chování společnosti VTAN vůči společnosti Ryanair tím, že oslabuje podněty, které by společnost VTAN mohly vést k tomu, aby přijala vlastní rozhodnutí, jež by mohly mít za následek omezení provozu zajišťovaného společností Ryanair.

⁽⁸⁰⁾ Příloha 2014-1-1 dopisu Francie ze dne 19. února 2013, s. 9.

⁽⁸¹⁾ Příloha 2014-1-1 dopisu Francie ze dne 19. února 2014, s. 15.

⁽⁸²⁾ Příloha 2014-1-4 b) dopisu Francie ze dne 19. února 2014, s. 13.

⁽⁸³⁾ Příloha 2014-1-4 b) dopisu Francie ze dne 19. února 2014, s. 16.

- (292) Vzhledem ke všemu uvedenému je zřejmé, že výběrovým řízením, cíli stanovenými v dohodě o pověření veřejnou službou a paušálním příspěvkem, který dohoda stanovila, mělo sdružení SMAN rozhodující vliv na rozhodnutí, která společnost VTAN přijala vůči společnostem Ryanair a AMS. Nelze popřít, že společnost VTAN, jak zdůrazňuje Francie a provozovatelé, měla určitý prostor pro vyjednávání smluv se společnostmi Ryanair a AMS⁽⁸⁴⁾. Ze skutkových prvků případu nelze opravdu jasně prokázat, že by sdružení SMAN přijímalo konkrétní rozhodnutí ohledně obsahu jednotlivých smluv. A jak v podstatě zdůrazňuje Francie, provozovatelé a společnost Ryanair, neexistovala žádná automatická vazba mezi výší paušálního příspěvku a parametry smluv vyjednaných se společnostmi Ryanair a AMS, takže společnost VTAN nebyla plně zbavena možnosti omezit „čisté náklady“ vyvolané smlouvami uzavřenými se společností Ryanair.
- (293) Avšak vzhledem ke skutečnostem uvedeným v této části měl rámec stanovený sdružením SMAN ve výběrovém řízení, cíle určené v dohodě o pověření veřejnou službou a paušální poplatek dostatečně rozhodující vliv na chování společnosti VTAN vůči společnostem Ryanair a AMS, aby bylo možno považovat předmětné smlouvy z hlediska judikatury v oblasti státní podpory za přičitatelné státu, ačkoliv je společnost VTAN z vlastnického poměru součástí skupiny se soukromým kapitálem.
- (294) Francie a provozovatelé zdůraznili, že letiště Nîmes bylo prvním regionálním letištem, jehož správu zajišťovala společnost Veolia Transport. Domnívají se, že toto postavení nového příchozího na trh zdůvodňuje nutnost, aby společnost VTAN zajistila přítomnost společnosti Ryanair a rozvoj letištní platformy i za cenu výchozí ztráty, a tak získala zkušenost nezbytnou pro rozvoj své činnosti v oblasti správy letišť. Toto tvrzení nicméně nevyvrací závěr, podle něhož by společnost Veolia Transport bez paušálního příspěvku nebo bez cíle provozu stanoveného sdružením SMAN a zaneseného do závazku této společnosti v její nabídce ve výběrovém řízení souhlasila s tím, že se stane provozovatelem letiště, a pokud by s tím souhlasila, že uzavře předmětné smlouvy se společnostmi Ryanair/AMS.
- (295) Francie a ani společnost VTAN nepředložily analýzu, která by dokládala, že by v takové konfiguraci byly „čisté náklady“ vzniklé ze smluv se společnostmi Ryanair/AMS vyrovnány budoucími přínosy, které by společnosti Veolia Transport přinesla tato první zkušenost se správou letišť. Francie a ani společnost VTAN také nevysvětlily, proč by za takové konfigurace nemohla společnost VTAN získat podobnou zkušenost na jiných letištích, na nichž by byly „čisté náklady“ nižší a možná i negativní. Tvrzení Francie a provozovatelů ohledně postavení společnosti Veolia Transport jako nově příchozího na letiště Nîmes tak nepochybně existenci zjevné vazby mezi, na jedné straně, cíli stanovenými sdružením SMAN během výběrového řízení a v dohodě o pověření veřejnou službou a rovněž paušálním příspěvkem a na druhé straně smlouvami, jež společnost VTAN uzavřela se společnostmi Ryanair a AMS.
- (296) K úvahám uvedeným výše se připojují tři skutečnosti menšího významu, které nejsou zásadní, ale posilují opodstatnění tohoto závěru. Za prvé, podle Francie, ve svých návrzích zaslaných sdružení SMAN během výběrového řízení, „společnost VTAN uvedla, že v případě přidělení pověření veřejnou službou zůstane se sdružením SMAN v úzkém kontaktu během fáze vyjednávání se společností Ryanair, aby ho průběžně informovala o vývoji jednání, a navrhla, že se sdružení může podle svých potřeb a uvážení přímo účastnit vyjednávání“⁽⁸⁵⁾. Podle Francie neprojevilo sdružení SMAN přání zapojit se do těchto vyjednávání. Již pouhá skutečnost, že tuto možnost mělo, příznávala sdružení určitý vliv na tato vyjednávání. Mohlo by například zasáhnout, pokud by se společnost VTAN pokusila vnutit společnosti Ryanair podmínky, jež by byly pro tuto společnost podnětem k tomu, aby omezila svůj provoz na letišti Nîmes.
- (297) Za druhé, podle článku 28 dohody o pověření veřejnou službou přísluší sdružení SMAN stanovení letištních poplatků. Společnost VTAN sice dojednává s leteckými společnostmi ostatní prvky svých obchodních vztahů, které s nimi udržuje (ceny za asistenční služby při mezipřistání, platby za marketingové služby), nicméně sdružení SMAN mělo vliv na obchodní vztahy mezi společností VTAN a společností Ryanair, protože smlouvy s touto společností ohledně letištních poplatků odkazují na obecné poplatky na letišti, které stanoví sdružení SMAN.

⁽⁸⁴⁾ Podle článku 11 dohody o pověření veřejnou službou má „pověřená společnost plnou pravomoc vyjednávat smlouvy, které uzavírá s uživateli leteckých služeb, a přebírá za ně plnou, zejména finanční odpovědnost v rámci (...) dohody“. Z tohoto ustanovení ale nevyjádřeně, nicméně zřejmě vyplývá, že ona „plná pravomoc“ zůstává omezena obecným rámcem stanoveným dohodou o pověření veřejnou službou a závazky, které společnost Veolia Transport přijala ve své nabídce pro výběrové řízení a které, jak je vysvětleno výše, výrazně omezovaly a ovlivňovaly jednání společnosti VTAN.

⁽⁸⁵⁾ Dopis Francie ze dne 19. února 2014.

- (298) Za třetí, z dohody o pověření veřejnou službou vyplývá, že rozhodující část investic, které je nutno provádět v rámci letiště Nîmes, přísluší sdružení SMAN a orgánům samosprávy, které jej tvoří. Sdružení SMAN tímto způsobem vyvíjí určitý vliv na provozování letiště, protože může zlepšovat kvalitu nebo kapacitu letištní infrastruktury tak, aby ji učinilo přitažlivější pro letecké společnosti, a tím společnosti VTAN napomáhalo k ziskovosti tohoto provozování.
- (299) Z výše uvedeného vyplývá, že existuje značná a nepopíratelná vazba mezi, na jedné straně, ustanoveními dohody o pověření veřejnou službou, na jakých se dohodlo sdružení SMAN se společností Veolia Transport v souladu s cíli rozvoje provozu, které sdružení sleduje, výběrovým řízením organizovaným sdružením SMAN a paušálním příspěvkem, které sdružení SMAN přiznalo, a, na druhé straně, smlouvami uzavřenými společností VTAN se společnostmi Ryanair a AMS. Tato příčinná vazba není sice absolutní a výlučná, protože předmětné smlouvy částečně vyplývají z určitého obchodního manévrovacího prostoru, který společnost VTAN měla, nicméně je dostatečně silná, aby prokázala jasné zapojení veřejných orgánů, a to zejména sdružení SMAN, do předmětných opatření. Tato opatření je tak nutno považovat za přičitatelná sdružení SMAN, a proto státu v širším smyslu slova.
- (300) Jak je uvedeno v bodě odůvodnění (288), finanční rovnováha provozování letiště spočívala na paušálním příspěvku poskytovaném sdružením SMAN, jehož výše byla mimo jiné stanovena podle parametrů obchodních vztahů mezi CCI a společností Ryanair/AMS v roce 2006, a proto tak, aby umožnila pokračování činnosti společnosti Ryanair za podobných podmínek, za jakých tato společnost nabízela své služby s odletem z letiště Nîmes v době, kdy letiště provozovala CCI. Výhody, jež poskytovaly tyto smlouvy a jejichž existence bude prokázána v následující části, byly tak financovány pomocí tohoto paušálního příspěvku, a proto ze státních prostředků.
- (301) Z uvedeného plyne závěr, že jednotlivé smlouvy uzavřené společností VTAN, které jsou předmětem tohoto přezkumu, jsou přičitatelné státu a znamenají použití státních prostředků.

7.1.1.2. *Selektivní zvýhodnění společnosti Ryanair/AMS*

- (302) Za účelem posouzení, zda státní opatření představuje podporu, je nutno zjistit, zda jím přijímající podnik získává hospodářské zvýhodnění, jež by za běžných tržních podmínek nezískal⁽⁸⁶⁾.
- (303) Pro provedení této analýzy je nutno uplatnit na předmětná opatření zásadu subjektu v tržním hospodářství. Tato zásada spočívá ve zjištění, zda by případný subjekt v tržním hospodářství, který by jednal na místě provozovatelů a byl veden výhledy za ziskovost, uzavřel podobné smlouvy.
- (304) Pro řádné uplatnění této zásady je nutno nejdříve přezkoumat různé otázky, a to zejména tyto:
- Je nutno posuzovat chování CCI-letiště odděleně, či naopak společně s chováním CCI jako celku? Stejně tak, je nutno posuzovat chování společnosti VTAN odděleně, či naopak společně s chováním sdružení SMAN?
 - Je nutno analyzovat smlouvu o letištních službách a smlouvu o marketingových službách, které byly uzavřeny současně, společně nebo naopak odděleně?
 - Je nutno při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na smlouvy o marketingových službách soudit, že CCI a společnost VTAN jednaly jako správce letiště Nîmes nebo jako orgány, které nakoupily marketingové služby nezávisle na své funkci správce letiště v rámci úkolu rozvíjet místní hospodářství?
 - Jaké přínosy by býval případný subjekt v tržním hospodářství mohl očekávat od smluv o marketingových službách?
 - Jaký význam má srovnání ustanovení smluv o letištních službách, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, s letištními poplatky účtovanými na jiných letištích pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství?

⁽⁸⁶⁾ Viz zejména rozsudek ve věci C-342/96, *Španělsko v. Komise*, Sb. rozh. I-2459, bod č. 41.

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

7.1.1.2.1. Společné posouzení chování CCI-letišť a CCI jako celku

- (306) Při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je nutno zohlednit chování CCI jako celku a ne pouze chování jejího útvaru, který spravoval letiště. Jak je vysvětleno výše (viz poznámka pod čarou 69), CCI-letišť nemá právní subjektivitu odlišnou od CCI a jednotlivé smlouvy uzavřel předseda CCI nebo byly uzavřeny pod jeho dohledem. CCI-letišť není odlišným subjektem s rozhodovací autonomií, s výjimkou rozhodování v oblasti každodenní správy letiště. Z uvedeného vyplývá, že pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je nutno posuzovat chování CCI-letišť a CCI jako celku společně, pokud jde o jejich vztahy s leteckými společnostmi a jejich dceřinými společnostmi.

7.1.1.2.2. Společné posouzení chování společnosti VTAN a sdružení SMAN

- (307) Jak je podrobně vysvětleno v analýze přičitatelnosti státu smluv uzavřených společnostmi VTAN, sdružení SMAN vyvíjelo rozhodující vliv na rozhodování společnosti VTAN v případě společností Ryanair a AMS, a to prostřednictvím výběrového řízení, které zorganizovalo v roce 2006, cílů stanovených v dohodě o pověření veřejnou službou a paušálního příspěvku, který tato dohoda zavedla a který sdružení poskytovalo.
- (308) Pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je proto nutno posuzovat chování společnosti VTAN a sdružení SMAN společně, pokud jde o jejich vztahy s leteckými společnostmi a jejich dceřinými společnostmi.
- (309) V tomto ohledu vyplývá z rozsudku Tribunálu ve věci *Charleroi*, že v rámci použití zásady subjektu v tržním hospodářství je možné, aby za určitých okolností bylo nutno analyzovat chování dvou odlišných entit vůči třetí straně společně, jako by tyto dvě entity tvořily jedinou, pokud mezi nimi existují „úzké vztahy“⁽⁸⁷⁾. Na rozdíl od věci *Charleroi* neexistuje v tomto případě ve smyslu vlastnictví žádná kontrolní vazba mezi sdružením SMAN a společností VTAN. Jak je ale doloženo v bodě odůvodnění (275) a následujících, existují mezi těmito dvěma subjekty dostatečně úzké hospodářské vztahy, aby podstatně ovlivňovaly chování společnosti VTAN vůči společností Ryanair/AMS a aby bylo možno považovat předmětná opatření za výsledek chování obou subjektů zároveň.

7.1.1.2.3. Společná analýza smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách

- (310) Pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství musí Komise zjistit, zda mají být smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách posuzovány společně.
- (311) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise předběžně usoudila, že pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství musí být každá smlouva o marketingových službách analyzována společně se smlouvou o letištních službách, jež byla uzavřena souběžně. Tento přístup by konkrétně znamenal prošetřit každou ze skupin smluv jako jedno a jediné opatření, přičemž se jedná o tyto skupiny:

7.1.1.2.3.1. Období, kdy letiště provozovala CCI (2000–2006):

- Smlouva o letištních službách uzavřená se společností Ryanair dne 10. října 2005 a smlouva o marketingových službách uzavřená stejného dne se společností AMS⁽⁸⁸⁾.

7.1.1.2.3.2. Období, kdy letiště provozovala společnost VTAN (2007–2012):

- smlouva o letištních službách uzavřená se společností Ryanair dne 2. ledna 2007 a smlouva o marketingových službách uzavřená stejného dne se společností AMS;

⁽⁸⁷⁾ Rozsudek ve věci T-196/04, *Ryanair Ltd. v. Komise*, Sb. rozh. 2008, s. II-3643, bod č. 88 a body č. 57 až 60.

⁽⁸⁸⁾ U posledně jmenované smlouvy se jedná o první smlouvu o marketingových službách uzavřenou se společností Ryanair nebo společností AMS ze všech smluv, které jsou předmětem tohoto přezkumu.

- dodatek ze dne 1. srpna 2007 ke smlouvě o marketingových službách ze dne 2. ledna 2007 a nepřímo smlouva o letištních službách, jež spočívala v uplatnění ustanovení smlouvy o letištních službách ze dne 2. ledna 2007 na spoj Nîmes – Charleroi, jehož provozování během zimní sezóny 2007–2008 představovalo podle Francie protiplnění za úhradu dodatečných marketingových služeb stanovených tímto dodatkem;
 - smlouva o letištních službách uzavřená se společností Ryanair dne 1. listopadu 2007 a smlouva o marketingových službách uzavřená stejného dne se společností AMS;
 - smlouva o letištních službách uzavřená se společností Ryanair dne 27. srpna 2008 a smlouva o marketingových službách uzavřená stejného dne se společností AMS;
 - dodatek ze dne 25. srpna 2009 ke smlouvě o letištních službách ze dne 27. srpna 2008 a dodatek ze dne 25. srpna 2009 ke smlouvě o marketingových službách ze dne 27. srpna 2008;
 - dodatek ze dne 30. listopadu 2010 ke smlouvě o marketingových službách ze dne 27. srpna 2008 a nepřímo smlouva o letištních službách, jež spočívala v uplatnění ustanovení smlouvy o letištních službách ze dne 27. srpna 2008 na spoj Nîmes – Liverpool, jehož provozování představovalo podle Francie protiplnění za úhradu dodatečných marketingových služeb stanovených tímto dodatkem⁽⁸⁹⁾.
- (312) Francie prohlásila, že souhlasí s přístupem zvoleným v rozhodnutí o zahájení řízení, který spočívá ve společné analýze smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách uzavřených souběžně. Některé zúčastněné strany, a to zejména provozovatelé a společnost Ryanair, naopak tento přístup odmítají a domnívají se, že smlouvy o marketingových službách je nutno analyzovat odděleně.
- (313) Věcné prvky případu nicméně potvrzují oprávněnost přístupu zvoleného v rozhodnutí o zahájení řízení, se kterým Francie vyjádřila souhlas. Především každá smlouva o marketingových službách byla uzavřena ve stejný den jako smlouva o letištních službách, s výjimkou případu některých dodatků ke stávajícím smlouvám o marketingových službách. Předmětné dodatky ale samy měnily smlouvy o marketingových službách, které byly uzavřeny ve stejný den jako smlouvy o letištních službách. Některé dodatky ke smlouvám o marketingových službách byly přitom uzavřeny jako protiplnění za provozování společností Ryanair některých spojů nebo obrátek. Jedná se například o dodatek ze dne 30. listopadu 2010, který stanovil dodatečné platby za marketing, které podle Francie představovaly protiplnění za to, že společnost Ryanair bude provozovat spoj do Liverpoolu. S ohledem na obecné uvažování uplatněné v této části lze s takovým dodatkem spojit nepřímo smlouvu o letištních službách, která spočívá v tom, že se na předmětné spoje nebo obrátky uplatní letištní poplatky a sazby za asistenční služby při mezipřistání, které vyplývají ze stávající smlouvy o letištních službách, jež odpovídá smlouvě o marketingových službách změněné předmětným dodatkem.
- (314) Oba typy smluv navíc uzavřely stejné smluvní strany. Společnost AMS je totiž 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair a její vedoucí jsou vrcholnými manažery společnosti Ryanair. Společnost AMS jedná podle zájmů společnosti Ryanair a pod její kontrolou, přičemž zisk, který vytváří, je určen společnosti Ryanair formou dividend či navýšení hodnoty společnosti. Jak bude podrobněji rozvedeno níže, jednotlivé smlouvy o marketingových službách jsou navíc vázány na provozování určitých leteckých spojů společností Ryanair s odletem z letiště Nîmes. Smlouvy o marketingových službách totiž uvádějí, že důvodem jejich vzniku je závazek společnosti Ryanair provozovat tyto spoje a že byly ostatně uzavřeny současně se smlouvami o letištních službách se společností Ryanair týkajících se stejných spojů. Skutečnost, že smlouvy o marketingových službách uzavřeli provozovatelé se společností AMS a neuzavřeli je se společností Ryanair, nemůže proto zabránit, aby určitá smlouva o marketingových službách a určitá smlouva o letištních službách, které byly uzavřeny současně, nemohly být považovány za jedinou transakci, a to zejména pro účely analýzy těchto smluv z hlediska zásady subjektu v tržním hospodářství, ani tomu, že v souvislostech této analýzy je nutno považovat společnost Ryanair a AMS za jedinou hospodářskou entitu.

⁽⁸⁹⁾ Je nutno poznamenat, že dodatek ze dne 18. srpna 2010 lze obtížně připojit přímo či nepřímo k určité smlouvě o letištních službách. Bude analyzován zvlášť.

- (315) Další skutečnosti uvedené v 313. a 314. bodě odůvodnění prokazují dodatečné velmi úzké vazby mezi každou smlouvou o marketingových službách a odpovídající smlouvou o letištních službách. Především sama Francie zdůraznila vztah mezi platbami za marketingové služby a spoji provozované společností Ryanair: „Podpory na marketing jsou nedílnou součástí opatření na rozvoj spojů zavedených CCI a příslušnými orgány samosprávy. Pro tyto orgány se jedná o doprovodná opatření, která mají za cíl umožnit přilákání nových cestujících pomocí nových služeb. Společnost přijala závazky jak ohledně počtu letadel k dispozici, tak počtu přepravených cestujících. Splnění těchto cílů obsazenosti umožnilo zaručit přímý návrat těchto částek do místního hospodářství“⁽⁹⁰⁾. Z tohoto tvrzení vyplývá, že úhrada marketingových služeb byla nedílnou součástí obchodních vztahů mezi CCI a společností Ryanair při provozování a rozvoji spojů. Vyplývá z něj dále, že jejich cílem nebylo podporovat bez rozlišení návštěvnost města Nîmes a jeho oblasti, ale propagovat konkrétně používání dopravních služeb společnosti Ryanair, která byla jedinou leteckou společností, jež nabízela od roku 2003 pravidelné lety s odletem z letiště Nîmes. Tato úvaha platí rovněž pro společnost VTAN, která zjevně pokračovala ve stejné politice jako CCI na podnět sdružení SMAN.
- (316) Komise navíc připomíná, že předběžně provozní účty, na jejichž základě byla stanovena výše paušálního příspěvku přiznaného společnosti VTAN počínaje dnem 1. ledna 2007, zohledňují platby společností Ryanair a AMS vyplácené podle referenčního scénáře na základě paušálních částek v průměrné výši přibližně 1,6 milionu EUR za rok po celou dobu platnosti dohody o pověření veřejnou službou. Komise tak z uvedeného rozumí, že platby společností Ryanair/AMS na základě úhrady marketingových služeb považovala společnost VTAN a sdružení SMAN jako nedílnou součást obchodního rámce mezi letištěm a společností Ryanair.
- (317) Přezkum každé smlouvy o marketingových službách uzavřených se společností AMS rovněž ukazuje na velmi úzký vztah, který má se smlouvou o letištních službách uzavřenou souběžně se společností Ryanair.
- (318) Smlouva o marketingových službách uzavřená mezi CCI a společností AMS dne 10. října 2005 tak byla podepsána na dobu pěti let stejně jako smlouva o letištních službách ze stejného dne. V samotném předmětu smlouvy je navíc stanoveno, že je smlouva „založena na závazku“ společnosti Ryanair provozovat určité spoje⁽⁹¹⁾, které jsou stejné jako spoje uvedené ve smlouvě o letištních službách. Tento obrat jednoznačně prokazuje, že smlouva o marketingových službách by s největší pravděpodobností vůbec neexistovala, kdyby společnost Ryanair neprovozovala spoje, které jsou předmětem smlouvy o letištních službách.
- (319) Smlouva o marketingových službách ostatně ve své preambuli uvádí: „(...) společnost Airport Marketing Services Limited je jedinou společností, která má potenciál a technickou kapacitu zacílit velký počet možných cestujících společnosti Ryanair, a propagovat tak turistickou a podnikatelskou přitažlivost oblasti“⁽⁹²⁾. Tato věta zřejmě potvrzuje, že hlavním cílem smlouvy o marketingových službách není obecně propagace města Nîmes a jeho oblasti, nýbrž mnohem konkrétněji maximalizovat prodej letenek společnosti Ryanair s destinací Nîmes prostřednictvím propagace této oblasti.
- (320) Na druhé straně služby, které má společnost AMS podle smlouvy o marketingových službách provádět, spočívají ve vložení sdělení a odkazů na stránku internetových stránek společnosti Ryanair, která odpovídá destinaci Nîmes, a vložit odkaz k internetovým stránkám, které CCI určí, na anglickou domovskou stránku stejných internetových stránek. Stránka, která na internetových stránkách společnosti Ryanair odpovídá destinaci Nîmes, se ale obrací hlavně na osoby, které se již rozhodly nebo by mohly plánovat využití služeb společnosti Ryanair do Nîmes. Pokud jde o domovskou stránku internetových stránek, která se samozřejmě obrací na mnohem širší veřejnost, týká se smlouva o marketingových službách pouze její anglické verze. Jedná se o dodatečný důkaz, že marketingové služby jsou pojaty hlavně k propagování služeb zajišťovaných mezi Nîmes a Londýnem společností Ryanair a nepropagují prostě a bez rozlišení město Nîmes a jeho oblast. Pokud by měly za cíl propagovat město Nîmes a jeho oblast u všech turistů a podnikatelů, kteří by mohli projevit zájem pro tuto oblast, je pravděpodobné, že by CCI požadovala umístění odkazu ke stránkám, které si vybrala, na všechny nebo alespoň na několik jazykových verzí domovské stránky internetových stránek společnosti Ryanair, a nikoliv pouze na anglickou verzi.

⁽⁹⁰⁾ Dopis Francie ze dne 27. února 2012.

⁽⁹¹⁾ Článek 1 smlouvy o marketingových službách věnovaný předmětu dohody uvádí, že „tato dohoda je založena na závazku společnosti Ryanair provozovat týdenní letecký spoj mezi letištěm Nîmes a Londýnem s dodatečnou obrátkou během letního období [...] a letecké spoje čtyři dny v týdnu mezi letištěm Nîmes a Liverpoolem a rovněž na předběžném souhlasu společnosti Ryanair oznámit otevření dalšího spoje z Nîmes do konce roku 2005 [...]“ (volný překlad anglického znění).

⁽⁹²⁾ Volný překlad anglického znění: „(...) [Airport Marketing Services] is the only company that has the potential and technical ability to target large numbers of potential RYANAIR passengers in order to promote the tourist and business attractions in the region“.

- (321) Smlouva o marketingových službách ze dne 10. října 2005 také upřesňuje ohledně smlouvy samé: „Protože základem této smlouvy je působení společnosti Ryanair na letišti Nîmes, přestane smlouva platit, pokud společnost Ryanair přestane z jakýchkoliv důvodů na letišti Nîmes působit nebo pokud přestane platit smlouva o letištních službách ze dne 10. října 2005 uzavřená mezi společností Ryanair a [CCI]“⁽⁹³⁾. Toto ustanovení jasně váže navzájem použitelnost obou smluv, a dokládá tak vztah, který je spojuje.
- (322) Podobná ustanovení se nacházejí ve smlouvách o marketingových službách uzavřených společnostmi VTAN a AMS dne 2. ledna 2007, 1. listopadu 2007 a 27. srpna 2008⁽⁹⁴⁾. Každá z těchto smluv byla uzavřena na stejnou dobu jako je doba platnosti smlouvy o letištních službách uzavřené ve stejný den. Každá z těchto smluv navíc výslovně uvádí, že „jejím původem je závazek společnosti Ryanair provozovat“ určité spoje s určitou četností, které jsou ve stejné podobě uvedeny v odpovídající smlouvě o letištních službách. Každá ze smluv ve své preambuli dále uvádí: „(...) společnost Airport Marketing Services Limited je jedinou společností, která má potenciál a technickou kapacitu zacílit velký počet možných cestujících společnosti Ryanair, a propagovat tak turistickou a podnikatelskou přitažlivost oblasti“⁽⁹⁵⁾.
- (323) Na druhé straně tyto smlouvy o marketingových službách stanoví, že služby, které má společnost AMS provádět, spočívají ve vložení sdělení a odkazů na stránku internetových stránek společnosti Ryanair, která odpovídá destinaci Nîmes, ve vložení odkazu k internetovým stránkám, které CCI určí, na anglickou, belgickou a nizozemskou domovskou stránku stejných internetových stránek (což zcela zřejmě odráží výchozí místa leteckých spojů společnosti Ryanair s destinací Nîmes) a v některých případech ve vložení „tlačítka“ na stránku „Discover Europe“ těchto internetových stránek. Stránka „Discover Europe“ je snadno přístupná ze všech verzí domovské stránky internetových stránek společnosti Ryanair. Propaguje sice přitažlivosti různých destinací pomocí „tlačítek“, ale zajišťuje především propagaci letů společnosti Ryanair do těchto destinací. Marketingové služby se proto i v tomto případě obracejí přednostně na osoby, které s největší pravděpodobností mohou využít služby společnosti Ryanair s destinací Nîmes.
- (324) Pokud jde o dodatek ze dne 30. listopadu 2010, vyplývá z jeho znění, stejně tak jako ze znění elektronických dopisů, které si vyměnily společnosti Ryanair a VTAN a které vedly ke vzniku tohoto dodatku, a rovněž z vysvětlení poskytnutých Francií, že společnost Ryanair podmínila provozování tří místo dvou letů za týden na spoji Nîmes – Liverpool během letní sezóny roku 2011 úhradou dodatečných marketingových služeb ve výši [35 000 – 65 000] EUR stanovených v dodatku. Elektronický dopis zástupce společnosti Ryanair zástupci společnosti VTAN ze dne 29. listopadu 2010 uvádí zejména: „Ano, [...] obrátka tu bude k [...] a za odměnu nám dáte [...]“⁽⁹⁶⁾. Tento elektronický dopis dokresluje úzkou vazbu mezi společnostmi Ryanair a AMS, protože dokládá, že společnost Ryanair vyjednává se společností VTAN podmínky, které se týkají jak poskytování leteckých služeb, tak poskytování marketingových služeb zajišťovaných a účtovaných společností AMS. Ani v tomto případě nelze zpochybnit existenci úzkého vztahu mezi dodatkem a některými spoji provozovanými společností Ryanair (konkrétně spojením Nîmes – Liverpool). Stejně platí pro dodatek ze dne 1. srpna 2007, který podle Francie „byl podmínkou zachování spoje společnosti Ryanair do Charleroi během zimní sezóny 2007–2008“.
- (325) Tyto skutečnosti týkající se jednotlivých smluv o marketingových službách prokazují, že marketingové služby stanovené v těchto smlouvách jsou jak svou délkou, tak svou povahou úzce spjaty se službami letecké dopravy nabízenými společností Ryanair, jež jsou uvedeny ve smlouvách o marketingových službách a jež jsou předmětem odpovídajících smluv o letištních službách. Smlouvy o marketingových službách dokonce uvádějí, že vznikly na základě závazku společnosti Ryanair provozovat dotčené dopravní služby. Marketingové služby nebyly zdaleka pojaty tak, aby obecně a bez rozdílu zvyšovaly návštěvnost města Nîmes a jeho oblasti turisty a podnikateli, ale zaměřují se konkrétně na osoby, které by mohly využít dopravních služeb společnosti Ryanair, které jsou předmětem smluv o marketingových službách, a mají za hlavní cíl propagovat tyto služby.

⁽⁹³⁾ Volný překlad anglického znění: „As it is rooted in RYANAIR presence in Nîmes airport, this agreement will be terminated if RYANAIR ceases to be present in Nîmes airport for any reason or if the airport services agreement between RYANAIR and [CCI] dated 10th October 2005 is terminated“.

⁽⁹⁴⁾ U ostatních smluv o marketingových službách uzavřených společností VTAN, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, se jedná pouze o dodatky k těmto hlavním smlouvám, a jsou proto stejně jako tyto smlouvy neoddělitelně spojeny s některými spoji provozovanými společností Ryanair a se smlouvami o letištních službách, kterými se řídí.

⁽⁹⁵⁾ Viz poznámka pod čarou 92.

⁽⁹⁶⁾ Volný překlad anglického znění: „Yes the [...] frequencies will be there for [...] and in return you will give us the [...]“.

- (326) Smlouvy o marketingových službách jsou tak nerozlučně spjaty se smlouvami o letištních službách, jež provádějí, a se službami letecké dopravy, jež jsou jejich předmětem. Z věcných skutečností uvedených v předchozích bodech odůvodnění navíc vyplývá, že v případě neexistence předmětných leteckých spojů (a tudíž smluv o letištních službách, které se jich týkají) by smlouvy o marketingových službách nebyly uzavřeny. Jak je uvedeno v bodě odůvodnění (321), smlouvy o marketingových službách výslovně uvádějí, že vznikly na základě závazku společnosti Ryanair provozovat určité letecké spoje, a ostatně počítají s marketingovými službami, které v zásadě zajišťují propagaci těchto spojů.
- (327) V tomto ohledu je irelevantní tvrzení provozovatelů, podle něž by se tyto dva typy smluv měly analyzovat odděleně, protože „mají zcela odlišné předměty a podmínky smluv jednoho typu nijak nezávisí na podmínkách smluv druhého typu“⁽⁹⁷⁾. Z předcházejícího jasně vyplývá, že smlouvy o marketingových službách jsou spolu se smlouvami o letištních službách nedílnou součástí obchodních vztahů mezi společností Ryanair a provozovateli, protože se jimi řídí provozování leteckých spojů, které jsou předmětem obou těchto typů smluv.
- (328) Dále se ukazuje, že provozovatelé před podepsáním předmětných smluv o marketingových službách nevyhlásili žádné výběrové řízení a ani se neobrátili na různé možné poskytovatele, aby porovnali jejich nabídky. Obecněji řečeno, pro poskytování předmětných služeb neuvažovali o jiných poskytovatelích než o společnosti AMS. Uvedené potvrzuje existenci úzkého vztahu závislosti mezi smlouvami o marketingových službách a leteckými spoji provozovanými společností Ryanair s odletem z letiště Nîmes. Pokud by smlouvy o marketingových službách byly skutečně nezávislé na smlouvách o letištních službách, je pravděpodobné, že by se provozovatelé kromě společnosti AMS obrátili také na různé jiné poskytovatele.
- (329) Vzhledem předcházejícímu je proto pro účely zjištění, zda smlouva představuje státní podporu, nutno v případě každé smlouvy o marketingových službách analyzovat tuto smlouvu a odpovídající smlouvu o letištních službách jako jednu a jedinou transakci.

7.1.1.2.4. Způsob uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na provozovatele pro účely analýzy smluv o marketingových službách

- (330) Pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství v případě smluv o marketingových službách je nutno určit, na který případný subjekt v tržním hospodářství je nutno se odvolávat při analýze chování provozovatelů.
- (331) První řešení by spočívalo v usouzení, že provozovatelé uzavřeli smlouvy o marketingových službách jakožto správci letiště⁽⁹⁸⁾, a srovnat tak jejich chování s chováním případného správce letiště, který by se řídil výhledy na ziskovost.
- (332) Druhé řešení by spočívalo v usouzení, že provozovatelé jednali jakožto subjekt pověřený úkolem obecného zájmu, a to v tomto případě hospodářským rozvojem města Nîmes a jeho oblasti, a že nakoupili marketingové služby, aby plnili tento úkol nezávisle na svém postavení správce letiště Nîmes. Toto druhé řešení by mělo svůj základ ve skutečnosti, že podle zákona je CCI pověřena takovým úkolem hospodářského rozvoje, zatímco společnost VTAN jím byla podle Francie pověřena sdružením SMAN prostřednictvím dohody o pověření veřejnou službou. Jak je uvedeno výše, podle Francie a provozovatelů svěříla totiž dohoda o pověření veřejnou službou společnosti VTAN úkol „turistického a hospodářského rozvoje území“.
- (333) V rámci tohoto druhého přístupu by bylo podle judikatury nutno ověřit na jedné straně, zda předmětné služby odpovídají „skutečným potřebám“ veřejného odběratele⁽⁹⁹⁾, a na druhé straně, zda byly pořízeny za cenu nižší nebo rovnající se „tržní ceně“⁽¹⁰⁰⁾, čili že by subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost, který by měl potřebu podobných služeb (aniž by byl nutně správcem letiště), byl ochoten přijmout podobné podmínky jako podmínky, které přijali provozovatelé.

⁽⁹⁷⁾ Připomínky provozovatelů k rozhodnutí o zahájení řízení, s. 34.

⁽⁹⁸⁾ Aniž jsou dotčeny případné cíle veřejné politiky místního hospodářského rozvoje, které mohli provozovatelé sledovat uzavřením předmětných smluv.

⁽⁹⁹⁾ V této analýze lze společnost VTAN považovat za „veřejného odběratele“, protože dohoda o pověření veřejnou službou jí podle Francie světuje úkol obecného zájmu turistického a hospodářského rozvoje.

⁽¹⁰⁰⁾ Viz například rozsudek ve věci T-14/96, BAI v. Komise, Sb. rozh. 1999, s. II-139, body 75 a 76, a rozsudek ve spojených věcech T-116/01 a T-118/01, P & O European Ferries (Vizcaya), SA a Diputación Foral de Vizcaya v. Komise, Sb. rozh. 2003, s. II-2957, bod č. 117.

- (334) Připomínky některých zúčastněných stran prosazují alespoň nepřímo druhé řešení. Zejména společnost Ryanair předložila ve své studii ze dne 20. prosince 2013 skutečnosti, které mají prokázat, že cena za marketingové služby společnosti AMS nepřesahovala cenu, kterou lze považovat za tržní cenu takových služeb, a k doplnění tohoto tvrzení poznamenala, že správci letišť se neliší od jiných typů zákazníků společnosti AMS.
- (335) Provozovatelé předložili, pokud jde o období po 31. prosinci 2006, podklady ve stejném směru a poznamenali zejména: „Je nutno si připomenout, že v období, kdy letiště provozovala společnost VTAN, byly všechny výdaje spojené se společností AMS nebo jejich část provedeny v rámci úkolu veřejné služby společnosti VTAN v oblasti propagace území a turistického a hospodářského rozvoje“.
- (336) Komise soudí, že z obou řešení uvedených v předchozích bodech odůvodnění je nutno odmítnout řešení druhé, protože jeho přijetí by znamenalo nebrat zřetel na neoddělitelnost smluv o letištních službách od odpovídajících smluv o marketingových službách, která byla prokázána výše. Toto řešení by totiž znamenalo usoudit, že provozovatelé podepsali smlouvy o marketingových službách bez ohledu na letecké spoje nabízené společností Ryanair s odletem z letiště, které spravovali, a že by tyto smlouvy podepsali i při neexistenci dotčených leteckých spojů a odpovídajících smluv o letištních službách. Z důvodů podrobně rozebranych výše je tento předpoklad vysoce nepravděpodobný.
- (337) Dokonce i v případě, že by mělo být přijato toto druhé řešení, nevedlo by k závěru, že smlouvy o marketingových službách nepředstavují hospodářské zvýhodnění společností Ryanair a AMS.
- (338) Jak je totiž připomenuto v bodě odůvodnění (333), k tomu, aby nákupy provedené veřejnoprávním subjektem nepředstavovaly hospodářské zvýhodnění prodejce, nestačí, že byly provedeny za cenu nižší nebo rovnající se „tržní ceně“. Je ještě nutno, aby odpovídaly „skutečné potřebě“ veřejného odběratele.
- (339) Nelze kategoricky vyloučit, že při plnění úkolu hospodářského rozvoje města Nîmes a jeho oblasti nepocituje subjekt jako CCI nebo společnost VTAN potřebu využít komerční poskytovatele služeb k provádění kampaní propagujících území. V tomto konkrétním případě se ale jedná o propagační činnost zaměřenou na komerční činnost dvou jasně vymezených podniků, a to společností Ryanair a správce letiště Nîmes.
- (340) Veřejnoprávní subjekt se nemůže domnívat, že marketingové služby, které zajišťují především propagaci činností určitého podniku nebo několika určitých podniků, jsou součástí úkolu vlastního tomuto subjektu, který spočívá v podpoře místního hospodářského rozvoje. Je logické, že takový subjekt vychází ze zásady, že místní podniky musí samy zajišťovat nebo financovat své marketingové kampaně, a že on sám omezí svá vlastní opatření na obecnou propagaci území a místní hospodářské struktury, aniž by se zaměřoval na konkrétní podniky.
- (341) Každé jiné řešení by znamenalo usoudit, že subjekt pověřený místním hospodářským rozvojem může, aniž by taková opatření představovala státní podporu, nakoupit marketingové služby zaměřené hlavně na propagaci produktů nebo služeb některých místně působících podniků s odůvodněním, že tyto služby podporují místní hospodářský rozvoj a byly pořízeny za „tržní cenu“. Takový přístup by znamenal obcházení čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (342) Ukazuje se tak, že marketingové služby zakoupené provozovateli u společnosti AMS nelze považovat za služby odpovídající „skutečné potřebě“ provozovatelů jakožto subjektu pověřeného místním hospodářským rozvojem. Tento závěr potvrzují určité skutečnosti sdělené Francií, podle níž „není bezpochyby běžné, aby obchodní a průmyslové komory, které neprovozují letiště, nakupovaly marketingové služby od leteckých společností“⁽¹⁰¹⁾. Toto tvrzení zřejmě potvrzuje, že předmětné marketingové služby, pokud jde o smlouvy uzavřené před rokem 2007, nakoupila CCI ve skutečnosti jakožto správce letiště Nîmes a nenakoupila je jakožto subjekt pověřený úkolem místního hospodářského rozvoje.

⁽¹⁰¹⁾ Viz poznámka pod čarou 85.

- (343) Uplatnění druhého řešení, o němž se uvažuje v bodě odůvodnění (332), by proto vedlo k závěru, že smlouvy o marketingových službách obsahují hospodářské zvýhodnění podniků, které tyto služby poskytly, a rovněž leteckých společností, které měly z marketingových služeb přímý prospěch. Podle tohoto přístupu by tak smlouvy o marketingových službách uzavřené se společností AMS představovaly podporu ve prospěch společnosti AMS jakožto poskytovatele marketingových služeb a podporu ve prospěch společnosti Ryanair jakožto přímého a hlavního příjemce těchto služeb.
- (344) Provádí-li subjekt nákupy v rámci plnění svých úkolů obecného zájmu, obvykle se očekává, že bude minimalizovat své výdaje vyhlášením výběrového řízení nebo alespoň tím, že se obrátí na více poskytovatelů a porovná jejich nabídky. Uvedené platí o to více v případě velmi specifického zboží nebo služeb, u nichž neexistují jasné referenční tržní ceny, což je zjevně případ marketingových služeb. Ukazuje se ale, že provozovatelé nepočítali u předmětných služeb s jinými poskytovateli než se společností AMS. Toto zohlednění skutečností potvrzuje nevhodnost druhého řešení.
- (345) Francie dále uvedla, že francouzské obchodní a průmyslové komory provádějí „specifickou propagaci v oblasti cestovního ruchu prostřednictvím své účasti v různých departementálních a regionálních strukturách tohoto odvětví, a to zejména prostřednictvím departementálních a regionálních výborů cestovního ruchu“⁽¹⁰²⁾. Avšak smlouvy o marketingových službách uzavřené CCI, které mají podle provozovatelů za úkol zejména propagovat turistickou a podnikatelskou přitažlivost města Nîmes a jeho oblasti, byly uzavřeny přímo CCI bez zásahu místních struktur pověřených propagací v oblasti cestovního ruchu. Jedná se o dodatečný prvek, který potvrzuje, že CCI podepsala smlouvy o marketingových službách z období před 31. prosincem 2006 jakožto správce letiště. Tento závěr ostatně jednoznačně potvrzují provozovatelé v této části svých připomínek: „V tomto konkrétním případě analyzovaná rozhodnutí přijala CCI jakožto provozovatel letiště Nîmes a jsou v nich stanoveny podmínky obchodních vztahů s leteckými společnostmi“.
- (346) Pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je proto nutno porovnat chování CCI a společnosti VTAN s chováním případného subjektu v tržním hospodářství vedeného výhledy na ziskovost a spravujícího letiště Nîmes místo nich.

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

- (347) Z výše uvedeného vyplývá, že pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na předmětné smlouvy o marketingových službách je nutno analyzovat tyto smlouvy společně s odpovídajícími smlouvami o letištních službách jako jedinou transakci⁽¹⁰³⁾ a že chování provozovatelů je nutno analyzovat ve srovnání s chováním případného subjektu v tržním hospodářství, který by provozoval letiště Nîmes na jejich místě.
- (348) Při analýze každé z takto vymezených transakcí je nutno vyhodnotit přínos, který by tento případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost mohl očekávat od marketingových služeb. V tomto ohledu nelze zohledňovat obecné přínosy těchto služeb jako takových pro cestovní ruch a hospodářskou činnost regionu. Platí pouze důsledky těchto služeb pro ziskovost letiště, protože pouze tyto důsledky by zohlednil případný subjekt v tržním hospodářství, který je použit v této analýze.
- (349) Marketingové služby jsou takové povahy, že podněcují k využívání leteckých spojů, které jsou předmětem smluv o marketingových službách a odpovídajících smluv o letištních službách, protože jsou pojaty tak, aby tyto spoje propagovaly. Tento důsledek sice prospívá především letecké společnosti, ale je přínosem také pro správce letiště. Nárůst počtu cestujících se totiž může pro správce letiště projevit ve zvýšení příjmů z některých letištních poplatků a příjmů z činností mimo leteckou dopravu, a to zejména u parkovišť, restaurací a dalších obchodů.

⁽¹⁰²⁾ Ibid.

⁽¹⁰³⁾ Daná smlouva o marketingových službách musí být analyzována společně s odpovídající smlouvou o letištních službách, jako by s ní tvořila jedinou transakci. Existuje ale stejný počet odlišných transakcí jako je počet „párů“ smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách.

- (350) Je proto nepopíratelné, že by případný subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Nîmes mohl zohlednit tento pozitivní dopad v okamžiku, kdy by uvažoval o uzavření smlouvy o marketingových službách a odpovídající smlouvy o letištních službách. Učinil by tak posouzením dopadu dotčených leteckých spojů na své budoucí příjmy a náklady a odhadem, za daných souvislostí, počtu cestujících využívajících těchto spojů, který by byl odrazem pozitivního dopadu marketingových služeb. Tento důsledek by zohlednil za celou dobu provozování dotčených spojů, tzn. za dobu stanovenou ve smlouvě o letištních službách a smlouvě o marketingových službách.
- (351) V průběhu řízení Komise tuto skutečnost uznala, protože ve výzvě Francii, aby při vypracování prognózy příjmů a nákladů, kterou by subjekt v tržním hospodářství učinil před uzavřením smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách, jí navrhla, aby zohlednila důsledky smluv o marketingových službách pro očekávaný provoz. Když správce letiště uzavírá smlouvu, která počítá s konkrétní propagací určitých leteckých spojů, je skutečně běžné, že předpokládá poměrně vysokou míru obsazenosti (nebo koeficient vytížení) ⁽¹⁰⁴⁾ na dotčených leteckých spojích a toto zohledňuje v odhadu svých budoucích příjmů. V tomto bodě bere Komise na vědomí názor společnosti Ryanair, podle nějž neznamenají smlouvy o marketingových službách pro správce letiště pouze náklad, ale mohou být pro něj také přínosem.
- (352) Je nutno zjistit, zda by případný subjekt v tržním hospodářství mohl rozumně očekávat a kvantifikovat jiné přínosy než přínosy vyplývající z pozitivního dopadu na využívání leteckých spojů, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách po dobu provozování těchto spojů, již stanoví smlouva o marketingových službách nebo smlouva o letištních službách.
- (353) Některé zúčastněné strany, a to zejména společnost Ryanair ve své studii ze dne 17. ledna 2014 ⁽¹⁰⁵⁾, tento názor zastávají. Studie ze dne 17. ledna 2014 spočívá na myšlence, podle níž marketingové služby, jež získá správce letiště, jsou takové povahy, že posílí značku letiště, a tím trvale podněcují růst počtu cestujících, kteří toto letiště používají, a to bez omezení na pouhé letecké spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách po dobu jejich provozování stanovenou v této smlouvě. Z této studie zejména vyplývá, že podle společnosti Ryanair jsou marketingové služby takové povahy, že vyvolají trvalé pozitivní dopady na používání letiště i po uplynutí platnosti smlouvy o marketingových službách.
- (354) V tomto ohledu je nejprve nutno poznamenat, že žádný prvek případu nenaznačuje, že by provozovatelé při uzavírání smluv o marketingových službách, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, uvažovali a tím spíše kvantifikovali případné pozitivní důsledky smluv o marketingových službách, které by přesahovaly pouhé letecké spoje, jež jsou předmětem těchto smluv, nebo by z časového hlediska přesahovaly platnost těchto smluv. Francie a ani provozovatelé navíc nenavrhli metodu, která by umožnila odhadnout případnou hodnotu, již by případný subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Nîmes přisoudil těmto důsledkům v okamžiku, kdy by vyhodnocoval výhodnost uzavřít smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách.
- (355) Jak je uvedeno výše, marketingové služby zakoupené u společnosti AMS se především zaměřovaly na osoby, které by mohly použít letecké spoje, jež jsou předmětem smlouvy o marketingových službách, tzn. jedině pravidelné letecké spoje s destinací Nîmes, které byly nabízeny.
- (356) Pokud jde o trvalou povahu těchto dopadů, ukazuje se, že je také velmi nejistá. Lze si představit, že propagace města Nîmes a jeho oblasti na internetových stránkách společnosti Ryanair mohla podnítit osoby, které si tyto stránky prohlížely, ke koupi letenek společnosti Ryanair do Nîmes v okamžiku, kdy k této reklamě měly přístup, nebo krátce poté. Je naopak málo pravděpodobné, že by vzpomínka na tuto reklamu shlednutou při prohlížení internetových stránek společnosti Ryanair mohla přetrvat a ovlivnit jejich nákup letenek po uplynutí několika týdnů. Reklamní kampaň může mít trvalé dopady, pokud jsou propagační akce prováděny pomocí jednoho či více reklamních prostředků, jejichž působení jsou spotřebitelé po dané období často vystaveni. Například reklamní kampaň na všeobecných televizních kanálech a rozhlasových stanicích, všech internetových stránkách a/nebo venkovních reklamních panelech či panelech umístěných na veřejných prostranstvích může vyvolat takový trvalý dopad, pokud mají spotřebitelé přístup k těmto prostředkům masivně a opakovaně. Naopak propagační akce omezená na některé stránky pouze na internetových stránkách společnosti Ryanair může mít jen obtížně dopad výrazně přesahující trvání této propagační akce.

⁽¹⁰⁴⁾ Míra vytížení nebo koeficient vytížení je definována jako podíl obsazených sedadel v letadlech používaných pro provozování dotčeného leteckého spoje.

⁽¹⁰⁵⁾ *How should AMS Agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*, Oxera, 17. ledna 2014.

- (357) Je totiž velmi pravděpodobné, že si většina osob neprohlíží internetové stránky společnosti Ryanair dostatečně často, aby se jim vtiskla trvale do paměti propagace určitého regionu prováděná na těchto stránkách. Toto konstatování výrazně posilují dvě skutečnosti.
- (358) Za prvé, podle jednotlivých smluv o marketingových službách se propagace oblasti města Nîmes na domovské stránce internetových stránek společnosti Ryanair omezovala na přítomnost pouhého odkazu k internetovým stránkám, které určili provozovatelé, a to pouze po omezená až velmi krátká období:
- 7 dní po dobu pěti let podle smlouvy z roku 2005, období navýšené o 26 dní a dále o 3 dny v závislosti na otevření třetího a čtvrtého spoje, s nímž se ve smlouvě počítalo;
 - 27 dní na anglické stránce a 60 dní na belgické a nizozemské stránce podle smlouvy ze dne 2. ledna 2007;
 - 33 dní na anglické stránce a 60 dní na belgické a nizozemské stránce podle smlouvy ze dne 1. listopadu 2007; a
 - 32 dní na anglické stránce a 60 dní na belgické a nizozemské stránce podle smlouvy ze dne 27. srpna 2008.
- (359) Jak povaha těchto propagačních kampaní (pouhý odkaz s omezenou propagační hodnotou), tak jejich krátké trvání jsou prvky, který mohl silně omezit jejich dopad na dobu po jejich ukončení, a to tím spíše, že se tyto kampaně omezily pouze na internetové stránky společnosti Ryanair a nebyly převzaty na jiných reklamních nosičích. Jinými slovy, je velmi nepravděpodobné, že by tyto reklamní kampaně mohly zanechat v paměti osob, které jí byly vystaveny, trvalou vzpomínku na předmětnou reklamu a trvalý zájem o město Nîmes a jeho oblast.
- (360) Za druhé, ostatní marketingová opatření stanovená ve smlouvách uzavřených se společností AMS se týkala stránky věnované destinaci Nîmes na internetových stránkách, stránky „Discover Europe“, kde se počítalo pouze s vložením „tlačítka“, a rovněž reklamy elektronickou poštou. Tento poslední typ propagace se obecně obrací pouze na nutně omezený počet osob, aniž by příjemce vystavoval častému působení reklamy. Pokud jde dále o stránku věnovanou destinaci Nîmes na internetových stránkách společnosti Ryanair, její prohlížení danou osobou je možná ještě méně časté než prohlížení domovské stránky portálu, protože je věnována konkrétní destinaci společnosti Ryanair a nikoliv všem jejím činnostem. Je proto málo pravděpodobné, že by v paměti osob, které ji navštíví, zanechala trvalou vzpomínku na přitažlivost města Nîmes a jeho oblasti. Důvodem navštívení stránky věnované Nîmes na internetových stránkách společnosti Ryanair je navíc ve většině případů a velmi pravděpodobně potenciální zájem o tuto destinaci nebo o služby poskytované společností Ryanair u této destinace. Reklama umístěná na této stránce může proto jen obtížně vyvolat nový zájem o tuto destinaci u osob, které ji neznají nebo o ni neprojevují žádný zájem. Pokud jde o stránku „Discover Europe“, propaguje velký počet destinací pomocí „tlačítek“. Možným turistům jistě umožňuje vybrat si krátkodobě mezi několika cestovními cíli, ale jen obtížně může vyvolat trvalý zájem o jednu konkrétní destinaci ze všech, které se zde nabízejí.
- (361) Pokud tak marketingové služby mohly během svého provádění podněcovat k využití leteckých spojů, které byly předmětem smlouvy o marketingových službách, je velmi pravděpodobné, že neměly žádný či zanedbatelný dopad po tomto období.
- (362) Ze studií společnosti Ryanair ze dne 17. a 31. ledna 2014 navíc vyplývá, že přínos smluv o marketingových službách přesahující letecké spoje, které jsou předmětem těchto smluv, a dobu provozování těchto spojů, jak ji stanoví smlouvy o marketingových a letištních službách, je značně nejistý a nelze jej kvantifikovat s mírou spolehlivosti, již by obezřetný subjekt v tržním hospodářství považoval za dostatečnou.

- (363) Například podle studie ze dne 17. ledna 2014 „jsou budoucí inkrementální zisky po uplynutí stanovené platnosti smlouvy o letištních službách svou podstatou nejisté“⁽¹⁰⁶⁾. Tato studie mimo to navrhuje dvě metody vyhodnocení ex ante pozitivních dopadů smluv o marketingových službách, a to přístup „založený na peněžních tocích“ a přístup založený na „kapitalizaci“.
- (364) Přístup založený na peněžních tocích spočívá ve vyhodnocení přínosů smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách ve formě budoucích příjmů, které vzniknou správci letiště z poskytování marketingových služeb a ze smlouvy o letištních službách, a to po odečtení souvisejících nákladů. Přístup založený na „kapitalizaci“ spočívá v zohlednění zlepšení značky letiště díky marketingovým službám jako nehmotného aktiva, jež bylo získáno za cenu stanovenou ve smlouvě o marketingových službách.
- (365) Studie nicméně zdůrazňuje rozsah obtíží vyvolaných přístupem založeným na „kapitalizaci“, a tím dokládá nedostatečnou spolehlivost výsledků, ke kterým může tato metoda vést, a upřednostňuje přístup založený na peněžních tocích. Studie zejména uvádí: „Přístup založený na kapitalizaci by měl zohlednit pouze podíl výdajů na marketing přičitatelný základu nehmotných aktiv letiště. Může být nicméně obtížné určit podíl výdajů na marketing, jejichž cílem je vytvářet budoucí příjmy letiště (tzn. investice do základu nehmotných aktiv letiště), v poměru k výdajům, které vytvářejí současné příjmy letiště“⁽¹⁰⁷⁾. Studie rovněž zdůrazňuje, že „pro použití přístupu založeného na kapitalizaci je nutno odhadnout průměrnou dobu, po níž by bylo letiště schopno udržet si zákazníka získaného marketingovou kampaní společnosti AMS. Kvůli nedostatečným údajům by bylo v praxi velmi obtížné odhadnout průměrnou dobu udržení zákazníků po kampani společnosti AMS“⁽¹⁰⁸⁾.
- (366) Pokud jde o studii ze dne 31. ledna 2014, navrhla praktické uplatnění přístupu založeného na peněžních tocích. Podle tohoto přístupu nabývají přínosy smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách, které přesahují uplynutí platnosti smlouvy o marketingových službách, podobu „koncové hodnoty“, jež se vypočítává v den uplynutí platnosti smlouvy. Tato koncová hodnota se vypočítává na základě inkrementálních zisků očekávaných od smluv o letištních a marketingových službách během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách. Tyto zisky se prodlužují na následující období, jehož délka se rovná délce trvání smlouvy o letištních službách, a upravují se podle míry růstu trhu letecké dopravy v Evropě. Upravují se rovněž faktorem pravděpodobnosti, který má odrážet schopnost smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách přispívat k ziskům letiště po uplynutí jejich platnosti. Tato schopnost vytvářet trvalý přínos vyplývá podle studie ze dne 31. ledna 2014, a to bez většího upřesnění v tomto ohledu, z řady faktorů, které „[...] zahrnují větší známost, silnější značku, síťové externality a pravidelné cestující“⁽¹⁰⁹⁾. Kromě toho tato metoda zohledňuje diskontní sazbu, která odráží kapitálové náklady.
- (367) Pokud jde o faktor pravděpodobnosti, studie navrhuje jeho míru ve výši 30 %, již považuje za opatrnou. Tato velmi teoretická studie ale nenabízí v tomto bodě žádné náležité odůvodnění, ať již kvantitativní či kvalitativní povahy. Na podporu této míry ve výši 30 % se neopírá o žádnou skutkovou okolnost, jež by byla vlastní činnosti společnosti Ryanair nebo trhům letecké dopravy či letištním službám. Nevytváří žádnou vazbu mezi touto mírou a faktory, o kterých se zmiňuje velmi krátce (známost, silná značka, síťové externality a pravidelní cestující) a které mají údajně prodlužovat přínosy smluv o letištních a marketingových službách do období po uplynutí jejich platnosti. V ničem se neopírá o specifický obsah marketingových služeb stanovených v různých smlouvách se společností AMS, aby analyzovala, do jaké míry by tyto služby mohly ovlivnit výše uvedené faktory.
- (368) Navíc neprokazuje, že po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách jsou zisky, které tyto smlouvy správci letiště během posledního roku svého plnění přinesly, takové povahy, aby se prodloužily do budoucna s jakoukoliv mírou pravděpodobnosti. Neodůvodňuje ani relevanci míry růstu trhu letecké dopravy v Evropě pro posouzení dopadů smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách pro dané letiště.

⁽¹⁰⁶⁾ Viz poznámka pod čarou 92.

⁽¹⁰⁷⁾ *Ibid.*

⁽¹⁰⁸⁾ *Ibid.*

⁽¹⁰⁹⁾ *Ibid.*

- (369) U „koncové hodnoty“ vypočítané metodou, již navrhuje společnost Ryanair, je proto velmi málo pravděpodobné, že by ji zohlednil obezřetný subjekt v tržním hospodářství, který by posuzoval zájem uzavřít smlouvu.
- (370) Studie ze dne 31. ledna 2014 tak ukazuje, že metoda peněžních toků („cash flow“) by mohla, stejně jako metoda „kapitalizace“, vést pouze k velmi nejistým a velmi málo spolehlivým výsledkům.
- (371) Francie a ani žádná zúčastněná strana ostatně neposkytly podklady, které by dokazovaly, že by správci regionálních letišť srovnatelných s letištem Nîmes skutečně používali metodu navrženou společností Ryanair v této studii či jakoukoliv jinou metodu, jež by kvantifikovaným způsobem zohledňovala přínosy, které by přesahovaly uplynutí platnosti smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách. Francie se ostatně ke studiím ze dne 17. a 31. ledna 2014 vůbec nevyjádřila, a nevyšloví tak souhlas s jejich závěry.
- (372) Jak je uvedeno výše, marketingové služby, jichž se týká formální vyšetřovací řízení, se navíc zjevně zaměřují na osoby, které by mohly použít spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách. Pokud nejsou tyto spoje po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách obnoveny, je vysoce nepravděpodobné, že by marketingové služby mohly mít po uplynutí této platnosti nadále pozitivní dopady na používání letišť. Správce letiště přitom může jen velmi obtížně posoudit pravděpodobnost, že si letecká společnost přeje pokračovat v provozování určitého spoje déle než po dobu, ke které se zavázala jej provozovat ve smlouvě o letištních službách. Zejména nízkonákladové letecké společnosti ukázaly, že řeší otevírání a uzavírání spojů velmi dynamicky, aby zohlednily podmínky trhu, které se často vyvíjejí velmi rychle. Při uzavírání transakce, jako jsou transakce zkoumané v tomto formálním vyšetřovacím řízení, by proto obezřetný subjekt v tržním hospodářství nepočítal s vůlí letecké společnosti prodloužit provozování dotčeného spoje po uplynutí platnosti smlouvy.
- (373) Pro úplnost je nutno zdůraznit, že koncová hodnota vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair ve studii ze dne 31. ledna 2014 je pozitivní (a má tak pozitivní dopad na výhledovou výnosnost smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách) pouze tehdy, je-li inkrementální zisk očekávaný u těchto smluv během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách pozitivní. Metoda totiž spočívá v tom, že se vychází z inkrementálního zisku očekávaného během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách a že se tento zisk promítne do budoucnosti tak, že se na něj uplatní dva faktory. První faktor představuje celkový růst evropského trhu letecké dopravy a odráží očekávaný růst provozu. Druhým faktorem je faktor 30 %, který představuje zhruba pravděpodobnost, že plnění smluv na konci jejich platnosti podporuje uzavření podobných smluv v budoucnosti, a tak pomůže vyvolat podobné finanční toky. Pokud je inkrementální zisk očekávaný během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách negativní, je negativní také koncová hodnota (nebo se maximálně rovná nule), což odráží skutečnost, že uzavření smluv podobných smlouvám, jejichž platnost právě uplynula, povede stejně jako v případě těchto smluv každý rok ke zhoršení ziskovosti letiště.
- (374) Studie ze dne 31. ledna 2014 tento případ krátce zvažuje a omezuje se bez komentáře či odůvodnění na to, že v poznámce pod čarou uvádí: „[...] žádnou koncovou hodnotu nelze vypočítat, jsou-li čisté inkrementální zisky plateb společnosti AMS během posledního roku předmětného období negativní“⁽¹¹⁰⁾. Jak bude ale doloženo dále, všechny smlouvy, jichž se týká tento případ, vedou k negativním výhledovým inkrementálním tokům každý rok, a nikoliv pouze celkově v čisté aktualizované hodnotě. „Koncová hodnota“ vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair by tak v případě těchto smluv nebyla žádná či spíše negativní. Zohlednění takové koncové hodnoty by proto nezpochybnilo závěr, podle nějž různé smlouvy zahrnují hospodářské zvýhodnění.
- (375) Jako závěr z výše uvedeného vyplývá, že jediný přínos, který by opatrný subjekt v tržním hospodářství očekával od smlouvy o marketingových službách a který by kvantifikovaným způsobem zohlednil při posuzování zájmu uzavřít takovou smlouvu ve spojení se smlouvou o letištních službách, by byl možný pozitivní dopad marketingových služeb na počet cestujících, kteří použijí spoje, které jsou předmětem předmětných smluv, a to po dobu provozování těchto spojů, jak je stanovena ve smlouvách. Ostatní případné přínosy by byly považovány za příliš nejisté, aby došlo k jejich kvantifikovanému zohlednění, a žádná skutečnost ani nenaznačuje, že by je provozovatelé zohlednili.

⁽¹¹⁰⁾ Studie ze dne 31. ledna 2014, poznámka pod čarou č. 17, volný překlad anglického znění: „[...] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration“.

7.1.1.2.4.2. *Relevance srovnání ustanovení smluv o letečnických službách, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, s letečnickými poplatky účtovanými na jiných letištích*

- (376) Podle nových pokynů lze pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství v zásadě vyloučit existenci podpory ve prospěch letecké společnosti, která letiště využívá, pokud cena účtovaná za letečnické služby odpovídá „tržní ceně nebo lze-li analýzou *ex ante*, to znamená analýzou založenou na informacích dostupných v okamžiku poskytnutí opatření a na vývojích předvídatelných v oné době, prokázat, že ujednání mezi letištěm a leteckou společností bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště“⁽¹¹¹⁾, a pokud cena spadá do rámce celkové strategie, jejímž cílem je učinit letiště ziskové alespoň v dlouhodobém horizontu.
- (377) Podle nových pokynů „při posuzování ujednání mezi letištěm a leteckou společností Komise rovněž zohlední míru, do jaké lze posuzovaná ujednání považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti“⁽¹¹²⁾.
- (378) Pokud jde o první přístup (srovnání s „tržní cenou“), má Komise pochybnosti, zda je v současnosti vůbec možné určit vhodný srovnávací prvek pro stanovení věrné tržní ceny služeb, jež letiště poskytují, a domnívá se, že nejvhodnějším kritériem pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante*⁽¹¹³⁾.
- (379) V souvislostech této analýzy považuje Komise za vhodné připomenout, že po přijetí nových pokynů byly jak Francie, tak zúčastněné strany vyzvány, aby předložily své připomínky k uplatnění ustanovení těchto pokynů na tento případ. V tomto konkrétním případě nevznesla Francie a ani zúčastněné strany žádnou námitku proti přístupu Komise, který spočívá v tom, že v případě nemožnosti určit vhodný srovnávací prvek pro stanovení věrné tržní ceny za služby, které letiště poskytují leteckým společnostem, je nejrelevantnějším kritériem pro posouzení ujednání, která tyto dvě strany uzavřely, analýza *ex ante* inkrementální ziskovosti těchto ujednání.
- (380) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství odkazem na průměrnou cenu zjištěnou na jiných podobných trzích se obecně může ukázat jako důvodné, pokud lze takovou cenu rozumně zjistit či odvodit z jiných tržních ukazatelů. Ovšem v případě letišť nemusí mít tato metoda stejnou relevanci. Struktura nákladů a příjmů má totiž sklon výrazně se lišit od jednoho letiště k druhému. Tyto náklady a příjmy závisí totiž na stavu rozvoje letiště, počtu leteckých společností, které ho dopravně obsluhují, kapacitě z hlediska přepravy cestujících, stavu infrastruktury a návazných investic, předpisovém rámci, který se může v jednotlivých členských státech lišit, a ztrátách a závazcích letiště z minulosti⁽¹¹⁴⁾.
- (381) Liberalizace trhu letecké dopravy navíc činí z každé výlučně srovnávací analýzy velmi složitou záležitost. Jak názorně ukazuje tento konkrétní případ, obchodní postupy mezi letišti a leteckými společnostmi nespočívají na seznamu veřejných cen za jednotlivé služby. Tyto obchodní vztahy jsou velmi rozdílné. Zahrnují sdílení rizik v oblasti používání letiště či finančních a obchodních odpovědností a všeobecné rozšíření podněcujících mechanismů a rovněž proměnlivé rozdělení rizik na dobu trvání smluv. Transakce jsou proto navzájem obtížně srovnatelné na základě ceny za obrátku nebo za cestujícího.
- (382) Společnost Ryanair se domnívá, že zásadu subjektu v tržním hospodářství lze uplatnit na základě srovnání některých evropských letišť. Usuzuje proto, že některá evropská letiště jsou zaměnitelná za letiště Nîmes kvůli jejich podobnosti, a předkládá studii⁽¹¹⁵⁾, která srovnává letečnické poplatky hrazené společností Ryanair na letišti Nîmes s letečnickými poplatky placenými na těchto letištích, která považuje za srovnatelná, a dochází k závěru, že poplatky hrazené na letišti Nîmes nejsou výrazně nižší.

⁽¹¹¹⁾ Nové pokyny, bod č. 53.

⁽¹¹²⁾ Nové pokyny, bod č. 66.

⁽¹¹³⁾ Nové pokyny, bod č. 59, 61 a 66.

⁽¹¹⁴⁾ Rozhodnutí 2011/60/EU, 88. a 89. bod odůvodnění.

⁽¹¹⁵⁾ Studie ze dne 25. června 2012 vypracovaná společností Oxera.

- (383) Metoda přijatá společností Ryanair není ale funkční, protože se omezuje na služby a platby vzniklé ze smluv o letištních službách, aniž by zohlednila smlouvy o marketingových službách. Jak bylo ale prokázáno výše, oba typy smluv jsou nedělitelné a při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je je nutno považovat za jeden celek. Závěry srovnávací analýzy dodané společností Ryanair nelze proto přijmout.
- (384) Společnost Ryanair nijak neprokázala, v čem jsou letiště, která uvádí, dostatečně srovnatelná, pokud jde o objem provozu, druh provozu, druh a úroveň poskytovaných letištních služeb, blízkost letiště k velkému městu, počet obyvatel ve spádové oblasti letiště, prosperitu okolní oblasti a různé geografické oblasti, z nichž by bylo možné získat cestující⁽¹¹⁶⁾. Francie a ani žádná zúčastněná strana ostatně neuvedly žádné letiště, u něž by prokázaly, že je dostatečně srovnatelné s letištem Nîmes z hlediska těchto různých kritérií.
- (385) Za těchto okolností Komise soudí, že na tento případ je nutno uplatnit přístup obecně doporučený v nových pokynech pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi, tj. analýzu *ex ante* dodatečné (nebo inkrementální) ziskovosti.
- (386) Tento přístup je odůvodněn skutečností, že správce letiště může mít objektivní zájem uzavřít transakci s leteckou společností, pokud může rozumně očekávat, že tato transakce zlepší jeho zisk (nebo sníží jeho ztráty) oproti hypotetické srovnávací situaci, v níž by tato transakce nebyla uzavřena⁽¹¹⁷⁾, a to bez ohledu na jakékoliv srovnání s podmínkami, které leteckým společnostem nabízejí jiní správci letišť, nebo s podmínkami, které tento správce nabízí jiným leteckým společnostem.
- (387) Pokud jde o tento poslední bod a jak Komise zdůraznila v nových pokynech, je „*cenová diferenciacie běžným obchodním postupem, pokud splňuje všechny příslušné soutěžní a odvětvové právní předpisy. Ke splnění kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu by však tyto politiky diferencovaných cen měly být obchodně odůvodněné*“⁽¹¹⁸⁾. (chybějící poznámky pod čarou).
- (388) Je nutno připomenout, že Francie a provozovatelé zdůraznili, že letiště Nîmes bylo prvním regionálním letištem, jehož správu zajišťovala společnost Veolia Transport. Domnívají se, že toto postavení nového příchozího na trh zdůvodňuje nutnost, aby společnost VTAN zajistila přítomnost společnosti Ryanair a rozvoj letištní platformy i za cenu výchozí ztráty, a tak získala zkušenost nezbytnou pro rozvoj své činnosti v oblasti správy letišť. Pokud by bylo toto tvrzení zohledněno, znamenalo by to nebrat ohled na přístup založený na inkrementální ziskovosti, který doporučují pokyny, a přijmout, že společnost VTAN mohla uzavřít smlouvy, které vedly k negativní inkrementální ziskovosti, aniž by toto jednání znamenalo hospodářské zvýhodnění společnosti Ryanair.
- (389) Tento argument je ale přesto nutno odmítnout. Především, jak je uvedeno výše, Francie a ani společnost VTAN nepředložily analýzu, která by dokládala, že by „čisté inkrementální náklady“, které společnosti VTAN vznikly ze smluv uzavřených se společnostmi Ryanair/AMS a které budou doloženy níže, byly vyrovnány budoucími přínosy, které skupině Veolia Transport přinesla tato první zkušenost se správou letišť. Neexistuje rovněž žádný podklad, který by dokazoval, že skupina Veolia Transport nemohla získat tuto první zkušenost na jiném letišti, na němž by čisté náklady byly nižší.
- (390) Dále je nutno připomenout, že chování společnosti VTAN vůči společnostem Ryanair/AMS nelze posuzovat odděleně ale společně s chováním sdružení SMAN. Tato skutečnost je o to důležitější, že „čisté inkrementální náklady“ vzniklé ze smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS neměla ve skutečnosti nést společnost VTAN ale sdružení SMAN, a to v podobě paušálního příspěvku, který zajišťuje rovnováhu provozování a přiměřený zisk společnosti VTAN. Avšak sdružení SMAN nemělo z hlediska ziskovosti žádný zájem na tom, aby podpořilo uzavření smluv, které měly umožnit skupině Veolia Transport získat první zkušenost se správou letišť, aby mohla rozvinout svou činnost v této oblasti. Případný zájem skupiny Veolia Transport rozvíjet tuto činnost nemůže proto vést k závěru, že se sdružení SMAN spolu se společnostmi VTAN chovaly tak, jak by se choval subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost.

⁽¹¹⁶⁾ Nové pokyny, bod č. 60.

⁽¹¹⁷⁾ Jinak řečeno, pokud je inkrementální ziskovost očekávaná od této transakce pozitivní.

⁽¹¹⁸⁾ Nové pokyny, bod č. 62.

- (391) Dále je nutno poznamenat, že některé zúčastněné strany se ve svých připomínkách k uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na jednotlivé předmětné smlouvy odvolávaly na skutečnost, že podmínky nabídnuté společnosti Ryanair údajně byly či nebyly nabídnuty i jiným leteckým společností, které by mohly chtít využívat letiště Nîmes. Tento argument není relevantní. Z hlediska správce letiště vedeného výhledy na ziskovost mohou totiž objektivní faktory odůvodňovat, že různým leteckým společností jsou nabízeny různé podmínky. Lze například uvést očekávaný objem provozu, počet a typ spojů a návazný počet obrátek, či povahu služeb požadovaných leteckou společností. V souvislostech zásady subjektu v tržním hospodářství proto není důležité, do jaké míry byly nebo mohly být nabízeny podmínky, které CCI a společnost VTAN poskytly společnosti Ryanair, také jiným leteckým společností.
- (392) Vzhledem k výše uvedenému Komise soudí, že na tento případ je nutno uplatnit přístup obecně doporučený v nových pokynech pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi, tj. analýzu *ex ante* dodatečné (nebo inkrementální) ziskovosti. Tento přístup je odůvodněn skutečností, že správce letiště může mít objektivní zájem uzavřít transakci s leteckou společností, pokud může rozumně očekávat, že tato transakce zlepší jeho zisk (nebo sníží jeho ztráty) oproti hypotetické srovnávací situaci, v níž by tato transakce nebyla uzavřena⁽¹¹⁹⁾, a to bez ohledu na jakékoli srovnání s podmínkami, které jsou nabízeny jiným leteckým společností, nebo s podmínkami, které nabízejí jiní správci letišť.

7.1.1.2.4.3. Závěr ke způsobům uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství

- (393) Z výše uvedeného vyplývá, že Komise musí pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na dotčené smlouvy provést u každé smlouvy o marketingových službách společnou analýzu této smlouvy a odpovídající smlouvy o letištních službách a musí určit, zda by případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost a spravující letiště Nîmes tyto smlouvy uzavřel. Za tímto účelem je nutno stanovit inkrementální ziskovost smluv za celé období jejich plnění, jak by ji vyhodnotil subjekt v tržním hospodářství v okamžiku uzavření smluv, a to odhadem:

- budoucího inkrementálního provozu, který lze očekávat v důsledku plnění těchto smluv, při případném zohlednění dopadů marketingových služeb na míru obsazenosti spojů, které jsou předmětem těchto smluv;
- budoucích inkrementálních příjmů, které lze očekávat v důsledku plnění těchto smluv, zahrnujících příjmy z letištních poplatků a asistenčních služeb při mezipřistání vytvořené spoji, které jsou předmětem těchto smluv, a také příjmy z činností mimo leteckou dopravu vytvořené v důsledku dodatečného provozu vyvolaného plněním těchto smluv;
- budoucích inkrementálních nákladů, které lze očekávat v důsledku plnění těchto smluv, zahrnujících provozní náklady a případné inkrementální investiční náklady vyvolané spoji, které jsou předmětem těchto smluv, a také náklady na marketingové služby.

- (394) Z těchto výpočtů mají vyplynout budoucí roční toky, které odpovídají rozdílu mezi inkrementálními příjmy a náklady a které je v případě potřeby nutno aktualizovat koeficientem odrážejícím náklady kapitálu pro správce letiště. Pozitivní čistá aktualizovaná hodnota v zásadě znamená, že dotčené smlouvy neposkytují hospodářské zvýhodnění, zatímco negativní čistá aktualizovaná hodnota svědčí o existenci takového zvýhodnění.

- (395) Je nutno poznamenat, že v rámci takového posouzení ztrácí tvrzení společnosti Ryanair a provozovatelů, podle něž je cena marketingových služeb zakoupených provozovateli stejná nebo nižší než cena, již lze považovat za „tržní cenu“ těchto služeb, jakýkoliv význam. Případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost by totiž nebyl ochoten pořídit si takové služby ani za cenu nižší nebo rovnající se „tržní ceně“, pokud by předpokládal, že bez ohledu na pozitivní dopad těchto služeb na využívání dotčených leteckých spojů by inkrementální náklady vyvolané smlouvami přesáhly inkrementální příjmy v aktualizované hodnotě. V takovém případě by „tržní cena“ přesáhla jeho ochotu platit, což by ho logicky vedlo k tomu, že by od předmětných služeb upustil.

⁽¹¹⁹⁾ Jinak řečeno, pokud je inkrementální ziskovost očekávaná od této transakce pozitivní.

- (396) Ze stejných důvodů by skutečnost, že ceny stanovené ve smlouvě o letištních službách mohou být vyšší nebo stejné jako ceny účtované správci více či méně srovnatelných letišť, neměla v rámci této analýzy žádný význam, jakmile by se nedalo očekávat, že tyto ceny povedou k inkrementálním příjmům dostatečně vysokým, aby se jimi pokryly inkrementální náklady.

7.1.1.2.5. Uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství

- (397) Pro účely posouzení předmětných smluv a s ohledem na výše uvedená odůvodnění je nutno připomenout, že jak existence, tak význam prvků podpory v těchto smlouvách se musí posuzovat při zohlednění situace, která převládala v okamžiku jejich uzavření⁽¹²⁰⁾, a konkrétněji při zohlednění dostupných informací a vývoje předvídatelného v oné době.
- (398) Během řízení vyzvala Komise Francii, aby předložila odhady inkrementální ziskovosti, nákladů a příjmů spojených s jednotlivými smlouvami, které mohly být případně provedeny před uzavřením těchto smluv. Jediné údaje, které Francie poskytla jako odpověď na tuto výzvu, vyplývají z podnikatelského plánu vypracovaného skupinou Veolia Transport v září roku 2006 (dále jen „podnikatelský plán VTAN“), tzn. několik měsíců před tím, než se stala novým provozovatelem letiště, s cílem posoudit rovnováhu nového pověření veřejnou službou. Tento podnikatelský plán není spojen s jednou či několika konkrétními smlouvami, nýbrž podrobně rozebírá výhledové náklady a příjmy spojené s celkovým provozováním letiště po celou dobu plnění nového pověření veřejnou službou (2007–2011).
- (399) Francie navíc předložila obsah studie, již pro společnost VTAN vypracovala ekonomická poradenská kancelář (dále jen „studie VTAN“) a která měla za cíl odhadnout na základě podnikatelského plánu VTAN míru, v jaké dodatečný provoz vyvolaný novou smlouvou ovlivňuje různé položky nákladů a příjmů, s výjimkou nákladů vyvolaných smlouvami o marketingových službách.
- (400) Pokud jde o příjmy správce letiště, ze studie VTAN vyplývá, že z hlediska svého vytváření se příjmy z leteckých činností, které pocházejí z letištních poplatků a asistenčních služeb při mezipřistání, mění v závislosti na dodatečném provozu, stejně tak jako příjmy z činností mimo leteckou dopravu komerční povahy (spojené s činností obchodů, restaurací a parkovišť nacházejících se na území letiště). Naopak příjmy z činností mimo leteckou dopravu vlastnické povahy (typickým příkladem je pevně stanovené nájemné vybírané správcem letiště Nîmes od různých podniků působících na území letiště) výkyvy v provozu neovlivňují, a nelze je proto zohlednit v inkrementální analýze.
- (401) Pokud jde o náklady, ze studie vyplývá, že některé výdajové položky, jako jsou výdaje na řízení a strukturu, nejsou ovlivňovány výkyvy v provozu, zatímco jiné, např. nákupy, jsou přímo spojeny s provozem. Ohledně výdajů na údržbu a opravy ze studie vyplývá, že vzhledem k tomu, že infrastrukturu používají bez rozlišení jak společnost Ryanair, tak ostatní uživatelé letiště (letecká škola, podniky působící na letišti, civilní bezpečnost), je hlavní část nákladů fixních, a nemění se proto v závislosti na provozu⁽¹²¹⁾. Podle studie lze ale přičíst společnosti Ryanair část těchto výdajů, která je sice omezená, ale přesto existuje (odhadem 8 % celkových výdajů na údržbu a opravy).
- (402) Pokud jde o náklady na zaměstnance, studie zohlednila skutečnost, že část z nich nezávisí na provozu a že provozu zajišťovaného společností Ryanair jsou přičitatelné pouze náklady na zaměstnance spojené s příjmem letadel a cestujících a část nákladů na zaměstnance v administrativě. Studie tak odhadla, že za celé období, jež pokrývá, náklady na zaměstnance přičitatelné společnosti Ryanair představují [40 – 50] % celkových nákladů na zaměstnance.

⁽¹²⁰⁾ Viz například rozsudek ze dne 19. října 2005 ve věci T-318/00, *Freistaat Thüringen v. Komise*, Sb. rozh. 2005, s. II-4179, bod č. 125, a rozsudek ve věci C-124/10 P, *EDF v. Komise*, ve Sb. rozh. dosud nezveřejněno, body č. 85, 104 a 105.

⁽¹²¹⁾ Bez jedné či několika smluv mezi smlouvami, které jsou předmětem tohoto přezkumu, by tak musely být předmětné výdaje přesto vynakládány na udržování infrastruktury v řádném stavu. Komise soudí, že v krajním scénáři, v němž by se společnost Ryanair rozhodla letiště zcela opustit kvůli obchodním podmínkám, které by jí správce letiště nabídl u příležitosti vyjednávání smlouvy, by správce letiště udržoval alespoň po určitou dobu letiště v provozu, aby poskytoval služby svým zbývajícím zákazníkům (civilní bezpečnost, letecká škola, podniky působící na území letiště), a pokoušel by se nalézt nové pravidelné letecké společnosti, jež by byly ochotny otevřít na letišti letecké spoje. V rámci uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na jednotlivé předmětné smlouvy se Komise proto domnívá, že by subjekt v tržním hospodářství spravující letiště místo CCI nebo společnosti VTAN vyloučil ze svého vyhodnocení inkrementálních nákladů hlavní část výdajů na údržbu a opravy infrastruktury, protože by usoudil, že i bez smlouvy by musel v každém případě tyto náklady nést. Stejná logika platí pro všechny náklady nutné pro udržování letiště ve funkčním stavu, a to i v případě, že by na něm žádný pravidelný letecký provoz neexistoval, jako jsou např. náklady na zaměstnance vedení a správy.

- (403) Studie se rovněž zajímala o daně hrazené správcem letiště. Zjistila, že daň z nemovitostí, která závisí pouze na rozloze pozemku spravovaného správcem letiště, je nezávislá na provozu, zatímco živnostenská daň závisí zejména na obratu, a to znamená na provozu, a daň ze mzdových nákladů je přímo vázána na náklady na zaměstnance zmíněné výše. Studie dále dospěla k závěru, že [40 – 50] % nákladů na marketingové studie, které financoval správce letiště a které se týkají jak komerční přepravy cestujících, tak rozvoje letiště pomocí otevírání nových spojů nebo nových činností a rozvoje místa soustředění průmyslových činností, je přičitatelných provozu zajišťovaného společností Ryanair.
- (404) Studie tak u každé položky příjmů a nákladů podnikatelského plánu VTAN odhadla procentní podíl, který je nutno uplatnit, aby se zjistila část přičitatelná provozu zajišťovaného společností Ryanair, která se proto mění v závislosti na provozu. Studie dále zohlednila výhledy provozu uvedené v podnikatelském plánu VTAN a položku po položce z nich vyvodila výhledové inkrementální náklady a příjmy na cestujícího po celé období.
- (405) Komise soudí, že podnikatelský plán VTAN a studie VTAN představují spolehlivé podklady, které lze zohlednit při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství. Věcné prvky případu totiž dokládají, že podnikatelský plán VTAN je výsledkem skutečně hloubkové analýzy, která je o to spolehlivější, že tento podnikatelský plán měl sloužit jako základ pro stanovení paušálního příspěvku, který měl zajišťovat finanční rovnováhu provozování letiště. Navíc nelze předpokládat, že by toto řízení mohlo tento podnikatelský plán ovlivnit, protože Komise začala jednat až na základě stížnosti, již obdržela teprve v lednu roku 2010. Z přezkumu tohoto podnikatelského plánu a návazných dokumentů nevyplývají z hypotéz, z nichž skupina Veolia Transport vycházela při jeho vypracování, žádné neopatrné či nerealistické předpoklady. Rovněž studie VTAN vychází z rozumných předpokladů. Komise ji proto ve své analýze zohlednila tak, jak bude uvedeno níže.
- (406) Kromě podnikatelského plánu VTAN předložila Francie pouze jediné ekonomické vyhodnocení s číselnými údaji, a to studii o hospodářských přínosech letiště Nîmes vypracovanou v roce 2006. Tato studie se v zásadě týká hospodářského dopadu činnosti letiště, a to zejména leteckých spojů provozovaných společností Ryanair s odletem z tohoto letiště, na hospodářství oblasti. Studie proto není relevantní pro potřeby uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství, v jejímž rámci je důležitá pouze ziskovost letiště.
- (407) Podle společnosti Ryanair nelze neexistenci podnikatelského plánu v okamžiku uzavření smluv, jako jsou smlouvy, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, použít jako důkaz nedodržení zásady subjektu v tržním hospodářství.
- (408) Komise soudí, že neexistence podnikatelského plánu, či obecněji jakékoliv analýzy ziskovosti s vyčíslením provedené před uzavřením smlouvy, představuje vážný příznak ve prospěch závěru, že smlouvy uzavřené pro CCI se společnostmi Ryanair a AMS nedodržují zásadu subjektu v tržním hospodářství, a to tím spíše, že v případě těchto smluv Francie a ani CCI nebyly schopny poskytnout sebemenší, byť neúplnou, vyčíslenou analýzu ziskovosti vypracovanou před uzavřením smluv.
- (409) Toto zjištění platí rovněž ve značné míře pro společnost VTAN, která sice vypracovala řádný a podrobný podnikatelský plán pro provozování letiště jako celku, ale následně, vzhledem k věcným skutečnostem případu, neprovedla žádnou specifickou analýzu ziskovosti jednotlivých smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS před jejich uzavřením, ačkoliv k tomu mohla použít výše uvedený podnikatelský plán⁽¹²²⁾.
- (410) Podle Francie „provozovatel, který letiště právě spravoval, přijímal původně svá rozhodnutí na základě výhledů na růst provozu, se kterým se dalo počítat se zahájením nových služeb, a kromě přímých hospodářských přínosů pro letiště, které z toho mohly vyplývat, vzhledem k očekávaným hospodářským přínosům pro oblast“⁽¹²³⁾. Tato skutečnost jen znovu naznačuje, že smlouvy se společnostmi Ryanair a AMS nejsou v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.

⁽¹²²⁾ Podnikatelský plán uvádí výhledové příjmy a náklady, které odpovídají činnosti letiště jako celku, a vykazuje předpokládané hospodářské výsledky této činnosti. Protože se týká činnosti jako celku, neanalyzuje výhledovou ziskovost konkrétních smluv. Společnost VTAN mohla provést analýzu ziskovosti konkrétních smluv tak, že by zjistila výhledové inkrementální příjmy a náklady těchto smluv na základě některých prvků podnikatelského plánu, jako jsou například výhledové příjmy z činností mimo leteckou dopravu předpokládané pro letiště jako celek.

⁽¹²³⁾ Viz poznámka pod čarou 85.

- (411) Další jasný náznak v tomto směru představuje skutečnost, že skupina Veolia Transport těsně před tím, než se stala provozovatelem letiště, soudila, že provoz zajišťovaný společností Ryanair snižuje ziskovost letiště. Jak je uvedeno výše, v dokumentech, které skupina Veolia Transport předložila v rámci výběrového řízení, se tak zmiňuje: „V dlouhodobém výhledu by mohl být výhodně vyrovnán odchod společnosti Ryanair (letecké společnosti, která na letištní platformě využívá mimořádně výhodných podmínek) příchodem společností, jež by souhlasily s podmínkami, které by byly pro provozovatele letiště méně nákladné (...)“⁽¹²⁴⁾; „Přenesení rizika přidělujícím orgánem nad [...] % je odůvodněno strategickou povahou, jež má pro hospodářství departementu Gard návštěvnost turistů, které přivádí společnost Ryanair. Jak jsme vysvětlili v naší nabídce, příchod této společnosti (za mimořádně výhodných podmínek) vykazuje sice negativní hospodářský výsledek na úrovni správy letiště, ale výrazně pozitivní na úrovni místního hospodářství“⁽¹²⁵⁾; „Pro společnost Ryanair je příznačné, že si zejména ve Francii vybírá letiště malé nebo střední velikosti, s nimiž si vyjedná mimořádně výhodné materiální a/nebo finanční podmínky“⁽¹²⁶⁾; „Souhrnně a spojením hlavní smlouvy se smlouvou se společností Airport Marketing Services vykazuje saldo transakcí se společností Ryanair negativní obrát (od [...] tisíců EUR do [...] tisíců EUR v závislosti na konfiguraci nabídky a počtu cestujících, to znamená průměrné náklady na cestujícího odlétajícího z letiště ve výši řádově [...] až [...] EUR na osobu)“⁽¹²⁷⁾.
- (412) Jak je vysvětleno níže, posouzení Komise, jak by zřejmě vypadala analýza ziskovosti vypracovaná případným subjektem v tržním hospodářství, tyto různé indicie potvrzuje.
- (413) Během řízení vyzvala Komise Francii, aby vypracovala vyčíslené provedení analýzy ziskovosti, již by učinil subjekt v tržním hospodářství před uzavřením smluv se společnostmi Ryanair a AMS, a vycházela při tom z objektivních informací, které měli provozovatelé v okamžiku uzavření smluv, a z předvídatelného vývoje.
- (414) Francie reagovala na tuto výzvu předložením přepracovaného přehledu výhledových inkrementálních nákladů a příjmů u každé smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS. Pokud jde o období, kdy letiště provozovala CCI, vychází tato analýza z velké části z údajů zjištěných *ex post*, tj. po uzavření smluv. Metoda zvolená Francií tak spočívala ve výpočtu jednotkových průměrných nákladů a příjmů na cestujícího na základě provozních nákladů a příjmů letiště, jak byly zaznamenány během období 2000–2006. Ve své analýze každé smlouvy Francie použila tyto údaje tak, že je vynásobila výhledovým inkrementálním provozem každé smlouvy, tj. provozem, o kterém se v okamžiku uzavření smlouvy dalo předpokládat, že z ní vyplyne. Protože tato analýza spočívá z velké části na údajích o nákladech a příjmech zjištěných po uzavření různých smluv a nikoli nutně na skutečnostech předvídatelných v okamžiku jejich uzavření, nemůže tato metoda vyjádřit posouzení ziskovosti, které by subjekt v tržním hospodářství provedl předtím, než by se rozhodl tyto smlouvy uzavřít.
- (415) Pokud jde o náklady, metoda zvolená Francií navíc znamená zohlednění celkových jednotkových nákladů, tj. všech provozních nákladů letiště na cestujícího, místo inkrementálních nákladů, to znamená pouze nákladů vyvolaných konkrétně každou smlouvou. Inkrementální náklady se ale od celkových jednotkových nákladů liší a vzhledem k výraznému podílu fixních nákladů letiště jsou obvykle značně nižší. Použití celkových jednotkových nákladů tak představuje druhou slabinu metody navržené Francií. Vede navíc k výraznému zhoršení ziskovosti jednotlivých smluv, čímž znevýhodňuje dotčené letecké společnosti.
- (416) Komise proto přistoupila k vlastní analýze a uplatněním zásady subjektu v tržním hospodářství přepracovala inkrementální náklady a příjmy jednotlivých smluv tak, jak by je subjekt v tržním hospodářství vyhodnotil *ex ante*. Vybrané hypotézy a výsledky analýzy jsou uvedeny níže.

7.1.1.2.5.1. Časový horizont

- (417) Při posuzování zájmu na uzavření smlouvy o letištních službách a/nebo smlouvy o marketingových službách by subjekt v tržním hospodářství zvolil za časový horizont svého posouzení dobu plnění smlouvy či smluv.

⁽¹²⁴⁾ Příloha 2014-1-1 dopisu Francie ze dne 19. února 2014, s. 9.

⁽¹²⁵⁾ Příloha 2014-1-1 dopisu Francie ze dne 19.02.14, s. 15.

⁽¹²⁶⁾ Příloha 2014-1-4 b) dopisu Francie ze dne 19. února 2014, s. 13.

⁽¹²⁷⁾ Příloha 2014-1-4 b) odpovědi Francie ze dne 19. února 2014 na žádost o informace ze dne 23. prosince 2013, s. 16.

- (418) Zvolit delší období se nejeví jako odůvodněné. Obezřetný subjekt v tržním hospodářství by totiž v okamžicích uzavírání smluv nepočítal s jejich obnovením, ať už za stejných, nebo odlišných podmínek, po uplynutí jejich platnosti, a to tím spíše, že nízkonákladové společnosti jako společnost Ryanair byly a jsou známy velmi dynamickým vývojem svých činností v oblasti otevírání a uzavírání spojů nebo zvyšování a snižování jejich četnosti.
- (419) Dále je nutno poznamenat, že v případě některých smluv neodpovídá den začátku skutečného plnění činností, jež jsou předmětem smlouvy, dnu uzavření této smlouvy. V tomto případě se za začátek nepoužil den uzavření smlouvy, ale den zahájení jejího skutečného plnění.
- (420) Je také nutno poznamenat, že v rámci uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství nebylo zohledněno, že společnost Ryanair neprovozovala určité spoje po celou dobu stanovenou v některých smlouvách, protože tato skutečnost nebyla v okamžiku uzavření smluv známa a ani předvídatelná.
- (421) V následující části Komise popíše předpoklady zvolené pro analýzu smluv uzavřených se společnostmi Ryanair/AMS v oblasti provozu a inkrementálních příjmů a nákladů před tím, než předloží výsledky této analýzy.

7.1.1.2.5.2. Výhledový inkrementální provoz a výhledový počet obrátek

- (422) Analýza provedená Komisí je založena na inkrementálním provozu (jinými slovy, na dodatečném počtu cestujících), jak by ho subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Nîmes místo provozovatelů mohl odhadovat při uzavírání smluv. Pokud jde například o smlouvu z roku 2000, jedná se o stanovení počtu cestujících, u kterých by správce letiště Nîmes mohl v roce 2000 očekávat, že během plnění smlouvy použijí spoj Nîmes – Londýn provozovaný společností Ryanair.
- (423) Výhledový inkrementální provoz byl stanoven na základě počtu spojů a jejich četnosti, jak byly stanoveny v jednotlivých smlouvách o letištních a marketingových službách, a počtu obrátek za rok, který z toho vyplývá.
- (424) Komise dále zohlednila přepravní kapacitu letadel používaných společnostmi Ryanair, tzn. podle jednotlivých smluv letadel Boeing 737-200, Boeing 737-300 a Boeing 737-800.
- (425) Pokud jde o smlouvy uzavírané od října 2005, které obsahovaly marketingové služby poskytované společností AMS, Komise přijala jako předpoklad míru obsazenosti ve výši 85 % u každého letu. Jedná se o hypotézu výhodnou pro společnost Ryanair, protože míra 85 % je vysoká hodnota. Tato míra mírně přesahuje průměr dosahovaný u letů provozovaných společností Ryanair v rámci její sítě⁽¹²⁸⁾ a přesahuje či se rovná míře obsazenosti, již Francie navrhla ve svém přepracování analýz ziskovosti u jednotlivých smluv. Komise se nicméně domnívá, že se sice jedná o výhodnou hypotézu, ale že lze tuto vysokou míru obsazenosti použít, aby se odrazil možný přínosný dopad marketingových služeb na využívání leteckých spojů, které jsou předmětem různých smluv, a to v situaci, kdy neexistují jiné prvky, které by kvantifikovaly předvídatelný dopad těchto služeb na míru obsazenosti.
- (426) Naopak u smluv uzavřených před říjnem roku 2005 zvolila Komise nižší míru obsazenosti. Předpoklady zvolené v tomto ohledu jsou podrobně rozebrány níže v analýze každé z předmětných smluv. V tomto ohledu je nutno poznamenat, že smlouva z dubna roku 2000 a její různé změny nepočítaly s poskytováním marketingových služeb společností Ryanair či jejími dceřinými společnostmi, ale s kampaněmi v oblasti vztahů s veřejností s omezeným dopadem (rozšiřování tiskových zpráv, organizování tiskových konferencí atd.), které spadaly do odpovědnosti CCI.
- (427) Některé smlouvy obsahovaly údaje o počtu cestujících, který se očekával na plánovaných spojích. Obezřetný subjekt v tržním hospodářství by je ale nutně ve své analýze ziskovosti nezohlednil, protože tyto údaje nebyly právně závazné. Komise je proto nezohlednila a zvolila míru obsazenosti ve výši 85 % u všech smluv uzavřených počínaje rokem 2005 (což přesahuje tyto údaje).

⁽¹²⁸⁾ Viz <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>.

- (428) Některé smlouvy dále obsahovaly závazek letecké společnosti ohledně minimálního počtu cestujících, který je nutno na dotčených spojích přepravit. Subjekt v tržním hospodářství by ovšem pravděpodobně počítal s počtem cestujících přesahujícím minimální počet zaručený leteckou společností. Pravděpodobně by vyšel z předpokladu, že si letecká společnost ponechala určitou bezpečnostní rezervu mezi minimálním počtem, ke kterému se zavazuje, a počtem, který lze rozumně očekávat. Komise se proto rozhodla tyto povinné minimální počty nezohledňovat. Tyto minimální počty jsou obvykle nižší, než předpoklady inkrementálního provozu, které zvolila Komise.

7.1.1.2.5.3. *Inkrementální příjmy (smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS)*

- (429) U každé transakce, která je předmětem její analýzy, se Komise snažila určit inkrementální příjmy, to znamená příjmy vzniklé transakcí, se kterými by počítal subjekt v tržním hospodářství.
- (430) Podle zásady „samostatného financování“ se Komise domnívá, že je nutno zohlednit jak příjmy z leteckých činností, tak příjmy z činností mimo leteckou dopravu.
- (431) Pokud jde o příjmy z leteckých činností, skládají se z výnosu různých poplatků, které letecká společnost hradí správci letiště, a to:

— „poplatku za přistání“, který spočívá v částce stanovené za obrátku;

— „poplatku za cestujícího“, který spočívá v částce stanovené za odlétajícího cestujícího;

— poplatku placeného za asistenční služby při mezipřistání, který má formu určité částky za obrátku, jež je stanovena v jednotlivých smlouvách o letištních službách.

- (432) U poplatku za přistání a poplatku za cestující uplatňovaných provozovateli se v zásadě jedná o regulované poplatky za přístup k letištní infrastruktuře, které se stanoví pro všechny užitelské letecké společnosti po konzultacích a které jsou předmětem zveřejnění. U těchto jednotlivých smluv zvolila Komise za výhledovou jednotkovou výši poplatku za přistání a poplatku za cestujícího výši veřejných poplatků, které platily v době uzavření smluv, a zohlednila při tom ustanovení uvedená ve smlouvách ohledně výpočtu poplatků platných pro společnost Ryanair při zahrnutí valorizace ve výši 2 % za rok, protože bylo přiměřené očekávat, že regulované poplatky budou každý rok zvyšovány, aby sledovaly vývoj inflace. Systém regulovaných letištních poplatků nepočítá s jejich automatickou valorizací, ale umožňuje správci upravovat po konzultacích poplatky průběžně. V okamžiku uzavření jednotlivých předmětných smluv tak nebylo možno s jistotou předvídat, jaký bude budoucí vývoj těchto regulovaných poplatků. Komise soudí, že za těchto podmínek by subjekt v tržním hospodářství dospěl k jednoduchému a logickému předpokladu, že poplatky budou každoročně zvyšovány podle inflace, a jako míru inflace by zvolil 2 %, což odpovídá míře, již sleduje Evropská centrální banka ECB pro eurozónu ⁽¹²⁹⁾.
- (433) Pokud jde o poplatek za asistenční služby při mezipřistání, nejedná se o regulovaný, nýbrž o dvoustranně vyjednávaný poplatek. V jednotlivých smlouvách o letištních službách uzavřených se společností Ryanair nabývá formy pevně stanovené částky za obrátku bez valorizace, s výjimkou případů kdy se s tímto poplatkem nepočítá. Komise proto ve své analýze pracovala s částkou vyplývající z každé smlouvy.
- (434) Pro výpočet výnosu tří poplatků z leteckých činností, které by subjekt v tržním hospodářství očekával od každé smlouvy, použila Komise prognózy počtu obrátek (u přistávacího poplatku a u poplatku za asistenční služby při mezipřistání) a inkrementálního provozu (u poplatku za cestujícího), jak je stanovila každá smlouva, a vynásobila je výše vymezenými jednotkovými výšemi poplatků.

⁽¹²⁹⁾ Pro zachování stability cen je cílem ECB udržovat roční inflaci „střednědobě těsně pod hranicí 2 %“. Volný překlad původního anglického textu: „In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term“. Viz: <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

- (435) Pokud jde o příjmy z činností mimo leteckou dopravu, sledovala Komise v případě smluv uzavřených společností VTAN přístup navržený Francií, který spočívá v použití inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího⁽¹³⁰⁾, jak vyplývají z výše uvedené studie VTAN. Jak je vysvětleno výše, tato studie a podnikatelský plán VTAN, z něhož studie vychází, představují přijatelné základy pro výhledovou analýzu ziskovosti.
- (436) Pokud jde o smlouvy uzavřené CCI, musela Komise vycházet z jiného přístupu, protože CCI nevypracovala před uzavřením těchto smluv žádný výhled příjmů z činností mimo leteckou dopravu, o kterém by Komise věděla. Komise vycházela z údajů sdělených Francií ohledně příjmů z činností mimo leteckou dopravu, které letiště vykazovalo jako celek v období 1999–2006. Komise soudí, že tyto údaje představují nejspolehlivější základ, protože narozdíl od příjmů vlastnické povahy, které jsou fixní, pohybují se komerční příjmy v závislosti na provozu, a to téměř úměrně. Komise považuje za pravděpodobné, že subjekt v tržním hospodářství by mohl stanovit výši inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího v okamžiku uzavření jednotlivých smluv na základě celkových příjmů letiště z komerčních činností mimo leteckou dopravu na cestujícího za dobu, která těsně předcházela uzavření dotčené smlouvy a byla dostatečně dlouhá, aby měla výpovědní hodnotu. Komise použila období tří let, pokud byly údaje za toto období dostupné⁽¹³¹⁾. Pokud byly údaje dostupné pouze za kratší období (např. za jeden rok v případě smlouvy z dubna roku 2000), Komise se spokojila s tímto kratším obdobím. Komise dále zohlednila inflaci a uplatnila valorizaci ve výši 2 %⁽¹³²⁾.
- (437) Tabulka 5 uvedená v tomto bodě odůvodnění předkládá rok po roce celkové příjmy letiště z komerčních činností mimo leteckou dopravu vykázané za období 1999–2011 a u každého roku rovněž průměrnou jednotkovou výši příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího za předchozí tři roky, nebo za nejdelší předchozí období, za které údaje existují, pokud je toto období kratší než tři roky.

Tabulka 5

Celkové příjmy z komerčních činností mimo leteckou dopravu a příjmy na cestujícího

Rok	Celkový počet cestujících	Celkové příjmy z komerčních činností mimo leteckou dopravu	Klouzavý průměr za předchozí 3 roky (či za kratší období v závislosti na dostupných údajích)
1999	297 150	[600 000 – 800 000]	
2000	277 521	[400 000 – 600 000]	[2 – 4]
2001	319 378	[800 000 – 1 000 000]	[2 – 4]
2002	231 122	[600 000 – 800 000]	[2 – 4]
2003	134 444	[400 000 – 600 000]	[2 – 4]
2004	156 581	[400 000 – 600 000]	[2 – 4]
2005	206 128	[1 000 000 – 1 200 000]	[2 – 4]
2006	226 887	[400 000 – 600 000]	[2 – 4]

⁽¹³⁰⁾ Studie VTAN dospěla k částce inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího ve výši [2 – 4] EUR.

⁽¹³¹⁾ Subjekt v tržním hospodářství by zvolil předmětné období zohledněním několika faktorů, a to zejména vyrovnání náhodných výchylek, které umožňuje poměrně dlouhé období, a nevýhody dlouhého období, jako jsou možné změny v přednostech a způsobech výdajů cestujících během dlouhého období. Při použití průměru příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího pouze za jeden rok by získaná částka příliš závisela na zvláštních okolnostech onoho roku, což odůvodňuje výběr delšího období. Období pěti let se jeví jako příliš dlouhé, protože je možné, že se během takového období chování cestujících při výdajích za činnosti mimo leteckou dopravu výrazně změní. Volba období v délce tří let se proto jeví jako přiměřená.

⁽¹³²⁾ Ohledně odůvodnění této míry ve výši 2 % viz 432. bod odůvodnění.

- (438) Zvolené předpoklady jsou výhodné pro společnost Ryanair. Lze totiž konstatovat, že částka inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího, jež vyplývá z této metody, přesahuje částku vyplývající z podnikatelského plánu VTAN.

7.1.1.2.5.4. *Inkrementální náklady (smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS)*

- (439) Inkrementální náklady, které by u každé transakce (zahrnující případně smlouvu o marketingových službách a smlouvu o letištních službách) mohl očekávat *ex ante* subjekt v tržním hospodářství spravující letiště místo provozovatelů, mohou spadat do těchto tří kategorií:

— náklady na zakoupení marketingových služeb;

— finanční pobídky odpovídající platbám, jimiž provozovatel letiště převáděl podle ustanovení smlouvy o letištních službách společnosti Ryanair část výnosu z letištních poplatků na základě kritérií, jako je úroveň provozu;

— inkrementální investiční náklady vyvolané investicemi prováděnými kvůli transakci;

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

- (440) Pokud jde o náklady ve spojení se smlouvami o marketingových službách a „finančními pobídky“, zohlednila Komise částky stanovené v jednotlivých smlouvách o marketingových službách a mechanismy finančních pobídek stanovené v jednotlivých smlouvách o letištních službách.

- (441) Stejně jako v případě prognóz provozu nepředstavují výhledové platby za marketing nutně částky, které byly skutečně uhrazeny, protože některé události, k nimž došlo po uzavření smluv, mohly vést k odchylkám od částek, které byly stanoveny na počátku. Je to zejména případ předčasného vypovězení smlouvy. Při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství nelze ale tyto události zohlednit, protože k nim došlo až po uzavření smluv.

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

- (443) Pokud jde o inkrementální provozní náklady, které byly předvídatelné v okamžiku uzavření jednotlivých smluv, jedná se při neexistenci podnikatelského plánu u každé ze smluv o kategorii, jejíž posouzení je nejchoulostivější. Konkrétně nelze v případě provozních nákladů zvolit přístup použitý u příjmů z činností mimo leteckou dopravu, který pro období před rokem 2007 spočíval v tom, že se vyšlo z celkových příjmů letiště z komerčních činností mimo leteckou dopravu a z nich se odvodily příjmy na cestujícího.

- (444) Podobný přístup by totiž znamenal, že se za inkrementální náklady považují celkové provozní náklady letiště převedené na počet cestujících. Výraznou část provozních nákladů letiště ale tvoří fixní náklady, což znamená, že celkové provozní náklady na cestujícího mohou ve většině případů značně přesahovat inkrementální náklady.

- (445) Při odhadu inkrementálních provozních nákladů musí Komise vycházet z prvků analýzy správce letiště, protože sama není schopna posoudit, jakým způsobem může daná smlouva ovlivnit různé nákladové položky letiště.

- (446) Jediné odhady *ex ante*, ze kterých může Komise vycházet, se nacházejí v podnikatelském plánu VTAN, na jehož základě dospěla studie VTAN k celkovým inkrementálním provozním nákladům na cestujícího ve výši [2 – 4] EUR. Protože Komise nemá žádnou jinou lepší možnost, soudí, že tato částka představuje přijatelný základ pro určení dopadu dodatečného provozu na provozní náklady letiště. Tato částka byla stanovena na základě podnikatelského plánu VTAN, který z již uvedených důvodů představuje spolehlivý zdroj údajů *ex ante*, a na základě studie VTAN. Jak bylo vysvětleno výše, studie VTAN obsahuje přesné a pravděpodobné vyhodnocení míry, v níž se jednotlivé nákladové položky provozování letiště mění v závislosti na provozu. Komise proto použila tento údaj ve svém posouzení smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS.

- (447) K uzavírání smluv společností VTAN docházelo od roku 2007 do roku 2010, to znamená po vypracování podnikatelského plánu VTAN a během celkem krátkého období po tomto vypracování. Použití výše uvedeného odhadu inkrementálních provozních nákladů na cestujícího je proto u těchto smluv mimořádně vhodné.
- (448) Protože neexistuje lepší možnost, je toto použití přijatelné i v případě smluv uzavřených CCI, ačkoliv k vypracování podnikatelského plánu VTAN došlo až po jejich uzavření. Platí to zejména pro smlouvy z října roku 2005, které byly uzavřeny jen několik měsíců před vypracováním podnikatelského plánu VTAN. Komise totiž soudí, že subjekt v tržním hospodářství by v říjnu roku 2005 a září roku 2006 nedospěl k příliš odlišným odhadům inkrementálních provozních nákladů na cestujícího, protože je velice málo pravděpodobné, že se struktura nákladů provozovatele změní výraznějším způsobem za období kratší než jeden rok.
- (449) Pokud jde o smlouvy uzavřené v období 2000–2004, jsou z časového hlediska vzdálenější od vypracování podnikatelského plánu VTAN. Protože ale neexistuje lepší možnost, Komise soudí, že pro analýzu těchto pozdějších smluv je rovněž vhodné použít inkrementální provozní náklady na cestujícího ve výši [2 – 4] EUR upravené zohledněním inflace, jež je na výhledovém základě odhadována na 2 % za rok.
- (450) Je nutno poznamenat, že u každé smlouvy uzavřené CCI výše inkrementálních provozních nákladů navržená Francií ([5 – 7] EUR na cestujícího) a vypočítaná jako průměr provozních nákladů na cestujícího zaznamenaných během období 2000–2006 výrazně přesahuje výši inkrementálních nákladů na cestujícího, pro niž se rozhodla Komise, která ji vzhledem k výše uvedeným odůvodněním považuje za relevantnější.
- (451) Pro stanovení celkových inkrementálních provozních nákladů rok po roce jsou proto u každé smlouvy vynásobeny inkrementální provozní náklady na cestujícího plánovaným inkrementálním provozem.

7.1.1.2.5.4.1. Podrobný rozbor jednotlivých smluv

- (452) Komise uvede níže výsledky své analýzy jednotlivých smluv vypracované výše popsanou metodou. Budou rovněž uvedeny specifčnosti vlastní každé smlouvě, které jsou důležité pro tuto analýzu.

7.1.1.2.5.4.1.1 Smlouva ze dne 11. dubna 2000

- (453) Tato smlouva se týkala provozování každodenního spoje do Londýna letadlem Boeing 737-200 v provedení 130 míst. Podle Francie se společnost Ryanair u CCI ústně zavázala k míře obsazenosti ve výši 70 %. Komise soudí, že by subjekt v tržním hospodářství mohl očekávat obsazenost mírně vyšší, protože by rozumně předpokládal, že si společnost Ryanair mohla ponechat určitou bezpečnostní rezervu mezi tímto ústním závazkem a skutečně předpokládanou mírou obsazenosti. Nicméně vzhledem ke skutečnosti, že společnost Ryanair neměla žádnou předchozí zkušenost se zajišťováním služeb do Nîmes a že smlouva nepočítala s žádnými marketingovými službami, jež by se daly srovnat se službami poskytovanými následně společností AMS, Komise soudí, že není vhodné použít koeficient 85 %, který byl použit u smluv uzavíraných od roku 2005. Zvolila proto koeficient 75 %. Komise zaznamenává, že se tento koeficient velmi blíží koeficientu zjištěnému v období 2000–2002.
- (454) Komise zahrнула do své analýzy na základě zásad uvedených výše inkrementální provoz vyplývající z této míry ve výši 75 %, již uplatnila na každodenní spoj provozovaný letadlem o 130 místech, a rovněž návazné inkrementální příjmy a inkrementální provozní náklady. Tabulka 6 tohoto bodu odůvodnění uvádí výsledky této analýzy.

Tabulka 6

Bilance přepracované analýzy ziskovosti ex ante smlouvy ze dne 11. dubna 2000

	Smlouva z roku 2000 (Londýn) – prognózy inkrementálního provozu, příjmů a nákladů										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Celkový počet odletajících a přilétajících cestujících	[0–50 000]	[50 000–100 000]	[50 000–100 000]	[50 000–100 000]	[50 000–100 000]	[50 000–100 000]	[50 000–100 000]	[50 000–100 000]	[50 000–100 000]	[50 000–100 000]	[0–50 000]
Počet obrátek za rok	[200–250]	[350–400]	[350–400]	[350–400]	[350–400]	[350–400]	[350–400]	[350–400]	[350–400]	[350–400]	[150–200]
poplatek za přistání	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
poplatek za cestující	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
výnos z asistenčních služeb při mezipřistání	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Příjmy z leteckých činností celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Příjmy celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Náklady na marketing	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Náklady celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	[50 000–100 000]	[100 000–150 000]	[100 000–150 000]	[150 000–200 000]	[150 000–200 000]	[150 000–200 000]	[150 000–200 000]	[150 000–200 000]	[150 000–200 000]	[150 000–200 000]	[50 000–100 000]

- (455) Tabulka 6 uvedená v předchozím bodě odůvodnění ukazuje, že subjekt v tržním hospodářství by předpokládal pozitivní roční inkrementální toky každý rok až do vypršení smlouvy z roku 2000, to znamená pozitivní inkrementální ziskovost.
- (456) V roce 2000 k tomu společnost Air France stále provozovala pravidelné spoje s odletem z letiště Nîmes. Podle Francie se CCI v oné době snažila diverzifikovat komerční činnost letiště a navázala v tomto rámci jednání s několika nízkonákladovými společnostmi po té, co rovněž analyzovala činnosti v oblasti nákladní a charterové dopravy. Komise v těchto souvislostech soudí, že lze uzavření smlouvy ze dne 11. dubna 2000 považovat za součást celkové strategie CCI, jež měla přivést letiště k ziskovosti alespoň v dlouhodobém horizontu⁽¹³³⁾.
- (457) Z uvedeného vyplývá, že smlouva ze dne 11. dubna 2000 neposkytla společnosti Ryanair hospodářské zvýhodnění, a nepředstavuje proto státní podporu v její prospěch.
- 7.1.1.2.5.4.1.2 Výměna dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002
- (458) Smlouva ze dne 11. dubna 2000 byla změněna výměnou dopisů mezi CCI a společností Ryanair ze dne 28. listopadu 2001, 11., 18., 21. a 24. prosince 2001, 2., 5. a 15. února 2002 (dále jen „výměna dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002“).
- (459) Z této výměny dopisů a z vysvětlení poskytnutých Francií v tomto ohledu vyplývá, že tato výměna představuje transakci, jež spočívala ve změně smlouvy ze dne 11. dubna 2000 v tom smyslu, že došlo k navýšení marketingových plateb o [...] FRF (tj. [...] EUR) za odlétajícího cestujícího v období od 1. ledna 2002 až do konce platnosti smlouvy a k jejich dalšímu navýšení o dostatečnou částku [...] FRF (tj. [...] EUR) za odlétajícího cestujícího během období od 29. dubna do 31. října 2002 (dále jen „letní sezóna 2002“) za podmínky, že společnost Ryanair přidá během tohoto období ke svému spoji do Londýna dodatečnou každodenní obrátku.
- (460) Tato druhá dodatečná obrátka odpovídá podle Francie možným 185 dodatečným letům během letní sezóny 2002, což při letadle v provedení 148 cestujících a koeficientu obsazenosti ve výši 75 %, který výrazně odpovídá provozu uskutečněnému v předchozím období, mohlo vyústit v dodatečný provoz odhadovaný na 41 070 cestujících. Předpoklad vytížení ve výši 75 % se jeví jako přiměřený, protože odpovídá provozu uskutečněnému v předchozím období a protože výměna dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002 nepočítala s dodatečnými marketingovými opatřeními ze strany společnosti Ryanair nebo CCI, která by mohla provoz výrazněji zvýšit.
- (461) Tento dodatečný provoz, který odpovídá druhé obrátce během letní sezóny 2002, je jediný inkrementální provoz spojený s výměnou dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002, protože tato výměna dopisů nepočítala, kromě letní sezóny 2002, se změnou každodenního počtu obrátek stanoveného ve smlouvě ze dne 11. dubna 2000 u spoje Nîmes – Londýn. Komise proto zahrнула do své analýzy na základě zásad uvedených výše tento inkrementální provoz spolu s návaznými inkrementálními příjmy a inkrementálními provozními náklady. Pokud jde o inkrementální příjmy z leteckých činností, zohlednila letištní poplatky platné v roce 2001. Pokud jde o inkrementální marketingové náklady, Komise zahrнула do své analýzy obecné navýšení o [...] EUR za odlétajícího cestujícího až do konce platnosti smlouvy z roku 2000 a rovněž dodatečné navýšení stanovené pro letní sezónu 2002 u všech cestujících (a nikoliv pouze u cestujících odpovídajících dodatečné obrátce). Tabulka 7 tohoto bodu odůvodnění uvádí výsledky této analýzy.

⁽¹³³⁾ Nové pokyny, bod č. 66.

- (462) Tato tabulka ukazuje, že subjekt v tržním hospodářství by předpokládal negativní roční inkrementální toky až do konce platnosti smlouvy z roku 2000 v podobě změněné výměnou dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002. Transakce představovaná výměnou dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002 proto společnosti Ryanair poskytla hospodářské zvýhodnění.

7.1.1.2.5.4.1.3 Výměna dopisů z roku 2004

- (463) Podmínky smlouvy ze dne 11. dubna 2000 byly znovu změněny, tentokrát na kratší období, výměnou dopisů a elektronických dopisů ze dne 10. a 16. března 2004 (dále jen „výměna dopisů z roku 2004“).
- (464) Z této výměny dopisů a z vysvětlení poskytnutých Francií v tomto ohledu vyplývá, že tato výměna vedla ke změně smlouvy ze dne 11. dubna 2000 v tom smyslu, že došlo k navýšení marketingových plateb o [...] EUR za odlétajícího cestujícího během období od 29. dubna do 31. října 2004 (dále jen „letní sezóna 2004“) za podmínky, že společnost Ryanair přidá během tohoto období ke svému spoji do Londýna dodatečnou každodenní obrátku
- (465) Tato druhá dodatečná obrátka odpovídá podle Francie možným 185 dodatečným letům během letní sezóny 2004, což při letadle v provedení 148 cestujících a koeficientu obsazenosti ve výši 75 % mohlo vyústit v dodatečný provoz odhadovaný na 41 070 cestujících. Předpoklad vytížení ve výši 75 % navržený Francií se jeví jako přiměřený, protože výměna dopisů z roku 2004 nepočítala s dodatečnými marketingovými opatřeními ze strany společnosti Ryanair nebo CCI, která by mohla provoz výrazněji zvýšit oproti provozu uskutečněnému předtím.
- (466) Tento dodatečný provoz, který odpovídá druhé obrátce během letní sezóny 2004, je jediný inkrementální provoz spojený s výměnou dopisů z roku 2004. Komise proto zahrнула do své analýzy na základě zásad uvedených výše tento inkrementální provoz spolu s návaznými inkrementálními příjmy a inkrementálními provozními náklady. Pokud jde o inkrementální marketingové náklady, Komise zahrнула do své analýzy jednorázové navýšení stanovené pro letní sezónu 2004 u všech cestujících (a nikoliv pouze u cestujících odpovídajících dodatečné obrátce). Tabulka 8 tohoto bodu odůvodnění uvádí výsledky této analýzy.

Tabulka 8

Bilance přepracované analýzy ziskovosti *ex ante* výměny dopisů z roku 2004

	2004
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	[0–50 000]
Počet obrátek za rok	[150–200]
poplatek za přistání	(...)
poplatek za cestující	(...)
výnos z asistenčních služeb při mezipřistání	—
Příjmy z leteckých činností celkem	(...)
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	(...)
Příjmy celkem	(...)

	2004
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	(...)
Náklady na marketing	(...)
Náklady celkem	(...)
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	–[100 000–150 000]

(467) Tato tabulka ukazuje, že subjekt v tržním hospodářství by předpokládal negativní inkrementální toky za rok 2004. Transakce představovaná výměnou dopisů z roku 2004 proto společnosti Ryanair poskytla hospodářské zvýhodnění.

7.1.1.2.5.4.1.4 Smlouvy z roku 2005

(468) Smlouvou o letištních službách ze dne 10. října 2005 a smlouvou o marketingových službách uzavřenou ve stejný den (dále jen „smlouva z roku 2005“) se společnost Ryanair zavázala provozovat:

- spoj do Londýna s každodenní obrátkou, ke kterému se měla přidat během letní sezóny 2005 a po dobu šesti měsíců jedna každodenní obrátka navíc;
- spoj do Liverpoolu se čtyřmi obrátkami za týden;
- počínaje koncem března roku 2006 třetí spoj, jehož zahájení mělo být oznámeno před koncem roku 2005 a který měl představovat nejméně [0 – 50 000] odlétajících cestujících za rok;
- počínaje koncem dubna roku 2006 čtvrtý spoj, jehož zahájení mělo být oznámeno před koncem roku 2005 a který měl představovat nejméně [0 – 50 000] odlétajících cestujících za rok.

(469) Tyto smlouvy nahradily smlouvu ze dne 11. dubna 2000, která tím byla zrušena před koncem své platnosti, a nastavily zcela odlišné smluvní podmínky. V preambuli smlouvy o letištních službách z roku 2005 se uvádí, že společnost Ryanair provedla „opatrné zkušební provozování“⁽¹³⁴⁾ každodenního spoje do Londýna a uvádí o tom, že na letišti Nîmes bude trvale působit a zvýší počet spojů odlétajících z tohoto letiště „za podmínky, že technické a finanční podmínky nabídnuté [CCI] budou přijatelné **v tom smyslu, že umožní provozování životaschopných leteckých spojů**“⁽¹³⁵⁾ (zvýraznění tučným písmem přidáno).

(470) Tento úryvek naznačuje, že společnost Ryanair by CCI, pokud by nepřijala podmínky smluv z roku 2005, hrozila, že přestane vyvíjet všechny činnosti s odletem z letiště Nîmes se zdůvodněním, že provozování spoje do Londýna není hospodářsky životaschopné. Opatrný subjekt v tržním hospodářství by bez pochyby bral tuto hrozbu vážně, protože smlouva z dubna roku 2000 navíc neobsahovala žádný jasný a neodvolatelný závazek společnosti Ryanair, že bude provozovat spoj do Londýna po deset let, jak bylo stanoveno ve smlouvě. Opatrný subjekt v tržním hospodářství jednající na místě CCI by proto pravděpodobně usoudil, že při neuzavření předmětných smluv ukončí společnost Ryanair všechny své činnosti s odletem z letiště Nîmes.

⁽¹³⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 92.

⁽¹³⁵⁾ Volný překlad anglického textu: „provided that both technical and financial conditions proposed by FNI were acceptable, so as to make the operation of the routes viable“. FNI je kód IATA označující letiště Nîmes.

- (471) Inkrementální provoz spojený se smlouvami z roku 2005 tak odpovídá očekávanému provozu na všech spojích a obrátkách uvedených v těchto smlouvách. U každého z těchto spojů, a to z důvodů rozebraných výše a zejména vzhledem k marketingovým službám nabízeným společností Ryanair, byl zvolen koeficient vytížení ve výši 85 %. Protože v době uzavření smluv nebyl znám počet obrátek u třetího a čtvrtého spoje, Komise je stanovila pro účely přepracování předpokladů, z nichž by vycházel opatrný subjekt v tržním hospodářství, v poměru k minimálnímu počtu cestujících, ke kterému se společnost Ryanair zavázala ve smlouvách z roku 2005 ⁽¹³⁶⁾.
- (472) Komise proto zahrnuje do své analýzy na základě zásad uvedených výše tento inkrementální provoz spolu s návaznými inkrementálními příjmy a inkrementálními náklady. Do analýzy zahrnuje rovněž náklady, které představují finanční „pobídky“ stanovené v článku 8 smlouvy o letištních službách ze dne 10. října 2005, tj. platby CCI společnosti Ryanair odpovídající částce [...] EUR za odlétajícího cestujícího a částce [...] EUR za obrátku.

Tabulka 9

Bilance přepracované analýzy ziskovosti ex ante smluv ze dne 10. října 2005

	2005	2006	2007	2008	2009
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	[200 000–250 000]	[250 000–300 000]	[250 000–300 000]	[300 000–350 000]	[300 000–350 000]
Počet obrátek za rok	[750–800]	[800–850]	[850–900]	[900–950]	[900–950]
poplatek za přistání	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
poplatek za cestující	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
výnos z asistenčních služeb při mezipřistání	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Příjmy z leteckých činností celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Příjmy celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Náklady na marketing	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Finanční pobídky	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Náklady celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	–[150 000–200 000]	–[250 000–300 000]	–[200 000–250 000]	–[100 000–150 000]	–[50 000–100 000]

⁽¹³⁶⁾ V případě čtvrtého spoje je minimální počet cestujících uvedený ve smlouvě ([0 – 50 000] odlétajících cestujících) stejný jako počet stanovený pro spoj do Liverpoolu. Pro čtvrtý spoj je proto zvolen stejný počet obrátek jako u spoje do Liverpoolu (čtyři obrátky za týden). Pokud jde o třetí spoj, u něž smlouva uvádí minimální počet [0 – 50 000] odlétajících cestujících, stejná úvaha vede k předpokladu tří obrátek za týden.

- (473) Tato tabulka ukazuje, že subjekt v tržním hospodářství by předpokládal negativní roční inkrementální toky až do konce platnosti smluv z roku 2005. Transakce představovaná smlouvami z roku 2005 proto společností Ryanair/AMS poskytla hospodářské zvýhodnění.

7.1.1.2.5.4.1.5 Dodatek ze dne 30. ledna 2006

- (474) Ze znění dodatku ze dne 30. ledna 2006 a z vysvětlení Francie vyplývá, že tento dodatek pouze potvrdil platnost smluv z roku 2005 (jejichž platnost měla končit až na konci roku 2009) až do doby, kdy CCI přestane provozovat letiště Nîmes. Tento dodatek tak neposkytl společností Ryanair/AMS další výhodu ve srovnání s výhodou vyplývající ze smluv z roku 2005. Dodatek ze dne 30. ledna 2006 proto nepředstavuje státní podporu.

7.1.1.2.5.4.1.6 Dodatek ze dne 17. října 2006

- (475) Ze znění dodatku ze dne 17. října 2006 a z vysvětlení Francie vyplývá, že se tímto dodatkem omezil objem marketingových služeb poskytovaných za rok 2006 kvůli nemožnosti CCI dodat marketingové podklady, které měly být umístěny na internetové stránky společnosti Ryanair, a kvůli přerušení poskytování marketingových služeb téměř po půl roku. Tento stav nastal, protože CCI nebyla schopna dodat dokumenty, které měly být převzaty na internetových stránkách společnosti Ryanair. Tyto marketingové služby se tak opozdily a byly plněny během druhého pololetí roku 2006, což vedlo ke snížení částky hrazené za služby v roce 2006.

- (476) Protože je předmětné zpoždění přičitatelné CCI a protože CCI přesto dosáhla u společnosti AMS snížení plateb za marketing, které vyplývaly z jejich smlouvy z roku 2005, chovala se CCI při této příležitosti jako opatrný subjekt v tržním hospodářství. Dodatek ze dne 17. října 2006 tak neposkytl společnosti Ryanair hospodářské zvýhodnění, a nepředstavuje proto státní podporu.

7.1.1.2.5.4.1.7 Smlouvy ze dne 2. ledna 2007

- (477) Smlouva o letištních službách ze dne 2. ledna 2007 a smlouva o marketingových službách uzavřená stejného dne (dále jen „smlouvy ze dne 2. ledna 2007“) jsou prvními smlouvami, které společnost VTAN uzavřela se společnostmi Ryanair/AMS. Bez uzavření těchto smluv by společnost Ryanair mohla bez následků ukončit všechny své činnosti na letišti Nîmes. Inkrementální provoz spojený se smlouvami ze dne 2. ledna 2007 tak odpovídá očekávanému provozu na všech spojích a obrátkách uvedených v těchto smlouvách, to znamená pro období od 2. ledna do 31. října 2007 na těchto spojích:

- spoj do Londýna s jednou každodenní obrátkou;
- spoj do Liverpoolu se čtyřmi obrátkami za týden;
- spoj do Charleroi se čtyřmi obrátkami za týden;
- spoj do britských East Midlands se třemi obrátkami za týden.

- (478) Při použití koeficientu vytížení ve výši 85 % z důvodů zmíněných výše zahrнула Komise do své analýzy na základě zásad uvedených výše tento inkrementální provoz spolu s návaznými inkrementálními příjmy a inkrementálními náklady. Do analýzy zahrнула rovněž náklady, které představují finanční „pobídky“ stanovené v článku 8 smlouvy o letištních službách ze dne 2. ledna 2007, tj. platbu společnosti VTAN ve prospěch společnosti Ryanair za odlétajícího cestujícího, jejíž výše stoupá po stupních v závislosti na počtu cestujících.

Tabulka 10

Bilance přepracované analýzy ziskovosti ex ante smluv ze dne 2. ledna 2007

	2007
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	[250 000–300 000]
Počet obrátek za rok	[750–800]
poplatek za přistání	(...)

	2007
poplatek za cestující	(...)
výnos z asistenčních služeb při mezipřistání	(...)
Příjmy z leteckých činností celkem	(...)
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	(...)
Příjmy celkem	(...)
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	(...)
Náklady na marketing	(...)
Finanční pobídky	(...)
Náklady celkem	(...)
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	–[700 000–750 000]

(479) Tabulka 10 uvedená v předchozím bodě odůvodnění ukazuje, že subjekt v tržním hospodářství by za období od 2. ledna do 31. října 2007 předpokládal negativní inkrementální toky ve výši [...] EUR. Transakce představovaná smlouvami ze dne 2. ledna 2007 proto společností Ryanair/AMS poskytla hospodářské zvýhodnění.

7.1.1.2.5.4.1.8 Dodatek ze dne 1. srpna 2007

(480) Dodatek ze dne 1. srpna 2007 ke smlouvě o marketingových službách ze dne 2. ledna 2007 (dále jen „dodatek ze dne 1. srpna 2007“) stanoví, že společnost VTAN zaplatí společnosti AMS za období od 1. září 2007 do 28. února 2008 dodatečný příspěvek na marketingové služby ve výši [...] EUR. Podle Francie „byl tento dodatek podmínkou zachování leteckého spoje společnosti Ryanair do Charleroi během zimní sezóny 2007–2008. Pro společnost VTAN bylo zachování tohoto spoje mimořádně důležité, protože i) společnost Ryanair byla jejím hlavním provozovatelem/zákazníkem a ii) koncese na provozování letiště Nîmes byla první koncesí, která byla přidělena skupině Veolia. Dodatečný příspěvek ve výši [...] EUR ‚vnutila‘ společnosti VTAN společnost Ryanair, protože společnost VTAN na trhu teprve začínala, a nebyla tak v dostatečně silné pozici, aby jej vyjednala na nižší úrovni“.

(481) Z těchto vysvětlení vyplývá, že by subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Nîmes očekával, že bez uzavření tohoto dodatku by společnost Ryanair během zimní sezóny 2007–2008 zrušila čtyři každotýdenní spoje do Charleroi. Tento předpoklad by byl o to pravděpodobnější, že platnost smluv ze dne 2. ledna 2007 končila dne 31. října 2007, a pro společnost VTAN neexistovala proto žádná záruka, že společnost Ryanair bude provozovat spoj do Charleroi i po tomto dnu.

- (482) Inkrementální provoz spojený s dodatkem ze dne 1. srpna 2007 tak odpovídá provozu na těchto čtyřech obrátkách za týden během předmětného období, o které by se „přišlo“ v hypotetické srovnávací situaci. Při použití koeficientu vytížení ve výši 85 % z důvodů zmíněných výše zahrnula Komise do své analýzy na základě zásad uvedených výše tento inkrementální provoz spolu s návaznými inkrementálními příjmy a inkrementálními náklady. Do analýzy zahrnula rovněž náklady, které představují finanční „pobídky“ stanovené v článku 8 smlouvy o letištních službách ze dne 2. ledna 2007, tj. platbu společnosti VTAN ve prospěch společnosti Ryanair za odlétajícího cestujícího, jejíž výše stoupá po stupních v závislosti na počtu cestujících.

Tabulka 11

Bilance přepracované analýzy ziskovosti ex ante dodatku ze dne 1. srpna 2007

Zimní sezóna 2007–2008	
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	[0 – 50 000]
Počet obrátek za rok	[100 – 150]
poplatek za přistání	(...)
poplatek za cestující	(...)
výnos z asistenčních služeb při mezipřistání	(...)
Příjmy z leteckých činností celkem	(...)
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	(...)
Příjmy celkem	(...)
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	(...)
Náklady na marketing	(...)
Finanční pobídky	(...)
Náklady celkem	(...)
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	–[150 000 – 200 000]

- (483) Tabulka 11 uvedená v předchozím bodě odůvodnění ukazuje, že subjekt v tržním hospodářství by za zimní sezónu 2007–2008 předpokládal negativní inkrementální toky ve výši –[150 000 – 200 000] EUR. Dodatek ze dne 1. srpna 2007 proto poskytl společností Ryanair/AMS hospodářské zvýhodnění.

7.1.1.2.5.4.1.9 Smlouvy ze dne 1. listopadu 2007

- (484) Smlouva o letištních službách a smlouva o marketingových službách uzavřené na jeden rok dne 1. listopadu 2007 (dále jen „smlouvy ze dne 1. listopadu 2007“) nahradily smlouvy ze dne 2. ledna 2007, jejichž platnost skončila. Bez uzavření těchto smluv by společnost Ryanair mohla ukončit všechny své činnosti na letišti Nîmes. Inkrementální provoz spojený s těmito smlouvami tak odpovídá provozu na všech spojích a obrátkách uvedených v těchto smlouvách, to znamená:

- spoj do Londýna s každodenní obrátkou během letní sezóny a čtyřmi obrátkami za týden během zimní sezóny;
 - spoj do Liverpoolu se čtyřmi obrátkami za týden během letní sezóny a dvěma obrátkami během zimní sezóny;
 - spoj do Charleroi se čtyřmi obrátkami za týden po celý rok ⁽¹³⁷⁾;
 - spoj do britských East Midlands se dvěma obrátkami za týden během letní sezóny.
- (485) Při použití koeficientu vytížení ve výši 85 % z důvodů zmíněných výše zahrnula Komise do své analýzy na základě zásad uvedených výše tento inkrementální provoz spolu s návaznými inkrementálními příjmy a inkrementálními náklady. Do analýzy zahrnula rovněž náklady, které představují finanční „pobídky“ stanovené v článku 8 smlouvy o letištních službách ze dne 1. listopadu 2007, tj. platbu společnosti VTAN ve prospěch společnosti Ryanair za odlétajícího cestujícího, jejíž výše stoupá po stupních v závislosti na počtu cestujících.

Tabulka 12

Bilance přepracované analýzy ziskovosti ex ante smluv ze dne 1. listopadu 2007

	Zimní sezóna 2007–2008	Letní sezóna 2008.
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	[50 000 – 100 000]	[100 000 – 150 000]
Počet obrátek za rok	[250 – 300]	[400 – 450]
poplatek za přistání	(...)	(...)
poplatek za cestující	(...)	(...)
výnos z asistenčních služeb při mezi-přistání	(...)	(...)
Příjmy z leteckých činností celkem	(...)	(...)
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	(...)	(...)
Příjmy celkem	(...)	(...)
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	(...)	(...)
Náklady na marketing	(...)	(...)
Finanční pobídky	(...)	(...)
Náklady celkem	(...)	(...)
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	– [700 000 – 750 000]	– [800 000 – 850 000]

⁽¹³⁷⁾ Pokud jde o spoj do Charleroi, je nutno poznamenat, že v rámci dodatku ze dne 1. srpna 2007 společnost VTAN sice přistoupila na dodatečné platby za marketing ve výši [...] EUR na oplátku za to, že během zimní sezóny 2007–2008 bude provozování tohoto spoje pokračovat, avšak vzhledem k věcným prvkům případu se ukazuje, že se společnost Ryanair v srpnu roku 2007 výslovně nezavázala, že bude tento spoj nadále provozovat. V listopadu roku 2007 tak bylo jen na společnosti Ryanair, zda tuto činnost přerušit.

- (486) Tabulka 12 uvedená v předchozím bodě odůvodnění ukazuje, že subjekt v tržním hospodářství by předpokládal negativní inkrementální toky. Smlouvy ze dne 1. listopadu 2007 proto poskytly společností Ryanair/AMS hospodářské zvýhodnění.

7.1.1.2.5.4.1.10 Smlouvy ze dne 27. srpna 2008

- (487) Smlouva o letištních službách a smlouva o marketingových službách uzavřené na jeden rok dne 27. srpna 2008 s platností ode dne 1. listopadu 2008 (dále jen „smlouvy ze dne 27. srpna 2008“) nahradily smlouvy ze dne 1. listopadu 2007, jejichž platnost skončila. Bez uzavření těchto smluv by společnost Ryanair mohla ukončit všechny své činnosti na letišti Nîmes. Inkrementální provoz spojený s těmito smlouvami tak odpovídá provozu na všech spojích a obrátkách uvedených v těchto smlouvách, to znamená:

— spoj do Londýna s každodenní obrátkou během letní sezóny a čtyřmi obrátkami za týden během zimní sezóny;

— spoj do Charleroi se čtyřmi obrátkami za týden po celý rok.

- (488) Při použití koeficientu vytížení ve výši 85 % z důvodů zmíněných výše zahrnula Komise do své analýzy na základě zásad uvedených výše tento inkrementální provoz spolu s návaznými inkrementálními příjmy a inkrementálními náklady. Do analýzy zahrnula rovněž náklady, které představují finanční „pobídky“ stanovené v článku 8 smlouvy o letištních službách ze dne 27. srpna 2008, tj. platbu společnosti VTAN ve prospěch společnosti Ryanair za odlétajícího cestujícího, jejíž výše stoupá po stupních v závislosti na počtu cestujících.

Tabulka 13

Bilance přepracované analýzy ziskovosti ex ante smluv ze dne 27. srpna 2008

	Zimní sezóna 2008–2009	Letní sezóna 2009.
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	[50 000 – 100 000]	[50 000 – 100 000]
Počet obrátek za rok	[200 – 250]	[250 – 300]
poplatek za přistání	(...)	(...)
poplatek za cestující	(...)	(...)
výnos z asistenčních služeb při mezi-přistání	(...)	(...)
Příjmy z leteckých činností celkem	(...)	(...)
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	(...)	(...)
Příjmy celkem	(...)	(...)

	Zimní sezóna 2008–2009	Letní sezóna 2009.
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	(...)	(...)
Náklady na marketing	(...)	(...)
Finanční pobídky	(...)	(...)
Náklady celkem	(...)	(...)
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	–[450 000 – 500 000]	–[500 000 – 550 000]

(489) Tabulka 13 uvedená v předchozím bodě odůvodnění ukazuje, že subjekt v tržním hospodářství by předpokládal negativní inkrementální toky. Smlouvy ze dne 27. srpna 2008 proto poskytly společností Ryanair/AMS hospodářské zvýhodnění.

7.1.1.2.5.4.1.11 Smlouvy ze dne 25. srpna 2009

(490) Dne 25. srpna 2009 uzavřela společnost VTAN se společnostmi Ryanair a AMS dvě smlouvy (dále jen „smlouvy ze dne 25. srpna 2009“) formou dodatků, kterými se prodloužila až do dne 31. prosince 2011 platnost smluv ze dne 27. srpna 2008, jejichž platnost končila dne 1. listopadu 2009. Bez uzavření smluv ze dne 25. srpna 2009 by společnost Ryanair mohla ukončit všechny své činnosti na letišti Nîmes. Inkrementální provoz spojený s těmito smlouvami tak odpovídá provozu na všech spojích a obrátkách uvedených ve smlouvách ze dne 27. srpna 2008.

(491) Při použití koeficientu vytížení ve výši 85 % z důvodů zmíněných výše zahrnuje Komise do své analýzy na základě zásad uvedených výše tento inkrementální provoz spolu s návaznými inkrementálními příjmy a inkrementálními náklady. Do analýzy zahrnuje rovněž náklady, které představují výše uvedené finanční „pobídky“ stanovené v článku 8 smlouvy o letištních službách ze dne 27. srpna 2008.

Tabulka 14

Bilance přepracované analýzy ziskovosti *ex ante* smluv ze dne 25. srpna 2009

	Zimní sezóna 2009–2010	Letní sezóna 2010.	Zimní sezóna 2010–2011	Letní sezóna 2011	Zimní sezóna 2011–2012 (až do 31.12.2011)
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	[50 000 – 100 000]	[50 000 – 100 000]	[50 000 – 100 000]	[50 000 – 100 000]	[0 – 50 000]
Počet obrátek za rok	[200 – 250]	[250 – 300]	[200 – 250]	[250 – 300]	[50 – 100]
poplatek za přistání	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
poplatek za cestující	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
výnos z asistenčních služeb při mezipřistání	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Příjmy z leteckých činností celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Příjmy celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

	Zimní sezóna 2009–2010	Letní sezóna 2010.	Zimní sezóna 2010–2011	Letní sezóna 2011	Zimní sezóna 2011–2012 (až do 31.12.2011)
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Náklady na marketing	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Finanční pobídky	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Náklady celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	–[450 000 – 500 000]	–[500 000 – 550 000]	–[450 000 – 500 000]	–[450 000 – 500 000]	–[150 000 – 200 000]

(492) Tabulka 14 uvedená v předchozím bodě odůvodnění ukazuje, že subjekt v tržním hospodářství by předpokládal negativní inkrementální toky. Smlouvy ze dne 25. srpna 2009 proto poskytly společností Ryanair/AMS hospodářské zvýhodnění.

7.1.1.2.5.4.1.12 Dodatek ze dne 18. srpna 2010

(493) Dodatek ze dne 18. srpna 2010 ke smlouvě o marketingových službách ze dne 27. srpna 2008 (dále jen „dodatek ze dne 18. srpna 2010“) spočíval v jednorázovém navýšení plateb společnosti VTAN za marketing o částku [20 000 – 50 000] EUR ve srovnání s ustanovením smlouvy o marketingových službách ze dne 27. srpna 2008 prodloužené dodatkem ze dne 25. srpna 2009. Toto navýšení není podmíněno žádným závazkem společnosti Ryanair ohledně otevření nových spojů, zvýšení počtu obrátek, neuzavření spojů či snížení počtu obrátek.

(494) Podle Francie „se dodatek ze dne 18. srpna 2010 týká jednorázových změn (dodatečné platby za jednorázové marketingové služby) a velmi nízkých částek, které nemají vliv na spoje a obrátky stanovené v původní smlouvě (tj. smlouvě ze dne 27. srpna 2008) či očekávaný provoz (...). Jeho podepsání spadá do rámce udržování dobrých obchodních vztahů mezi správcem letiště a společností Ryanair, které byly i v tomto případě pro společnost VTAN velmi důležité, protože i společnost Ryanair byla jeho hlavním provozovatelem/zákazníkem a ii) koncese na provozování letiště Nîmes byla první koncesí, která byla přidělena skupině Veolia. Dodatek lze proto přirovnat ke komerčnímu opatření, které nenarušuje obecnou hospodářskou strukturu koncese“.

(495) Jednorázové marketingové služby takové povahy stanovené v tomto dodatku nemohly zvýšit provoz na dotčených spojích. Francie ostatně nevznesla tento argument a spokojila se s označením tohoto dodatku za „komerční opatření“ ze strany společnosti VTAN. Navýšení plateb za marketing proto představovalo pro společnost VTAN čisté inkrementální náklady, aniž by bylo možno na druhé straně očekávat sebemenší inkrementální příjmy. Navýšení tak představuje čisté negativní inkrementální toky ve výši [- 50 000 – 0] EUR za rok 2010. Dodatek ze dne 18. srpna 2010 proto poskytl společností Ryanair/AMS hospodářské zvýhodnění.

Tabulka 15

Bilance přepracované analýzy ziskovosti ex ante smlouvy ze dne 18. srpna 2010

	2010	2011
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících		
Počet obrátek za rok		
poplatek za přistání		
poplatek za cestující		
výnos z asistenčních služeb při mezipřistání		
Příjmy z leteckých činností celkem		
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu		
Ostatní (finanční výnosy)		
Příjmy celkem	—	—
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)		
Náklady na marketing	[0 – 50 000]	
Finanční pobídky		
Náklady celkem	[0 – 50 000]	—
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	–[0 – 50 000]	—

7.1.1.2.5.4.1.13 Dodatek ze dne 30. listopadu 2010

- (496) Dodatek ze dne 30. listopadu 2010 ke smlouvě o marketingových službách ze dne 27. srpna 2008 (dále jen „dodatek ze dne 30. listopadu 2010“) spočíval v jednorázovém navýšení plateb společnosti VTAN za marketing o částku 50 000 EUR ve srovnání s ustanovením smlouvy o marketingových službách ze dne 27. srpna 2008 prodloužené dodatkem ze dne 25. srpna 2009. Ze znění dodatku ze dne 30. listopadu 2010, elektronických dopisů, které si vyměnily společnosti Ryanair a VTAN a které vedly ke vzniku tohoto dodatku, a rovněž z vysvětlení poskytnutých Francií vyplývá, že společnost Ryanair podmínila provozování tří místo dvou letů za týden na spoji Nîmes – Liverpool během letní sezóny roku 2011 úhradou dodatečných marketingových služeb ve výši [35 000 – 65 000] EUR. Elektronický dopis zástupce společnosti Ryanair zástupci společnosti VTAN ze dne 29. listopadu 2010 uvádí zejména: „Ano, [...] obrátka tu bude k [...] a za odměnu nám dáte [...]“⁽¹³⁸⁾.
- (497) Inkrementální provoz ve spojení s dodatkem ze dne 30. listopadu 2010 tak odpovídá pouze jedné obrátce za týden. Při použití koeficientu vytížení ve výši 85 % z důvodů zmíněných výše zahrnula Komise do své analýzy na základě zásad uvedených výše tento inkrementální provoz spolu s návaznými inkrementálními příjmy a inkrementálními náklady.

⁽¹³⁸⁾ Viz poznámka pod čarou 96.

Tabulka 16

Bilance přepracované analýzy ziskovosti ex ante dodatku ze dne 30. listopadu 2010

	Letní sezóna 2011
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	[0 – 50 000]
Počet otáček	[0 – 50]
poplatek za přistání	(...)
poplatek za cestující	(...)
výnos z asistenčních služeb při mezipřistání	(...)
Příjmy z leteckých činností celkem	(...)
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	(...)
Příjmy celkem	(...)
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	(...)
Náklady na marketing	(...)
Náklady celkem	(...)
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	–[0 – 50 000]

(498) Tabulka 16 uvedená v předchozím bodě odůvodnění ukazuje, že subjekt v tržním hospodářství by předpokládal negativní inkrementální toky ve výši $-[0 - 50\,000]$ EUR. Dodatek ze dne 30. listopadu 2010 proto poskytl společností Ryanair/AMS hospodářské zvýhodnění.

7.1.1.3. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy

(499) Jestliže finanční podpora poskytnutá členskými státy posiluje postavení určitých podniků ve srovnání s jinými podniky, které si konkurují při obchodu v rámci Společenství, musí se mít za to, že tento obchod je touto podporou ovlivněn. Aby určité opatření narušovalo hospodářskou soutěž, je podle ustálené judikatury⁽¹³⁹⁾ dostačující, aby příjemce podpory s ostatními podniky soutěžil na trhu otevřenému hospodářské soutěži.

(500) Od vstupu v platnost třetí části liberalizace letecké dopravy dne 1. ledna 1993⁽¹⁴⁰⁾ nic nebrání leteckým dopravcům Unie provozovat letecké spoje uvnitř Unie a využívat neomezeného povolení ke kabotáži.

⁽¹³⁹⁾ Rozsudek ve věci T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande) v. Komise Evropských společenství*, Sb. rozh. 1998, s. II-717.

⁽¹⁴⁰⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1), (EHS) č. 2408/92 (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8) a (EHS) č. 2409/92 (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15).

- (501) Zvýhodnění, kterých se společností Ryanair/AMS dostalo prostřednictvím jednotlivých smluv, jež jsou předmětem tohoto šetření a u kterých bylo takové zvýhodnění prokázáno výše, tak posílila jejich postavení vůči všem ostatním leteckým dopravcům Společenství, kteří jsou v přímé nebo možné hospodářské soutěži se společností Ryanair na spojích, které tato společnost provozuje. Smlouvy tak narušily nebo mohly narušit hospodářskou soutěž a ovlivnily obchod v rámci Společenství.

7.1.1.4. Závěr k existenci státní podpory ve prospěch společností Ryanair/AMS

- (502) Kumulativní podmínky uvedené v čl. 107 odst. 1 SFEU splňují a státní podporu ve prospěch společností Ryanair/AMS představují tyto smlouvy:
- dopisy z konce roku 2001 až začátku roku 2002 a z března roku 2004, které podstatným způsobem změnilly obsah smlouvy uzavřené CCI se společností Ryanair dne 11. dubna 2000;
 - smlouvy o letištních a marketingových službách ze dne 10. října 2005 uzavřené CCI se společnostmi Ryanair/AMS;
 - smlouvy o letištních a marketingových službách ze dne 2. ledna 2007 uzavřené společností VTAN se společnostmi Ryanair/AMS;
 - dodatek ze dne 1. srpna 2007 ke smlouvě o marketingových službách ze dne 2. ledna 2007;
 - smlouvy o letištních a marketingových službách ze dne 1. listopadu 2007 uzavřené společností VTAN se společnostmi Ryanair/AMS;
 - smlouvy o letištních a marketingových službách ze dne 27. srpna 2008 uzavřené společností VTAN se společnostmi Ryanair/AMS;
 - pozměňovací dodatky ke smlouvám ze dne 27. srpna 2008 přijaté dne 25. srpna 2009, 18. srpna 2010 a 30. listopadu 2010.
- (503) Ostatní smlouvy, které jsou předmětem tohoto šetření, nepředstavují státní podporu.

7.1.2. PROTIPRÁVNÍ POVAHA STÁTNÍ PODPORY

- (504) Protože výše zjištěné státní podpory byly poskytnuty bez povolení Komise, představují protiprávní podpory.

7.1.3. SLUČITELNOST S VNITŘNÍM TRHEM

- (505) Dotčené podpory představují podpory na provoz. Takové podpory lze prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem pouze za mimořádných a řádně odůvodněných okolností.
- (506) Z judikatury Soudního dvora⁽¹⁴¹⁾ navíc vyplývá, že je na Francii, aby uvedla, na jakém právním základě je možno předmětné podpory považovat za slučitelné s vnitřním trhem, a prokázala, že byly splněny podmínky slučitelnosti. Komise proto v rozhodnutí o zahájení řízení a v žádosti o poskytnutí doplňujících informací vyzvala Francii, aby uvedla možné právní základy slučitelnosti a stanovila, zda byly splněny použitelné podmínky slučitelnosti, a to zejména pro případ, že by předmětné podpory měly být považovány za podpory na zahájení činnosti při otevírání nových spojů. Francie nicméně nikdy netvrdila, že zkoumaná opatření představují podpory na zahájení činnosti slučitelné s vnitřním trhem, a ani nenavrhl jiná možná základy slučitelnosti či postupy, na jejichž základě by bylo možno prohlásit tyto podpory za slučitelné s vnitřním trhem. Žádná zúčastněná strana se navíc nepokusila prokázat slučitelnost těchto opatření s vnitřním trhem.
- (507) Komise přesto považuje za užitečné přezkoumat, do jaké míry by bylo možno prohlásit tyto podpory za slučitelné s vnitřním trhem kvůli jejich případnému přispění k otevření nových spojů nebo nových obrátek. Je ale nutno zdůraznit, že se jedná o přezkum pro úplnost, protože při neexistenci skutečností prokazujících slučitelnost podpor poskytnutých členskými státy nebo zúčastněnými stranami by měly být tyto podpory prohlášeny za neslučitelné.

⁽¹⁴¹⁾ Viz rozsudek ve věci C-364/90, *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. 1993, s. I-02097, bod č. 20.

- (508) Nové pokyny k těmto podporám uvádějí: „V případě podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti Komise použije zásady obsažené v těchto pokynech na všechna oznámená opatření podpory na zahájení činnosti, ohledně nichž má přijmout rozhodnutí, ode dne 4. dubna 2014, a to i tehdy, pokud opatření byla oznámena před tímto dnem. V souladu se sdělením Komise o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory uplatní Komise na protiprávní podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta. Zásady obsažené v těchto pokynech tedy nepoužije v případě protiprávních podpor leteckým společnostem na zahájení činnosti poskytnutých přede dnem 4. dubna 2014“⁽¹⁴²⁾.
- (509) Pokyny z roku 2005 stanoví, že „Komise přezkoumá slučitelnost každé podpory na financování letištních infrastruktur nebo podpor na zahájení činnosti poskytnutých bez povolení a tedy porušením čl. 88 odst. 3 Smlouvy na základě těchto pokynů, pokud poskytování podpory začalo po jejich zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie. V jiných případech bude přezkoumána na základě pravidel platných v okamžiku zahájení poskytování podpory“⁽¹⁴³⁾.
- (510) Komise připomíná, že předmětné podpory byly částečně poskytnuty, aby podněcovaly k zahájení provozu na nových leteckých spojích nebo ke zvýšení počtu obrátek na stávajících spojích či k zachování spojů, na nichž by byl jinak provoz ukončen. Jedná se tak o podpory na provoz, které mají za cíl podpořit letecký provoz na spojích s odletem z regionálního letiště. V tomto ohledu je nutno připomenout, že je možno podpory na provoz prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem pouze ve vzácných případech, protože obvykle narušují podmínky hospodářské soutěže v odvětvích, ve kterých jsou poskytnuty.

7.1.3.1. Opatření provedená před vstupem v platnost pokynů z roku 2005

- (511) Některá z předmětných opatření byla poskytnuta před zveřejněním pokynů z roku 2005 dne 9. prosince 2005⁽¹⁴⁴⁾. Pokud jde o slučitelnost podpor poskytnutých před tímto dnem, jak bod č. 85 pokynů z roku 2005, tak bod č. 173 nových pokynů odkazují na pravidla platná v okamžiku poskytnutí podpory.
- (512) Před přijetím pokynů z roku 2005 přijala Komise pokyny z roku 1994⁽¹⁴⁵⁾. Tyto pokyny se ale nevěnovaly konkrétněji otázce podpor na provoz poskytnutých s cílem podpořit letecký provoz s odletem z regionálních letišť. Tato otázka totiž vznikala postupně v souvislosti s pokračujícím přetížením některých velkých evropských letišť a rozvojem činností nízkonákladových leteckých společností, které v roce 1994 ještě neexistovaly. Komise se proto domnívá, že v tomto konkrétním případě nejsou z tohoto důvodu použitelné ani pokyny z roku 1994. Komise tak musí v zásadě posoudit slučitelnost předmětných podpor přímo na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (513) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že hodnocení Komise tohoto typu státní podpory se časem upřesňovalo, aniž by došlo v určitých bodech ke změnám. Tyto body vyplývají z obecných zásad, kterými se řídí slučitelnost podpor podle výše uvedeného ustanovení Smlouvy.
- (514) V rozhodnutí ohledně letiště v Manchesteru z června roku 1999⁽¹⁴⁶⁾ tak Komise považovala za slučitelné s pravidly, jimiž se řídí státní podpory, snížení letištních nákladů v rámci opatření podporujících nové letecké trasy, které bylo poskytnuto nediskriminačně a s časovým omezením.

⁽¹⁴²⁾ Nové pokyny, bod č. 174.

⁽¹⁴³⁾ Bod č. 85 pokynů z roku 2005.

⁽¹⁴⁴⁾ Viz oddíl 3.2.2.1.

⁽¹⁴⁵⁾ Pokyny Komise k použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).

⁽¹⁴⁶⁾ Rozhodnutí ve věci NN 109/88, *Spojené království, Manchester Airport*.

- (515) V rozhodnutí z února roku 2004 ohledně letiště v Charleroi⁽¹⁴⁷⁾ Komise dále vysvětlila, že „provozní podpory určené na podporu zahájení provozu na nových leteckých spojích nebo na posílení počtu některých obrátek mohou představovat nástroj, který je nezbytný pro rozvoj malých regionálních letišť. Tyto podpory mohou účinně přesvědčit zainteresované podniky, aby přijaly riziko investování do nových tras. Aby však mohly být takové podpory prohlášeny za slučitelné podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy, je vhodné v každém případě určit, zda jsou tyto podpory nezbytné a úměrné vzhledem k požadovanému cíli a zda neovlivňují výměny v míře odporující společnému zájmu“⁽¹⁴⁸⁾. Komise tehdy stanovila určité podmínky, které je nutno splnit, aby mohla prohlásit tyto podpory na provoz za slučitelné, a to zejména:
- podpora musí přispívat k dosažení cíle zájmu Společenství rozvíjet regionální letiště prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových trasách⁽¹⁴⁹⁾;
 - podpora musí být nezbytná v tom smyslu, že není určena pro trasu již provozovanou stejnou nebo jinou společností či trasu podobnou⁽¹⁵⁰⁾;
 - podpora musí mít motivační dopad v tom smyslu, že musí přispívat k rozvoji činnosti, která má perspektivu stát se po určitém období ziskovou, což znamená omezenou dobu poskytování podpory⁽¹⁵¹⁾;
 - podpora musí být přiměřená, což znamená, že částka musí být závislá na čistém rozvoji provozu⁽¹⁵²⁾;
 - podpora musí být poskytnuta transparentně a nediskriminačně a nesmí být kumulována s jinými typy podpory.
- (516) Pokyny z roku 2005 a nové pokyny převedly tyto zásady slučitelnosti do přesného znění, přesto ale platí, že podpory na provoz poskytnuté leteckým společnostem může Komise prohlásit za slučitelné, pokud přispívají k rozvoji letišť malé velikosti prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových trasách, pokud jsou nezbytné v tom smyslu, že se netýkají trasy již provozované stejnou nebo jinou společností či trasy podobné⁽¹⁵³⁾, pokud jsou časově omezeny, pokud má spoj, na nějž je podpora poskytnuta, perspektivu stát se ziskovým⁽¹⁵⁴⁾, pokud je výše částky závislá na čistém rozvoji provozu, pokud je podpora poskytnuta transparentně a nediskriminačně a pokud není kumulována s jinými typy podpory⁽¹⁵⁵⁾.
- (517) V bodě odůvodnění (301) rozhodnutí o zahájení řízení Komise ostatně uvedla, že navrhuje přezkoumat slučitelnost těchto podpor podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, a žádná zúčastněná strana a ani Francie nevznesly proti tomuto přístupu námitky.
- (518) Komise dospívá k závěru, že v tomto konkrétním případě je nutno přezkoumat slučitelnost podle výše uvedených obecných zásad u těchto opatření:
- dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002 a z března roku 2004, které podstatným způsobem změnily obsah smlouvy uzavřené CCI se společností Ryanair dne 11. dubna 2000;
 - smluv o letištních a marketingových službách ze dne 10. října 2005 uzavřených CCI se společnostmi Ryanair/AMS⁽¹⁵⁶⁾.

⁽¹⁴⁷⁾ Rozhodnutí 2004/393/ES. Toto rozhodnutí bylo sice zrušeno rozsudkem ze dne 17. prosince 2008 ve věci T-196/04, *Ryanair Ltd. v. Komise* (rozsudek ve věci „Charleroi“), Sb. rozh. 2008, s. II-3643, ale svědčí přesto o vývoji hodnocení těchto podpor Komisí.

⁽¹⁴⁸⁾ Rozhodnutí ve věci Charleroi, 279. bod odůvodnění.

⁽¹⁴⁹⁾ Viz 283. až 297. bod odůvodnění.

⁽¹⁵⁰⁾ Viz 288. až 309. bod odůvodnění.

⁽¹⁵¹⁾ Viz 311. až 317. bod odůvodnění.

⁽¹⁵²⁾ Viz 318. až 325. bod odůvodnění.

⁽¹⁵³⁾ Viz body č. 71 až 75 a bod č. 79 písm. b) a c) pokynů z roku 2005 a body č. 139, 140, 141 a 151 nových pokynů.

⁽¹⁵⁴⁾ Viz bod č. 79 písm. b), d) a i) pokynů z roku 2005 a bod č. 147 nových pokynů.

⁽¹⁵⁵⁾ Viz bod č. 79 písm. g) a h) a bod č. 80 pokynů z roku 2005 a body č. 150, 152 a 153 nových pokynů.

⁽¹⁵⁶⁾ Tyto smlouvy počítají se zpětnou platností ode dne 1. ledna 2005.

- (519) Komise proto provede přezkum slučitelnosti těchto opatření podle výše uvedených kritérií.
- (520) Příspěvní k rozvoji letišť malé velikosti prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových trasách: jak bylo vysvětleno výše, na jedné straně výměna dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002 a na druhé straně výměna dopisů v roce 2004 jsou spojeny s jednorázovým provozováním dodatečné obrátky na destinaci do Londýna během letní sezóny. Vedly proto k nárůstu provozu s odletem z letiště Nîmes.
- (521) Smlouva o letištních službách se společností Ryanair a smlouva o marketingových službách se společností AMS uzavřené dne 10. října 2005, které vstoupily v platnost počínaje dnem 1. ledna 2005, jsou spojeny se zahájením provozu na třech nových spojích a také se zachováním stávajícího spoje do Londýna. Tyto smlouvy proto přispěly k čistému nárůstu provozu s odletem z letiště Nîmes a měly zároveň za cíl přispět k zachování stávajícího spoje do Londýna.
- (522) Opatření se netýkají trasy již provozované stejnou nebo jinou společností či trasy podobné: výměna dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002 a výměna dopisů v roce 2004 se týkaly trasy již provozované, a to trasy Londýn – Nîmes. Zároveň měly ale za cíl umožnit zahájení jednorázové druhé každodenní obrátky na stejné trase. Pokud jde o smlouvy z roku 2005, netýkaly se pouze zahájení provozu na nových spojích, ale také zachování již stávajícího spoje do Londýna. Nesplňují proto kritérium, podle kterého se opatření nesmí týkat již provozované trasy či trasy podobné.
- (523) Opatření jsou časově omezena a týkají se tras, které mají perspektivu stát se ziskovými: výměna dopisů z konce roku 2001 až počátku roku 2002 na jedné straně a výměna dopisů v roce 2004 na straně druhé měly za cíl umožnit jednorázové provozování druhé obrátky na spoji do Londýna, a to během letní sezóny v roce 2002 a letní sezóny v roce 2004. Z podkladů případu nevyplývá, že by provozování druhé každodenní obrátky do Londýna během letní sezóny mělo na konci roku 2001 až začátku roku 2002 či v roce 2004 perspektivu stát se bez podpory ziskovým. Ukazuje se totiž, že předmětné podpory byly poskytnuty, aby byla tato druhá obrátka provozována pouze jednorázově během jediné sezóny a nikoliv s výhledem na její zachování během dalších letních sezón. Ani výměna dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002 a ani výměna dopisů v roce 2004 tak nesplňují kritérium, podle kterého smí být podpora poskytnuta pro trasy, které mají perspektivu stát se ziskovými.
- (524) Komise kromě toho zaznamenává, že bez ohledu na výzvu, již v tomto ohledu Francii zaslala, jí Francie nepředala žádnou studii životaschopnosti týkající se jednotlivých spojů a obrátek, které byly předmětem výměny dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002, výměny dopisů v roce 2004 a smluv z roku 2005, již by společnost Ryanair uvedla, aby odůvodnila oprávněnost poskytnutí předmětných podpor. Na základě věcných prvků případu se tak ukazuje, že z hlediska orgánů, které přiznaly předmětné podpory, neexistovala žádná jasná perspektiva, že se tyto spoje a obrátky mohou stát bez podpory ziskovými v bližším či vzdálenějším horizontu. Navíc je nutno poznamenat, že se smlouvy z roku 2005 týkaly různých spojů, z nichž některé nebyly v okamžiku uzavření smluv ani přesně určeny, což potvrzuje, že příslušné orgány neměly žádný podklad, který by je mohl ujistit o životaschopnosti těchto spojů a obrátek. Komise v tomto ohledu zdůrazňuje, že studie předložené francouzskými orgány ohledně hospodářských přínosů leteckých spojů provozovaných společností Ryanair analyzují rysy zákazníků společnosti Ryanair a dopady, které tito zákazníci mohou mít na rozvoj regionu, ale nezahrnují prognózy budoucí životaschopnosti těchto spojů či jiných spojů, které by v budoucnosti mohla společnost Ryanair provozovat. Analýza smluv uzavřených se společností Ryanair naopak dokládá, že podpory poskytnuté společnosti Ryanair na tyto spoje bylo nutno časem zvýšit, a to i po vypovězení smluv uzavřených v období 2001–2005, aby se právě zajistilo, že tyto spoje budou pro společnost Ryanair dostatečně ziskové, aby jejich provozování zachovala.
- (525) Vzhledem k předchozímu dospívá Komise k závěru, že výměna dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002, výměna dopisů v roce 2004 a smlouvy z roku 2005 nesplňují kritérium, podle kterého musí být opatření časově omezena a týkat se tras, které mají perspektivu stát se ziskovými.
- (526) Výše částky opatření závisí na čistém rozvoji provozu: výše částky podpory, které vyplývají z výměny dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002, závisí na rozvoji provozu, protože tato opatření měla za cíl umožnit provozování druhé každodenní obrátky do Londýna. Uvedené se ale naopak netýká smlouvy z roku 2005, která se zároveň týkala zahájení provozu na nových spojích a zachování stávajícího spoje do Londýna.

- (527) Opatření byla poskytnuta transparentně a nediskriminačně a nebyla kumulována s jinými podporami: Komise položila Francii otázku ohledně dodržení tohoto kritéria a podle Francie si CCI přeje zdůraznit, že vyvinula mimořádné úsilí, aby za stejných podmínek přilákala jiné společnosti než jen společnost Ryanair. CCI údajně začala již roku 1997 vyhledávat letecké společnosti, aby vyrovnala pokles provozu v důsledku zahájení spoje vysokorychlostními vlaky TGV. Podle CCI neprojevíly pravidelné letecké společnosti zájem, a proto byla nucena vyjednávat s *nízkonákladovými* společnostmi.
- (528) Podle Francie zdůrazňuje CCI, že navázala první kontakty se společností Ryanair v roce 1997, které vedly k zahájení provozu na prvním spoji mezi Nîmes a Londýnem Stansted v červnu roku 2000. Poté, co spojení vysokorychlostním vlakem TGV dosáhlo v polovině roku 2001 město Nîmes, a po uzavření spoje Paříž-Nîmes provozovaného společností Air France se CCI snažila zachovat toto spojení, a kontaktovala proto společnost Air Littoral, která jeho provozování převzala až do července roku 2003.
- (529) V roce 2001 a následujících se CCI ostatně setkala se společnostmi EasyJet, Buzz, Volare, My Travel a FlyBe, ale bez ohledu na podněcující přítomnost společnosti Ryanair na platformě neprojevíla žádná z těchto společností zájem se na ní usadit. Podle Francie zdůrazňuje CCI, že jednání probíhala na stejných základech jako jednání se společností Ryanair a že všem společnostem, které by mohly projevit zájem, byly nabídnuty stejné podmínky.
- (530) Z těchto vysvětlení a z jiných věcných skutečností případu vyplývá, že podpory vyplývající z výměny dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002, výměny dopisů v roce 2004 a smluv z roku 2005 byly dojednány dvoustranně, netransparentně a bez postupu, který by zaručil neexistenci diskriminace, jakým je veřejné výběrové řízení. Tyto podpory tak nesplňují kritérium transparentnosti a nediskriminace.
- (531) Vzhledem k předchozímu Komise soudí, že státní podpory vyplývající z dopisů z února roku 2002 a března roku 2004, které podstatným způsobem změnilly obsah dohody uzavřené CCI se společností Ryanair dne 11. dubna 2000, a ze smluv o letištních a marketingových službách ze dne 10. října 2005 uzavřených CCI se společnostmi Ryanair/AMS jsou neslučitelné s vnitřním trhem.

7.1.3.2. Opatření provedená po vstupu v platnost pokynů z roku 2005

- (532) Společnost Ryanair se domnívá, že pokyny z roku 2005 neposkytují referenční rámec, který by byl spolehlivý pro posouzení údajné státní podpory ve prospěch společnosti Ryanair⁽¹⁵⁷⁾. Protože ale tyto pokyny poskytují referenční rámec, který byl uplatňován od jejich vstoupení v platnost až do přijetí nových pokynů, Komise soudí, že na předmětná opatření je nutno uplatnit právě tento rámec. Komise totiž musí dodržovat pokyny, které přijímá, s výjimkou případu, kdy jsou tyto pokyny v rozporu se Smlouvou, což Francie a ani společnost Ryanair netvrdily a ani neprokázaly.
- (533) V pokynech z roku 2005 se upřesňuje, že provozní podpory poskytnuté leteckým společnostem (například podpory na zahájení provozu na nových spojích) mohou být prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem pouze výjimečně a za velmi přísných podmínek, a to ve znevýhodněných regionech Evropy, jako jsou např. regiony požívající odchylky podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU, nejvzdálenější regiony a regiony s nízkou hustotou obyvatelstva⁽¹⁵⁸⁾. Tato odchylka není použitelná na letiště Nîmes, protože se nenachází v regionu tohoto typu.
- (534) Podle pokynů z roku 2005 spadá letiště Nîmes do kategorie D (malé regionální letiště)⁽¹⁵⁹⁾. Malá letiště často nemají dost cestujících na to, aby dosáhla rozhodné velikosti a prahu rentability. Komise proto zjišťuje, že letecké společnosti nejsou bez podnětů v tomto smyslu vždy ochotny riskovat otevření tras s odletem z neznámých a nevyzkoušených letišť.

⁽¹⁵⁷⁾ Připomínky společnosti Ryanair k rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽¹⁵⁸⁾ Pokyny z roku 2005, bod č. 27.

⁽¹⁵⁹⁾ Pokyny z roku 2005, bod č. 15.

- (535) Z tohoto důvodu souhlasí Komise v souladu s pokyny z roku 2005 s tím, že veřejné podpory jsou leteckým společnostem poskytovány za určitých podmínek dočasně, pokud je to podnítí k otevírání nových tras nebo nových obrátek s odletem z regionálních letišť a k přilákání počtu cestujících, což jim pak za určitou dobu umožní dosáhnout prahu rentability. Komise dbá na to, aby takové podpory nezvýhodňovaly velká letiště, která jsou již široce otevřena mezinárodnímu provozu a hospodářské soutěži⁽¹⁶⁰⁾.
- (536) Zvláštní podmínky slučitelnosti jsou uvedeny v bodě č. 79 pokynů z roku 2005.
- (537) Komise se domnívá, že podle pokynů z roku 2005 je nutno přezkoumat slučitelnost těchto státních podpor:
- smluv o letištních a marketingových službách ze dne 2. ledna 2007 uzavřených společností VTAN se společnostmi Ryanair/AMS;
 - dodatků ke smlouvám ze dne 2. ledna 2007 uzavřených dne 1. srpna 2007;
 - smluv o letištních a marketingových službách ze dne 1. listopadu 2007 uzavřených společností VTAN se společnostmi Ryanair/AMS;
 - smluv o letištních a marketingových službách ze dne 27. srpna 2008 uzavřených společností VTAN se společnostmi Ryanair/AMS;
 - pozměňovacích dodatků ke smlouvám ze dne 27. srpna 2008, 25. srpna 2009, 18. srpna 2010 a 30. listopadu 2010.
- (538) Komise nesoudí, že by poskytnutá opatření mohla být prohlášena za slučitelná se Smlouvou. Komise se totiž domnívá, že není splněno několik podmínek slučitelnosti, a to zejména:
- (539) Perspektivní životaschopnost a postupné snižování podpory (kritérium d), neexistence podnikatelského plánu (kritérium i) a délka a míra opatření (kritérium f)⁽¹⁶¹⁾: žádné z jednotlivých předmětných opatření nebylo ve své struktuře pojato tak, aby zaručilo, že se výše podpory bude postupně snižovat a zůstane omezena na určitý podíl způsobilých nákladů, které navíc nejsou uvedeny v příslušných smlouvách a podle informací Komise ani v žádném jiném dokumentu, které mohla mít společnost VTAN nebo sdružení SMAN k dispozici v okamžiku uzavření smluv. Žádné z opatření proto nesplňuje kritérium postupného snižování a maximální povolené míry.
- (540) Francie kromě toho uvedla, že společnost Ryanair nepředala společnosti VTAN „podnikatelský plán, který by prokazoval životaschopnost spoje po podstatnou dobu po ukončení finančních podnětů/plateb za marketing“⁽¹⁶²⁾. Vzhledem k této skutečnosti a při neexistenci jakéhokoliv dalšího důkazu ve prospěch opačného názoru dochází Komise k závěru, že předmětné podpory nebyly poskytnuty na spoje, které by mohly být životaschopné bez podpory. Na sebe navazující podpory ve prospěch spojů do Londýna (od konce roku 2001 do začátku roku 2002), do Liverpoolu (od roku 2005), do Charleroi a britských East Midlands (od roku 2006) naznačují, že by společnost Ryanair tyto spoje neprovozovala, pokud by došlo k ukončení jejich dotování.
- (541) Vzhledem k předchozímu dospívá Komise k závěru, že žádné z předmětných opatření nesplňuje výše uvedené podmínky.
- (542) Vztah s novými spoji nebo dodatečnými obrátkami (četností spojů) na stávajících spojích (kritérium c): Komise konstatuje, že předmětné smlouvy nebyly uzavřeny s výlučným cílem otevření nových spojů či dodatečných obrátek.
- (543) Smlouvy ze dne 2. ledna 2007 tak nepočítají s otevřením spojů nebo nových obrátek na stávajících spojích na rozdíl od smluv z roku 2005, které s tím počítaly.
- (544) Pokud jde o dodatek ze dne 1. srpna 2007, Francie potvrdila, že podmiňoval zachování spoje společnosti Ryanair do Charleroi během zimní sezóny 2007–2008. Nebyl proto spojen s otevřením nového spoje nebo novými obrátkami.

⁽¹⁶⁰⁾ Pokyny z roku 2005, bod č. 71 a 74.

⁽¹⁶¹⁾ Degresivní podpora může být přiznána na dobu nejvýše 3 let. Výše podpory nesmí žádný rok přesáhnout 50 % částky všech způsobilých nákladů daného roku a za období, kdy je poskytována podpora, v průměru 30 % způsobilých nákladů.

⁽¹⁶²⁾ Viz poznámka pod čarou 38.

- (545) Ani smlouvy ze dne 1. listopadu 2007 nepočítaly s otevřením spojů, ale se stejným počtem obrátek či s počtem nižším, než bylo stanoveno ve smlouvách ze dne 2. ledna 2007, a to podle sezóny, s výjimkou spoje do Londýna, u kterého byla dohodnuta dodatečná každodenní obrátka během letní sezóny. Stejně tak se smlouvy ze dne 27. srpna 2008 týkaly pouze dvou spojů (Londýn a Charleroi) ze čtyř, které pokrývaly předchozí smlouvy, a to se stejným počtem obrátek, s jakým počítaly smlouvy ze dne 1. listopadu 2007. Změny z roku 2009, které spočívaly v pouhém prodloužení těchto smluv, rovněž nevedly k otevření spojů nebo dodatečným obrátkám.
- (546) Pokud jde o dodatek č. 1 ze dne 18. srpna 2010, Francie potvrdila, že velmi nízká částka za službu nemohla změnit počet spojů a obrátek stanovený v původní smlouvě či očekávaný provoz. Podle Francie spadá jeho podepsání do rámce udržování dobrých obchodních vztahů mezi správcem letiště a společností Ryanair a lze ho přirovnat ke komerčnímu opatření, které nenarušuje obecnou hospodářskou strukturu koncese ⁽¹⁶³⁾.
- (547) V případě dodatku č. 2 ze dne 30. listopadu 2010 Francie potvrdila, že tato smlouva byla uzavřena „pod tlakem, který společnost Ryanair vyvíjela na společnost VTAN ohledně spoje do Liverpoolu“ ⁽¹⁶⁴⁾. Francie předala výměnu elektronické pošty mezi společností Ryanair a společností VTAN ze dne 23. a 29. listopadu 2010, která dokládá, že společnost Ryanair hrozila zrušením dvou obrátek na tomto spoji (ze čtyř na dvě) a podmiňovala jejich zachování v létě roku 2011 (období od března roku 2011 do října roku 2011) zakoupením dodatečných marketingových služeb ve výši [35 000 – 65 000] EUR, které měly napomoci s propagací tohoto spoje. Bez jednorázového navýšení příspěvku by bývala společnost Ryanair mohla ukončit provozování spoje do Liverpoolu. Tento dodatek proto nebyl spojen s otevřením nových spojů či dodatečnými obrátkami, ale pouze se zachováním stávajícího spoje.
- (548) Žádné z předmětných opatření tak nebylo poskytnuto s cílem otevření nových spojů nebo dodatečných obrátek na stávajících spojích.
- (549) Vyrovnání dodatečných nákladů při zahájení činnosti (kritérium e) ⁽¹⁶⁵⁾: Komise soudí, že žádné z předmětných opatření toto kritérium nesplňuje. Částky vyplacené provozovateli nejsou pojaty jako částky, jež by měly představovat část dodatečných nákladů při zahájení činnosti, které ostatně podle informací Komise nebyly nikdy předmětem vyhodnocení, jež by společnosti Ryanair/AMS předaly provozovatelům. Z uvedeného mimochodem vyplývá, že nemůže být splněna podmínka ohledně maximální intenzity podpory.
- (550) Vazba s rozvojem spoje (kritérium g) ⁽¹⁶⁶⁾: Systém spoluúčasti na rozvoji provozu („incentive scheme“) uvedený ve smlouvách, jež byly podepisovány se společností Ryanair počínaje dnem 10. října 2005, není spojen s rozvojem spojů ale s úrovní provozu, již společnost Ryanair dosáhne, pokud jde o počet cestujících. Například smlouva o letištních službách ze dne 1. ledna 2007 se týká čtyř spojů s odletem z letiště Nîmes, a to do Londýna, Liverpoolu, Charleroi a britských East Midlands. Systém spoluúčasti ale stanoví poskytování slev v závislosti na počtu odlétajících cestujících ⁽¹⁶⁷⁾, aniž by byla upřesněna konkrétní destinace každého cestujícího ⁽¹⁶⁸⁾. Analýza ostatních smluv by byla v tomto bodě stejná. Obecněji platí, jak bylo prokázáno výše, že žádná z předmětných smluv nebyla uzavřena výlučně s cílem otevření nových spojů nebo nových obrátek. Výše podpory, které z uvedeného vyplývají, tak nejsou vázány na rozvoj určitých spojů. Komise proto soudí, že žádné z předmětných opatření toto kritérium nesplňuje.
- (551) Nediskriminační přidělení (kritérium h): Podle Francie „společnost VTAN upřesňuje, že před uzavřením jednotlivých smluv veřejně neoznámila svůj úmysl poskytnout společnosti Ryanair finanční pobídky a/nebo jí hradit marketingové služby. Společnost VTAN nicméně učinila stejné nabídky všem leteckým společnostem, a umožnila tak všem leteckým společnostem, které projevíly zájem, aby nabídky své služby stejně, jak to učinila společnost Ryanair“ ⁽¹⁶⁹⁾. Podmínku nediskriminačního přidělení v podobě stanovené v pokynech z roku 2005 tak nesplňuje žádné z předmětných opatření. Nabídky činěné některým společností, jež si provozovatel letiště vybírá podle vlastního uvážení, nestačí k tomu, aby byla tato podmínka splněna.

⁽¹⁶³⁾ Dopis Francie ze dne 20. března 2014, s. 8.

⁽¹⁶⁴⁾ Dopis Francie ze dne 20. března 2014, s. 8.

⁽¹⁶⁵⁾ Výše podpory musí být striktně vázána na dodatečné náklady vzniklé při zahájení činnosti, které jsou spojeny se zahájením provozu na nové trase či obrátce a které by provozovatel neměl nést v plné výši.

⁽¹⁶⁶⁾ Vyplacení podpory musí být vázáno na skutečný rozvoj počtu přepravených cestujících.

⁽¹⁶⁷⁾ Článek 8 smlouvy o letištních službách ze dne 1. ledna 2007.

⁽¹⁶⁸⁾ Jediné spoje se zohledněním počtu cestujících jsou spoje do Charleroi a britských East Midlands (článek 8.2 smlouvy o letištních službách ze dne 1. ledna 2007).

⁽¹⁶⁹⁾ Dopis Francie ze dne 25. dubna 2014, bod č. 102.

(552) Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem Komise soudí, že žádná z protiprávních podpor poskytnutých společností Ryanair/AMS prostřednictvím smluv, které jsou předmětem tohoto šetření, nesplňuje všechna kritéria stanovená v pokynech z roku 2005. Neslučitelné s vnitřním trhem jsou proto podpory vyplývající z těchto opatření:

- smluv o letištních a marketingových službách ze dne 2. ledna 2007 uzavřených společností VTAN se společnostmi Ryanair/AMS;
- dodatků ke smlouvám ze dne 2. ledna 2007 uzavřených dne 1. srpna 2007;
- smluv o letištních a marketingových službách ze dne 1. listopadu 2007 uzavřených společností VTAN se společnostmi Ryanair/AMS;
- smluv o letištních a marketingových službách ze dne 27. srpna 2008 uzavřených společností VTAN se společnostmi Ryanair/AMS;
- pozměňovacích dodatků ke smlouvám ze dne 27. srpna 2008, 25. srpna 2009, 18. srpna 2010 a 30. listopadu 2010.

7.2. POSOUZENÍ FINANČNÍCH PŘÍSPĚVKŮ CCI-LETIŠTĚ A SPOLEČNOSTI VTAN

(553) V této části provede Komise analýzu jednotlivých opatření finanční pomoci poskytnutých CCI-letišť a společností VTAN a popsanych v části 3.2.

7.2.1. EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY VE SMYSLU ČL. 107 ODS. 1 SFEU

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

(555) Označení opatření za státní podporu tak předpokládá, že jsou splněny tyto kumulativní podmínky:

- příjemce je podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což předpokládá, že vyvíjí hospodářskou činnost,
- předmětné opatření je poskytnuto ze státních prostředků a je přičitatelné státu,
- opatření poskytuje svému příjemci či svým příjemcům selektivní zvýhodnění,
- předmětné opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(556) Pro určení, zda výše uvedené dotace představují státní podporu, je nutno nejprve ověřit, zda jejich postupní příjemci, tj. CCI-letišť a společnost VTAN, představovali podniky, to znamená, zda v době, kdy byla tato opatření poskytnuta, vykonávali hospodářské činnosti. V souvislosti s touto otázkou provede Komise následně analýzu dotací poskytnutých CCI-letišť a společnosti VTAN uplatněním vnitrostátního systému financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi na francouzských letištích, který je popsán v bodě odůvodnění (32) a následujících. Nakonec Komise přezkoumá, do jaké míry mohlo či nemohlo provozování letiště Nîmes představovat během zvažovaného období službu obecného hospodářského zájmu. Po provedení těchto tří předběžných analýz a za použití jejích výsledků Komise posoudí každé z opatření, která jsou předmětem tohoto šetření, aby určila, zda představuje státní podporu.

7.2.1.1. Pojem podnik a hospodářská činnost

- (557) Jak vysvětlila Komise v nových pokynech ⁽¹⁷⁰⁾, od vyhlášení rozsudku ve věci *Aéroports de Paris* (12. prosince 2000) je třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury spadají do oblasti působnosti systému kontroly státní podpory. Před vynesením tohoto rozsudku mohly orgány veřejné moci kvůli nejistotě, která panovala před tímto rozsudkem, naopak legitimně předpokládat, že financování letištní infrastruktury nepředstavuje státní podporu, a že tedy taková opatření nemusí být oznamována Komisi. Z uvedeného plyne, že Komise nemůže nyní na základě pravidel pro státní podporu zpochybňovat finanční opatření, která byla poskytnuta před 12. prosincem 2000.
- (558) Jak je rovněž uvedeno v nových pokynech ⁽¹⁷¹⁾, ne všechny činnosti letiště jsou nutně hospodářské povahy. Činnosti, které v zásadě spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespádají do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu.
- (559) Pokud jde o CCI-letiště, jedná se u opatření, která jsou předmětem rozhodnutí o zahájení řízení, o dotace poskytnuté podle vnitrostátního systému financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi na francouzských letištích (dále jen „dotace na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu“), o různé jednorázové dotace na provoz poskytnuté různými orgány místní samosprávy a hlavní správou CCI v období 2000–2006, o vratné zálohy poskytnuté CCI-letiště hlavní správou CCI v období 2002–2006 (dále jen „vratné zálohy“) a o údajné neúčtování všeobecných nákladů hrazených CCI, upřesněných v nových pokynech ohledně účetnictví podpor na provoz poskytnutých hlavní správě CCI v souvislosti s provozováním letiště během období 2000–2006.
- (560) Z vysvětlení poskytnutých Francií a shrnutých v bodech odůvodnění (55) až (57) vyplývá, že kromě některých dotací, které spadají do rámce FIATA, jsou součástí dotací na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu a budou přezkoumány později, sloužily k financování hospodářské činnosti letiště pouze dotace ve výši 250 000 EUR, 600 000 EUR a 500 000 EUR poskytnuté v roce 2005 a dotace ve výši 200 000 EUR poskytnuté v roce 2006 hlavní správou CCI (dále jen „jednorázové provozní dotace“). Tyto dotace byly určeny na pokrytí provozní ztráty, která vznikla kvůli nevyváženosti mezi provozními náklady a příjmy vytvářené tím, že letištní infrastruktura byla dána k dispozici cestujícím a leteckým společnostem. Protože tyto dotace byly poskytnuty po 12. prosinci 2000 a sloužily k financování hospodářské činnosti letiště, mohou z hlediska pojmu podnik a hospodářská činnost spadat do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu. Stejně platí pro vratné zálohy, které byly rovněž poskytnuty po 12. prosinci 2000 a byly určeny k tomu, aby zajistily rovnováhu provozního účtu letiště.
- (561) Pokud jde o údajné neúčtování všeobecných nákladů hrazených hlavní správou CCI v souvislosti s provozováním letiště během období 2000–2006, jednalo se o domněnku, již Komise vyjádřila v rozhodnutí o zahájení řízení. Jak je ale uvedeno v bodě odůvodnění (59), Francie poskytla podklady, které ukazují, že hlavní správa CCI ve skutečnosti přeúčtovala CCI-letiště část všeobecných nákladů přičitatelných činnosti letiště na základě objektivního přerozdělovacího klíče nákladů. Toto jednání je v souladu s jednáním subjektu v tržním hospodářství, který se ve svých vztazích s dceřinou společností či divizí, která využívá služeb jeho správního oddělení, řídí výhledy na ziskovost. Předpoklad vyjádřený v rozhodnutí o zahájení řízení ohledně údajného neúčtování některých všeobecných nákladů hlavní správy CCI se proto ukazuje jako chybný z věcného hlediska a systém účtování všeobecných nákladů uplatňovaný CCI neobsahuje zvýhodnění CCI-letiště. Není proto důvod, aby se v tomto rozhodnutí toto „opatření“ nadále řešilo. Stejně tak informace poskytnuté Francií ohledně investic provedených v rámci letiště Nîmes, když jej spravovala CCI, a uvedených v bodě odůvodnění (51) ukazují, že náklady spojené s investicemi, jejichž provedení a financování příslušelo CCI-letiště, nesla pouze ona. V rámci tohoto posouzení proto neexistují žádné dotace na investice ve prospěch CCI-letiště, které by bylo nutno přezkoumat.
- (562) Pokud jde o opatření ve prospěch společnosti VTAN, jedná se hlavně o paušální příspěvek v podobě stanovené v dohodě o pověření veřejnou službou a následně pozměněné. Tento paušální příspěvek byl určen na pokrytí provozní ztráty, která vznikla kvůli nevyváženosti mezi provozními náklady a příjmy vytvářené tím, že letištní infrastruktura byla dána k dispozici cestujícím a leteckým společnostem, a to při zohlednění nákladů spojených s několika investicemi, které dohoda o pověření veřejnou službou a dodatky k ní přičly společnosti VTAN. Protože byl paušální příspěvek zaveden a měněn po 12. prosinci 2000 a sloužil k financování hospodářské činnosti letiště, spadá do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu.

⁽¹⁷⁰⁾ Nové pokyny, bod č. 28 a 29.

⁽¹⁷¹⁾ Nové pokyny, bod č. 34 a 35.

- (563) Ostatní opatření ve prospěch společnosti VTAN, která jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, spočívají ve zvláštním veřejném příspěvku vyplacenému v roce 2011, aby se zohlednily nové provozní náklady vzniklé společnosti VTAN v důsledku ukončení činnosti brigády námořního letectva (dále jen „zvláštní veřejný příspěvek“), a v dotacích na zařízení za rok 2011 a 2012 (dále jen „dotace na zařízení“). Tato různá opatření byla poskytnuta po 12. prosinci 2000 a alespoň částečně sloužila k financování provozu letiště (včetně komerčního využití letištní infrastruktury) a rovněž investic souvisejících s komerční činností letiště. Z hlediska pojmu podnik a hospodářská činnost tak mohou tato opatření spadat do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu.
- (564) V další části tak Komise přezkoumá dotace na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu a rovněž:
- za období, kdy letiště provozovala CCI, jednorázové provozní dotace a vratné zálohy;
 - za období, kdy letiště provozovala společnost VTAN, paušální příspěvek, zvláštní veřejný příspěvek a dotace na zařízení.

7.2.1.2. Dotace na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu

- (565) Jak Komise připomněla v nových pokynech, Soudní dvůr uvedl, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespádají do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu⁽¹⁷²⁾. Podle nových pokynů⁽¹⁷³⁾ se má obecně za to, že činnosti jako řízení leteckého provozu, policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy.
- (566) Nové pokyny dále upřesňují, že financování neekonomických činností z veřejných zdrojů nepředstavuje státní podporu pouze za podmínky, že se striktně omezí na kompenzaci vzniklých nákladů a nevede k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. Pokyny s ohledem na tuto druhou podmínku upřesňují, že pokud je v daném právním řádu obvyklé, že civilní letiště musí nést určité náklady spjaté se svým provozem, zatímco jiná civilní letiště je nést nemusí, mohlo by posledně jmenovaným letišťm vzniknout zvýhodnění, a to bez ohledu na to, zda se uvedené náklady vztahují na činnost, která je obecně považována za činnost neekonomické povahy⁽¹⁷⁴⁾.
- (567) Činnosti financované obecným systémem financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi na francouzských letištích, který je popsán v bodě odůvodnění (32), spadají do oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy⁽¹⁷⁵⁾, policejních úkolů⁽¹⁷⁶⁾, hasičské záchranné služby⁽¹⁷⁷⁾, bezpečnosti leteckého provozu⁽¹⁷⁸⁾ a ochrany životního a přírodního prostředí⁽¹⁷⁹⁾. Tyto činnosti lze oprávněně považovat za činnosti spadající do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí jakožto veřejného orgánu. Francie proto může oprávněně považovat z hlediska pravidel pro státní podporu tyto úkoly za úkoly z „oblasti výsadních pravomocí státu“, čili jinými slovy, za úkoly neekonomické povahy. Může proto také stanovit veřejné financování na vyrovnání nákladů nesených správci letišť při plnění těchto úkolů, pokud je jimi vnitrostátní právní předpisy pověřují, a za podmínky, že toto financování nevede k nadměrnému vyrovnání a ani k diskriminaci mezi letišti.

⁽¹⁷²⁾ Rozsudek ve věci C-118/85, *Komise v. Itálie*, body č. 7 a 8, rozsudek ve věci C-30/87, *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, Sb. rozh. 1988, s. I-2479, bod č. 18.

⁽¹⁷³⁾ Nové pokyny, bod č. 35.

⁽¹⁷⁴⁾ Nové pokyny, bod č. 36 a 37.

⁽¹⁷⁵⁾ Do této kategorie patří detekční kontrola zavazadel v zavazadlovém prostoru, detekční kontrola cestujících a kabinových zavazadel a kontrola společných přístupů k vyhrazenému prostoru.

⁽¹⁷⁶⁾ Do této kategorie patří automatizovaná kontrola na hranicích pomocí biometrického zjištění totožnosti.

⁽¹⁷⁷⁾ Jak je uvedeno výše, nové pokyny uvádějí výslovně tyto tři kategorie jako příklady činností neekonomické povahy.

⁽¹⁷⁸⁾ Do této kategorie patří prevence ohrožení zvířaty.

⁽¹⁷⁹⁾ Do této kategorie patří kontrolní opatření v oblasti ochrany životního prostředí.

- (568) Z popisu uvedeného v bodě odůvodnění (32) a následujících vyplývá, že je systém stanovený francouzskými právními předpisy založen na mechanismech striktní kontroly nákladů jak *ex ante*, tak *ex post*, což zaručuje, že správci letišť dostávají prostřednictvím letištní daně a dodatečných nástrojů pouze částky nezbytně nutné na pokrytí nákladů.
- (569) Tento systém se navíc uplatňuje na všechna francouzská civilní letiště, a to jak co se týče rozsahu úkolů, u nichž se provádí vyrovnání, tak nástrojů financování. Podmínka nediskriminace je tak splněna. Francouzské právní předpisy sice pověřují správce letišť plněním úkolů v oblasti výsadních práv, ale financování těchto úkolů přisuzují státu, a nikoliv jim. Vyrovnání nákladů spojených s plněním těchto úkolů z veřejných zdrojů tak nevede ke snížení nákladů, které by správci letišť měli podle francouzského právního řádu obvykle nést.
- (570) Tento vnitrostátní systém se uplatňuje na letišti Nîmes od roku 2000. Financování obdržená uplatněním tohoto systému proto nepředstavují státní podporu ve prospěch CCI-letišť či společnosti VTAN. Tento závěr kromě jiného platí také pro dotace, jež CCI-letišť získala od fondu FIATA a jež jsou uvedeny v bodě odůvodnění (55).

7.2.1.3. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (571) Jednotlivá opatření, která zbývá přezkoumat, byla poskytnuta orgány územní samosprávy (CGG, CAAC a CANM), sdružením SMAN (které představuje seskupení samosprávných územních celků) a CCI.
- (572) U prostředků samosprávných územních celků se jedná o státní prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU⁽¹⁸⁰⁾. Chování těchto územních celků ostatně spadá stejně jako opatření přijatá ústřední mocí do oblasti působnosti tohoto článku, pokud jsou splněny podmínky tohoto ustanovení⁽¹⁸¹⁾. Rozhodnutí orgánů územní samosprávy, jako jsou CGG, CAAC a CANM, je tak podle judikatury v oblasti státní podpory nutno považovat za přičitatelná státu (v širším smyslu).
- (573) Tento závěr platí v širším pojetí také pro seskupení samosprávných územních celků, jako je sdružení SMAN. Jak je uvedeno v části 2.2, rozpočet sdružení SMAN navíc tvoří příspěvky orgánů územní samosprávy, které ho tvoří. Zdroje sdružení SMAN totiž zahrnují zejména: i) příspěvky členů, ii) dotace, iii) výnosy z darů a odkazů, iv) výnosy z půjček, v) výnosy z poplatků správců a provozovatelů a obecněji vi) všechny přímé a nepřímé výnosy spojené s výkonem pravomocí stanovených ve stanovách sdružení SMAN. Sdružení SMAN je navíc spravováno výborem, který je složen výlučně ze zástupců orgánů územní samosprávy, které jsou jeho členy. Ve smyslu judikatury v oblasti státní podpory jsou tak prostředky sdružení SMAN státními prostředky a všechna jeho rozhodnutí jsou „přičitatelná státu“.
- (574) Pokud jde o opatření poskytnutá CCI-letišť hlavní správou CCI, ve výše uvedené části 7.1.1.1 s názvem Státní prostředky a přičitatelnost bylo prokázáno, že CCI je veřejným orgánem, jehož všechna rozhodnutí jsou „přičitatelná státu“ ve smyslu judikatury v oblasti státní podpory.
- (575) Všechna opatření, která jsou předmětem tohoto přezkumu, jsou tak „přičitatelná státu“ a financována ze státních prostředků.

7.2.1.4. Selektivní hospodářská výhoda

- (576) Pro posouzení, zda určité státní opatření poskytuje podniku výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, je nutno zjistit, zda se dotčenému podniku dostalo hospodářského zvýhodnění v tom, že nemusí nést náklady, které by měly běžně zatěžovat jeho vlastní finanční prostředky, nebo zda se těší výhodě, kterou by za běžných tržních podmínek neměl⁽¹⁸²⁾, či zda lze příslušné opatření považovat za vyrovnání za veřejnou službu, jež splňuje podmínky rozsudku ve věci *Altmark*.

⁽¹⁸⁰⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 12. května 2011 ve spojených věcech T-267/08 a T-279/08, *Region Nord-Pas-de-Calais*, dosud nezveřejněno, bod č. 108.

⁽¹⁸¹⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 6. března 2002 ve spojených věcech T-127/99, T-129/99 a T-140/99, Sb. rozh. 2002, s. II-1330, bod č. 142.

⁽¹⁸²⁾ Rozsudek ve věci C-301/87, *Francie v. Komise*, Sb. rozh. 1990, s. I-307, bod č. 41.

7.2.1.4.1. Pojem služba obecného hospodářského zájmu a uplatnění rozsudku ve věci *Altmark*

7.2.1.4.1.1. Uplatnění pojmu služba obecného hospodářského zájmu

- (577) Je nutno si položit otázku, zda lze jednotlivá opatření, která zbývá přezkoumat, považovat za vyrovnání za závazek veřejné služby, jež bylo poskytnuto na plnění skutečné služby obecného hospodářského zájmu.
- (578) V tomto ohledu je nutno připomenout, že v rozsudku vyneseném ve věci *Altmark* Soudní dvůr rozhodl, že vyrovnání za závazek veřejné služby nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, jsou-li splněny čtyři kumulativní podmínky: Za prvé, podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány. Za druhé, parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem. Za třetí, vyrovnání nesmí přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby se zohledněním příslušných příjmů a přiměřeného zisku. Za čtvrté, pokud v konkrétním případě nebyl podnik, který má plnit závazky veřejné služby, vybrán prostřednictvím řízení pro zadávání veřejných zakázek, které by umožnilo vybrat uchazeče schopného poskytovat předmětné služby s nejnižšími náklady pro společnost, musí být výše nezbytné vyrovnávací platby určena na základě analýzy nákladů, které by na plnění těchto závazků vynaložil průměrně velký, dobře spravovaný a přiměřeně vybavený podnik. Pro uplatnění těchto podmínek je nejprve nutno přezkoumat, zda existuje skutečná služba obecného hospodářského zájmu.
- (579) Francie se spolu s provozovateli domnívá, že správa letiště Nîmes jako celek by vzhledem k jeho velikosti a roli, již hraje na místní úrovni, měla být považována za službu obecného hospodářského zájmu. Podle Francie: „I v případě, že by region Languedoc-Roussillon nebyl považován za izolovaný region a že by přístup k němu nebyl podmíněn leteckými spoji z letiště Nîmes, což je sporné, jak je prokázáno v níže uvedeném bodě 2, zůstává přesto vzhledem k předcházejícímu skutečnosti, že správa letiště Nîmes je spojena s plněním řady povinností veřejné služby a že Komise neprokázala, že by soukromý subjekt v tržním hospodářství byl ochoten plnit takové závazky ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek bez vyrovnání za závazky veřejné služby. V tomto ohledu není důležité, zda se letiště nachází v izolovaném regionu. Pokyny Komise a ustálená judikatura uznávají, že členské státy mají při definování závazků veřejné služby široký prostor pro vlastní uvážení. Určujícím kritériem pro prokázání existence služby obecného hospodářského zájmu je otázka, zda by určitý subjekt sledující vlastní obchodní zájem poskytoval dotčenou službu ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“⁽¹⁸³⁾.
- (580) Toto uvažování je výsledkem zjevně nesprávného posouzení. Pro účely analýzy míry, v jaké správa letiště představuje službu obecného hospodářského zájmu, je důležité zabývat se otázkou potřeby obecného zájmu, již tato činnost uspokojuje. V tomto ohledu není ani velikost letiště důležitým kritériem.
- (581) Jak již Komise uvedla ve své rozhodovací praxi: „Hospodářský rozvoj není [...] dostatečným důvodem, který by opravňoval označit určitou službu za službu obecného hospodářského zájmu. Takové označení musí být motivováno důvody veřejné služby, které přesahují obecný zájem rozvíjet hospodářské činnosti“⁽¹⁸⁴⁾. Smlouva již obsahuje specifické ustanovení o slučitelnosti podpor na rozvoj hospodářské činnosti (čl. 107 odst. 3 písm. c)), zatímco podle judikatury Soudního dvora jsou služby obecného hospodářského zájmu služby, které mají zvláštní rysy ve srovnání s jinými hospodářskými činnostmi⁽¹⁸⁵⁾, a podniky pověřené poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu jsou podniky pověřené „zvláštním úkolem“⁽¹⁸⁶⁾. Obecně platí, že pověření „zvláštním úkolem veřejné služby“ je spjata s poskytováním služeb, které by z hlediska svého obchodního zájmu podnik neposkytoval nebo by je neposkytoval ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek⁽¹⁸⁷⁾. Členské státy nebo Unie mohou použitím kritéria obecného zájmu spojit s poskytováním takových služeb zvláštní povinnosti.

⁽¹⁸³⁾ Připomínky Francie k rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽¹⁸⁴⁾ Viz rozhodnutí N 381/04 – Francie – Projekt vysokorychlostní telekomunikační sítě v oblasti Pyrénées-Atlantiques (DORSAL), bod odůvodnění (53), Úř. věst. C 162, 2.7.2005, s. 5.

⁽¹⁸⁵⁾ Viz rozsudek ve věci C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova*, Sb. rozh. 1991, s. I-5889, bod č. 27; rozsudek ve věci C-242/95, *GT-Link A/S*, Sb. rozh. 1997, s. I-4449, bod č. 53 a rozsudek ve věci C-266/96, *Corsica Ferries France SA*, Sb. rozh. 1998, s. I-3949, bod č. 45.

⁽¹⁸⁶⁾ Viz zejména rozsudek ve věci C-127/73, *BRT/SABAM*, Sb. rozh. 1974, s. I-51.

⁽¹⁸⁷⁾ Viz sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4. body č. 46 a 47.

- (582) Komise kromě toho v nových pokynech uvedla: „Pokud jde o letiště, Komise se domnívá, že celkový provoz letiště lze v řádně odůvodněných případech považovat za službu obecného hospodářského zájmu. [...]Komise má nicméně za to, že takováto situace může nastat pouze tehdy, pokud by část oblasti dopravně obsluhovaná letištěm byla bez letiště od zbytku Unie izolována v takové míře, že by to narušovalo její sociální a hospodářský rozvoj. Při tomto posouzení je nutné vzít v úvahu jiné druhy dopravy, a zejména vysokorychlostní železniční spoje nebo lodní spoje zajišťované trajektem“⁽¹⁸⁸⁾.
- (583) Příspěvek letiště Nîmes k dynamice místního hospodářství, který Francie hlavně vyzdvihovala na podporu své teze o existenci skutečné služby obecného hospodářského zájmu, tak sám o sobě není relevantním faktorem, pokud je zvažován nezávisle na příspěvku tohoto letiště k přístupnosti regionu. Zlepšením přístupnosti regionu, a to zejména přerušením jeho izolace, může mít letiště beze sporu pozitivní dopad na rozvoj místního hospodářství. Avšak pouhou skutečností, že existence a činnost letiště vytvářejí přímá a nepřímá pracovní místa a podněcují činnost místních podniků, nelze považovat za relevantní kritérium pro prokázání existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu.
- (584) Pokud jde o příspěvek letiště Nîmes k přístupnosti regionu, Francie konkrétně uznala, že letiště Montpellier se nachází pouze 63 kilometrů od letiště Nîmes, což představuje jen 49 minut jízdy po silnici. Rovněž uznala, že město Nîmes je od roku 2001 dopravně obsluhováno vysokorychlostním vlakem TGV. Toto město je spojeno například s Paříží a Lyonem častými železničními spoji s dobou jízdy 3 hodiny a 1 hodinu a 30 minut. Ve své argumentaci ohledně existence služby obecného hospodářského zájmu opomněla Francie zohlednit tuto dopravní obslužnost po železnici. Pokud jde o silniční síť, město Nîmes se nachází v bezprostřední blízkosti dálnic A9 a A54, které ho přímo spojují s velkými městy jihovýchodní části Francie, a to zejména s Lyonem, Marseille a Montpellier. Vzhledem k těmto skutečnostem nelze tvrdit, že by část oblasti potenciálně dopravně obsluhovaná letištěm Nîmes byla bez něj od zbytku Unie izolována v takové míře, že by to narušovalo její sociální a hospodářský rozvoj.
- (585) Ohledně letiště Montpellier Francie uvedla: „Výše uvedené skutečnosti ho sice umísťují do stejné spádové oblasti jako letiště Nîmes, a to kvůli době přepravy mezi oběma letišti, která nedosahuje 60 minut, a ceně přepravy se zpáteční cestou nepřesahující 20 EUR, je ale přesto nutno zdůraznit, že spoje společnosti Ryanair z letiště Montpellier – v současné době čtyři – uspokojují turistickou poptávku zaměřenou spíše na západ než na východ od letiště (jako příklad lze uvést spoj do Hahnu, ačkoliv společnost Ryanair zrušila své spoje do Německa s odletem z Marseille) a že letiště Nîmes pokrývá částečně odlišnou spádovou oblast, než je spádová oblast letiště Montpellier (zejména Cévennes, Uzège a severovýchod departementu Gard/jih departementu Ardèche v údolí řeky Rhôny). Má tak vlastní spádovou oblast. Rovněž je nutno zdůraznit, že 51 % nízkonákladových cestujících se odebírá do vzdálenosti kratší než 50 km od jejich letiště“.
- (586) Francie tak uznala existenci skutečností, které umísťují letiště Nîmes do stejné spádové oblasti jako letiště Montpellier. Za těchto podmínek nelze zastávat názor, že existence letiště Nîmes brání izolaci, která by mohla narušovat sociální a hospodářský rozvoj části oblasti dopravně obsluhované tímto letištěm, a to tím spíše, že město Nîmes je dopravně obsluhováno vysokorychlostním vlakem TGV, jak je uvedeno výše. Francie ostatně nepředložila žádný podklad, který by umožnil posoudit rozsah této hypotetické újmy. Skutečnost, že se spádové oblasti letiště Nîmes a letiště Montpellier přesně nepřekrývají, není dostatečným argumentem. Spádové oblasti dvou odlišných letišť, a to bez ohledu na to, jak blízko u sebe leží, se totiž nikdy přesně neshodují. Dále skutečnost, že 51 % nízkonákladových cestujících se odebírá do vzdálenosti kratší než 50 km od jejich letiště, nedokazuje, že bez letiště Nîmes by cestující, kteří si přejí dostat se do spádové oblasti tohoto letiště nebo z ní odjet, nebyli ve značné míře ochotni použít lety, které z letiště Montpellier odlétají či na něm přistávají.
- (587) Francie dále zastávala názor, podle kterého lze úkol rozvoje leteckého provozu, který dohoda o pověření veřejnou službou svěřila společnosti VTAN, „považovat za závazek veřejné služby ve smyslu judikatury Altmark“. Podle Francie se tento úkol týká „hospodářského a turistického rozvoje území“, což podle Francie vyžaduje „i) nárůst počtu cestujících, který vytváří příjmy a pracovní místa pro regionální hospodářství [...], a ii) rozvoj oblasti hospodářské činnosti spadající pod letiště“. Ohledně této oblasti hospodářské činnosti vyjmenovává Francie několik podniků, které se v ní usadily, a uvádí, že „na tomto místě soustředění průmyslových činností má společnost VTAN za úkol rozvíjet činnosti spojené s leteckou dopravou a podporovat průmyslové či obchodní činnosti, které vytvářejí pracovní místa pro území“⁽¹⁸⁹⁾.

⁽¹⁸⁸⁾ Nové pokyny, bod č. 72.

⁽¹⁸⁹⁾ Připomínky Francie k rozhodnutí o zahájení řízení.

- (588) Tuto argumentaci nelze přijmout, protože, jak bylo připomenuto výše, pouhý příspěvek určité činnosti k rozvoji místního hospodářství není sám o sobě dostatečný, aby zdůvodnil označení této činnosti za službu obecného hospodářského zájmu. Navíc komerční rozvoj letiště zavedením nových leteckých spojů nebo rozšířením činností mimo leteckou dopravu by jako takový neměl splňovat kritérium obecného zájmu, který by odůvodňoval označení za službu obecného hospodářského zájmu. Komise zejména soudí, že vyrovnání čistých nákladů vyvolaných poskytováním služby obecného hospodářského zájmu a poskytované veřejnými orgány nesmí ovlivnit ekonomické podněcování správce letiště, aby navázal komerční vztahy s leteckými společnostmi.
- (589) Vzhledem k předcházejícímu, na základě argumentů předložených Francií a při zohlednění zejména blízkosti letiště Montpellier a dopravní obslužnosti města Nîmes vysokorychlostním vlakem TGV se Komise domnívá, že se Francie dopustila zjevně nesprávného posouzení, když tvrdila, že správa letiště Nîmes jako celek představuje službu obecného hospodářského zájmu. Zejména činnost správce letiště Nîmes, která spočívá v příjmu komerčních letů přepravujících cestující na tomto letišti, nelze považovat za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu. Z uvedeného vyplývá, že jednotlivá opatření finanční podpory, která jsou předmětem tohoto přezkumu, nelze považovat za finanční vyrovnání poskytnutá za správu skutečné služby obecného hospodářského zájmu, protože jejich cílem bylo financovat provozování činnosti letiště jako celku. Nesplňují tak kumulativní podmínky rozsudku ve věci *Altmark*.
- (590) I za předpokladu, že by správu letiště Nîmes bylo možno opodstatněně zcela nebo částečně označit za službu obecného hospodářského zájmu, předmětná opatření by přesto nesplňovala kumulativní podmínky rozsudku ve věci *Altmark*. Nesplňují totiž první, druhou a čtvrtou podmínku tohoto rozsudku, jak bude prokázáno níže na základě sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu⁽¹⁹⁰⁾ (dále jen „sdělení o službách obecného hospodářského zájmu“). Komise soudí, že v případě letiště Nîmes je vhodné přistoupit k analýze těchto podmínek rozsudku ve věci *Altmark* tak, že se rozliší entity, které skutečně vykonávaly tuto hospodářskou činnost během období 2000–2012.

7.2.1.4.1.2. Jasně vymezené závazky veřejné služby plněné podnikem (první podmínka)

- (591) Protože se Francie dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že označila správu letiště jako celek za službu obecného hospodářského zájmu, a protože opatření, která jsou předmětem tohoto přezkumu, sloužila k financování provozování letiště jako celku, není splněna první podmínka rozsudku ve věci *Altmark*.
- (592) Podle sdělení o službách obecného hospodářského zájmu⁽¹⁹¹⁾ je navíc pro splnění první podmínky rozsudku ve věci *Altmark* nutno, aby byl úkol veřejné služby svěřen na základě aktu nebo několika aktů, které mohou mít v závislosti na předpisech členského státu podobu legislativního nebo regulačního aktu či smlouvy. Akt nebo akty musí k tomu alespoň upřesňovat náplň a délku trvání závazků veřejné služby; o který podnik a případně o které území se jedná; povahu výhradních nebo zvláštních práv přiznaných podniku daným orgánem; ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby a ujednání, která vyloučí vyplacení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby a zajistí její navrácení. Jedinými akty, které Francie předložila a které by případně mohly plnit tuto funkci, je vyhláška z roku 1965, dočasné povolení k používání pozemku, úmluva o koncesi, dohoda o pověření veřejnou službou a postupné dodatky k nim, protože CCI ukládají různé povinnosti v oblasti provozu (včetně záležitostí jako je otevírací doba či rovné zacházení s uživateli), úklidu, údržby a vybavení, a to na přesně stanovenou dobu. Avšak kromě dohody o pověření veřejnou službou a jejích dodatků, které platí pouze pro společnost VTAN, žádný z těchto aktů nestanoví způsoby výpočtu a hodnocení sebemenšího mechanismu finančního vyrovnání. Akty, kterými byly CCI-letiště svěřeny závazky, tak nesplňují požadavky první podmínky rozsudku ve věci *Altmark*, a to bez ohledu na skutečnost, že povinnosti uložené CCI-letiště nespádají do rámce skutečné služby obecného hospodářského zájmu.

7.2.1.4.1.3. Parametry vyrovnání stanovené předem objektivním a transparentním způsobem (druhá podmínka)

7.2.1.4.1.3.1. Období, kdy letiště provozovala CCI-letiště (2000–2006)

- (593) U všech jednorázových dotací a vratných záloh, které obdržela CCI-letiště, se jedná o jednorázová opatření, jež byla poskytována postupně na financování provozní ztráty letiště. Nevyplyvají proto z parametrů výpočtu, které by byly stanoveny předem.

⁽¹⁹⁰⁾ Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, přijaté Komisí dne 20. prosince 2011 (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

⁽¹⁹¹⁾ Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4. bod č. 52.

- (594) Je nutno poznamenat, že úkoly CCI-letišť v období od roku 2000 až do února roku 2006 jsou stanoveny ve vyhlášce z roku 1965, ve specifikacích, které tvoří její přílohu, a v dočasném povolení k používání pozemku z roku 1986. Avšak tyto akty nestanoví žádný mechanismus finančního vyrovnání ve prospěch CCI na základě parametrů předem stanovených objektivním a transparentním způsobem.
- (595) Ani úmluva o koncesi, která stanoví povinnosti CCI-letišť na období od února do prosince roku 2006, nepočítá s mechanismem finančního vyrovnání ve prospěch příjemce.
- (596) Opatření finanční pomoci poskytnutá CCI-letišť tak nesplňují druhou podmínku rozsudku ve věci *Altmark*.

7.2.1.4.1.3.2. Období, kdy letiště provozovala společnost VTAN (2007-2012)

- (597) Vyrovnání, která vyplatilo sdružení SMAN společnosti VTAN, byla poskytnuta na základě dohody o pověření veřejnou službou a jejích příloh, v nichž jsou upřesněny povinnosti obou stran v rámci úkolu provozování a definovány způsoby výpočtu paušálního příspěvku, které sdružení SMAN platilo společnosti VTAN.
- (598) Avšak způsoby výpočtu tohoto příspěvku byly změněny a posteriori čtyřmi dodatky. Konkrétně dodatek č. 3 k dohodě o pověření veřejnou službou stanoví, že sdružení SMAN poskytne společnosti VTAN dotaci ve výši [100 000 – 300 000] EUR na rok 2009, a především zavádí nové znění ustanovení 27-4 dohody o pověření veřejnou službou, ve kterém je uvedeno, že počínaje tímto dnem „*lze navýšit paušální příspěvek o výši dotací, které získá přidělující orgán od jiných samosprávných územních celků*“. Dodatek č. 3 tak zavádí nové parametry výpočtu, které nejsou objektivní, protože nemají žádnou spojitost s náklady a příjmy společnosti VTAN.
- (599) Paušální příspěvek tak nesplňuje druhou podmínku rozsudku ve věci *Altmark*. Rovněž zvláštní veřejný příspěvek a dotace na zařízení uvedené v bodě odůvodnění (565) nesplňují toto kritérium, protože se jedná o jednorázovou finanční pomoc, se kterou se původně nepočítalo.

7.2.1.4.1.4. Způsob výběru poskytovatele služby (čtvrtá podmínka)

7.2.1.4.1.4.1. Období, kdy letiště provozovala CCI-letišť (2000–2006)

- (600) CCI nebyla vybrána, aby spravovala letiště, na základě výběrového řízení a Komise nemá žádný podklad, který by ukazoval, že výše opatření finanční pomoci, kterých byla příjemcem, mohly být určeny na základě analýzy nákladů, které by nesl průměrný, správně řízený podnik vybavený nezbytnými prostředky.
- (601) Opatření finanční pomoci poskytnutá CCI-letišť tak nesplňují čtvrtou podmínku rozsudku ve věci *Altmark*.

7.2.1.4.1.4.2. Období, kdy letiště provozovala společnost VTAN (2007-2012)

- (602) Společnost Veolia Transport byla vybrána na základě vyjednávacího řízení o pověření, kterému předcházelo oznámení o nabídkovém řízení zveřejněné v *Úředním věstníku Evropské unie*. Podle unijního práva tak francouzské orgány použily vyjednávací řízení s předchozím zveřejněním⁽¹⁹²⁾.

⁽¹⁹²⁾ Článek 30 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114).

- (603) Komise obvykle soudí, že vyjednávací řízení s předchozím zveřejněním lze považovat za splňující čtvrtou podmínku rozsudku ve věci *Altmark* pouze ve výjimečných případech⁽¹⁹³⁾. V tomto ohledu konstatuje, že po předložení nabídek dvou zájemců, kteří na výzvu k podávání nabídek odpověděli, zahájilo sdružení SMAN jednání s každým z nich⁽¹⁹⁴⁾. Mezi společnostmi Veolia Transport a sdružením SMAN došlo zejména ke kontaktům, jejichž cílem bylo upřesnit a dokonce změnit některé důležité aspekty nabídky společnosti Veolia Transport. Francie například uvedla, že společnost Veolia Transport přišla dne 20. září 2006 s dodatečnými nabídkami ke své původní nabídce, a to na základě prvků dopisu sdružení SMAN ze dne 6. září 2006. Dne 4. října 2006 předložila navíc společnost Veolia Transport řadu upřesnění, kterými se měnily zásadní prvky její nabídky, a to i) zavedení „scenáře ústupu“, který by vedl ke změně paušálního příspěvku v případě snížení činnosti letiště, ii) změna vzorců stanovených pro aktualizaci obecné hospodářské struktury pověření či iii) změna přijatých závazků ohledně nákladů na zaměstnance⁽¹⁹⁵⁾.
- (604) Podle usnesení o přidělení veřejné zakázky⁽¹⁹⁶⁾ navíc sdružení SMAN po řízení soudilo, že nabídka společnosti Veolia Transport byla nejvýhodnější podle kritérií stanovených v nabídkovém řízení, a to zejména těchto: i) politika komerčního rozvoje, ii) zvládnutí finančních otázek, iii) bezpečnost a iv) závazek v oblasti kvality⁽¹⁹⁷⁾. Dotčená kritéria ale ponechávala sdružení SMAN široký prostor pro výběr poskytovatele služby, protože tato kritéria byla velmi obecná a netýkala se pouze kvality poskytované služby a nákladů pro samosprávný územní celek. To je zejména případ kritéria s názvem „politika komerčního rozvoje“, které nelze v žádném případě považovat za kritérium kvality pro službu obecného hospodářského zájmu.
- (605) Ze všech těchto důvodů nemohl postup zvolený sdružením SMAN zajistit, že bude vybrán „zájemce schopný poskytnout tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek“. Nic ostatně nenaznačuje, že prognózy nákladů vypracované společností VTAN, na jejichž základě byl stanoven paušální příspěvek, odpovídaly nákladům, které by nesl průměrně velký, dobře spravovaný a přiměřeně vybavený podnik při správě letiště. V tomto ohledu se ukazuje, že při vypracování svých prognóz vycházela společnost VTAN hlavně z provozních údajů CCI-letiště. Neexistuje ale žádný podklad, který by potvrzoval, že se CCI-letiště chovala jako průměrně velký, dobře spravovaný a přiměřeně vybavený podnik.
- (606) Opatření finanční pomoci poskytnutá společnosti VTAN tak nesplňují čtvrtou podmínku rozsudku ve věci *Altmark*.
- (607) Jak bylo prokázáno výše, žádné z předmětných opatření nesplňuje kumulativní podmínky rozsudku ve věci *Altmark*. Zbývá proto ověřit, zda jednotlivá předmětná opatření mohla umožnit CCI-letiště nebo společnosti VTAN vyhnout se nákladům, které by normálně měly zatěžovat jejich finanční zdroje, či zda odpovídají běžným tržním podmínkám.

7.2.1.4.2. Analýza existence hospodářského zvýhodnění – Opatření umožňující vyhnout se nákladům, které by CCI-letiště a společnost VTAN měly normálně nést

7.2.1.4.2.1. Období, kdy letiště provozovala CCI-letiště (2000–2006)

- (608) „Jednorázové dotace“ v celkové výši 1,35 milionu EUR, které poskytly v roce 2005 CAAC, CANM a CGG, jsou nenávratné dotace přidělené bez jakéhokoliv výhledu samosprávných územních celků na návratnost investice. Stejně platí pro dotaci ve výši 200 000 EUR, již přidělila CCI-letiště hlavní správa CCI v roce 2006. Tato nenávratná dotace byla totiž přidělena na financování provozní ztráty, jíž CCI-letiště čelila během posledního roku období, kdy spravovala letiště, a proto byla pro hlavní správu CCI bez výhledu na ziskovost.
- (609) Pokud jde o vratné zálohy, je nutno nejprve poznamenat, že odpovídají bezúročným půjčkám, jež hlavní správa CCI poskytla CCI-letiště. Podle Francie „není okolnost, že zálohy byly dány k dispozici bez uplatnění úrokové míry, dostatečná, aby Komise dospěla k závěru o existenci státní podpory. V souladu s judikaturou Tribunálu Evropské unie je totiž nutno připustit, že investoři v postavení akcionářů souhlasí s poskytnutím bezúročných půjček či záruk neodměňovaných prémie. Stejně tak je nutno připustit, že pro CCI jakožto koncesionáře letiště bylo normální poskytnout svému útvaru spravujícímu letiště dostatečné prostředky, aby mohl zajistit nepřerušené provozování

⁽¹⁹³⁾ Výše zmíněné sdělení, bod č. 65.

⁽¹⁹⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 85.

⁽¹⁹⁵⁾ Dokument společnosti Veolia Transport ze dne 4. října 2006: Upřesnění ohledně naší nabídky podle požadavků smíšeného sdružení ze dne 29. září 2006.

⁽¹⁹⁶⁾ Usnesení ze dne 30. listopadu 2006.

⁽¹⁹⁷⁾ Souhrnná zpráva ze dne 23. listopadu 2006 o analýze nabídek podaných na účelem přidělení pověření veřejnou službou pro správu civilní části letiště Nîmes-Garons (Rapport de synthèse de l'analyse des offres en vue de l'attribution de la délégation de service public pour la gestion de la zone civile de l'Aéroport de Nîmes-Garons de 23 novembre 2006).

letišť Nîmes“⁽¹⁹⁸⁾. (chybějící poznámky pod čarou). Takové tvrzení by mohlo být relevantní pouze za podmínky, pokud by poskytnutím těchto záloh za účelem umožnění dalšího fungování letiště Nîmes mohla CCI od letiště očekávat, že dospěje v kratším či delším horizontu k ziskovosti, což umožní CCI získat zpět nejenom tyto zálohy, ale navíc obdržet „návrstnost investice“ odměňující vložené prostředky prostřednictvím případného zisku, který letiště vytvoří.

- (610) Komise proto položila Francii otázku ohledně přínosů, které mohla CCI očekávat od poskytnutí těchto vratných záloh. Avšak ve své odpovědi⁽¹⁹⁹⁾ se Francie nezmiňuje o žádném hypotetickém přínosu očekávanému od poskytnutí těchto dotací. Spokojuje se s odkazem na zadávací podmínky koncese připojené k vyhláše z roku 1965, podle nichž se stát zavazuje uhradit na konci koncese CCI zůstatek záloh poskytnutých jejímu letištnímu útvaru. Ve spojení s vratnými zálohami se Francie ve své odpovědi nezmiňuje o výhledu na „návrstnost“ kromě ujištění o této úhradě státem na konci koncese.
- (611) V okamžiku, kdy CCI poskytla jednotlivé vratné zálohy, nemohla zcela zřejmě očekávat, že se provozování letiště stane ziskovým, umožní CCI-letišť vrátit přiznané zálohy a zároveň vytvoří takové ziskové rozpětí, aby bylo možno odměnit prostředky vložené hlavní správou CCI. Vratné zálohy začaly být totiž poskytovány od roku 2002. V oné době již společnost Air France opustila letiště Nîmes a město bylo dopravně obsluhováno vysokorychlostními vlaky TGV. Jak ostatně ukazuje tabulka 2, výsledky letiště, které byly negativní od roku 1999, se od té doby pravidelně zhoršovaly a klesly z - 269 000 EUR na - 796 000 EUR. Následně se dále zhoršovaly, až v roce 2003 (roce, kdy společnost Air Littoral přestala poskytovat své služby na spoji do Paříže) dosáhly ztráty výše 2,4 milionu EUR, aby se v roce 2005 snížily na výši 643 000 EUR. Jak bylo dále doloženo v analýze smluv uzavřených mezi CCI-letišť a společnostmi Ryanair/AMS, CCI-letišť začala již v roce 2002 uzavírat se společnostmi Ryanair takové smlouvy, že ziskovost letiště se musela nutně zhoršit, což probíhalo až do roku 2005 včetně. Výsledky CCI-letišť by byly ještě horší bez jednorázových dotací, což by vyloučilo jakýkoliv výhled na odměňování investovaného kapitálu.
- (612) Vzhledem ke všem těmto faktorům nemohla CCI považovat za pravděpodobné, že prostředky, které investovala v podobě záloh poskytnutých CCI-letišť, mohou v kratším či delším horizontu přinést jakoukoliv odměnu. CCI mohla mít dokonce vážné pochybnosti o tom, že CCI-letišť bude případně vůbec kdy schopna zálohy CCI vrátit. Od roku 2002 až do roku 2006 musely být ostatně přiznávány každoročně podstatné částky vratných záloh, a to v celkové výši přibližně 7 milionů EUR, jež přibýly k pozitivnímu zůstatku vratných záloh, který na konci roku 2001 dosáhl výše 2,7 milionu EUR.
- (613) V tomto ohledu Francie upřesnila, že pro vrácení záloh poskytnutých CCI-letišť nebyla stanovena žádná lhůta a že výše těchto záloh byla každý rok stanovena tak, aby vyrovnala rozpočet CCI-letišť.
- (614) Bylo sice stanoveno, že stát proplatí zůstatek vratných záloh na konci koncese, nicméně nebylo stanoveno, že vyplatí jakýkoliv úrok, kterým by dostatečně odměnil úvěr poskytnutý CCI svému letištnímu útvaru.
- (615) Vzhledem k předcházejícímu se ukazuje, že se CCI nechovala vůči svému letištnímu útvaru jako subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost.
- (616) Lze tak dospět k závěru, že jednorázové dotace a vratné zálohy poskytly CCI-letišť hospodářské zvýhodnění. Tato zvýhodnění jsou navíc selektivní, protože každé z nich bylo poskytnuto jedinému podniku.

7.2.1.4.2.2. Období, kdy letiště provozovala společnost VTAN (2007-2012)

- (617) Podle dohody o pověření veřejnou službou se sdružení SMAN zavázalo, že bude společnosti VTAN vyplácet po celou dobu pověření veřejnou službou paušální příspěvek ve výši [1,2 – 1,5] milionu EUR v „referenčním scénáři“ a ve výši [1,0 – 1,3] milionu EUR ve „scénáři ústupu“. Společnost VTAN se ze své strany zavázala, že bude platit roční státní poplatek stanovený na výši 1 EUR za využívání pozemků, budov a zařízení. Protože tato dohoda představuje pro sdružení SMAN výrazné čisté náklady a sdružení nemohlo očekávat u částek investovaných na základě této dohody žádnou konkrétní finanční ziskovost, neodpovídá dohoda běžným tržním podmínkám a poskytuje společnosti VTAN hospodářské zvýhodnění.

⁽¹⁹⁸⁾ Dopis Francie ze dne 27. července 2012.

⁽¹⁹⁹⁾ Viz poznámka pod čarou 47.

- (618) Dodatek č. 1 k dohodě o pověření veřejnou službou spočíval v navýšení paušálního příspěvku o [20 000 – 50 000] EUR bez jakéhokoliv výhledu na ziskovost pro sdružení SMAN, aby se vyrovnala ztráta příjmu, který mohla společnost VTAN očekávat v době, kdy se stala provozovatelem letiště, ale od kterého musela následně upustit. Podobně jako dohoda o pověření veřejnou službou představuje také dodatek č. 1 pro sdružení SMAN čistý náklad bez výhledu na návratnost a neodpovídá běžným tržním podmínkám. Poskytl proto společnosti VTAN hospodářské zvýhodnění.
- (619) Stejně uvažování platí pro dodatek č. 3, který znovu navýšil částku paušálního příspěvku bez výhledu na návratnost pro sdružení SMAN, a poskytl proto společnosti VTAN hospodářské zvýhodnění.
- (620) Jinak je tomu ale s dodatkem č. 2. Tento dodatek stanovil, že společnost VTAN vymění chladicí zařízení letiště a sdružení SMAN ji odškodní na konci pověření ve výši neodepsané hodnoty zařízení. Před uzavřením dodatku č. 2 ale z článku 25.2 dohody o pověření veřejnou službou vyplývalo, že všechny nutné investice hradí sdružení SMAN, s výjimkou omezeného, výslovného seznamu investic, které byly v článku 25.1 dohody o pověření veřejnou službou uloženy k úhradě společnosti VTAN. Bez dodatku č. 2 by tak výměnu chladicího zařízení, které přestalo být funkční, muselo financovat sdružení SMAN a nikoliv společnost VTAN. Dodatek č. 2 tak nevedl ke snížení nákladů, které by měly běžně zatěžovat finanční prostředky společnosti VTAN. Představoval naopak řešení, které bylo finančně výhodné pro sdružení SMAN, jež mělo nést předmětné investiční náklady, které ale kvůli dodatku č. 2 nemuselo investovat potřebné částky a mělo financovat pouze neodepsanou hodnotu zařízení na konci pověření veřejnou službou. Dodatek č. 2 tak neposkytl společnosti VTAN žádné hospodářské zvýhodnění, a nepředstavuje proto státní podporu.
- (621) Stejně tak dodatek č. 4 přenesl na společnost VTAN investice, které jí podle dohody o pověření veřejnou službou nepřisloužely, a na jejichž financování počítal s „dotacemi na zařízení“. Bylo stanoveno, že dotace na zařízení budou na konci pověření veřejnou službou upraveny tak, aby sladily vyplacené částky se skutečnými výdaji vynaloženými společností VTAN. Bez dodatku č. 4 by odpovídající investiční náklady, které byly nutné kvůli odchodu brigády námořního letectva, muselo nést sdružení SMAN. Dotace na zařízení tak nevedly ke snížení nákladů, které by měly běžně zatěžovat finanční prostředky společnosti VTAN.
- (622) Z hlediska sdružení SMAN bylo naopak hospodářsky racionální požadovat po společnosti VTAN z důvodu, že právě ona provozovala letiště, aby provedla nutné investice, které byly určeny pracovními skupinami složenými z různých zúčastněných stran, a zároveň jí poskytnout finanční vyrovnání, které bylo omezeno na nesené náklady prostřednictvím mechanismu úpravy na konci pověření veřejnou službou. Z provozního hlediska bylo totiž účinné, aby tyto investice provedl provozovatel letiště. Dotace na zařízení tak neposkytly společnosti VTAN hospodářské zvýhodnění a nepředstavují státní podporu.
- (623) Pokud jde o zvláštní veřejný příspěvek, který byl rovněž zaveden dodatkem č. 4, jedná se stejně jako v případě paušálního příspěvku zavedeného dohodou o pověření veřejnou službou v jejím původním znění o dotaci poskytnutou sdružením SMAN bez výhledu na ziskovost. Neodpovídá běžným tržním podmínkám. Poskytl proto společnosti VTAN hospodářské zvýhodnění.
- (624) Lze dospět k závěru, že paušální příspěvek v podobě zavedené dohodou o pověření veřejnou službou v jejím původním znění a navýšený dodatky č. 1 a 3 poskytl společnosti VTAN hospodářské zvýhodnění. Tato zvýhodnění jsou navíc selektivní, protože byla poskytnuta jedinému podniku. Stejně platí pro zvláštní veřejný příspěvek. Dodatek č. 2 a ani dotace na zařízení naopak neposkytly společnosti VTAN žádné hospodářské zvýhodnění. Tato opatření proto nepředstavují státní podporu.

7.2.1.5. *Ovlivnění obchodu v rámci EU a narušení hospodářské soutěže*

- (625) Letiště Nîmes hospodářsky soutěží s ostatními letištními platformami, a to zejména s letišti, která dopravně obsluhují stejnou spádovou oblast nebo její část, jako jsou letiště Montpellier a Avignon. Podpora poskytnutá provozovateli letiště Nîmes (CCI-letiště nebo společnosti VTAN) může proto narušit hospodářskou soutěž. V tomto ohledu Komise konstatuje, že se letiště Montpellier nachází pouze 63 km od letiště Nîmes. Protože trh letištních služeb a trh letecké dopravy jsou trhy otevřené hospodářské soutěži v rámci Unie, podpora může také ovlivnit obchod mezi členskými státy.
- (626) Obecněji je nutno zaznamenat, že správci letišť Unie si navzájem konkurují, aby přilákali letecké společnosti. Letecké společnosti určují spoje, které provozují, a odpovídající četnost letů podle různých kritérií. Tato kritéria zahrnují možný počet zákazníků, který společnosti na těchto spojích mohou očekávat, ale také parametry letišť, která se nacházejí na konci těchto leteckých spojů.

- (627) Letecké společnosti posuzují zejména kritéria, jako je druh poskytovaných letištních služeb, počet obyvatel nebo hospodářská činnost v okolí letiště, přetížení, existence přístupu po zemi nebo výše poplatků za používání letištní infrastruktury a služeb a související všeobecné obchodní podmínky. Výše poplatků je důležitý ukazatel, protože finanční prostředky z veřejných zdrojů poskytnuté letišti by mohly být použity k udržování letištních poplatků na uměle nízké úrovni s cílem přilákat letecké společnosti, a mohou tak významně narušit hospodářskou soutěž⁽²⁰⁰⁾.
- (628) Letecké společnosti proto přidělují své prostředky, a to hlavně letadla a posádky, mezi různé spoje zejména se zřetelem na služby, které správci letišť nabízejí, a na ceny, které jim tyto správci za tyto služby účtují.
- (629) Z těchto skutečností vyplývá, že jednotlivá opatření, která byla přijata ve prospěch CCI-letiště a společnosti VTAN a která jsou předmětem tohoto přezkumu, mohla v případě, že poskytla hospodářské zvýhodnění jednomu z těchto dvou podniků, posílit jeho postavení vůči ostatním správcům evropských letišť. Tato opatření proto mohla narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7.2.1.6. Závěr ohledně existence státní podpory

- (630) Dotace týkající se úkolů v oblasti výsadních pravomocí nepředstavují státní podporu. Jednorázové provozní dotace a vratné zálohy, které obdržela CCI-letiště, představují státní podporu ve prospěch tohoto subjektu. Paušální příspěvek v podobě zavedené dohodou o pověření veřejnou službou v jejím původním znění a navýšený dodatek č. 1 a 3 představuje státní podporu ve prospěch společnosti VTAN, stejně jako zvláštní veřejný příspěvek. Dodatek č. 2 a dotace na zařízení nepředstavují státní podporu.

7.2.2. PROTIPRÁVNOST PODPORY

- (631) Jednorázové provozní dotace, vratné zálohy, paušální příspěvek a jeho různé změny a rovněž zvláštní veřejný příspěvek byly provedeny bez oznámení.
- (632) Rozhodnutí Komise ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 106 odst. 2 SFEU na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (dále jen „rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005“) stanoví podmínky, za nichž mohou být některé podpory poskytnuté jako vyrovnání za závazky veřejné služby vyňaty z povinnosti oznámení stanovené v čl. 108 odst. 3 SFEU. Opatření poskytnutá CCI-letiště nebo společnosti VTAN po 19. prosinci 2005 splňují podle Francie tyto podmínky.
- (633) Komise soudí, že tomu tak není. Za prvé, správu letiště Nîmes nelze považovat v jejím celku za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu, jak již bylo prokázáno výše. Protože jednotlivá výše uvedená opatření byla poskytnuta na financování provozu letiště jako celku, nespĺňují tak kritéria stanovená v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.
- (634) Za druhé a jak bylo uvedeno výše, i za předpokladu, že by bylo možno označit provozování letiště jako celku za službu obecného hospodářského zájmu, žádné z předmětných opatření by přesto nepředstavovalo uplatnění mechanismu vyrovnání, jehož parametry by byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem. Jak je totiž uvedeno výše, předmětná opatření nespĺňují druhou podmínku rozsudku ve věci *Altmark*. Tato opatření tak nespĺňují podmínky stanovené v čl. 4 písm. d) a e) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, podle něhož akt nebo akty pověřující službou obecného hospodářského zájmu musí uvádět popis mechanismu vyrovnání a ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby a rovněž ujednání, která vyloučí vyplacení jakékoliv nadměrné vyrovnávací platby a zajistí její navrácení. Jedná se o druhý důvod, proč výše uvedená opatření nemohla na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 využít odchylky od oznamovací povinnosti, již stanoví čl. 108 odst. 3 SFEU.
- (635) Vzhledem k předcházejícímu představují jednorázové provozní dotace, vratné zálohy, paušální příspěvek v podobě zavedené dohodou o pověření veřejnou službou v jejím původním znění a navýšený dodatek č. 1 a 3 a rovněž zvláštní veřejný příspěvek protiprávní podpory.

⁽²⁰⁰⁾ Nové pokyny, bod č. 43.

7.2.3. SLUČITELNOST S VNITŘNÍM TRHEM

- (636) Jak bylo prokázáno výše, Francie se dopustila zjevně nesprávného posouzení, když tvrdila, že správa letiště Nîmes jako celek představuje službu obecného hospodářského zájmu. Zejména činnost správce letiště Nîmes, která spočívá v příjmu komerčních letů přepravujících cestující na tomto letišti, nelze považovat za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu. Tyto závěry platí jak pro období, kdy letiště provozovala CCI-letiště, tak pro období, kdy letiště provozovala společnost VTAN. Jednotlivá opatření finanční podpory, která jsou předmětem tohoto přezkumu, nelze považovat za finanční vyrovnání poskytnutá za správu skutečné služby obecného hospodářského zájmu, protože jejich cílem bylo financovat provozování činnosti letiště jako celku.
- (637) Jak bylo navíc prokázáno výše, i za předpokladu, že by provozování letiště Nîmes bylo možno opodstatněně zcela nebo částečně označit za službu obecného hospodářského zájmu, žádné z opatření finanční pomoci, která jsou předmětem tohoto přezkumu, nevedlo z mechanismu finančního vyrovnání, jehož parametry by byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem a doplněny způsoby kontroly a hodnocení vyrovnávací platby a ujednáními, která vyloučí vyplacení jakékoliv případné nadměrné vyrovnávací platby a zajistí její navrácení. Předmětná opatření tak nespĺňují kumulativní podmínky stanovené v Rámci Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, který by byl uplatnitelný *ratione temporis* na tento konkrétní případ⁽²⁰¹⁾. Navíc a ze stejných důvodů a jak bylo prokázáno v bodech odůvodnění (633) až (635), předmětná opatření rovněž nespĺňují kumulativní podmínky stanovené v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005. Tato opatření proto nelze prohlásit za slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU.
- (638) Komise nyní přistoupí k analýze opatření, jež jsou předmětem tohoto přezkumu, podle jednotlivých kritérií čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (639) U všech státních podpor zjištěných v tomto posouzení se jedná o podpory na provoz, protože financovaly provozování letiště Nîmes a nikoliv konkrétní investice prováděné v rámci tohoto letiště. Všechny tyto podpory na provoz byly poskytnuty protiprávně před dnem 4. dubna 2014, kdy vstoupily v platnost nové pokyny, v nichž Komise prohlásila, že uplatní zásady uvedené v těchto pokynech na všechny projednávané případy, které se týkají podpor na provoz poskytnutých letišť, a to i v případě, kdy tyto podpory byly poskytnuty před dnem 4. dubna 2014⁽²⁰²⁾.
- (640) Podle nových pokynů mohou být podpory na provoz poskytnuté letišť před dnem 4. dubna 2014 prohlášeny za slučitelné do plné výše nepokrytých provozních nákladů, pokud je splněna řada podmínek⁽²⁰³⁾. Tyto podmínky lze shrnout takto:
- podpora přispívá k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu (zvýšení mobility občanů a propojení regionů, boj proti přetížení letecké dopravy na hlavních letištních uzlech Unie, napomáhání regionálnímu rozvoji);
 - potřeba státního zásahu;
 - vhodnost státní podpory jako nástroje politiky;
 - podpora má motivační účinek v tom smyslu, že bez ní by se výrazně snížil objem hospodářské činnosti dotyčného letiště;
 - podpora je přiměřená v tom smyslu, že je omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti;
 - narušení hospodářské soutěže podporou a její účinky na obchod musí být v analýze zohledněny.
- (641) Komise uplatní tato kritéria na předmětné podpory.

⁽²⁰¹⁾ Sdělení Komise – Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011), bod č. 16 písm. d) a e) a bod č. 69, Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15.

⁽²⁰²⁾ Nové pokyny, bod č. 172.

⁽²⁰³⁾ Nové pokyny, bod č. 137.

7.2.3.1. Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu

- (642) Protože tyto podpory financovaly provozní ztrátu letiště Nîmes, umožnily zachování jeho činnosti. Jak zdůraznila Francie, činnost tohoto letiště má pozitivní dopad na hospodářský rozvoj departementu Gard, a to zejména v odvětví cestovního ruchu. Podle nových pokynů je místní hospodářský rozvoj uznáván za cíl společného zájmu, který by mohl opravňovat podporu na provoz ve prospěch letiště poskytnutou před dnem 4. dubna 2014, pokud jsou splněny určité podmínky.
- (643) Pokud jde o odvětví cestovního ruchu, je nepopiratelné, že letiště Nîmes dopravně obsluhuje turistickou oblast a že pravidelné lety, které společnost Ryanair nabízí od roku 2000 s destinací na toto letiště, vedly k výraznému přílivu turistů do oblasti města Nîmes. Například výše zmíněná studie z roku 2006 o hospodářském přínosu letiště Nîmes⁽²⁰⁴⁾ upřesňuje, že jen za rok 2006 přispěli turisté dopravení na letiště Nîmes do místního hospodářství běžnými výdaji ve výši sto milionů EUR⁽²⁰⁵⁾, z čehož bylo 21 milionů utraceno za ubytování, 26 milionů za stravování v restauracích, 20 milionů za jiné nákupy potravin, 9 milionů za dopravu (kromě letecké), 4 miliony za prohlídky a 6 milionů za suvenýry. Vzniklý hospodářský přínos (tj. důsledek pro zbytek místního hospodářství) z činnosti letiště je ve studii odhadován na 2,38 miliardy EUR při zohlednění důsledků investiční činnosti.
- (644) Tato studie z roku 2006 kromě toho uvádí, že s činností letiště bylo přímo spojeno 2 200 pracovních míst⁽²⁰⁶⁾. Až do odchodu brigády námořního letectva v červenci roku 2011 se její přítomnost projevovala příchodem četných rodin na území města Nîmes (v departementu Gard chodilo do školy více než 800 dětí vojáků).
- (645) Přítomnost brigády námořního letectva a civilní letecká činnost rovněž umožnily, že se na území letiště rozvíjelo místo soustředění leteckých průmyslových činností. Toto místo soustředění zahrnuje tyto činnosti:
- GHSC (Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile – Sdružení helikoptér civilní bezpečnosti), které je zároveň velitelstvím 22 stálých a operačních základen civilní bezpečnosti na kontinentálním území a v zámořských departementech, střediskem pro údržbu flotily helikoptér ministerstva vnitra a střediskem pro školení zaměstnanců a průběžné odborné vzdělávání pilotů (počet zaměstnanců v oblasti letiště: 140 osob);
 - Sabena Technics (skupina TAT): společnost služeb v oblasti údržby civilních a vojenských letadel (počet zaměstnanců v oblasti letiště: 336 osob);
 - AVDEF: Aviation Défense Service (skupina EADS) – činná v oblasti veřejné přepravy a záchranných evakuací na požádání, leteckých činností pro armádu a boje proti lesním požárům (počet zaměstnanců v oblasti letiště: 51 osob);
 - Airways Formation: letecká škola s oborem letecké dopravy, který sdružuje všechny typy přípravy pro vstup do leteckých společností, a oborem výchovy instruktorů, který připravuje ke všem stupňům instruktážní činnosti stanoveným předpisy (počet zaměstnanců v oblasti letiště: 11 osob).
- (646) Místo soustředění průmyslových činností vytvořilo podle Francie 680 civilních pracovních míst v roce 2012, k nimž je nutno připočítat 3 000 pracovních míst vytvořených činností letištní platformy.
- (647) Francie navíc uvádí, že jako náhradu za odchod brigády námořního letectva bylo rozhodnuto vytvořit v rámci letiště oblast soustředění hospodářských činností o rozloze přesahující 140 hektarů, a to uprostřed prostoru vyhrazeného hospodářským činnostem o rozloze více než 500 hektarů. 85 hektarů je údajně volných, aby na nich ve spojení s údržbou a leteckými službami vznikla zóna hospodářských činností *cluster* věnovaných jednak řízení rizik a jednak ekologické výstavbě. Tato zóna, která se nachází v sousedství místa soustředění hospodářských činností letiště Nîmes, je údajně prvním místem soustředění hospodářských činností druhé největší aglomerace regionu Languedoc-Roussillon a jedním z největších regionálních míst soustředění hospodářských činností. Má v ní působit 100 podniků, což představuje 2 000 pracovních míst.
- (648) Předmětná podpora tak výrazně přispěla k místnímu hospodářskému rozvoji.

⁽²⁰⁴⁾ Příloha 11.0.5 dopisu Francie ze dne 27. února 2012.

⁽²⁰⁵⁾ Bez investic jako je například nákup nemovitostí.

⁽²⁰⁶⁾ 1 400 pracovních míst spojených s brigádou námořního letectva a 800 pracovních míst vytvořených 20 podniky, které působily na území letiště.

- (649) Nachází-li se však podle nových pokynů letiště ve spádové oblasti jiného letiště s volnou kapacitou, musí obchodní plán vycházející ze spolehlivých prognóz objemu osobní i nákladní přepravy určit pravděpodobný dopad na provoz ostatních letišť nacházejících se v dané spádové oblasti⁽²⁰⁷⁾. Z připomínek vyjádřených Francií v tomto ohledu vyplývá, že CCI-letiště a společnost VTAN se shodly na tom, že provoz na letišti Nîmes nemá výraznější dopad na provoz zaznamenaný na letištích Marseille, Avignon a Montpellier. Konkrétně CCI se domnívala, že tato tři letiště se nenachází ve spádové oblasti letiště Nîmes. Je proto možno dospět k závěru, že byl zohledněn pravděpodobný dopad provozu na letišti Nîmes na provoz sousedních letišť.
- (650) Ačkoliv Komise nesdílí názor provozovatelů ohledně existence odlišných spádových oblastí, přesto soudí, že dopad předmětných podpor na sousední letiště nebyl takového rozsahu, aby se vyrovnal příspěvku podpory k předmětnému společnému zájmu či podstatně ohrozil podmínky činnosti sousedních letišť.

7.2.3.2. *Potřeba státního zásahu a vhodnost podpory jako nástroje politiky*

- (651) Podpory vyplacené jako vratné zálohy a provozní dotace byly nutné pro zajištění hospodářské rovnováhy při provozování letiště Nîmes, a tím pro zachování jeho fungování.
- (652) Nové pokyny uvádějí, že „za současných tržních podmínek proto mohou mít menší letiště obtíže zajistit bez finančních prostředků z veřejných zdrojů financování svého provozu“⁽²⁰⁸⁾. Nové pokyny ostatně upřesňují, že v případě letišť s provozem nepřesahujícím 700 000 cestujících za rok je možné, že tato letiště neunesou výraznou část svých provozních nákladů. Letiště Nîmes patří k malým letištím, protože jeho provoz nepřesáhl v období 1999–2011 počet 320 000 cestujících.
- (653) Státní zásah během období 2000–2011 pro zajištění hospodářské rovnováhy letiště Nîmes, a tím jeho dalšího fungování, byl proto potřebný.
- (654) Podle nových pokynů je nutno přezkoumat, zda by mohly být uplatněny jiné než použité nástroje politiky nebo podpory, které by méně narušily hospodářskou soutěž⁽²⁰⁹⁾. Jak již bylo uvedeno, letiště vykazovalo během období 2002–2011 každý rok velmi výraznou provozní ztrátu. Pro zachování jeho činnosti bylo proto za těchto okolností obtížné uvažovat o jiných nástrojích než o nenávratných dotacích, jako byly jednorázové provozní dotace, paušální příspěvek, zvláštní veřejný příspěvek a rovněž vratné zálohy bez přesné lhůty splatnosti a bez úroků.

7.2.3.3. *Motivační účinek a přiměřenost podpor*

- (655) Podle nových pokynů je nutno ověřit, zda by se při neexistenci podpory na provoz výrazně snížil objem hospodářské činnosti dotyčného letiště a zda podpora byla omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti⁽²¹⁰⁾.
- (656) Jak bylo vysvětleno výše, napojení na vysokorychlostní železniční trať TGV a zároveň odchod společnosti Air France, kterému o dva roky později následoval odchod společnosti Air Littoral, vedly na letišti Nîmes k dramatickému snížení počtu leteckých spojů. Ve spojení s podmínkami smluv uzavíraných počínaje rokem 2002 se společnostmi Ryanair/AMS vyvolaly tyto skutečnosti rovněž výrazné zhoršení finanční situace letiště. Bez podpůrných opatření na financování provozní ztráty letiště by se tak jeho činnost výrazně snížila či dokonce zastavila.
- (657) Jak bude vysvětleno níže, výše podpory byly navíc omezeny na nezbytné minimum.

⁽²⁰⁷⁾ Nové pokyny, bod č. 114 a 131.

⁽²⁰⁸⁾ Nové pokyny, bod č. 117.

⁽²⁰⁹⁾ Nové pokyny, bod č. 120.

⁽²¹⁰⁾ Nové pokyny, bod č. 124 a 125.

7.2.3.3.1. Období, kdy letiště provozovala CCI-letiště (2000–2006)

- (658) Jednotlivé podpory na provoz poskytnuté CCI-letiště byly omezeny na částky nezbytné pro zajištění finanční rovnováhy provozování, aniž by tuto hranici přesáhly. Protože CCI-letiště by bez těchto podpor vykazovala každý rok výraznou provozní ztrátu, činnost letiště by musela být značně omezena či dokonce úplně zastavena. Podpory měly proto motivační dopad ve smyslu bodu 124 nových pokynů.
- (659) Pokud jde o jednorázové provozní dotace poskytnuté v roce 2005, Francie vysvětlila, že rozpočet CCI na rok 2005 byl vypracován na základě prognóz příjmů a nákladů při zohlednění prognóz provozu a že vzhledem k programu činnosti letiště vykazovaly výhledy na rok 2005 potřebu financování ve výši [1 – 3] miliony EUR. Tato potřeba odpovídala rozdílu mezi plánovanými výdaji ([4 – 6] milionů EUR) a plánovanými příjmy ([2 – 4] milionů EUR).
- (660) Jednorázové provozní dotace, které získala CCI-letiště v roce 2005, však dosáhly celkové výše pouze 1,35 milionu EUR, což bylo značně méně než potřeba financování ve výši [1 – 3] milionů EUR. Rozdíl ve výši přibližně [600 000 – 800 000] EUR nesla CCI, a to částečně formou vratných záloh.
- (661) Stejně tak jednorázová provozní dotace ve výši 200 000 EUR, kterou poskytla hlavní správa CCI v roce 2006, představovala pouze část provozní ztráty. Usnesení valné hromady CCI ze dne 14. prosince 2005 dokládá, že tato jednorázová provozní dotace vyplývala z dohody mezi sdružením SMAN a CCI, podle níž se CCI zavázala uhradit pouze část provozní ztráty letiště s omezením na částku 200 000 EUR⁽²¹¹⁾, zatímco zůstatek neslo sdružení SMAN jako nový majitel.
- (662) Pokud jde o vratné zálohy, které poskytla hlavní správa CCI, vyplývaly z povinnosti předkládat vyrovnaný rozpočet pro letiště, což byla povinnost uložená CCI ve smlouvě o koncesi. Výše záloh byla stanovena každý rok v okamžiku přípravy rozpočtu tak, aby ho vyrovnala. Vypracování rozpočtů letišť spravovaných obchodními a průmyslovými komorami je podřízeno striktním postupům, aby se zajistilo, že veřejné příspěvky na vyrovnání rozpočtu zůstanou omezeny na nezbytné minimum.
- (663) Oběžník č. 111 ze dne 30. března 1992, kterým se stanoví účetní a finanční rozpočtová pravidla pro obchodní a průmyslové komory, tak ukládá přesný postup, jak hlavní správa obchodní a průmyslové komory stanoví rozpočet pro správu letiště. Tento oběžník zejména stanoví, že obchodní a průmyslová komora pro vypracování rozpočtu zjistí i) stav provozních činností, ii) stav kapacity samofinancování a iii) stav kapitálových operací. K návrhu rozpočtu, jehož schválení je vyžadováno, musí být kromě toho povinně připojena řada dokumentů (tabulka s přehledem služeb mezi jednotlivými službami a jejich příspěvků, tabulka s počtem zaměstnanců a mzdovými náklady atd.). Cílem tohoto postupu je zejména to, aby se zaručilo, že rozpočet bude vyrovnaný, aniž by došlo k nadměrnému vyrovnání.
- (664) Výše vratných záloh proto nepřesáhly hranici nutnou pro financování provozní ztráty CCI-letiště, a to při zohlednění jednorázových provozních dotací.
- (665) Jednotlivé podpory na provoz, které CCI-letiště obdržela, tak měly motivační dopad a zůstaly omezeny na minimum.

7.2.3.3.2. Období, kdy letiště provozovala společnost VTAN (2007-2011)

- (666) Jednotlivé podpory na provoz poskytnuté společnosti VTAN představovaly značné částky a byly rovněž nutné pro zajištění finanční rovnováhy provozování letiště. Bez těchto podpor by bylo provozování letiště výrazně ztrátové a jeho činnost by bylo nutno podstatně omezit či dokonce zcela zastavit.

⁽²¹¹⁾ Příloha č. 2014-II-32 dopisu Francie ze dne 25. dubna 2014.

- (667) Paušální příspěvek v původní podobě byl určen na základě výhledového rozpočtu vypracovaného společností Veolia Transport. Podle tohoto rozpočtu měl v „referenčním scénáři“ paušální příspěvek ve výši [1,2 – 1,5] milionu EUR umožnit společnosti VTAN dosahovat čistých ziskových rozpětí [v průměrné výši 0 – 5 %] po celou dobu pověření veřejnou službou. Na podnět sdružení SMAN vypracovala společnost Veolia Transport na druhé straně „scénář ústupu“, který odpovídal snížení činnosti a v němž byl paušální příspěvek snížen na [1,0 – 1,3] milionu EUR. V tomto scénáři počítala společnost VTAN s čistými ziskovými rozpětími [v průměrné výši 0 – 5 %] po celou dobu pověření veřejnou službou ⁽²¹²⁾.
- (668) Vzhledem k těmto skutečnostem se čistá zisková rozpětí, která společnost Veolia Transport očekávala, jeví jako přiměřená a scénář ústupu byl pojat tak, aby tato rozpětí neúměrně nevzrostla v případě snížení činnosti.
- (669) Paušální příspěvek byl proto původně pojat tak, aby zůstal omezen na minimum nezbytné k tomu, aby se společnosti VTAN zajistila finanční rovnováha provozování letiště a zároveň přiměřený zisk. Jeho následné změny vycházely ze stejné logiky. Navýšení paušálního příspěvku dodatkem č. 1 tak odpovídalo nepředvídatelné ztrátě příjmu, který společnost Veolia Transport původně zohlednila ve svých předběžných odhadech, zatímco navýšení vyplývající z dodatku č. 3 odpovídalo dodatečným výdajům na marketing, ke kterým přistoupila společnost VTAN a se kterými se původně nepočítalo.
- (670) Zpětný přezkum výsledkových účtů společnosti VTAN navíc ukazuje, že paušální příspěvek nepřesáhl nezbytné minimum, protože nevedl k tomu, že by společnost VTAN vykazovala neúměrné zisky. Podle tabulky č. 6 v rozhodnutí o zahájení řízení bylo totiž čisté ziskové rozpětí společnosti VTAN dokonce negativní, a to po celé období 2007–2010.
- (671) Pokud jde o zvláštní veřejný příspěvek zavedený dodatkem č. 4 k dohodě o pověření veřejnou službou, byl vypočítán na základě výhledového rozpočtu, v němž se odrazily nové provozní náklady společnosti VTAN vzniklé v důsledku odchodu brigády námořního letectva, a navíc bylo stanoveno, že bude upravován a *posteriori* v závislosti na vykázaném podnikovém účetnictví, aby se zabránilo neúměrným platbám.
- (672) Jednotlivé podpory na provoz, které společnost VTAN obdržela, tak měly motivační dopad a zůstaly omezeny na minimum.

7.2.3.4. *Posouzení narušení hospodářské soutěže a účinků na obchod*

- (673) Podle nových pokynů zohlední Komise při posuzování slučitelnosti podpor na provoz poskytnutých před 4. dubnem 2014 narušení hospodářské soutěže a účinky na obchod ⁽²¹³⁾.
- (674) Podpora poskytnutá jednomu letišti Unie může mít případně negativní dopad na všechna ostatní letiště Unie. Všechna letiště Unie si totiž v rámci vnitřního trhu letecké dopravy uvnitř Unie navzájem konkurují, aby přilákala letecké společnosti. Jedná-li se o podporu na provoz, která umožní letišti, aby zůstalo hospodářsky životaschopné, intenzita tohoto obecného dopadu na ostatní letiště závisí na objemu činnosti letiště, jemuž se podpory dostalo, který se může konkrétně projevit v počtu cestujících, spojů a obrátek.
- (675) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že letiště Nîmes zůstalo letištem malé velikosti po celé zvažované období (2002–2011). Jeho provoz dosáhl vrcholu v roce 2001 s počtem 320 000 cestujících a ostatní roky se pohyboval od 130 000 do 300 000 cestujících za rok. Během stejného období spočívaly nabízené pravidelné letecké služby s odletem z tohoto letiště ve spoji do Paříže společností Air Littoral, který byl provozován pouze do roku 2003, a v několika spojích provozovaných společností Ryanair (maximálně čtyři zároveň) s jednou obrátkou za den či obrátkami za několik dní kromě léta, kdy mohly být na některých spojích a podle roku nabízeny dvě obrátky za den. Objem činnosti letiště Nîmes tak zůstával skromný. Obecný dopad podpor, které byly tomuto letišti poskytnuty, na všechna ostatní letiště byl proto poměrně omezený.

⁽²¹²⁾ Příloha č. 2014-1-1 dopisu Francie ze dne 19. února 2014.

⁽²¹³⁾ Nové pokyny, bod č. 131 a 137.

- (676) Nicméně dopady podpory na provoz přiznané danému letišti na jiné letiště jsou o to intenzivnější, čím je mezi oběma letišti kratší vzdálenost. Zejména nachází-li se jedno z nich ve spádové oblasti druhého, konkurují si navzájem mimořádně intenzivně, aby přilákala letecké společnosti, které projeví přání dopravně obsluhovat oblast, v níž se nacházejí. Existují-li navíc spoje s odletem z každého z obou letišť do stejného cílového města, konkurují si obě letiště, aby přilákala cestující, kteří si přejí cestovat do tohoto cílového města a kteří se pro tuto cestu mohou rozhodnout mezi dvěma letišti.
- (677) Letiště Avignon se nachází 68 km od letiště Nîmes, ale parametry jeho dráhy mu umožňují přijímat pouze soukromé nebo obchodní lety. U pravidelných letů si proto s letištem Nîmes nekonkuruje. Pokud jde o letiště Marseille, nachází se ve vzdálenosti 115 km, což představuje 1 hod. 15 min. jízdy po silnici. Je proto příliš vzdáleno, aby pocítilo neúměrný dopad předmětných podpor. Jak je uvedeno výše, letiště Montpellier se nachází pouze 63 km od letiště Nîmes, což představuje 49 minut jízdy po silnici. Protože Komise soudí, že vzdálenost do 100 km a doba přepravy do jedné hodiny jsou kritéria, která umožňují při prvním odhadu určit spádovou oblast letiště, letiště Montpellier se *a priori* nachází ve spádové oblasti letiště Nîmes. Některé spoje provozované s odletem z Montpellier mají navíc stejnou cílovou aglomeraci jako některé spoje s odletem z letiště Nîmes. Jedná se zejména o spoje do Bruselu a Londýna, které jsou nabízeny s odletem z obou letišť.
- (678) V tomto ohledu se Francie domnívá, že spádová oblast letiště je vymezena na základě dvou kritérií, a to: i) doba trvání jízdy a ii) cena jízdy v případě letišť, na nichž převládá nízkonákladový provoz, jako je letiště Nîmes. Francie se tak domnívá, že spádová oblast regionálního letiště je údajně u letišť, na která se lze dostat vozem nanejvýše do 60 minut, omezená⁽²¹⁴⁾. Podle Francie: „Pokud jde o letiště Montpellier, výše uvedené skutečnosti ho sice umísťují do stejné spádové oblasti jako letiště Nîmes, a to kvůli době přepravy mezi oběma letišti, která nedosahuje 60 minut, a ceně přepravy se zpáteční cestou nepřesahující 20 EUR, přesto je ale nutno zdůraznit, že spoje společnosti Ryanair z letiště Montpellier – v současné době čtyři – uspokojují turistickou poptávku zaměřenou spíše na západ než na východ od letiště (jako příklad lze uvést spoj do Hahnu, ačkoliv společnost Ryanair zrušila své spoje do Německa s odletem z Marseille) a že letiště Nîmes pokrývá částečně odlišnou spádovou oblast, než je spádová oblast letiště Montpellier (zejména Cévennes, Uzège a severovýchod departementu Gard/jih departementu Ardèche v údolí řeky Rhôny). Má tak vlastní spádovou oblast. Rovněž je nutno zdůraznit, že 51 % nízkonákladových cestujících se odebrá do vzdálenosti kratší než 50 km od jejich letiště“.
- (679) Tyto skutečnosti by skutečně mohly zmírnit dopad podpor na provoz, jež obdrželo letiště Nîmes, na letiště Montpellier. K tomu se připojuje skutečnost, že na letišti Montpellier byl po celé období provoz jasně přesahující provoz na letišti Nîmes. Provoz se na něm pohyboval mezi 1,2 a 1,6 milionu cestujících za rok. Podpora, již obdrželo letiště Nîmes, které je přibližně šestkrát menší, mohla mít na letiště Montpellier maximálně omezený dopad. Doba trvání jízdy mezi oběma letišti, která nedosahuje jedné hodiny, ale je téměř rovna 50 minutám, je rovněž faktor, který může zmírnit dopad předmětných podpor na letiště Montpellier.
- (680) Předmětné podpory na provoz tak měly omezený dopad na letiště v sousedství letiště Nîmes.
- (681) Při zohlednění všech těchto pozitivních a negativních prvků celkově vyvolaných předmětnými podporami Komise soudí, že tyto podpory neovlivnily obchod v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.
- (682) Vzhledem ke skutečnostem uvedeným výše, které se týkají dopadu předmětných podpor na hospodářskou soutěž a obchod, a při zohlednění důležitého přínosu těchto podpor k hospodářskému rozvoji oblasti, v níž se nachází letiště Nîmes, a to zejména z důvodu jejich příznivého dopadu na místní cestovní ruch a místo soustředění hospodářských činností, jež se nachází v oblasti letiště, Komise soudí, že předmětné podpory nenarušily hospodářskou soutěž a obchod v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

⁽²¹⁴⁾ Přípomínky Francie k rozhodnutí o zahájení řízení, s. 35.

7.2.3.5. Závěr ke slučitelnosti podpor ve prospěch CCI-letišť a společnosti VTAN

- (683) Vzhledem k předcházejícímu představují jednorázové provozní dotace, vratné zálohy, paušální příspěvek v podobě zavedené dohodou o pověření veřejnou službou v jejím původním znění a navýšený dodatky č. 1 a 3 a rovněž zvláštní veřejný příspěvek podpory slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (684) Tento závěr je založen na specifických kritériích stanovených v nových pokynech pro posouzení slučitelnosti podpor na provoz poskytnutých ve prospěch letišť před dnem 4. dubna 2014. Není jím dotčeno žádné posouzení případných budoucích podpor ve prospěch letišť Nîmes, které by Komise mohla být nucena provést v budoucnu na základě pravidel stanovených novými pokyny pro podpory poskytnuté po dni 4. dubna 2014.

8. NAVRÁCENÍ PODPORY

- (685) Komise konstatovala, že společnosti Ryanair/AMS byly příjemci protiprávních podpor neslučitelných s vnitřním trhem. Podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že jakmile Komise prokáže, že určitá podpora není slučitelná s vnitřním trhem, má pravomoc donutit dotčený členský stát ke zrušení nebo úpravě této podpory⁽²¹⁵⁾. Podle článku 14 nařízení (ES) č. 659/1999, „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil (dále jen „rozhodnutí o navrácení“). Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva Společenství“.
- (686) Podle ustálené judikatury Soudního dvora v případě, že Komise prohlásí protiprávní podporu za neslučitelnou s vnitřním trhem, je cílem povinnosti uložené členskému státu obnovení dřívějšího stavu⁽²¹⁶⁾. V tomto ohledu považuje Soudní dvůr cíl za dosažený, jakmile příjemci vrátí částky protiprávně poskytnuté v rámci podpory, a ztrácí tak výhodu, již měli oproti svým konkurentům. Tím dojde k návratu do stavu před vyplacením podpory⁽²¹⁷⁾.
- (687) V tomto konkrétním případě se ukazuje, že žádná obecná zásada práva Unie není zřejmě v rozporu s navrácením protiprávních podpor, které byly zjištěny v rámci tohoto rozhodnutí. Francie a ani žádná zúčastněná strana zejména neposkytly žádné argumenty v tomto smyslu.
- (688) Francie proto musí přijmout všechna nezbytná opatření, aby od společností Ryanair/AMS získala zpět podpory poskytnuté protiprávně prostřednictvím předmětných smluv.
- (689) Pokud jde o částky podpory vyplývající ze smluv uzavřených s CCI, musí být vráceny CCI. Pokud jde o částky podpory vyplývající ze smluv uzavřených se společností VTAN, musí být vráceny sdružení SMAN, protože, jak bylo prokázáno výše, státní prostředky, které sloužily k financování výhod vyplývajících z předmětných smluv, pocházely od sdružení SMAN v podobě provozních dotací vyplacených společností VTAN.

⁽²¹⁵⁾ Rozsudek vynesený ve věci C-70/72, *Komise v. Německo* (EBHT 1973, s. 00813, bod č. 13).

⁽²¹⁶⁾ Rozsudek vynesený ve spojených věcech C-278/92, C-279/92 a C-280/92, *Španělské království v. Komise Evropských společenství* (EBHT 1994 s. I-4103, bod č. 75).

⁽²¹⁷⁾ Rozsudek vynesený ve věci C-75/97, *Belgické království v. Komise Evropských společenství* (EBHT 1999, s. I-03671, body č. 64 až 65).

- (690) Částky podpory, které je nutno získat zpět u každé smlouvy, se stanoví, jak je uvedeno následovně. Každá zkoumaná transakce (tvořená případně smlouvou o letištních službách a smlouvou o marketingových službách) je považována za transakci, jež vedla k určité výši podpory vypočítané za každý rok plnění smluv tvořících transakci nebo za každé období, pro které byly vypočítány výhledové inkrementální toky⁽²¹⁸⁾. Každá z těchto částek se vypočítává na základě negativní části inkrementálního toku (příjmy po odečtení nákladů) předvídatelného v okamžiku uzavření transakce, jak je uveden v tabulkách č. 7 až 16. Tyto částky odpovídají totiž částkám, s jejichž odečtením od částky vynaložené na marketingové služby by bylo nutno počítat každý rok (či které by bylo nutno přidat k letištním poplatkům a poplatkům za asistenční služby při mezipřistání účtovaným leteckým společností), aby čistá aktualizovaná hodnota smlouvy byla pozitivní, čili jinými slovy, aby tato smlouva byla v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.
- (691) Za účelem zohlednění skutečného zvýhodnění, jehož se dostalo společností Ryanair/AMS plněním smluv, lze částky uvedené v předchozím bodě odůvodnění upravit na základě důkazů předložených Francií podle i) rozdílu mezi na jedné straně skutečnými platbami provedenými společností Ryanair, jak byly zjištěny *ex post*, za přistávací poplatky, poplatky za cestující a poplatky za asistenční služby při mezipřistání na základě smlouvy o letištních službách⁽²¹⁹⁾ a na druhé straně výhledovými toky (*ex ante*), které odpovídají těmto příjmovým položkám a jsou uvedeny v tabulkách č. 7 až 16, a podle ii) rozdílu mezi na jedné straně skutečně provedenými platbami za marketingové služby, jak byly zjištěny *ex post*, ve prospěch společností Ryanair nebo AMS v rámci plnění smlouvy o marketingových službách a na druhé straně odpovídajícími výhledovými náklady na marketingové služby (*ex ante*), jak jsou uvedeny v tabulkách č. 7 až 16.
- (692) Komise navíc soudí, že skutečné zvýhodnění, kterého se dostalo společností Ryanair/AMS, je omezeno na skutečnou dobu plnění příslušné smlouvy. Po vypovězení každé smlouvy neobdržely totiž společnosti Ryanair/AMS platby v rámci těchto smluv a neměly přístup k letištní infrastruktuře a k asistenčním službám při mezipřistání na základě plnění těchto smluv. Částky podpory vypočítané výše uvedeným způsobem a spojené s danou smlouvou se proto snižují na nulu v obdobích, během nichž smlouva přestala být skutečně plněna (zejména z důvodu jejího předčasného vypovězení společnou dohodou smluvních stran).
- (693) Částky podpory, které je nutno získat zpět od společností Ryanair/AMS u určitých smluv, jež nedospěly až ke svému konci, je proto nutno snížit na nulu za období ode dne skutečného konce plnění smlouvy do dne konce plnění stanoveného při uzavření dané smlouvy.
- (694) Níže uvedená tabulka 17 uvádí relevantní údaje o částkách, na jejichž základě se vypočítávají částky, které je nutno vrátit. Tyto částky se skládají z negativní části inkrementálních toků (příjmy po odečtení nákladů), jak byly stanoveny v rámci uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství, se snížením u smluv se společnostmi Ryanair/AMS v rocích, kdy tyto smlouvy nebyly plněny až do konce jejich platnosti.

⁽²¹⁸⁾ Jak je vysvětleno v analýze existence hospodářského zvýhodnění v jednotlivých smlouvách, podpora je výsledkem obousměrných toků mezi provozovatelem letiště a společností Ryanair nebo společnostmi Ryanair/AMS. Tyto toky mají různou četnost a v některých případech se jedná o nepřerušované toky nebo o toky, jejichž četnost plateb nelze při uzavírání smluv přesně předvídat. Týká se to úhrady letištních poplatků. Pro analýzu existence hospodářského zvýhodnění jsou ale rozhodující výhledové inkrementální toky. Z podnikatelského plánu VTAN a z návrhů přepracovaných inkrementálních podnikatelských plánů, které předložila Francie, vyplývá, že by v tomto případě postup rozumného subjektu v tržním hospodářství obecně spočíval v tom, že by ve spojení s jednotlivými smlouvami stanovil výhledové inkrementální toky na ročním základě. Je proto logické, aby částky podpory vyplývající z jednotlivých smluv byly rovněž obecně stanoveny na ročním základě. Tyto částky podpory totiž odpovídají úhrnným částkám, které by subjekt v tržním hospodářství při vyjednávání jednotlivých smluv požadoval, aby mu společnosti Ryanair/AMS platily každý rok navíc k letištním poplatkům a poplatkům za asistenční služby při mezipřistání za jinak stejných podmínek (zejména co se týče plateb za marketing), aby se smlouva stala ziskovou. U některých smluv se ale ukázalo logičtější vypočítávat výhledové inkrementální toky za sezónu IATA (zima/léto) nebo za jiná období, než je kalendářní rok, kvůli určitým specifikám těchto smluv, jako jsou například změny v četnosti letů během letních sezón. Proto jsou u některých smluv částky vypočítány na ročním základě, zatímco u jiných jsou vypočítány za jiná období než za celé kalendářní roky.

⁽²¹⁹⁾ Při případném zohlednění možných „finančních pobídek“ stanovených ve smlouvách o letištních službách, které spočívají ve vrácení společnosti Ryanair části plateb, které provedla v rámci těchto smluv, pokud bylo dosaženo určitých cílů provozu.

Tabulka 17

Údaje o částkách, které je nutno získat zpět ⁽¹⁾

Orientační částky (v EUR)	Období, během kterého byla částka podpory obdržena																
	2002	2003	2004	2004 (letní sezóna)	2005	2006	2007 (leden až říjen)	2007–2008 (zimní sezóna)	2008 (letní sezóna)	2008–2009 (zimní sezóna)	2009 (letní sezóna)	2009–2010 (zimní sezóna)	2010	2010 (letní sezóna)	2010–2011 (zimní sezóna)	2011 (letní sezóna)	2011 (zimní sezóna až do 31.12.)
Období CCI:																	
Výměna dopisů z konce roku 2001 až začátku roku 2002	[0-50 000]	[0-50 000]	[0-50 000]														
Výměna dopisů z roku 2004				[100 000-150 000]													
Smlouvy z roku 2005					[150 000-200 000]	[250 000-300 000]											
Období VTAN:																	
Smlouvy ze dne 2. ledna 2007							[700 000-750 000]										
Dodatek ze dne 1. srpna 2007								[150 000-200 000]									
Smlouvy ze dne 1. listopadu 2007								[700 000-750 000]	[800 000-850 000]								
Smlouvy ze dne 27. srpna 2008										[450 000-500 000]							[500 000-550 000]

Orientační částky (v EUR)	Období, během kterého byla částka podpory obdržena																
	2002	2003	2004	2004 (letní sezóna)	2005	2006	2007 (leden až říjen)	2007–2008 (zimní sezóna)	2008 (letní sezóna)	2008–2009 (zimní sezóna)	2009 (letní sezóna)	2009–2010 (zimní sezóna)	2010	2010 (letní sezóna)	2010–2011 (zimní sezóna)	2011 (letní sezóna)	2011 (zimní sezóna až do 31.12.)
Smlouvy ze dne 25. srpna 2009												[450 000-500 000]		[500 000-550 000]	[450 000-500 000]	[450 000-500 000]	[150 000-200 000]
Dodatek ze dne 18. srpna 2010													[0-50 000]				
Dodatek ze dne 30. listopadu 2010																[0-50 000]	
Celkem	[0-50 000]	[0-50 000]	[0-50 000]	[100 000-150 000]	[150 000-200 000]	[250 000-300 000]	[700 000-750 000]	[850 000-900 000]	[800 000-850 000]	[450 000-500 000]	[500 000-550 000]	[450 000-500 000]	[0-50 000]	[500 000-550 000]	[450 000-500 000]	[500 000-550 000]	[150 000-200 000]

(¹) Pokud se v této tabulce odkazuje na určitý rok bez dalšího upřesnění (např. „2002“), jedná se o celý kalendářní rok. Pokud jde o výpočet úroků z navrácení, za den poskytnutí podpory se považuje poslední den každého z období uvedených v jednotlivých sloupcích. Viz 699. bod odůvodnění.

- (695) Jak je vysvětleno v části 7.1.1.2.3, Komise soudí, že společnosti Ryanair a AMS tvoří jedinou hospodářskou entitu a že smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách uzavřené současně je nutno považovat za jedinou obchodní transakci mezi touto entitou a podle případu CCI nebo společností VTAN. Komise proto soudí, že společnosti Ryanair a AMS jsou solidárně odpovědné za vrácení celé částky podpory získané na základě smluv uzavřených od roku 2005 do roku 2010 v celkové orientační kapitálové výši [5 000 000 – 7 000 000] EUR. Pokud jde o smlouvy uzavřené před rokem 2005, je za vrácení podpory, která vyplývá z těchto smluv, v celkové orientační kapitálové výši [150 000 – 300 000] EUR odpovědná společnost Ryanair, protože tyto smlouvy uzavřela CCI pouze s ní.
- (696) Francouzské orgány získají zpět výše uvedené částky do 4 měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.
- (697) Francouzské orgány dále v souladu s kapitolou V nařízení Rady (ES) č. 794/2004 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES⁽²²⁰⁾, připočtou navíc k výši podpory úroky z navrácení, které se účtují ode dne, kdy byla podniku předmětná podpora dána k dispozici, tj. od každého dne provedení platby podpory, a až do dne skutečného navrácení⁽²²¹⁾. Vzhledem k tomu, že v tomto konkrétním případě jsou toky, které tvoří tyto podpory, složité a dochází k nim v různých dnech během roku či u několika kategorií příjmů průběžně, Komise soudí, že pro výpočet úroků z navrácení je přijatelné považovat za okamžik vyplacení částek podpory poslední den období, pro které byla výše podpory vypočítána (např. 31. prosinec, pokud předmětné období odpovídá kalendářnímu roku, či 31. říjen, pokud jde o období od 1. ledna do 31. října daného roku). V tomto ohledu volbou posledního dne zvažovaného období přijímá Komise přístup, který je pro příjemce nejvýhodnější.
- (698) V souladu s judikaturou Soudního dvora v případě, že se členský stát setká s nepředvídatelnými potížemi nebo s okolnostmi, se kterými Komise nepočítala, může tyto potíže oznámit Komisi spolu s návrhy odpovídajících úprav, aby je Komise posoudila. V takovém případě spolupracují Komise a členský stát v dobré víře s cílem nalézt řešení těchto potíží při plném dodržení ustanovení⁽²²²⁾ SFEU.
- (699) Komise proto žádá Francii, aby jí předložila každou potíž, se kterou by se setkala při provádění tohoto rozhodnutí.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Tato opatření, která obsahují státní podporu poskytnutou protiprávně Francií ve prospěch společnosti Ryanair v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, jsou neslučitelná s vnitřním trhem:
- a) transakce, kterou se mění úmluva uzavřená dne 11. dubna 2000 mezi Obchodní a průmyslovou komorou Nîmes-Uzès-Le Vigan a společností Ryanair a již tvoří výměna dopisů mezi Obchodní a průmyslovou komorou Nîmes-Uzès-Le Vigan a společností Ryanair ze dne 28. listopadu 2001, 11., 18., 21. a 24. prosince 2001 a 2., 5., a 15. února 2002;
- b) transakce, kterou se mění úmluva uzavřená dne 11. dubna 2000 mezi Obchodní a průmyslovou komorou Nîmes-Uzès-Le Vigan a společností Ryanair a již tvoří výměna dopisů mezi Obchodní a průmyslovou komorou Nîmes-Uzès-Le Vigan a společností Ryanair ze dne 10. a 16. března 2004.

⁽²²⁰⁾ 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).

⁽²²¹⁾ Viz čl. 14 odst. 2 výše uvedeného nařízení č. 659/99.

⁽²²²⁾ Viz rozsudek vynesený ve věci C-94/87, *Komise Evropských společenství v. Spolková republika Německo* (EBHT 1989, s. 175, bod č. 9), a rozsudek vynesený ve věci C-348/93, *Komise Evropských společenství v. Italská republika* (EBHT 1995, s. 673, bod č. 17).

2. Tato opatření, která obsahují státní podporu poskytnutou protiprávně Francií ve prospěch zároveň společnosti Ryanair a Airport Marketing Services v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, jsou neslučitelná s vnitřním trhem:

- a) smlouva o letištních službách uzavřená mezi Obchodní a průmyslovou komorou Nîmes-Uzès-Le Vigan a společností Ryanair dne 10. října a smlouva o marketingových službách uzavřená stejného dne mezi Obchodní a průmyslovou komorou Nîmes-Uzès-Le Vigan a společností Airport Marketing Services;
- b) smlouva o letištních službách uzavřená mezi společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes a společností Ryanair dne 2. ledna 2007 a smlouva o marketingových službách uzavřená stejného dne mezi společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes a společností Airport Marketing Services;
- c) dodatek ze dne 1. srpna 2007 ke smlouvě o marketingových službách uzavřené společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes a společností Airport Marketing Services dne 2. ledna 2007;
- d) smlouva o letištních službách uzavřená mezi společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes a společností Ryanair dne 1. listopadu 2007 a smlouva o marketingových službách uzavřená stejného dne mezi společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes a společností Airport Marketing Services;
- e) smlouva o letištních službách uzavřená mezi společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes a společností Ryanair dne 27. srpna 2008 a smlouva o marketingových službách uzavřená stejného dne mezi společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes a společností Airport Marketing Services;
- f) dodatek ze dne 25. srpna 2009 ke smlouvě o letištních službách uzavřené mezi společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes a společností Ryanair dne 27. srpna 2008 a dodatek ze dne 25. srpna 2009 ke smlouvě o marketingových službách uzavřené mezi společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes a společností Airport Marketing Services dne 27. srpna 2008;
- g) dodatek ze dne 18. srpna 2010 ke smlouvě o marketingových službách uzavřené společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes a společností Airport Marketing Services dne 27. srpna 2008;
- h) dodatek ze dne 30. listopadu 2010 ke smlouvě o marketingových službách uzavřené společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes a společností Airport Marketing Services dne 27. srpna 2008.

Článek 2

1. Úmluva uzavřená dne 11. dubna 2000 mezi společností Ryanair a Obchodní a průmyslovou komorou Nîmes-Uzès-Le Vigan nepředstavuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
2. Dodatek ze dne 30. ledna 2006 k úmluvě o marketingových službách uzavřené mezi Obchodní a průmyslovou komorou Nîmes-Uzès-Le Vigan a společností Airport Marketing Services dne 10. října 2005 nepředstavuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
3. Dodatek ze dne 17. října 2006 k úmluvě o marketingových službách uzavřené mezi Obchodní a průmyslovou komorou Nîmes-Uzès-Le Vigan a společností Airport Marketing Services dne 10. října 2005 nepředstavuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

1. Vratné zálohy poskytnuté hlavní správou Obchodní a průmyslové komory Nîmes-Uzès-Le Vigan jejímu letištnímu útvaru od roku 2002 do roku 2006 jsou státní podporou podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tuto státní podporu poskytla Francie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.
2. Jednorázové provozní dotace poskytnuté různými místními samosprávami a hlavní správou Obchodní a průmyslové komory Nîmes-Uzès-Le Vigan letištnímu útvaru Obchodní a průmyslové komory Nîmes-Uzès-Le Vigan jsou státní podporou podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tuto státní podporu poskytla Francie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

3. Paušální příspěvek v podobě zavedené ve prospěch společnosti Veolia Transport Aéroport de Nîmes úmluvou o pověření veřejnou službou uzavřenou dne 8. prosince 2006 sdružením Syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport de Nîmes – Alès – Camargue – Cévennes a společností Veolia Transport, který byl navýšen dodatky č. 1 a 3 k této úmluvě, představuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tuto státní podporu poskytla Francie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.
4. Zvláštní veřejný příspěvek zavedený ve prospěch společnosti Veolia Transport Aéroport de Nîmes dodatkem č. 4 k úmluvě uvedené v odstavci 3 představuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tuto státní podporu poskytla Francie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.
5. Dodatek č. 2 k úmluvě uvedené v odstavci 3 nepředstavuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
6. Provozní dotace zavedené dodatkem č. 4 k úmluvě uvedené v odstavci 3 nepředstavují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
7. Dotace přiznané Obchodní a průmyslové komoře Nîmes-Uzès-Le Vigan a společnosti Veolia Transport Aéroport de Nîmes uplatněním vnitrostátního systému financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi na francouzských letištích nepředstavují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
8. Státní podpory uvedené v odstavcích 1 až 4 tohoto článku jsou slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 4

1. Francie je povinna si nechat vrátit od příjemců státní podpory uvedené v článku 1. Společnosti Ryanair a Airport Marketing Services jsou solidárně odpovědný za vrácení podpor uvedených v čl. 1 odst. 2.
2. Částky, které mají být navraceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly příjemcům dány k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.
3. Úroky se počítají ze základu složeného v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 a nařízením Komise (ES) č. 271/2008 ⁽²²³⁾, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.
4. Francie zruší s účinkem ode dne přijetí tohoto rozhodnutí všechny neprovedené platby podpory uvedené v článku 1.

Článek 5

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

Článek 6

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Francie Komisi tyto informace:
 - a) částky podpory, které je nutno vrátit podle článku 4;

⁽²²³⁾ 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)

- b) výpočet úroků z navrácení;
- c) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření pro dosažení souladu s tímto rozhodnutím;
- d) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno podpory vrátit.

2. Francie bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých s cílem vykonat toto rozhodnutí až do úplného navrácení podpor uvedených v článku 1. Na pouhou žádost Komise předloží neprodleně informace o již přijatých a plánovaných opatřeních pro splnění tohoto rozhodnutí. Poskytne rovněž podrobné informace o výši podpory a úroků, které již příjemci navrátili.

Článek 7

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 23. července 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2016/634**ze dne 21. ledna 2016****o opatření podpory SA.25338 (2014/C) (ex E 3/2008 a ex CP 115/2004), jež provedlo Nizozemsko – osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob**

(oznámeno pod číslem C(2016) 167)

(Pouze nizozemské 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) V roce 1997 zahájily útvary Komise šetření, které se týkalo zvláštních daňových pravidel vztahujících se na veřejné podniky v členských státech. V reakci na dotazník Komise poskytly nizozemské orgány dopisem ze dne 23. ledna 1998 informace o nizozemském zákonu o dani z příjmu právnických osob (*Wet Vennootschapsbelasting 1969*, dále jen „Wet Vpb 1969“).
- (2) Dne 2. července 2004 zahájily útvary Komise řízení z vlastního podnětu týkající se osvobození nizozemských veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob podle zákona *Wet Vpb 1969*, které bylo zaevidováno pod č. CP 115/2004. Dne 9. července 2004, 22. listopadu 2004, 29. června 2006 a 2. července 2007 zaslaly útvary Komise žádosti o informace, na něž nizozemské orgány odpověděly dne 3. září 2004, 4. dubna 2005, 26. září 2006, 13. prosince 2006, 22. ledna 2007 a 27. července 2007.
- (3) Dopisem ze dne 9. července 2008 (dále jen „dopis podle článku 17“) zahájily útvary Komise postup spolupráce podle čl. 17 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ⁽²⁾ (dále jen „procesní nařízení“). Útvary Komise nizozemským orgánům sdělily svůj předběžný názor, že osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob podle zákona *Wet Vpb 1969* představuje neslučitelnou státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“). Nizozemské orgány byly požádány, aby v souladu s čl. 17 odst. 2 procesního nařízení podaly připomínky.
- (4) Po odeslání dopisu podle článku 17 v září 2010 obdržela Komise stížnost týkající se osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob podle zákona *Wet Vpb 1969*. Stížnost souvisela s regionálním letištěm, subjektem zřízeným jako akciová společnost (NV), jež údajně nepodléhá dani z příjmu právnických osob. Stěžovatel tvrdil, že jelikož je právní a skutková situace srovnatelná se situací ve věci Schiphol ⁽³⁾, mělo by být letiště zařazeno na seznam nepřímých veřejných podniků podléhajících dani podle čl. 2 odst. 7 zákona *Wet Vpb 1969*. Útvary Komise připojily stížnost k věci projednávané v rámci postupu spolupráce.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 280, 22.8.2014, s. 68.

⁽²⁾ 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). S účinností od 14. října 2015 bylo nařízení (ES) č. 659/1999 zrušeno nařízením Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9). Veškeré procedurální kroky v tomto řízení byly učiněny podle nařízení (ES) č. 659/1999.

⁽³⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 3. července 2001 ve věci SA.16035 (ex E 45/2000) (Úř. věst. C 37, 11.2.2004, s. 13). Komise rozhodla, že osvobození skupiny Schiphol ve veřejném vlastnictví od daně z příjmu právnických osob představuje existující podporu.

NÁVRH VHODNÝCH OPATŘENÍ

- (5) Dne 2. května 2013 přijala Komise rozhodnutí, kterým se v souladu s článkem 18 procesního nařízení navrhuje vhodná opatření za účelem zrušení osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob podle čl. 2 odst. 1 písm. g), čl. 2 odst. 3 a čl. 2 odst. 7 zákona Wet Vpb 1969, aby bylo zajištěno, že se na veřejné podniky, které se podílejí na hospodářských činnostech ve smyslu práva EU, bude vztahovat stejný daňový režim, jaký se vztahuje na soukromé podniky.
- (6) Nizozemské orgány byly požádány, aby do jednoho měsíce Komisi písemně informovaly o bezpodmínečném a jednoznačném přijetí návrhu vhodných opatření v souladu s článkem 19 procesního nařízení.
- (7) V dopise ze dne 24. května 2013 nizozemské orgány Komisi sdělily, že „s výhradou schválení parlamentem zamýšlí nizozemská vláda přijmout do osmnácti měsíců právní předpis s cílem zajistit, aby veřejné podniky, které vykonávají hospodářské činnosti, podléhaly dani z příjmu právnických osob stejně jako soukromé podniky. Tento právní předpis vstoupí v platnost nejpozději v následujícím daňovém roce. To znamená, že v praxi vstoupí dotýčný právní předpis v platnost dne 1. ledna 2015 a účinnosti nabude dne 1. ledna 2016.“
- (8) Komise se domnívala, že prohlášení obsažené v dopise nepředstavuje bezpodmínečné přijetí, jelikož zmiňuje pouze podmíněný záměr přijmout právní předpis.
- (9) V dopise ze dne 11. března 2014 upozornila Komise na podmíněnou povahu přijetí a požádala nizozemské orgány, aby útvary Komise do tří týdnů od obdržení dopisu informovaly o tom, zda Nizozemsko bezpodmínečně a jednoznačně přijalo vhodná opatření. Na tento dopis Nizozemsko neodpovědělo.

ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (10) Dopisem ze dne 9. července 2014 Komise Nizozemsko informovala, že se s ohledem na dotýčné opatření podpory rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“).
- (11) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽⁴⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k dotýčnému opatření podaly připomínky.
- (12) Po prodloužení původní lhůty dne 27. července 2014 obdržela Komise dopisem ze dne 10. září 2014 připomínky Nizozemska. Dopisem ze dne 19. září 2014 obdržela Komise rovněž společné připomínky zúčastněných stran a dopisem ze dne 3. října 2014 je předala Nizozemsku, aby se k nim vyjádřilo. Vyjádření Nizozemska bylo obdrženo dopisem ze dne 3. listopadu 2014.

ZÁKON MODERNIZUJÍCÍ DAŇOVOU POVINNOST VEŘEJNÝCH PODNIKŮ

- (13) Dne 14. dubna 2014 zahájily nizozemské orgány veřejné konzultace k předloze legislativního návrhu na změnu zákona Wet Vpb 1969. Cílem návrhu byla modernizace daňové povinnosti veřejných podniků za účelem vytvoření rovných podmínek pro veřejné a soukromé podniky podle zákona o dani z příjmu právnických osob.
- (14) Dne 16. září 2014 byl legislativní návrh předložen nizozemskému parlamentu. První komora návrh schválila dne 26. května 2015 a nový zákon nazvaný „Wet Modernisering Vpb-plicht overheidsonderningen“ (dále jen „Wet Vpb 2015“) byl podepsán dne 4. června 2015. Podle nového zákona mají veřejné podniky podléhat dani z příjmu právnických osob stejně jako soukromé podniky a tento zákon se použije poprvé pro účetní období začínající dne 1. ledna 2016 nebo posléze. Nový zákon nebyl nizozemskými orgány oznámen Komisi podle článku 108 Smlouvy.

(4) Viz pozn. pod čarou 1.

- (15) Zákon Wet Vpb 2015 však obsahuje určité výjimky:
- a) Zákon výslovně zachovává osvobození některých veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob, konkrétně v případě šesti podniků, které provozují nizozemské veřejné námořní přístavy, tj. Groningen Seaports NV, Havenbedrijf Amsterdam NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, Havenschap Moerdijk, NV Port of Den Helder a Zeeland Seaports NV. Osvobozeny jsou i subjekty, jejichž činnost spočívá především ve správě, rozvoji nebo provozu námořního přístavu. U těchto nizozemských námořních přístavů zůstává osvobození od daně z příjmu právnických osob v platnosti do dne, který nizozemské orgány určí v královské vyhlášce ⁽⁵⁾.
 - b) Od daně jsou osvobozeny i subjekty působící v oblasti vzdělávání nebo výzkumu, jsou-li splněny určité podmínky ⁽⁶⁾.
- (16) Útvary Komise se s nizozemskými orgány sešly dne 27. srpna 2015. Dopisem ze dne 10. září 2015 objasnily nizozemské orgány důvody, které podle jejich názoru odůvodňují přechodné období, pokud jde o podrobení nizozemských veřejných námořních přístavů dani z příjmu právnických osob.
- (17) Toto rozhodnutí se zabývá nejen osvobozením veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob, jež bylo v platnosti v době přijetí rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, tj. dne 9. července 2014, nýbrž bere v úvahu i změny provedené zákonem Wet Vpb 2015, pokud jde o osvobození nizozemských veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob stanovené v čl. 2 odst. 1 písm. g), čl. 2 odst. 3 a čl. 2 odst. 7 zákona Wet Vpb 1969. Tímto rozhodnutím není dotčeno posouzení případných dalších změn zákona Wet Vpb 1969, jichž se toto šetření netýká. V tomto rozhodnutí nejsou posouzeny zejména výjimky stanovené v článcích 5 a 6 zákona Wet Vpb 1969 ani jejich případné změny. Toto rozhodnutí je omezeno na osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob podle čl. 2 odst. 1, 3 a 7 zákona Wet Vpb 1969 ⁽⁷⁾.

2. POPIS OPATŘENÍ

2.1. Nizozemský zákon o dani z příjmu právnických osob

- (18) Podle zákona Wet Vpb 1969 podléhají podniky v Nizozemsku dani z příjmu právnických osob.
- (19) Před pozměněním ustanovení čl. 2 odst. 1 písm. g), čl. 2 odst. 3 a čl. 2 odst. 7 novým zákonem uplatňoval zákon Wet Vpb 1969 na soukromé a veřejné podniky rozdílný daňový režim. Soukromé podniky podléhají dani z příjmu právnických osob na základě obecného režimu. Právnícké osoby založené za účelem podnikání, které se řídí právem soukromým, jako jsou akciové společnosti (NV) a společnosti s ručením omezeným (BV), podléhají plně dani z příjmu právnických osob s ohledem na celý svůj příjem. Nadace (*stichtingen*) a sdružení (*verenigingen*) podléhají dani z příjmu právnických osob v případě, že podnikají (čl. 2 odst. 1 písm. e) zákona Wet Vpb 1969). Podnikání (*het drijven van een onderneming*) je v článku 4 zákona Wet Vpb 1969 definováno jako jakákoli činnost, jež je vykonávána v soutěži s jinými podniky.
- (20) Zákon Wet Vpb 2015 má u většiny veřejných podniků osvobození od daně z příjmu právnických osob za určitých podmínek zrušit. Za tímto účelem mění ustanovení čl. 2 odst. 1 písm. g), čl. 2 odst. 3 a čl. 2 odst. 7 zákona Wet Vpb 1969 tak, aby veřejné podniky podléhaly dani. Nová ustanovení však zachovávají osvobození od daně z příjmu právnických osob u námořních přístavů a vzdělávacích a výzkumných institucí, které splňují určité podmínky (viz 15. bod odůvodnění).

⁽⁵⁾ Článek I D (kterým se vkládá nový článek 6c), článek II a čl. VIII odst. 2 zákona Wet Vpb 2015.

⁽⁶⁾ Článek I D (kterým se vkládá nový článek 6b) zákona Wet Vpb 2015. Nový článek 6b stanoví osvobození rovněž v případě fakultních nemocnic, které vykonávají činnosti uvedené v čl. 1.4 odst. 1 zákona o vysokoškolském a vědeckém výzkumu. Cílem tohoto osvobození je zajistit rovné podmínky pro veřejné a soukromé nemocnice. Dotyčné osvobození souvisí s výjimkou uvedenou v článku 5 zákona Wet Vpb 1969, jehož se toto řízení netýká, a toto rozhodnutí se proto zmíněnou výjimkou nezabývá. Tímto rozhodnutím není dotčeno posouzení výjimky pro fakultní nemocnice podle zákona Wet Vpb 2015.

⁽⁷⁾ Viz pozn. pod čarou č. 6, pokud jde o rozhodnutí o vhodných opatřeních, a pozn. pod čarou č. 2, pokud jde o rozhodnutí o zahájení řízení.

2.2. Osvobození veřejných podniků podle zákona Wet Vpb 1969

- (21) Na veřejné podniky se vztahují zvláštní pravidla pro daň z příjmu právnických osob, která jsou stanovena v čl. 2 odst. 1, 3 a 7 zákona Wet Vpb 1969⁽⁸⁾.
- (22) Zákon Wet Vpb 1969 rozlišuje přímé a nepřímé veřejné podniky. Přímé veřejné podniky (*direct overheidsbedrijf*) jsou součástí právnické osoby, jež se řídí právem veřejným (*publiekrechtelijke rechtspersoon*). K příkladům přímých veřejných podniků patří agentury pro rozvoj obecního majetku nebo oddělení sběru komunálního odpadu.
- (23) Nepřímým veřejným podnikem je organizace (obvykle akciová společnost nebo společnost s ručením omezeným či nadace), která se řídí právem soukromým, je však kontrolována veřejnou institucí. Tak je tomu v případě, že a) jedinými vlastníky podniku jsou nizozemské veřejné instituce, nebo b) v případě jiných soukromoprávních subjektů, jejichž kapitál není rozdělen na akcie nebo podíly (nadace a sdružení), jejichž ředitele mohou jmenovat a odvolávat pouze veřejné instituce a jejichž majetek v případě likvidace připadá výhradně veřejným institucím.
- (24) Podle čl. 2 odst. 1 písm. g) zákona Wet Vpb 1969 podléhají podniky patřící právnickým osobám, jež se řídí právem veřejným (*ondernemingen van publiekrechtelijke rechtspersonen*), dani z příjmu právnických osob pouze tehdy, jsou-li uvedeny v čl. 2 odst. 3. Tento úplný seznam zahrnuje:
- a) zemědělské podniky (*landbouwbedrijven*);
 - b) průmyslové podniky (*nijverheidsbedrijven*), ledaže působí výhradně nebo téměř výhradně v oblasti zásobování vodou⁽⁹⁾;
 - c) důlní podniky;
 - d) obchodní podniky (*handelsbedrijven*), které neobchodují výhradně nebo téměř výhradně s nemovitostmi nebo právy souvisejícími s nemovitostmi⁽¹⁰⁾;
 - e) dopravní podniky s výjimkou podniků, které působí výhradně nebo téměř výhradně v oblasti přepravy cestujících v rámci obce;
 - f) stavební družstva (*bouwkassen*).

⁽⁸⁾ Články 5 a 6 zákona Wet Vpb 1969 ve spojení s prováděcí vyhláškou (*Uitvoeringsbesluit Vennootschapsbelasting 1971*) osvobozují od daně z příjmu právnických osob určité subjekty, které sledují sociální účely nebo mají neziskovou povahu či vytvářejí omezený zisk. K těmto subjektům patří nemocnice, zařízení péče o starší osoby, pohřebnictví a knihovny. Jak Komise uvedla v dopise podle článku 17, podle práva EU v oblasti hospodářské soutěže nepředstavuje tvorba zisku kritérium, které je nutno vzít v úvahu při rozhodování, zda je určitý subjekt podnikem, a výjimky stanovené v člancích 5 a 6 zákona Wet Vpb 1969 mohou v určitých případech představovat státní podporu. Dotyčná ustanovení však nejsou v tomto rozhodnutí blíže přezkoumána, jelikož to je omezeno na osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob podle čl. 2 odst. 1, 3 a 7 zákona Wet Vpb 1969.

⁽⁹⁾ Podle zákona Wet Vpb 1969 zahrnuje pojem „průmyslové podniky“ (*nijverheidsbedrijven*) podniky, které vyrábějí, přepravují nebo dodávají plyn, elektřinu či teplo, a podniky, které budují nebo spravují sítě pro přepravu plynu, elektřiny nebo tepla.

⁽¹⁰⁾ To se týká spíše podniků, které nakupují a prodávají zboží, než obecně podniků vykonávajících hospodářské činnosti ve smyslu pravidel EU. Nizozemské orgány potvrdily, že na poskytování služeb se ustanovení čl. 2 odst. 1 písm. g) zákona Wet Vpb 1969 nevztahuje.

- (25) Seznam podniků v čl. 2 odst. 3 se v zásadě nezměnil od zavedení zákona Wet Vpb v roce 1969, který převzal pravidla pro daň z příjmu právnických osob existující od roku 1956. Seznam nezahrnuje veřejné podniky, které poskytují služby. Například veřejné podniky, které jsou činné v oblasti nakládání s odpady či pohostinských služeb, obecní úvěrové instituce, přístavy, letiště a nadace zapojená do provozování heren, Holland Casino, jsou osvobozeny od daně z příjmu právnických osob podle čl. 2 odst. 1 písm. g) ⁽¹¹⁾.
- (26) Přímé a nepřímé veřejné podniky podléhají dani z příjmu právnických osob pouze tehdy, pokud splňují kritéria stanovená v čl. 2 odst. 1 písm. g) ve spojení s čl. 2 odst. 3 zákona Wet Vpb 1969. Jinými slovy, přímé i nepřímé veřejné podniky podléhají dani z příjmu právnických osob pouze tehdy, jsou-li uvedeny v čl. 2 odst. 3 zákona Wet Vpb 1969.
- (27) Kromě nepřímých veřejných podniků uvedených v čl. 2 odst. 3 podléhá řada nepřímých veřejných podniků dani z příjmu právnických osob případ od případu. Tyto podniky jsou taxativně vymezeny v čl. 2 odst. 7 zákona Wet Vpb 1969 a patří k nim:
- a) het Nederlands Meetinstituut NV;
 - b) de NV Nederlands Inkoopcentrum (NIC);
 - c) de Stichting Exploitatie Nederlandse Staatsloterij;
 - d) de Koninklijke Nederlandse Munt NV;
 - e) subjekty, jejichž akcionářem nebo společníkem je právnická osoba, která vlastní distribuční podnik spadající do oblasti působnosti zákona o distribuci energie (*Wet energiedistributie*), a subjekty, které společně s takovouto právnickou osobou tvoří skupinu ve smyslu článku 24b svazku 2 občanského zákoníku (*Burgerlijk Wetboek*), pokud dotýčný subjekt vykonává činnosti, které podle čl. 12 odst. 1 zákona o distribuci energie nemůže vykonávat sama právnická osoba, která je jeho vlastníkem, ledaže dotýčný subjekt působí výhradně nebo téměř výhradně v oblasti zásobování vodou;
 - f) subjekty vykonávající průmyslovou činnost ve smyslu čl. 2 odst. 3 druhé odrážky zákona Wet Vpb 1969 s výjimkou subjektů, které působí výhradně nebo téměř výhradně v oblasti zásobování vodou;
 - g) NOB Holding NV;
 - h) de NV Luchthaven Schiphol;
 - i) de NV KLIQ;
 - j) de NV Bank Nederlandse Gemeenten;
 - k) de Nederlandse Waterschapsbank NV;
 - l) Fortis Bank (Nederland) NV;
 - m) ASR Nederland NV;
 - n) ABN AMRO Group NV;
 - o) de Nederlandse Investeringsbank voor Ontwikkelingslanden NV;

⁽¹¹⁾ Zpráva pro OECD z roku 2002 uvádí rovněž vysokoškolské vzdělávání (pronájem sálů a zasedacích místností a nepřiměřené spojení vzdělávání a výzkumu s komerčními činnostmi, například při průzkumu trhu), zadávání stavebních a montážních prací, oblastní a obecní konstrukční kanceláře, pronájem konferenčních a zasedacích místností, provozování obchodní činnosti v obecních budovách, dotovanou péči o děti, komerční využívání jachetních přístavů, požární služby a rekreační a bytová sdružení. Viz OECD, DAFFE/COMP/WD(2002)54, 19. září 2002, odstavec 7.

p) Ultra Centrifuge Nederland NV;

q) SNS REAAL NV

a veškeré subjekty, jejichž akcionáři nebo společníky jsou výše uvedené podniky, a subjekty, jejichž ředitele jmenují a odvolávají výše uvedené podniky, s výjimkou subjektů, které působí výhradně nebo téměř výhradně v oblasti zásobování vodou.

(28) Tento seznam je pravidelně upravován a zařazeny na něj byly i některé nepřímé veřejné podniky. V opačném případě by tyto nepřímé veřejné podniky dani z příjmu právnických osob nepodléhaly, jelikož nejsou uvedeny v seznamu stanoveném v čl. 2 odst. 3 zákona Wet Vpb 1969. Doplněny byly například tyto společnosti:

a) NOB Holding NV (1999);

b) Weerbureau HWS BV (2002);

c) Luchthaven Schiphol NV (2002) – v reakci na rozhodnutí Komise ze dne 3. července 2001, kterým se navrhuje vhodná opatření ve věci E45/2000;

d) KLIQ NV (2002);

e) Bank Nederlands Gemeenten (2005);

f) Nederlandse Waterschapsbank NV (2005);

g) ABN AMRO Group NV a SNS REAAL NV po jejich znárodnění.

(29) Nepřímé veřejné podniky, jež nejsou uvedeny v seznamu v čl. 2 odst. 7 zákona Wet Vpb 1969 a nespádají do oblasti působnosti čl. 2 odst. 3 zmíněného zákona, dani z příjmu právnických osob nepodléhají. Mezi tyto podniky patří například De Nederlandse Bank NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, NV Luchthaven Maastricht, Twinning Holding BV, NV Noordelijke Ontwikkelingsmaatschappij, NV Industriebank LIOF, NV Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij, Ontwikkelingsmaatschappij Oost Nederland NV a Holland Casino⁽¹²⁾.

2.3. Osvobození veřejných podniků podle zákona Wet Vpb 2015

(30) Zákon Wet Vpb 2015 má v zásadě zajistit, aby veřejné podniky podléhaly dani z příjmu právnických osob stejně jako soukromé podniky. Zmíněný zákon mění konkrétně článek 2 zákona Wet Vpb 1969 tak, aby dani z příjmu právnických osob podléhaly právnické osoby, jež se řídí právem veřejným a které podnikají, a podniky řízené státem.

(31) Jak však již bylo objasněno v 15. bodě odůvodnění, zákon Wet Vpb 2015 obsahuje určité výjimky:

a) Zákon Wet Vpb 2015 vkládá do zákona Wet Vpb 1969 nový článek 6c. Toto ustanovení výslovně zachovává osvobození od daně z příjmu právnických osob u řady nizozemských veřejných námořních přístavů a subjektů, jejichž činnost spočívá především ve správě, rozvoji nebo provozování námořního přístavu, jsou-li splněny určité podmínky⁽¹³⁾.

b) Zákon Wet Vpb 2015 vkládá do zákona Wet Vpb 1969 rovněž nový článek 6b. Toto ustanovení osvobozuje vzdělávací instituce nebo instituce provádějící výzkum, jsou-li náklady na vzdělávání nebo výzkum hrazeny z veřejných prostředků, zákonem stanovených poplatků za vysokoškolské studium nebo poplatků za vysokoškolské studium uvedených v kapitole 7 hlavě 3 odstavci 2 zákona o vysokoškolském a vědeckém výzkumu, školního typu uvedeného v článku 3 zákona o školním a kurzovním, zahraničních plateb, jež svou povahou a účelem odpovídají poplatkům za vysokoškolské studium a školnému, či plateb institucí obecného zájmu, za něž se nepožaduje smluvní plnění.

⁽¹²⁾ Viz dokument parlamentu s názvem *Belastingplicht overheidsbedrijven – Inventarisatie van de gevolgen van de ondernemingsvariant, 11 mei 2012, Kamerstukken II 31213, nr. 7, s. 26 a 46.*

⁽¹³⁾ Podmínky jsou tyto: 1. jejich ředitele jmenují a odvolávají přímo či nepřímo výhradně provozovatelé uvedených námořních přístavů a v případě jejich likvidace připadá majetek výhradně těmto provozovatelům; 2. všichni jejich akcionáři nebo společníci, partneři, účastníci nebo členové (přími či nepřímí) patří k provozovatelům uvedených námořních přístavů.

3. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (32) Komise obdržela společné podání šesti zúčastněných stran, a to provozovatelů šesti nizozemských námořních přístavů: Groningen Seaports NV, Havenbedrijf Amsterdam NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, Havenschap Moerdijk, Port of Den Helder NV a Zeeland Seaports NV (dále jen „zúčastněné námořní přístavy“).
- (33) Zúčastněné námořní přístavy tvrdily, že rozhodnutí o zahájení řízení je protiprávní, jelikož Nizozemsko přijalo bezpodmínečně vhodná opatření a zavázalo se schválit do osmnácti měsíců právní předpis s cílem zajistit, aby veřejné podniky podléhaly příjmu z daní právnických osob stejně jako soukromé podniky. Jelikož podmínkou pro zahájení formálního vyšetřovacího řízení je nepřijetí návrhu Komise týkajícího se vhodných opatření, nemělo být rozhodnutí o zahájení řízení vydáno. Zúčastněné námořní přístavy rovněž uvedly, že Komise tím, že svá rozhodnutí nezdůvodnila, porušila základní zásadu práva Unie stanovenou v čl. 41 odst. 2 Listiny základních práv Evropské unie.
- (34) Podle zúčastněných námořních přístavů soutěží nizozemské námořní přístavy přímo s jinými evropskými přístavy, zejména s přístavy v oblasti Hamburk – Le Havre, jež využívají různé formy veřejné podpory. Skutečnost, že šetření Komise týkající se zdanění přístavů v Evropě postupují různým tempem a byla zahájena v různém čase, znamená, že přístavy v členských státech, jež se nacházejí v počátečních fázích šetření, mohou získat konkurenční výhodu. To je v rozporu se zásadou rovného zacházení a zákazem diskriminace na základě státní příslušnosti. Zúčastněné nizozemské námořní přístavy uvedly, že jsou ochotny pravidla státní podpory dodržovat, avšak pouze za předpokladu, že pro všechny námořní přístavy ve všech evropských zemích platí rovné podmínky.
- (35) Zúčastněné námořní přístavy tvrdily, že se stávající nizozemské právní předpisy o dani z příjmu právnických osob vztahují stejně na všechny námořní přístavy v Nizozemsku. Osvobození od daně z příjmu právnických osob vztahující se na přístavy proto neposkytuje selektivní výhodu, není diskriminační ani nenarušuje hospodářskou soutěž na vnitrostátní úrovni.
- (36) Podle zúčastněných námořních přístavů existují významné rozdíly, pokud jde o výši veřejné podpory poskytované různým námořním přístavům v oblasti Hamburk – Le Havre. Osvobození od daně nevede k preferenčnímu zacházení s nizozemskými námořními přístavy, nýbrž má za následek nanejvýš o něco méně nevýhodné postavení nizozemských námořních přístavů v porovnání s ostatními evropskými námořními přístavy. Na evropské úrovni proto nedochází k narušení hospodářské soutěže na základě daňového režimu, který je předmětem tohoto rozhodnutí, ani na základě nového zákona.

4. PŘIPOMÍNKY NIZOZEMSKA

- (37) Nizozemsko podalo připomínky dopisem ze dne 10. září 2014. Nizozemské orgány předložily pouze argumenty procesní povahy a k věcnému posouzení státní podpory v rozhodnutí o zahájení řízení se nevyjádřily. Německo uvedlo, že nizozemské orgány přijaly vhodná opatření v souladu s čl. 19 odst. 1 procesního nařízení.
- (38) Podle Nizozemska procesní nařízení výslovně nevyžaduje, aby byla vhodná opatření přijata „bezpodmínečně“ a „jednoznačně“, a nevyklučuje výhradu týkající se potřebného souhlasu parlamentu. Bez ohledu na to, zda je v dopise o přijetí opatření taková výhrada uvedena, či nikoli, musí vládní návrh stanovit vhodná opatření přijmout parlament. Nizozemské orgány odkázaly na čl. 4 odst. 2 Smlouvy o Evropské unii, který stanoví, že Evropská unie respektuje základní ústavní struktury členských států.
- (39) Podle nizozemských orgánů mohla Komise dospět k závěru, že vhodná opatření nebyla (fakticky) přijata, až poté, co vláda předložila návrh zákona parlamentu, nebo poté, co parlament tento návrh neschválil. Až pak by bylo odůvodněné zahájit formální vyšetřovací řízení. Nizozemské orgány tvrdily, že dne 9. července 2014 tomu tak nebylo.

- (40) Podle názoru nizozemských orgánů Komise oficiálně neuvedla, že odpověď Nizozemska nepokládá za přijetí vhodných opatření. Nizozemské orgány se domnívají, že dopis, který Komise zaslala dne 11. března 2014, nepředstavuje oficiální dopis pro účely tohoto řízení. Dopis podepsal zástupce generálního ředitele a byl určen zástupci generálního ředitele pro daně na nizozemském ministerstvu financí. Dopis nebyl zaslán prostřednictvím oficiálního kanálu, kterým je stále zastoupení, nýbrž elektronickou poštou.
- (41) Co se týká podstaty, nizozemské orgány podotkly, že podle jejich názoru na evropské úrovni v současnosti požadované rovné podmínky neexistují. Nizozemské orgány rovněž uvedly, že nanejvýš důležité je postavení nizozemských námořních přístavů v porovnání s přístavy v sousedních členských státech.
- (42) Nizozemské orgány se domnívaly, že vhodná opatření přijaly dne 2. května 2013 a že podnikají potřebné kroky. Nizozemské orgány proto nepokládaly za nutné reagovat po obsahové stránce k posouzení Komise uvedenému v rozhodnutí o zahájení řízení.
- (43) Dne 3. října 2014 byly Nizozemsku zaslány připomínky zúčastněných stran. Nizozemské orgány odpověděly dopisem ze dne 3. listopadu 2014. Nizozemské orgány sdílely názor zúčastněných námořních přístavů, že Nizozemsko přijalo vhodná opatření. Nizozemské orgány souhlasily rovněž s názorem zúčastněných námořních přístavů, že zásadní význam mají rovné podmínky pro přístavy v Evropě. Podle nizozemských orgánů v současnosti rovné podmínky pro přístavy v Evropě neexistují. K věcným připomínkám zúčastněných stran ohledně posouzení státní podpory se nizozemské orgány nevyjádřily.
- (44) V dopise ze dne 10. září 2015 Nizozemsko uvedlo, že pokud by se zachování osvobození zúčastněných námořních přístavů od daně z příjmu právnických osob pokládalo za neslučitelnou státní podporu, je k zrušení opatření odůvodněné přechodné období. Nizozemské orgány tvrdily, že nebylo možné zajistit, aby nizozemské veřejné námořní přístavy podléhaly dani z příjmu právnických osob od 1. ledna 2016. K odůvodnění přechodného období předložily nizozemské orgány tři argumenty.
- (45) Za prvé, sestavení počáteční rozvahy pro zúčastněné námořní přístavy pro daňové účely je velmi složitá a zdlouhavá operace. V rozvaze pro účely účetnictví jsou aktiva a pasiva oceněna v historických cenách, pro daňové účely jsou však oceněna spravedlivou tržní cenou. Určení spravedlivé tržní ceny aktiv a pasiv je obtížné a časově náročné. Důvodem je skutečnost, že většinu aktiv námořních přístavů představují neobchodovatelné položky, které podléhají složitému systému vlastnických vztahů a užívacích práv různých právních subjektů. Problém spojený s oceněním se může týkat například aktiv, jako jsou přístavní hráze, silnice, vodní cesty, železnice, doky, stavby se zvláštním účelem nebo zařízení k uvazování lodí. Jako měřítko nebylo možno použít přístavy, jež v současnosti podléhají dani z příjmu právnických osob (malé plachetnicové přístavy nebo rybářské přístavy), jelikož se jejich činnosti významně liší od větších námořních přístavů, které se podílejí převážně na činnostech, jako je překládka nákladu nebo správa infrastruktury.
- (46) Nizozemsko za druhé tvrdilo, že neexistuje jednoznačné rozlišování mezi hospodářskými a nehospodářskými činnostmi přístavů a že by Komise měla v tomto ohledu poskytnout bližší pokyny. Pro nizozemské orgány a námořní přístavy je obtížné určit, které přístavní činnosti je nutno považovat za hospodářské činnosti a které za nehospodářské činnosti. Mimoto neexistuje ustálená praxe Komise a jistota na evropské úrovni, pokud jde o to, které přístavní činnosti se pokládají za hospodářské činnosti a které za veřejné úkoly.
- (47) Nizozemské orgány se za třetí domnívaly, že je nezbytné, aby Komise zajistila rovné podmínky pro přístavy, které spolu soutěží. Mezi evropskými námořními přístavy neexistuje spravedlivá hospodářská soutěž: požadovalo se, aby Komise zajistila, že dani z příjmu právnických osob podléhají všechny přístavy v Evropě, nebo přinejmenším přístavy, které soutěží s nizozemskými námořními přístavy.

- (48) Nizozemské orgány rovněž uvedly, že podle královské vyhlášky přestane osvobození nizozemských námořních přístavů od daně z příjmu právnických osob platit dne 1. ledna 2017. Námořní přístavy budou dani z příjmu právnických osob podléhat od prvního dne daňového roku začínajícího po 1. lednu 2017. V praxi to bude znamenat, že nizozemské námořní přístavy budou dani z příjmu právnických osob podléhat od 1. ledna 2018.

5. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (49) Nizozemské orgány i zúčastněné třetí strany uvedly, že Komise nebyla oprávněna zahájit formální vyšetřovací řízení. Komise s tímto názorem nesouhlasí. Komise měla plné právo, ne-li dokonce povinnost, zahájit formální vyšetřovací řízení, jelikož Nizozemsko nepřijalo vhodná opatření v souladu s čl. 19 odst. 1 procesního nařízení a nebyly zcela odstraněny obavy v souvislosti s hospodářskou soutěží, jež byly uvedeny v rozhodnutí, kterým se navrhuje vhodná opatření.
- (50) Jelikož nizozemské orgány podmínily přijetí souhlasem parlamentu a v dopise nizozemských orgánů ze dne 24. května 2013 byl uveden záměr, a nikoli závazek, nepředstavoval zmíněný dopis bezpodmínečné a jednoznačné přijetí pro účely čl. 19 odst. 1 procesního nařízení.
- (51) V čl. 19 odst. 2 procesního nařízení je stanoveno, že pokud dotýčný členský stát nepřijme navrhovaná vhodná opatření a Komise, poté co vzala v úvahu argumenty dotýčného členského státu, stále považuje tato opatření za nezbytná, zahájí Komise formální vyšetřovací řízení.
- (52) Z předlohy legislativního návrhu bylo navíc zřejmé, že Nizozemsko nemá v úmyslu zrušit osvobození od daně z příjmu právnických osob u všech veřejných podniků. Komise proto měla k dispozici závažné indicie, že Nizozemsko nezajistí úplný soulad zákona s pravidly státní podpory.
- (53) Co se týká tvrzení Nizozemska, že Komise Nizozemsko řádně neinformovala o tom, že odpověď nepokládá za přijetí ve smyslu čl. 19 odst. 1 procesního nařízení, Komise podotýká, že její dopis ze dne 11. března 2014 byl zaslán příslušnému vnitrostátnímu orgánu, tento orgán jej skutečně obdržel a Komise a nizozemské orgány o něm jednaly. Nizozemsko bylo o hodnocení Komise náležitě informováno a nemůže se spoléhat na čistě formální tvrzení ohledně adresáta dopisu.
- (54) Komise zahájila formální vyšetřovací řízení kvůli obavám, že osvobození veřejných podniků, které se podílejí na hospodářských činnostech, od daně z příjmu právnických osob může tyto podniky zvýhodnit v porovnání s ostatními podniky, které v Nizozemsku podléhají dani z příjmu právnických osob. Veřejné podniky a soukromé podniky se s ohledem na cíl nizozemského zákona o dani z příjmu právnických osob, kterým je zdanění zisku podniků, nacházejí v podobné skutkové a právní situaci.

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

- (55) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy je stanoveno, 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.

6.1. Podniky

- (56) Podle ustálené judikatury zahrnuje „pojem podnik jakýkoli subjekt vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právním postavení tohoto subjektu a způsobu jeho financování“⁽¹⁴⁾. Za účelem zjištění, zda určitý subjekt představuje podnik, nemůže být rozhodující skutečnost, že dotyčný subjekt nesleduje cíl dosahování zisku⁽¹⁵⁾. Hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo poskytování služeb na daném trhu. Nabízet zboží a poskytovat služby na daném trhu mohou i neziskové subjekty⁽¹⁶⁾.
- (57) Nizozemské orgány nepopřely, že veřejné podniky, včetně veřejných přístavů, mohou kromě svých obvyklých úkolů orgánu veřejné moci také nabízet zboží a poskytovat služby na trhu. Nizozemské orgány připustily, že veřejné podniky vykonávají v rostoucí míře i hospodářské činnosti. Zúčastněné třetí strany mimoto výslovně uznaly, že v posledních letech se přístavní činnosti vyvinuly v plnohodnotné hospodářské činnosti. Veřejné podniky, které vykonávají hospodářské činnosti, lze proto pokládat za podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.
- (58) Pokud jde o osvobození vzdělávacích institucí nebo institucí provádějících výzkum podle článku 6b zákona Wet Vpb ve znění zákona Wet Vpb 2015, v bodech 26 až 28 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu⁽¹⁷⁾ je uvedeno, že podle ustálené judikatury lze na „veřejné vzdělávání organizované v rámci státního vzdělávacího systému a financované a kontrolované státem pohlížet jako na nehospodářskou činnost“. Nehospodářská povaha vzdělávání není ovlivněna skutečností, že za výuku nebo zápis může být vyžadován poplatek. V článku 6b zákona Wet Vpb se jednoznačně vyžaduje, aby byly náklady na vzdělávání nebo výzkum financovány z veřejných prostředků nebo školního stanoveného zákonem. Vzhledem k nehospodářské povaze vzdělávání nebo výzkumu nelze vzdělávací instituce považovat za podniky ve smyslu článku 107 Smlouvy.
- (59) Co se týká výzkumných institucí, v bodě 29 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu je uvedeno, že výzkum prováděný na vysokých školách a základní činnosti výzkumných organizací nespadají do oblasti působnosti pravidel státní podpory.

6.2. Použití státních prostředků

- (60) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy musí být opatření provedeno členským státem nebo ze státních prostředků, a to v jakékoli formě. Ztráta daňových příjmů odpovídá spotřebě státních prostředků ve formě daňových výdajů.
- (61) Jak Soudní dvůr Evropské unie rozhodl ve věci Banco Exterior de España, opatření, kterým veřejné orgány přiznávají určitým podnikům osvobození od daně, které sice není spojeno s převodem státních prostředků, ale staví jeho příjemce do příznivější finanční situace oproti ostatním poplatníkům, je provedeno „ze státních prostředků“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy⁽¹⁸⁾.
- (62) Nizozemské orgány se tím, že veřejné podniky vykonávající hospodářské činnosti, včetně veřejných přístavů, osvobodily od daně z příjmu právnických osob, vzdaly příjmy, které představují státní prostředky. Komise proto zastává názor, že osvobození nizozemských veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob podle zákona Wet Vpb 1969 je spojeno se ztrátou státních prostředků, je proto přiznáno státem ze státních prostředků. Stejně tak je i osvobození určitých nizozemských námořních přístavů od daně z příjmu právnických osob podle zákona Wet Vpb 2015 spojeno se ztrátou státních prostředků, je tudíž přiznáno státem ze státních prostředků. To nizozemské orgány ani zúčastněné třetí strany nepopřely.

⁽¹⁴⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věci Höfner a Elser v. Macroton, C-41/90, EU:C:1991:161, bod 21.

⁽¹⁵⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věci MOTOE v. Elliniko Dimosio, C-49/07, EU:C:2008:376, body 27 a 28.

⁽¹⁶⁾ Rozsudky Soudního dvora ve věci Van Landewyck a další v. Komise, 209/78 až 215/78 a 218/78, EU:C:1980:248, bod 21; FFSA a další v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, EU:C:1995:392 a MOTOE, citováno výše, EU:C:2008:376, body 27 a 28.

⁽¹⁷⁾ Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

⁽¹⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věci Banco de Crédito Industrial SA, nyní Exterior de España SA v. Ayuntamiento de Valencia, C-387/92, EU:C:1994:100, bod 14.

6.3. Existence výhody

- (63) Opatření musí mimoto poskytovat příjemci podpory finanční zvýhodnění. Pojem zvýhodnění zahrnuje nejen pozitivní přínos, ale také opatření, která v různé formě snižují zátěž, jež by podnik musel za obvyklých okolností nést ⁽¹⁹⁾.
- (64) Nizozemské orgány nepopřely, že zachování osvobození některých veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob poskytuje těmto podnikům hospodářskou výhodu.
- (65) Podle zákona Wet Vpb 1969 jsou veřejné podniky v zásadě od daně z příjmu právnických osob osvobozeny, zatímco soukromé podniky této dani v zásadě podléhají. Veřejné podniky, které se podílejí na hospodářských činnostech, proto mají jednoznačnou daňovou výhodu. Komise podotýká, že nový zákon (Wet Vpb 2015) výslovně zachovává osvobození některých nizozemských veřejných námořních přístavů od daně z příjmu právnických osob, tyto přístavy budou tudíž daňové výhody využívat i nadále. Osvobození od daně snižuje poplatky, jež obvykle patří k provozním nákladům podniku vykonávajícího hospodářskou činnost. V porovnání s podniky, které podléhají nizozemské dani z příjmu právnických osob a kterým tato daňová úleva nebyla přiznána, proto zmíněným veřejným podnikům poskytuje hospodářskou výhodu.

6.4. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

- (66) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy musí opatření ovlivňovat obchod mezi členskými státy a narušovat nebo hrozit narušením hospodářské soutěže, aby se pokládalo za státní podporu. V daném případě se mohou veřejné podniky, které vykonávají hospodářské činnosti a které jsou způsobilé pro osvobození od daně, podílet na obchodu uvnitř Unie. Veřejné námořní přístavy, které jsou i nadále osvobozeny od daně podle zákona Wet Vpb 1969 (i po jeho pozměnění zákonem Wet Vpb 2015), jsou jednoznačně veřejnými podniky zapojenými do obchodu mezi členskými státy. Zákon Wet Vpb 1969, který stanoví osvobození veřejných podniků od daně, proto nutně ovlivňuje obchod mezi členskými státy a narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž. Rovněž zachování osvobození zúčastněných námořních přístavů od daně z příjmu právnických osob podle zákona Wet Vpb 2015 ovlivňuje obchod mezi členskými státy a narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž.
- (67) Podle zúčastněných námořních přístavů nedochází na evropské úrovni k narušení hospodářské soutěže na základě daňového režimu, který je předmětem tohoto rozhodnutí, ani na základě nového zákona. Zúčastněné námořní přístavy tvrdily, že námořní přístavy v oblasti Hamburk – Le Havre získávají různé druhy veřejné podpory. Osvobození od daně proto podle nich nevede k preferenčnímu zacházení s nizozemskými námořními přístavy, nýbrž má za následek nanejvýš o něco méně nevýhodné postavení nizozemských námořních přístavů v porovnání s ostatními evropskými přístavy.
- (68) Komise s tvrzením zúčastněných třetích stran nesouhlasí. U opatření podpory provedeného státem se má za to, že narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž, pokud může zlepšit konkurenční postavení příjemce oproti jiným podnikům, s nimiž příjemce soutěží ⁽²⁰⁾. Proto postačuje, aby podpora příjemci umožňovala udržet si silnější soutěžní postavení, než by měl v případě, že by podpora poskytnuta nebyla. Skutečnost, že některé námořní přístavy na evropské úrovni mohou dostávat státní podporu, proto neznamená, že osvobození veřejných podniků obecně, a konkrétně veřejných přístavů, od daně z příjmu právnických osob nenarušuje hospodářskou soutěž.

6.5. Selektivita

- (69) Aby se opatření považovalo za státní podporu, musí být selektivní ⁽²¹⁾ v tom smyslu, že zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby. Podle ustálené judikatury ⁽²²⁾ je nutno věcnou selektivitu opatření posoudit ve třech fázích: za prvé je třeba určit obecný nebo „obvyklý“ režim („referenční systém“) použitelný v dotyčném členském státě. Ve srovnání s tímto obecným nebo „obvyklým“ daňovým režimem je nutno určit selektivní povahu výhody,

⁽¹⁹⁾ Rozsudky Soudního dvora ve věci De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg v. Vysoký úřad ESUO, 30/59, EU:C:1961:2 a Adria-Wien Pipeline a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke v. Finanzlandesdirektion für Kärnten, C-143/99, EU:C:2001:598, bod 38.

⁽²⁰⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věci Phillip Morris Holland v. Komise, 730/79, EU:C:1980:209, bod 11.

⁽²¹⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věci Itálie v. Komise, C-66/02, EU:C:2005:768, bod 94.

⁽²²⁾ Viz mimo jiné rozsudky Soudního dvora ve věci Portugalsko v. Komise, C-88/03, EU:C:2006:511, bod 56 a Ministero dell'Economia e delle Finanze a Agenzia delle Entrate v. Paint Graphos a další, C-78/08 až C-80/08, EU:C:2011:550, bod 49.

kerou přiznává dotčené daňové opatření. Za tímto účelem je nutno prokázat, že se opatření odchyluje od obecného režimu v rozsahu, v němž zavádí rozlišování mezi hospodářskými subjekty, které se s ohledem na cíl daňového režimu nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci. Za třetí, pokud existuje takováto odchylka, je nutno přezkoumat, zda vyplývá z povahy nebo obecného uspořádání daňového systému a zda ji lze odůvodnit povahou nebo obecným uspořádáním daňového systému. V této souvislosti musí členský stát prokázat, že rozdílné daňové zacházení vyplývá přímo ze základních nebo řídicích zásad daňového systému⁽²³⁾.

Referenční systém

- (70) V daném případě je referenční systém nutno vymezit jako nizozemský systém zdaňování právnických osob stanovený v zákoně Wet Vpb 1969. Z tohoto zákona vyplývá, že podle běžných pravidel podléhají zisky podniků usazených v Nizozemsku dani z příjmu právnických osob.
- (71) Co se týká osvobození zúčastněných námořních přístavů od daně z příjmu právnických osob podle zákona Wet Vpb 2015, referenční systém by měl být rovněž vymezen jako nizozemský systém zdaňování právnických osob stanovený v zákoně Wet Vpb 2015. Z tohoto zákona vyplývá, že podle běžných pravidel podléhají zisky podniků usazených v Nizozemsku dani z příjmu právnických osob.

Odchylka od referenčního systému

- (72) Podle zákona Wet Vpb 1969 jsou veřejné podniky na rozdíl od soukromých podniků v zásadě od daně z příjmu právnických osob osvobozeny. Veřejné podniky podléhají dani pouze tehdy, jsou-li uvedeny v čl. 2 odst. 3 nebo odst. 7 zákona Wet Vpb 1969.
- (73) Seznam podniků v čl. 2 odst. 3 zákona Wet Vpb 1969 se od roku 1956 nezměnil. Tento seznam nezohledňuje skutečnost, že od roku 1956 veřejné podniky v rostoucí míře přímo či nepřímo nabízejí zboží a poskytují služby na trhu, přičemž soutěží se soukromými podniky, které podléhají dani z příjmu právnických osob. Nesoulad existuje zejména mezi podniky, které jsou uvedeny v čl. 2 odst. 3 zákona Wet Vpb 1969 a které podléhají dani, a pojmem „hospodářská činnost“ vymezeným v právu EU. Stávající nizozemský zákon osvobozuje od daně značný počet veřejných podniků, které se podílejí na hospodářských činnostech, přičemž s ohledem na cíl zákona o dani z příjmu právnických osob jsou ve stejné skutkové a právní situaci jako podniky v soukromém vlastnictví.
- (74) Selektivní povahu stávajícího daňového režimu nemění skutečnost, že nizozemské orgány v jednotlivých případech rozhodly o tom, že omezený počet nepřímých veřejných podniků dani z příjmu právnických osob podléhá. Nizozemské orgány uznaly, že tento individuální přístup nezaručuje, aby dani z příjmu právnických osob podléhaly všechny veřejné podniky, které vykonávají hospodářské činnosti. Stávající zákon jednoznačně zvýhodňuje veřejné podniky, které vykonávají hospodářské činnosti a které nejsou na seznamu uvedeny.
- (75) Vysoký počet veřejných podniků vykonávajících hospodářskou činnost je tudíž od daně z příjmu právnických osob osvobozen. Komise podotýká, že podle nového zákona zůstane toto osvobození od daně zachováno zejména u zúčastněných námořních přístavů. To představuje odchylku od obecného systému daně z příjmu právnických osob použitelného v Nizozemsku a veřejným podnikům, které vykonávají hospodářské činnosti, poskytuje selektivní výhodu.
- (76) Podle zákona Wet Vpb 2015 podléhají veřejné podniky v zásadě dani z příjmu právnických osob. Zákon však osvobozuje od daně z příjmu právnických osob některé veřejné námořní přístavy. Zákon Wet Vpb 2015 stanoví osvobození zúčastněných námořních přístavů od daně, ačkoliv se s ohledem na cíl zákona o dani z příjmu právnických osob, kterým je zdanění zisku podniků, nacházejí ve stejné skutkové a právní situaci jako ostatní podniky v soukromém a veřejném vlastnictví.

⁽²³⁾ Rozsudek ve věci *Adria-Wien Pipeline*, citováno výše, EU:C:2001:598, bod 42.

- (77) Nizozemské orgány nepopřely, že osvobození od daně z příjmu právnických osob poskytuje veřejným podnikům selektivní výhodu. Zúčastněné námořní přístavy, které mají prospěch se zachování osvobození od daně z příjmu právnických osob, však existenci selektivní výhody popřely. Tyto námořní přístavy uvedly, že se stávající nizozemské právní předpisy o dani z příjmu právnických osob vztahují stejně na všechny námořní přístavy v Nizozemsku. Osvobození od daně z příjmu právnických osob vztahující se na přístavy proto neposkytuje selektivní výhodu.
- (78) Komise s tímto tvrzením nesouhlasí. Selektivitu podle právních předpisů EU v oblasti státní podpory je nutno posoudit na základě vnitřního srovnání v rámci jednoho členského státu, a to mezi podniky, které jsou s ohledem na cíle dotyčného daňového předpisu v podobné skutkové a právní situaci. Podniky s příjmy z podnikání, které mají prospěch z osvobození od daně z příjmu právnických osob, jako jsou zúčastněné námořní přístavy, mají jednoznačně selektivní výhodu v porovnání s podniky působícími v témže odvětví i v ostatních odvětvích. S ohledem na cíl zákona o dani z příjmu právnických osob se obě skupiny nacházejí v podobné skutkové a právní situaci.
- (79) Vzhledem k neexistující harmonizaci přímých daní se bude daňová situace přístavů v jednotlivých členských státech vždy do jisté míry lišit. V jednotlivých členských státech platí například různé sazby daně z příjmu právnických osob. Podle ustálené judikatury nemůže členský stát odůvodnit zachování daňových úlev, které představují státní podporu, odkazem na jiné členské státy, jež případně zavedly podobná opatření⁽²⁴⁾.

Odůvodnění na základě logiky systému

- (80) Jelikož se Komise domnívá, že dotyčné osvobození od daně je zjevně selektivní, musí v souladu s judikaturou evropských soudů určit, zda lze toto osvobození odůvodnit povahou nebo obecným uspořádáním systému, jehož je součástí. Opatření, které představuje výjimku v použití obecného daňového systému, může být odůvodněné, pokud členský stát prokáže, že opatření vyplývá přímo ze základních nebo řídicích zásad jeho daňového systému.
- (81) Existence podobných výjimek u veřejných podniků v ostatních členských státech nebo neexistence rovných podmínek na evropské úrovni neodůvodňuje neprovedení rozhodnutí Komise, kterým se navrhuje vhodná opatření s ohledem na veřejné námořní přístavy. Podle právních předpisů EU v oblasti státní podpory je nutno s podniky, které se s ohledem na cíl daňového systému dotyčného členského státu nacházejí ve srovnatelné právní a skutkové situaci, zacházet v rámci daného členského státu stejně. Posouzení selektivity se tudíž zakládá na vnitřním srovnání v rámci jednoho členského státu⁽²⁵⁾. Vzhledem k neexistující harmonizaci přímých daní v EU se bude daňová situace přístavů v jednotlivých členských státech vždy do jisté míry lišit.
- (82) Nizozemské orgány nepředložily žádná tvrzení, která by osvobození od daně odůvodňovala odkazem na logiku nizozemského systému zdaňování právnických osob. Ani Komise nebyla schopna zjistit takovýto důvod. Logikou systému daně z příjmu právnických osob je zdanění zisku. Příznivější zacházení s veřejnými podniky, včetně veřejných námořních přístavů, které vykonávají hospodářské činnosti, v porovnání se soukromými podniky není v souladu s touto logikou.

6.6. Závěr

- (83) Komise proto vyvozuje závěr, že osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob podle zákona Wet Vpb 1969 má za následek rozdílné daňové zacházení s veřejnými a soukromými podniky, které se podílejí na hospodářských činnostech. Toto rozdílné zacházení lze přičíst státu a je přiznáno ze státních prostředků. Poskytuje

⁽²⁴⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 1. července 2004 ve věci *Salzgitter v. Komise*, T-308/00, EU:T:2004:199, bod 42.

⁽²⁵⁾ Rozsudek ve věci *Salzgitter*, citováno výše, EU:T:2004:199, bod 81.

těmto veřejným podnikům selektivní výhodu, kterou nelze odůvodnit povahou a obecným uspořádáním nizozemského systému daně z příjmu právnických osob. Příznivější zacházení mimoto narušuje hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy. Osvobození veřejných podniků od daně proto představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy⁽²⁶⁾.

- (84) Komise uznává, že změny zákona Wet Vpb 2015 zrušily s účinností od 1. ledna 2016 osvobození od daně z příjmu právnických osob u většiny nizozemských veřejných podniků, jež podle čl. 2 odst. 1 písm. g), čl. 2 odst. 3 a čl. 2 odst. 7 zákona Wet Vpb 1969 původně zdaněny nebyly. Zákon Wet Vpb 2015 však zachovává osvobození od daně z příjmu právnických osob u některých veřejných námořních přístavů, které vykonávají hospodářské činnosti. Toto rozdílné zacházení lze přičíst státu a je přiznáno ze státních prostředků. Poskytuje těmto veřejným podnikům selektivní výhodu, kterou nelze odůvodnit povahou a obecným uspořádáním nizozemského systému daně z příjmu právnických osob. Příznivější zacházení mimoto narušuje hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy. Osvobození od daně přiznané zúčastněným námořním přístavům proto představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7. SLUČITELNOST

7.1. Ustanovení čl. 107 odst. 2 a 3 Smlouvy

- (85) Jelikož předmětný režim představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, je nutno posoudit, zda je slučitelný s vnitřním trhem na základě výjimek stanovených v čl. 107 odst. 2 a 3 Smlouvy.
- (86) Nizozemské orgány nepředložily žádná tvrzení ohledně použitelnosti výjimek popsanych v čl. 107 odst. 2 a 3 Smlouvy na obecné osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob.
- (87) Komise se domnívá, že není použitelná žádná z výjimek stanovených v čl. 107 odst. 2 Smlouvy, jelikož předmětné opatření není zaměřeno na některý z cílů uvedených v tomto ustanovení. Nezdá se, že by předmětné opatření souviselo s podporou sociální povahy poskytovanou individuálním spotřebitelům nebo podporou určenou k náhradě škod způsobených přírodními pohromami nebo jinými mimořádnými událostmi či podporou poskytovanou hospodářství určitých oblastí Spolkové republiky Německo.
- (88) V čl. 107 odst. 3 Smlouvy se dále uvádí, že za slučitelné s vnitřním trhem mohou být považovány: a) podpory, které mají napomáhat rozvoji určitých oblastí, b) podpory, které mají napomoci uskutečnění některého významného projektu společného evropského zájmu, c) podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, d) podpory určené na pomoc kultuře a zachování kulturního dědictví a e) podpory, které určí Rada rozhodnutím.
- (89) Co se týká možné použitelnosti výjimek stanovených v čl. 107 odst. 3 písm. a)–e) Smlouvy, Komise podotýká, že osvobození nizozemských veřejných podniků od daně představuje provozní podporu a je přiznáno bez jakéhokoli rozlišování, pokud jde o cíle sledované dotyčnými podniky. Komise se proto domnívá, že obecně nejsou výjimky stanovené v čl. 107 odst. 3 Smlouvy použitelné. Nizozemské orgány mimoto neposkytly žádné informace, které by prokazovaly, že v určitých zvláštních případech lze tyto výjimky použít. V důsledku výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že není použitelný žádný z důvodů stanovených v čl. 107 odst. 3 Smlouvy.

⁽²⁶⁾ V roce 2002 přijala Komise v podobném případě týkajícím se tříletého osvobození některých italských veřejných podniků zřízených místními orgány od daně z příjmu právnických osob záporné rozhodnutí nařizující navrácení podpory (rozhodnutí Komise 2003/193/ES (Úř. věst. L 77, 24.3.2003, s. 21)). Toto rozhodnutí bylo potvrzeno rozsudkem Soudního dvora ve věci A2 A, původně ASM Brescia v. Komise, C-318/09 P, EU:C:2011:856.

7.2. Ustanovení čl. 106 odst. 2 Smlouvy

- (90) Kromě důvodů uvedených v čl. 107 odst. 2 a 3 Smlouvy může být podpora slučitelná rovněž na základě použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy, pokud byl příjemce podpory státem pověřen poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu.
- (91) Nizozemské orgány neposkytly žádné informace, na jejichž základě by bylo možno dospět k závěru, že osvobození (některých) veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob lze odůvodnit podle čl. 106 odst. 2 Smlouvy. Komise v této souvislosti podotýká, že v daném případě bylo osvobození nizozemských veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob každopádně přiznáno bez jakéhokoli rozlišování, pokud jde o cíle sledované dotyčnými podniky. Nizozemské orgány nepředložily rovněž žádné informace, jež by ve zvláštních případech umožnily použít ustanovení čl. 106 odst. 2 Smlouvy. Komise proto musí vyvodit závěr, že ustanovení čl. 106 odst. 2 nejsou použitelná.

8. PŘECHODNÉ OBDOBÍ V PŘÍPADĚ ZÚČASTNĚNÝCH NÁMOŘNÍCH PŘÍSTAVŮ

- (92) Pokud Komise přijme konečné rozhodnutí týkající se existující státní podpory a dospěje k závěru, že opatření podpory není slučitelné s vnitřním trhem, je nutno dotyčné opatření co nejrychleji zrušit nebo pozměnit. V této fázi řízení by členskému státu nemělo být přechodné období v zásadě povoleno. V daném případě každopádně neexistují mimořádné okolnosti, jež by mohly takovému přechodné období odůvodnit. Tvrzení, která předložilo Nizozemsko, nelze pokládat za mimořádné okolnosti.
- (93) Co se týká tvrzení, že rozlišování mezi hospodářskými a nehopodářskými činnostmi není v případě přístavů dostatečně jasné, Komise podotýká, že i jiné veřejné podniky než přístavy musí určit, co představuje hospodářskou činnost a co veřejný úkol, a v této souvislosti nebylo přechodné období povoleno. Komise již přijala více než dvacet rozhodnutí týkajících se přístavů, která poskytují dostatečné vodítko ohledně okolností, za nichž přístavní činnosti představují hospodářskou činnost⁽²⁷⁾.
- (94) Přechodné období neodůvodňuje stejně tak ani tvrzení týkající se potřeby zajistit rovné podmínky na úrovni EU. Jak bylo objasněno v 82. bodě odůvodnění, z hlediska státní podpory nelze osvobození veřejných přístavů od daně odůvodnit existencí podobných opatření v některých jiných členských státech nebo neexistencí rovných podmínek na evropské úrovni. Vzhledem k neexistující harmonizaci přímých daní v EU se daňová situace veřejných přístavů může mezi jednotlivými členskými státy v určitých ohledech lišit. Provedení vhodných opatření stanovených v rozhodnutí Komise ze dne 2. května 2013 proto nelze podmínit zdaněním veřejných přístavů v ostatních členských státech.
- (95) Co se týče tvrzení Nizozemska, že podrobení přístavů dani z příjmů právnických osob může představovat složitý a zdlouhavý proces, Komise podotýká, že se nezdá, že by se zvláštní charakteristiky přístavů významně lišily od charakteristik letišť a že letiště Schiphol bylo dani z příjmu právnických osob podrobena šest měsíců od přijetí rozhodnutí Komise, kterým se navrhuje vhodná opatření⁽²⁸⁾. Pokud zvláštní charakteristiky aktiv přístavů a vlastnická struktura těchto aktiv ztěžují sestavení počáteční rozvahy pro daňové účely, lze tyto záležitosti s finančními úřady projednat i poté, co byly dotyčné subjekty podrobeny dani. Vzhledem ke skutečnosti, že

⁽²⁷⁾ Viz např. rozhodnutí Komise ze dne 15. prosince 2009 ve věci státní podpory C 39/2009 (ex N 385/2009) – Lotyšsko – Veřejné financování přístavní infrastruktury v přístavu Ventspils (Úř. věst. C 62, 13.3.2010, s. 7); rozhodnutí Komise ze dne 15. června 2011 ve věci státní podpory SA.30381 (N 44/2010) – Lotyšsko – Veřejné financování přístavní infrastruktury v Krievu Sala (Úř. věst. C 215, 21.7.2011, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 22. února 2012 ve věci státní podpory SA.30742 (N 137/2010) – Litva – Výstavba infrastruktury pro terminál v přístavu Klaipėda (Úř. věst. C 121, 26.4.2012, s. 1); rozhodnutí Komise ze dne 2. července 2013 ve věci státní podpory SA.35418 (2012/N) – Řecko – Rozšíření přístavu Pireus (Úř. věst. C 256, 5.9.2013, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 18. září 2013 ve věci státní podpory SA.36953 (2013/N) – Španělsko – Úřad přístavu Bahía de Cádiz (Úř. věst. C 335, 5.9.2013, s. 5); rozhodnutí Komise ze dne 18. prosince 2013 ve věci státní podpory SA.37402 – Maďarsko – Intermodální rozvoj svobodného přístavu Budapešť (Úř. věst. C 141, 9.5.2014, s. 5); rozhodnutí Komise ze dne 17. října 2012 ve věci státní podpory SA.34501 – Německo – Rozšíření vnitrozemského přístavu Königs Wusterhausen/Wildau (Úř. věst. C 176, 21.6.2013, s. 1); rozhodnutí Komise ze dne 1. října 2014 ve věci státní podpory SA.38478 – Maďarsko – Rozvoj veřejného přístavu Győr-Gönyű (Úř. věst. C 418, 21.11.2014, s. 9). Viz rovněž rozhodnutí Komise ze dne 20. října 2004 ve věci státní podpory N 520/2003 – Belgie – Finanční podpora prací na infrastruktuře vlámských přístavů.

⁽²⁸⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 3. července 2001 ve věci státní podpory SA.16035 (ex E 45/2000).

u dotčených námořních přístavů v Nizozemsku začíná příští účetní období 1. ledna 2017, budou mít tyto přístavy dostatek času připravit se na novou situaci. Komise se proto domnívá, že tvrzení Nizozemska týkající se potřebného zvládnutí z administrativního hlediska neodůvodňují přechodné období v případech zúčastněných námořních přístavů.

9. EXISTUJÍCÍ PODPORA

- (96) Poté, co Komise zjistila, že osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob představuje neslučitelnou státní podporu, musí určit, zda dotyčná opatření představují novou, nebo existující podporu.
- (97) Existující podporou, jak je vymezena v čl. 1 písm. b) procesního nařízení, je opatření, které bylo zavedeno před vstupem Smlouvy o ES v platnost v Nizozemsku, nebo opatření, které již bylo schváleno, nebo opatření, které se považuje za existující podporu podle článku 15 procesního opatření, či opatření, které v době, kdy začalo být uskutečňováno, nevytvářelo podporu a poté se stalo podporou následkem vývoje vnitřního trhu. Podporu, která nespadá do definice existující podpory, je nutno pokládat za novou podporu podle čl. 1 písm. c) procesního nařízení.
- (98) Nizozemské orgány uvedly, že pokud osvobození podniků od daně podle zákona Wet Vpb 1969 představuje podporu, jedná se o existující podporu.
- (99) Komise s tímto stanoviskem souhlasí. Z informací předložených nizozemskými orgány vyplývá, že podstata osvobození veřejných podniků od daně na základě zákona the Wet Vpb 1969, jak je stanoveno v čl. 2 odst. 1 písm. g) a čl. 2 odst. 3 zákona Wet Vpb 1969, existovala před vstupem Smlouvy o ES v platnost v Nizozemsku. Zákon Wet Vpb 1969, jenž byl zaveden v roce 1969, převzal ustanovení, která byla obsažena již v daňovém zákoně z roku 1956 (před vstupem Smlouvy o ES v platnost), a poté nebyly vytvořeny žádné nové výjimky.
- (100) Zákon Wet Vpb 2015 zrušil s účinností od 1. ledna 2016 osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob stanovené v čl. 2 odst. 1 písm. g), čl. 2 odst. 3 a čl. 2 odst. 7 zákona Wet Vpb 1969, výslovně však zachoval osvobození některých nizozemských veřejných námořních přístavů od této daně. Komise podotýká, že s ohledem na tyto veřejné podniky nový zákon stávající osvobození od daně z příjmu právnických osob zásadně nezměnil. Nový zákon nezavedl nové prvky podpory ani nezvýšil počet příjemců. Komise proto vyvozuje závěr, že zachování osvobození zúčastněných námořních přístavů od daně z příjmů právnických osob neznamenalo změnu jeho povahy jakožto existující podpory.

10. ZÁVĚR

- (101) Osvobození některých nizozemských veřejných námořních přístavů od daně z příjmu právnických osob představuje neslučitelnou státní podporu.
- (102) Komise bere na vědomí, že nový zákon Wet Vpb 2015, kterým se mění zákon Wet Vpb 1969, zrušil s účinností od 1. ledna 2016 osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob.
- (103) U některých nizozemských veřejných námořních přístavů však zákon Wet Vpb 2015 osvobození od daně z příjmu právnických osob zachoval. Toto osvobození by Nizozemsko mělo zrušit do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí a pozměněný režim daně z příjmu právnických osob by se měl uplatňovat nejpozději s účinností od daňového roku následujícího po přijetí tohoto rozhodnutí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Osvobození společností Groningen Seaports NV, Havenbedrijf Amsterdam NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, Havenschap Moerdijk, NV Port of Den Helder a Zeeland Seaports NV od daně z příjmu právnických osob s ohledem na hospodářské činnosti zúčastněných námořních přístavů představuje státní podporu a je neslučitelné s vnitřním trhem.

Článek 2

Nizozemsko zruší osvobození námořních přístavů uvedených v článku 1 od daně z příjmu právnických osob do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí a pozměněný režim daně z příjmu právnických osob se uplatňuje nejpozději s účinností od daňového roku následujícího po přijetí tohoto rozhodnutí.

Článek 3

Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předloží Nizozemsko Komisi informace o opatřeních přijatých k dosažení souladu s tímto rozhodnutím.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Nizozemskému království.

V Bruselu dne 21. ledna 2016.

Za Komisi

Margrethe VESTAGER

členka Komise

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUXEMBURSKO

CS