

Úřední věstník

Evropské unie

L 325



České vydání

Právní předpisy

Svazek 59

30. listopadu 2016

Obsah

II Nelegislativní akty

ROZHODNUTÍ

- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2016/2068 ze dne 29. července 2013 o státní podpoře SA.35611 (13/C), kterou Francie zamýšlí poskytnout ve prospěch skupiny PSA Peugeot Citroën SA (oznámeno pod číslem C(2013) 4971) ⁽¹⁾** 1
- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2016/2069 ze dne 1. října 2014 o opatřeních SA.14093 (C76/2002) provedených Belgií ve prospěch společností Brussels South Charleroi Airport a Ryanair (oznámeno pod číslem C(2014) 6849) ⁽¹⁾** 63

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

CS

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

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2016/2068

ze dne 29. července 2013

o státní podpoře SA.35611 (13/C), kterou Francie zamýšlí poskytnout ve prospěch skupiny PSA Peugeot Citroën SA

(oznámeno pod číslem C(2013) 4971)

(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,

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

poté, co byly zúčastněné strany vyzvány, aby předložily připomínky v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽¹⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Dne 5. listopadu 2012 obdržela Komise stížnost ze strany podniku, který si přál zůstat v anonymitě (dále jen „anonymní stěžovatel“).
- (2) Rozhodnutím ze dne 11. února 2013 (dále jen „rozhodnutí o záchraně“) Komise dočasně schválila z důvodů finanční stability záruku v nominální hodnotě 1,2 miliardy EUR, kterou Francie poskytla na emise dluhopisů, jež vydala Banque PSA Finance S.A. (dále jen „BPF“). Francouzské orgány se v této souvislosti zavázaly, že do 6 měsíců od vydání rozhodnutí o záchraně předloží plán restrukturalizace skupiny PSA Peugeot Citroën S.A. (dále jen „PSA“ nebo „skupina“ nebo „skupina PSA“) a plán životaschopnosti BPF.
- (3) Dopisem ze dne 12. března 2013 oznámila Francie Komisi podporu na restrukturalizaci ve prospěch skupiny PSA.
- (4) Dopisem ze dne 2. května 2013 oznámila Komise Francii své rozhodnutí zahájit ve věci této podpory řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“).

⁽¹⁾ Úř. věst. C 275, 16.11.2007, s. 18.

- (5) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo zveřejněno dne 16. května 2013 v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽²⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky k předmětné podpoře. Dne 3. června 2013 zaslala Komise dotazník hlavním konkurentům PSA.
- (6) Komise obdržela připomínky od pěti zúčastněných stran:
- i. od skupiny PSA jakožto příjemce podpory, která zaslala své připomínky dopisem ze dne 13. června 2013;
 - ii. od podniku, který si přeje zůstat v anonymitě (dále jen „anonymní třetí osoba“) a který zaslal své připomínky dopisem ze dne 14. června 2013;
 - iii. od konkurentů Fiat, General Motors (dále jen „GM“) a Toyota, kteří zaslali své připomínky prostřednictvím dopisů ze dne 17. června 2013, 18. června 2013 a 21. června 2013.
- (7) Komise předala tyto připomínky Francii prostřednictvím dopisů ze dne 19. června 2013 a 21. června 2013.
- (8) Francouzské orgány předaly své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisem ze dne 3. června 2013 a své komentáře k připomínkám zúčastněných třetích stran dopisem ze dne 28. června 2013.
- (9) Na žádost Komise poskytly francouzské orgány doplňující informace, a to ve dnech 1. a 2. července 2013.
- (10) Dne 4. července 2013 byla uspořádána telefonická konference, jíž se zúčastnily útvary Komise, francouzské orgány a skupina PSA. Kromě toho se konaly dvě další schůze výše uvedených stran, a sice ve dnech 11. a 12. července 2013, a rovněž telefonická konference ze dne 15. července 2013. Na základě těchto schůzí poskytly francouzské orgány informace dopisem ze dne 16. července 2013, které doplnily dopisem ze dne 23. července 2013.

2. POPIS

2.1. SKUPINA PSA

- (11) Skupina PSA je společností kótovanou na burze Euronext Paříž. V roce 2011 prodala tato skupina na celém světě více než 3,5 milionů vozidel a součástek (42 % mimo území Evropy). Skupina PSA má obchodní zastoupení ve 160 zemích, přičemž využívá 11 tzv. „terminálů“ (z nichž 9 se nachází na území Evropské unie), v nichž jsou vozidla montována, a 12 tzv. „dílů“, zaměřených na výrobu určitých součástek. Mezi činnosti skupiny patří rovněž financování automobilového průmyslu (BPF) a zajišťování vybavení automobilů (Faurecia). Až do prosince 2012 byla PSA také vlastníkem společnosti Gefco (logistická činnost). V roce 2012 dosáhla skupina PSA obrátu ve výši 55,4 miliard EUR. Vývoj obrátu, jehož dosáhla skupina během posledních pěti let, je znázorněn níže v tabulce 1.

Tabulka 1

Obrat skupiny PSA v milionech eur

	2008	2009	2010	2011	2012
Údaje o obrátu	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) BPF je kaptivní banka, jejímž stoprocentním vlastníkem je PSA. Zajišťuje financování prodeje vozidel značek Peugeot a Citroën a zásobování distribučních sítí vozidly a náhradními díly a navrhuje klientům skupiny různé způsoby financování. BPF je zastoupena ve 23 zemích. BPF financuje značnou část poptávky po vozidlech vyrobených skupinou a rozhodujícím způsobem se podílí na financování její obchodní činnosti, přičemž průměrná míra rozšíření, jíž dosáhla v roce 2012, činí ⁽³⁾ 29,8 %. Její hodnota odpovídala v roce 2012 řádově 23 až 24 miliardám EUR. Čistý zisk dosažený v roce 2011 činil 354 miliony EUR.

⁽²⁾ Úř. věst. C 137, 16.5.2013, s.10.

⁽³⁾ Průměrná míra rozšíření, která dosahuje hodnoty 29,8 %, skrývá rozdíly v míře rozšíření v jednotlivých segmentech. Nejvyšších hodnot dosahuje míra rozšíření zejména v segmentech B a C, v nichž překračuje 30 %, v některých zemích dokonce i 40 %. Zdá se tedy, že financování nákupu vozidel je pro tyto segmenty zásadní.

- (13) Společnost Faurecia je dodavatelem automobilových dílů, jejímž 57,18 % vlastníkem byla k 31. prosinci 2012 PSA. Její činnost je zaměřena zejména na výrobu automobilových sedadel, vnitřního vybavení vozidel, technologií pro kontrolu emisí a vnějších částí automobilů. Její obrat dosažený v roce 2012 činil přibližně 17,4 miliardy EUR.

2.2. PROBLÉMY, KTERÝM ČELILA SKUPINA PSA

- (14) V roce 2012 poklesl obrat skupiny o 5,2 %, a to zejména z důvodu nedostatečné výkonnosti automobilové divize (která poklesla o 10,3 % na hodnotu 38,3 miliardy EUR). Hospodářský výsledek z provozní činnosti skupiny vykazoval ztrátu 576 milionů EUR, zatímco v roce 2011 byl zaznamenán pozitivní výsledek, který činil 1,093 miliardy EUR. Jen v případě automobilové divize dosáhla provozní ztráta v roce 2012 hodnoty 1,5 miliardy EUR, zatímco v roce 2011 činila ztráta 92 milionů EUR.
- (15) Vzniklé problémy byly způsobeny jednak faktory charakteristickými pro automobilový trh, jednak následky hospodářského a finančního úpadku eurozóny a strukturálním znevýhodněním skupiny PSA.

2.2.1. TRVALÝ POKLES EVROPSKÉHO AUTOMOBILOVÉHO TRHU OD ROKU 2007

- (16) Evropský trh zaznamenává již od roku 2007 nepřetržitý pokles. V období před rokem 2007 bylo na evropském automobilovém trhu prodáno přibližně 18 milionů vozidel ročně, zatímco v roce 2012 o 15 % méně, a sice 14 milionů jednotek.
- (17) O 6,1 % poklesl i prodej uskutečněný skupinou PSA, která působí především v Evropě (zejména pak v jižní Evropě) a která na tomto trhu uskutečňuje 58 % svého prodeje. Podíl, který skupina PSA na tomto trhu zaujímá, poklesl na 13,3 %, zatímco v roce 2010 dosahoval 14,2 %.
- (18) Skupina PSA navíc nevyrovnává pokles evropského trhu zvýšením prodeje mimo území Evropy. Prodej osobních a užitkových vozidel ve zbývajících částech světa v roce 2012 nedosáhl takového objemu, aby sám o sobě kompenzoval pokles výkonnosti skupiny na evropském trhu.

2.2.2. PŮSOBNÍ KONKURENCE V NEPROSPĚCH UNIVERZÁLNÍCH VÝROBCŮ

- (19) Francouzské orgány uvádějí, že konkurenty skupiny PSA jsou:
- a) všichni ostatní univerzální výrobci: výrobci prémiových vozidel (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) spolu s veškerými ostatními univerzálními výrobci, jako např. Ford, Fiat, Škoda, Seat a Honda;
 - b) všichni specializovaní výrobci (Audi, BMW, Mercedes atd.), kteří ve stále větší míře tíhnou k výrobě prémiových produktů ve všech segmentech, což jim umožňuje ovládnout podstatnou část trhu v oblasti univerzálních výrobců;
 - c) noví výrobci, kteří jsou stále úspěšnější v segmentech zaměřených především na automobily střední třídy (Hyundai, Kia atd.).
- (20) Podle francouzských orgánů je tedy přirozený trh v oblasti univerzálních výrobců ohrožen jak „shora“, tedy ze strany výrobců specializovaných na luxusní automobily, kteří pronikají do nových segmentů (např. Audi A1), tak i „zdola“, tedy ze strany výrobců vozidel střední či nižší třídy, zejména korejských (např. Hyundai-Kia), kteří si přejí rozšířit svou nabídku o vozidla vyšší třídy.

2.2.3. STRUKTURÁLNÍ ZNEVÝHODNĚNÍ SKUPINY PSA

- (21) V případě skupiny PSA je více než polovina (v roce 2011 53 %) výroby automobilů soustředěna do západní Evropy, kde jsou náklady na pracovní sílu vyšší než ve zbývajících částech světa. Faktor nákladů na pracovní sílu představuje tedy pro skupinu PSA celkem více než [20–30] * % z výrobní ceny. Podstatná část struktury skupiny i jejích zaměstnanců v oblasti výzkumu a vývoje (dále jen „V&V“) je navíc umístěna do Francie, což s sebou nese i vysoké personální náklady.

* Důvěrná informace.

- (22) Skupina zůstala kromě toho také značně pozadu za svými konkurenty v oblasti V&V, zejména pak co se týče standardizace součástek.
- (23) Dobré jméno PSA i její obecná známost nedosahují navíc takového stupně jako u německých výrobců „premiových“ vozidel.
- (24) Veškeré potíže, jimž čelí skupina a především její automobilová divize, mají okamžitý dopad na BPF (a naopak). S ohledem na vzájemnou vazbu mezi ratingovými známkami této kaptivní banky a skupiny lze totiž říci, že problémy banky mají z podstatné části původ v problémech skupiny. Snížení ratingové známky PSA snižuje ve svém důsledku i ratingovou známku BPF a ztěžuje tak přístup této banky na trhy za účelem refinancování. BPF má přitom zásadní význam pro podporu činnosti skupiny PSA v oblasti výroby automobilů. Například v roce 2012 zajistila tato banka financování 29,8 % prodeje výrobce a 100 % prodeje jeho evropských koncesionářů. Významné snížení finanční kapacity BPF (a s ním související omezení úvěrové činnosti) má proto negativní dopad na činnost automobilové divize. Působení nástroje ratingového hodnocení („ratingové známky“) může vést ke vzniku začarovaného kruhu, neboť dalším snižováním finančních zdrojů BPF může dojít k poklesu úvěrové činnosti a ten by měl dopad na prodej realizovaný skupinou PSA, což by se stále opakovalo.

2.3. OPATŘENÍ PODPORY

2.3.1. STÁTNÍ ZÁRUKA NA EMISE DLUHOPISŮ VYDANÝCH BPF

- (25) S cílem umožnit skupině PSA uskutečnění jejího plánu restrukturalizace se francouzská vláda rozhodla poskytnout této skupině záruku na tržní emise dlouhodobých dluhopisů, které provede BPF nejdříve k datu uzavření smlouvy o záruce nebo k datu schválení této smlouvy Evropskou komisí, nejpozději však do 31. prosince 2016 („záruka“). V této souvislosti bude uzavřena smlouva o samostatné záruce mezi francouzským státem na jedné straně a skupinou PSA na straně druhé, s odkládací podmínkou schválení Evropskou komisí podle článků 107 a 108 SFEU. Francouzské orgány nejprve uzavřely první smlouvu o dočasné záruce, vztahující se na celkovou tranši 1,2 miliardy EUR podle rozhodnutí Komise ze dne 11. února 2013 o povolení podpory na záchranu, a nyní mají v úmyslu uzavřít se skupinou PSA druhou smlouvu o záruce vztahující se na zbývající tranši, jejíž celková hodnota má činit nejvýše 5,8 miliardy EUR.
- (26) Článek 85 opravného zákona č. 2012-1510 o státním rozpočtu na rok 2012 ze dne 29. prosince 2012 umožňuje, aby ministr hospodářství za úplatu povolil vydání státní záruky na dluhové cenné papíry, které BPF emituje v době od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2016. Tato záruka pokryje nové tržní emise dlouhodobých dluhopisů BPF. Dále se týká i nezajištěných dluhopisů, které BPF emituje po datu, kdy Komise schválila realizaci záruky, nejpozději však dne 31. prosince 2016. Tyto cenné papíry budou mít smluvně stanovenou splatnost v délce nejvýše třiceti šesti měsíců ode dne jejich emise.
- (27) Francouzské orgány upřesňují, že určení maximální výše záruky, která je pro skupinu PSA nezbytná, se opírá jednak o analýzu současné struktury bilanční sumy BPF (zejména pak struktury jejího financování), jednak o odhad potřeby budoucího financování na období 2013–2016, kterou francouzské orgány určily s přihlédnutím k následujícím předpokladům:
- a) celková hodnota obchodů se podle odhadu prakticky trvale udržuje ve výši přibližně 24-25 miliard EUR, což umožňuje i nadále zachovat financování prodeje automobilů uskutečněných skupinou PSA;
 - b) zvýšení sekuritizace financování BPF, kterým je částečně kompenzováno omezování komerčních papírů/depozitních certifikátů (ratingová známka A-3/P-3);
 - c) díky obnovení úvěrových linek poskytnutých bankou mohla BPF v lednu 2013 potvrdit střednědobý bankovní úvěr ve výši 11,6 miliardy EUR zejména v souvislosti s realizací nového syndikovaného úvěru ve výši 4,1 miliardy s pětiletou splatností, obnovením většiny svých bilaterálních úvěrových linek, prodloužením smlouvy o revolvingovém úvěru v celkové výši 1,2 miliardy EUR, jehož splatnost byla prodloužena do ledna 2016, a souběžným prodloužením úvěrové linky na 1,8 miliardy EUR do prosince 2015 (viz údaje uvedené níže v 31. bodě odůvodnění);
 - d) používání vkladů od roku 2013.

- (28) Odměna za záruku by měla být podle francouzských orgánů určena takovým způsobem, aby mohla být poskytnuta ve výši tržní ceny, podle kritérií stanovených v pokynech Společenství pro podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích ⁽⁴⁾ (dále jen „pokyny pro záchranu a restrukturalizaci“) a podle sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES (nyní článků 107 a 108 SFEU) na státní podpory ve formě záruk ⁽⁵⁾. Ve sdělení o zárukách se stanoví, že nelze-li na finančních trzích nalézt odpovídající záruční prémii, kterou by bylo možno použít pro srovnání, je třeba porovnat celkové finanční náklady zaručené půjčky, včetně úrokové sazby půjčky a záruční prémie, s tržní cenou podobné nezaručené půjčky.
- (29) Francouzské orgány uvádějí, že má-li být určena výše odměny, kterou stát získá, je zapotřebí, aby ve vztahu k bankám zapojeným do New Club Deal, tedy dohody uzavřené mezi BPF a bankami, které jí poskytly úvěr, stát postupoval v souladu s logikou *pari passu*. Výše nákladů rizika, odhadnutá jednotlivými bankami, se vypočte na základě celkového příjmu z likvidních linek v rámci New Club Deal a slouží zejména k zohlednění rozdílů mezi poskytnutou hotovostí a zárukou. Poplatek za státní záruku byl tímto způsobem stanoven na 260 bazických bodů.
- (30) BPF vydala svým vlastním jménem dluhopisy, s nimiž lze obchodovat na sekundárním trhu. V tabulce 2 níže jsou znázorněny mediány výnosů ze stávajících dluhopisů BPF se splatností blížící se třem letům, a to za období jednoho měsíce před dnem, kdy bylo opatření na podporu skupiny oznámeno v tisku ⁽⁶⁾. Výnos z hypotetického dluhopisu s přesně tříletou splatností byl interpolován na základě výnosů z dluhopisů BPF, jejichž splatnost se ke každému uvedenému datu nejvíce blíží třem letům. Kromě toho jsou v tabulce 2 znázorněny také hodnoty výnosu ze státních dluhopisů s tříletou splatností.

Tabulka 2

Výnosy na sekundárním trhu

	(%)	
	K 16.10.2012	Medián 16.9.–16.10.
Dluhopis se splatností do 25.9.2015	5,04	5,52
Dluhopis se splatností do 24.6.2015	4,84	5,57
Dluhopis se splatností do 25.2.2016	5,37	6,23
Hypotetický dluhopis s tříletou splatností (interpolace výnosů)	5,09	5,54
Francouzský státní dluhopis s tříletou splatností	0,34	0,39

- (31) Na konci prosince 2012 jednala BPF o nových úvěrech se skupinou bank, které přistoupily na to, že BPF poskytnou:
- a) hotovost prostřednictvím dlouhodobých půjček ve výši 4 miliard EUR (dále jen „New Club Deal“);
 - b) uzavření dvoustranných úvěrových linek ve výši 4,6 miliardy EUR;
 - c) prodloužení dvou linek typu „back-up“ (které slouží pouze jako záložní smlouvy) ve výši 3 miliard EUR.

Celkové závazky těchto bank dosahují tedy 11,6 miliardy EUR. Podle informací, které poskytla Francie, je čerpání úvěrových linek v rámci New Club Deal podmíněno zavedením státních podpor ⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 155, 20.6.2008, s. 10.

⁽⁶⁾ Zprávu o záměru státu provést toto opatření zveřejnil tisk dne 17. října 2012.

⁽⁷⁾ Podle příkladů Term sheet, které poskytla Francie dne 7. ledna 2013: „Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (schválení plánu v zákonu o státním rozpočtu)“.

- (32) Dne 25. března 2013 vydala BPF dluhopis krytý státní zárukou ve výši 1,2 miliardy EUR. Tento dluhopis s kupónem 0,625 % dosáhl výnosu 0,664 %, tedy o 24 bazických bodů více než francouzský státní dluhopis (OAT) s tříletou splatností.
- (33) V 51. bodě odůvodnění rozhodnutí o záchraně vyčíslila Komise hodnotu podpory rozpětím od 91,8 milionu EUR do nominální hodnoty vydaných dluhopisů ve výši 1,2 miliardy EUR. Francouzské orgány uvádějí, že na základě metodiky použité v rozhodnutí o záchraně lze prvek podpory v rámci daného opatření určit následovně:

Tabulka 3

Výpočet prvku podpory v dluhopisech krytých zárukou

Interpolace údajů za 3 roky Rozpětí ve výši 24 bazických bodů na stát	Spot	Medián výnosů z dluhopisů	
		12.07 – 16.10	16.09-16.10
Francouzský státní dluhopis s tříletou splatností	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Rozpětí na stát, odhad po poskytnutí záruky	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Úroková sazba BPSA po poskytnutí záruky (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Náklady na záruku (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Celkový odhad nákladů na zajištění emise (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Interpolace výnosů na sekundárním trhu BPSA za 3 roky	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Výsledná výše státní podpory (M EUR)	401	429	486

Pramen: BNP Paribas Global Markets, Datastream

- (34) Francouzské orgány mají za to, že referenční období, které Komise vybrala z přehledu výnosů z emisí BPF, bylo zvoleno velmi nevhodně. Podle názoru francouzských orgánů by bylo vhodnější, kdyby bylo pro účely odhadu výnosu z dluhopisů zvoleno období od 12. července do 16. října 2012, tedy ode dne, kdy bylo oznámeno, že skupina PSA čelí problémům a že bude přijat plán reorganizace.

2.3.2. PODPORA PROJEKTU „50CO₂CARS“

- (35) Veřejné finanční prostředky, které Francie zamýšlí vynaložit na podporu projektu „50CO₂Cars“, jsou součástí programu „Investissements d'avenir“ („Investice do budoucnosti“), který byl zaveden na základě opravného zákona o státním rozpočtu č. 2010-237 ze dne 9. března 2010. Jedním ze subjektů⁽⁸⁾, které stát pověřil správou úvěrů poskytnutých pro účely investic do budoucnosti, je Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Agentura pro životní prostředí a hospodaření s energií, dále jen „ADEME“). Celkový rozpočet, jímž ADEME disponuje, činí 2,65 miliardy EUR.
- (36) Co se týče investic do budoucnosti, projekt „50CO₂Cars“ spadá do iniciativy nazvané „Vozidlo budoucnosti“, jejímž účelem je zkoumat a podporovat technologie a způsoby organizace, které kladou důraz na nižší spotřebu energie a na snižování emisí skleníkových plynů. V rámci dvou výzev k vyjádření zájmu (dále jen „výzvy“), které byly součástí uvedené iniciativy, bylo vybráno několik technologických řešení:
- a) Ve výzvě nazvané „Hnací ústrojí a pomocná zařízení vozidel se spalovacím motorem“ (dále jen „výzva č. 1“) byla vybrána nová rodina dieselových motorů s vysokou energetickou účinností a převodovka DCT.

⁽⁸⁾ Viz seznam těchto hospodářských subjektů uvedený v článku 8 výše uvedeného zákona č. 2010-237 a v nařízení č. 2010-442 ze dne 3. května 2010.

- b) Ve výzvě nazvané „Hnací ústrojí, pomocná zařízení a systémy reverzibilního uchovávání energie pro elektrická a hybridní vozidla“ (dále jen „výzva č. 2“) byla vybrána technologie elektrické hybridizace.
- (37) Iniciativa „Vozidlo budoucnosti“ spadá zejména do režimu podpor SA.32466 (2011/X) ⁽⁹⁾, který je vyňat z oznamovací povinnosti obecným nařízením o blokových výjimkách ⁽¹⁰⁾ (dále jen „obecné nařízení o blokových výjimkách“).
- (38) Francouzské orgány oznámily podrobný rozpis veřejných finančních prostředků, které obdrží jednotliví partneři projektu, i způsob, jakým budou tyto prostředky poskytnuty. S výjimkou hlavního subjektu, tedy PSA, nepřekračovaly částky z veřejných finančních prostředků, které byly poskytnuty na realizaci projektu „50CO₂Cars“, u všech ostatních partnerů (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON a IC2MP) individuální prahové hodnoty oznamovací povinnosti definované v čl. 6 odst. 1 písm. e) obecného nařízení o blokových výjimkách. Tyto veřejné finanční prostředky představují státní podporu ve smyslu článku 107 SFEU ⁽¹¹⁾, a proto se na ně již vztahuje výše uvedený režim SA.32466 (2011/X), který byl vyňat z oznamovací povinnosti.
- (39) Jak je však uvedeno v čl. 1 odst. 6 písm. c) obecného nařízení o blokových výjimkách, toto nařízení se nepoužije na podporu pro podniky v obtížích, přičemž není pochyb o tom, že skupina PSA tuto charakteristiku splňuje přinejmenším od 17. října 2012, kdy francouzské orgány oznámily, že mají v úmyslu poskytnout skupině PSA záruku. Na podporu, kterou stát zamýšlel poskytnout skupině PSA na podporu projektu „50CO₂Cars“, se tedy nemůže vztahovat režim podpor SA 32466 (2011/X). Tato podpora nemůže být ani předmětem jednotlivého oznamování na základě rámce Společenství pro státní podporu výzkumu, vývoje a inovací ⁽¹²⁾ (dále jen „rámec pro výzkum, vývoj a inovace“) ⁽¹³⁾.
- (40) Za účelem správného zjednodušení byly náklady na činnosti PSA v rámci projektu „50CO₂Cars“ klasifikovány stejným způsobem jako u ostatních partnerů, tedy podle kategorií stanovených v obecném nařízení o blokových výjimkách (které se shodují s kategoriemi stanovenými v rámci pro výzkum, vývoj a inovace).
- (41) PSA bude tedy provádět činnosti klasifikované ⁽¹⁴⁾ jako základní výzkum (dále jen „ZV“), průmyslový výzkum (dále jen „PV“) a experimentální vývoj (dále jen „EV“), se způsobilými náklady uvedenými níže v tabulce 4:

Tabulka 4

Náklady na projekt 50CO₂Cars podle typu činností klasifikovaných jako výzkum a vývoj (v tisících eur)

Náklady	Celkové částky	Způsobilé ⁽¹⁾	ZV	PV	EV
Výzva č. 1	[260 -330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
Výzva č. 2	[50 -110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Celkem	[300 -400]*	304 593,48	1 328,79	175 567,54	127 697,15

⁽¹⁾ Náklady v rámci projektu „50CO₂Cars“ byly přiděleny na kategorie výzkumu a vývoje definované v čl. 31 odst. 5 obecného nařízení o blokových výjimkách (které odpovídají kategoriím uvedeným v bodě 5.1.4 rámce pro výzkum, vývoj a inovace).

- (42) Podpora v celkové výši 85,9 milionu EUR, kterou stát zamýšlí poskytnout skupině PSA na tuto část plánu restrukturalizace, má být poskytnuta v podobě grantů (ve výši 24,5 milionu EUR) a vratných záloh (ve výši 61,4 milionu EUR). Co se týče intenzity, míra pokrytí představuje v případě této podpory 100 % způsobilých nákladů na ZV, 30 % na činnosti PV a 25 % na činnosti EV.

⁽⁹⁾ Úř. věst. C 78, 11.3.2011, s. 33.

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ V této souvislosti poukazuje Komise zejména na skutečnost, že veřejné financování nezávislé výzkumné činnosti výzkumných institucí (která nemá hospodářskou povahu) nepředstavuje státní podporu.

⁽¹²⁾ Úř. věst. C 323, 30.12.2006, s. 1.

⁽¹³⁾ Viz zejména bod 2.1 poslední pododstavec rámce pro výzkum, vývoj a inovace: „Podpora na výzkum, vývoj a inovace pro podniky v nesnázích ve smyslu pokynů Společenství o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích je z oblasti působnosti tohoto rámce vyloučena“.

⁽¹⁴⁾ Ve smyslu definic uvedených v čl. 30 odst. 1, čl. 30 odst. 2 a čl. 30 odst. 3 obecného nařízení o blokových výjimkách (které se shodují s definicemi uvedenými v čl. 2 odst. 2, písm. e), f) a g) rámce pro výzkum, vývoj a inovace).

- (43) Pokud jde konkrétně o vratné zálohy, jejich diskontování se provádí na základě referenční sazby platné v lednu 2012, kdy bylo přijato rozhodnutí o poskytnutí podpory: v případě Francie se jedná o 3,07 %. PSA je splatí za podmínek, které jsou v každé z výzev stanoveny zvlášť.
- (44) V části projektu, která se týká výzvy č. 1, existují tři možná řešení hybridizace, která byla posuzována současně: využití převodovky eDCT, využití doplňkového krytu motoru a využití doplňkového krytu motoru s volnoběhem. Způsob, jakým budou zálohy vráceny, bude v každém případě záviset na konkrétním řešení zvoleném během některé z rozhodovacích fází projektu. Existuje přitom několik možností:
- a) Za předpokladu, že bude zvolena hybridizace prostřednictvím převodovky eDCT, budou pro účely vrácení záloh zohledněny dvě pracovní jednotky:
- [10–20]* EUR na každý vyrobený dieselový motor s výkonem 40/50 kW a 70 kW počínaje [500 000–600 000.]* vyrobenou jednotkou, přičemž tato část zálohy bude vrácena zaokrouhlená na celé euro během čtyř let v diskontované hodnotě při zohlednění nominálního scénáře produkce. Poté, co bude navráceno 100 % diskontované částky, bude skupina PSA nadále vyplácet částku sníženou o [3–6] EUR na každý motor vyrobený během [1–3] let.
 - [30–40]*EUR na každou vyrobenou převodovku eDCT počínaje [50 000–60 000.]* vyrobenou jednotkou, přičemž tato část zálohy bude vrácena zaokrouhlená na celé euro během pěti let v diskontované hodnotě při zohlednění nominálního scénáře produkce. Poté, co bude navráceno 100 % diskontované částky, bude skupina PSA po dobu [1–3] let nadále vyplácet částku sníženou o [5–10] EUR na jednu vyrobenou převodovku.
- b) Za předpokladu, že bude zvolena hybridizace prostřednictvím doplňkového krytu, jedinou pracovní jednotkou zohledněnou pro účely vrácení záloh bude dieselový motor s výkonem 40/50 kW a 70 kW, za nějž bude PSA vyplácet [10–20]*EUR na každou vyrobenou jednotku počínaje [500 000–600 000.]* vyrobenou jednotkou až do úplného splacení diskontované částky (přibližně [0–5]* let při nominálním scénáři), a poté [5–10]* EUR na jednotku.
- c) Za předpokladu, že bude zvolena hybridizace prostřednictvím doplňkového krytu s volnoběhem, pracovní jednotkou zohledněnou pro účely výpočtu vrácení zálohy bude rovněž dieselový motor s výkonem 40/50 kW a 70 kW: PSA vyplatí [20–30]* EUR za každou vyrobenou jednotku počínaje [500 000–600 000.]* vyrobenou jednotkou až do úplného splacení diskontované částky (přibližně [0–5]* let při nominálním scénáři), a poté [5–10]* EUR na jednotku.
- (45) V části projektu, která se týká výzvy č. 2, je pracovní jednotkou zohledněnou pro účely navrácení záloh elektrické hnací ústrojí: PSA vyplatí [20–30]* EUR za každou vyrobenou jednotku počínaje [500 000–600 000.]* vyrobenou jednotkou, až do úplného splacení diskontované částky (přibližně [0–5]* let při nominálním scénáři), a poté [5–10]* EUR na jednotku.
- (46) Francouzské orgány se domnívají, že prostřednictvím výše uvedených variant je zaručeno, že záloha bude vrácena v diskontované hodnotě za předpokladu příznivého dokončení projektu, který je založen na strážlivých a rozumných odhadech, a že v případě částečného nezdaru projektu bude záloha vrácena v poměru odpovídajícím míře úspěšnosti projektu.

2.4. PLÁN RESTRUKTURALIZACE SKUPINY PSA

- (47) Plán restrukturalizace navazuje na opatření ke snížení nákladů, která byla předložena ve dnech 26. října 2011 (snížení nákladů o 800 milionů EUR, které bylo spojeno se zrušením 2 500 pracovních míst na území Evropy) a 15. února 2012 (doplňková opatření týkající se částky 200 milionů EUR).
- (48) Plán restrukturalizace zahrnuje tři druhy opatření: průmyslovou restrukturalizaci, zjednodušení správní struktury skupiny a realizaci projektu „50CO₂Cars“ v oblasti výzkumu a vývoje. Přestože je skupina PSA zastoupena v mnoha zemích světa, opatření zaměřená na restrukturalizaci se týkají především Francie, v níž je soustředěna většina výrobních prostředků skupiny.

2.4.1. OPATŘENÍ ZAMĚŘENÁ NA RESTRUKTURALIZACI PRŮMYSLVÉHO VÝROBNÍHO ZAŘÍZENÍ

- (49) Hlavní opatření se týkají středisek ve Francii: uzavření továrny v Aulnay a značné snížení kapacity továrny v Rennes, což povede ke zrušení 4 400 pracovních míst. Tato dvě opatření jsou součástí obecného rámce optimalizace výrobních středisek skupiny PSA.

- (50) Díky tomu, že je PSA tradičně zastoupena v segmentu víceúčelových městských vozidel (dále jen „segment B“), disponuje v uvedeném segmentu značnou výrobní kapacitou: ve Francii (Aulnay, Poissy a Mulhouse), ve Španělsku (Madrid) a na Slovensku (Trnava). Navzdory tomu, že již od začátku prvního desetiletí 21. století byla uplatňována adaptační opatření (uzavření továrny v Rytonu ve Velké Británii v roce 2006 a snížení kapacity továrny v Aulnay v roce 2008), výrobní kapacita této skupiny je v segmentu B i nadále nepřiměřeně vysoká. Důsledkem uzavření továrny v Aulnay bude snížení výroby o 155 000 vozidel ročně u modelů 208, C3 a DS3 v porovnání s uspořádáním zavedeným v roce 2012, což povede ke snížení maximální kapacity o 232 000 vozidel ročně a ke koncentraci výroby v rámci segmentu B do továren v Poissy, Mulhouse a Trnavě. Francouzské orgány tvrdí, že toto opatření povede k trvalému snížení kapacity v segmentu B a k výraznému snížení fixních nákladů v oblasti působnosti skupiny (podle odhadu [100–200]* milionů EUR ročně).
- (51) Továrna v Rennes je v současnosti určena k výrobě vozidel v segmentech D a E ⁽¹⁵⁾. Musí přitom čelit neustálému poklesu poptávky, zejména po vozidlech typu sedan v segmentu D. Francouzské orgány uvádějí, že díky přechodu od provozu na dvě a půl směny na 2 směny, zrušení noční směny a zrušení malých výrobních sérií mohla být výroba omezena pouze na vozidla Peugeot 508 (sedan a kombi) a C5 (sedan a kombi).
- (52) Ke snížení dojde i v oblasti výzkumu a vývoje (o 10 %), přičemž jediným úkolem daných týmů bude poskytovat podporu výrobnímu středisku (zrušení úkolů v oblasti rozvoje, které slouží činnosti celé skupiny).
- (53) Od těchto opatření si PSA slibuje zlepšení účinnosti evropského výrobního zařízení této skupiny, zejména v důsledku lepšího využití stávajících kapacit a užší specializace jednotlivých továren, jejichž produkce se bude zaměřovat pouze na jeden či nejvýše dva segmenty. Cílem této reorganizace je snížit průměrnou výrobní cenu každého vozidla přibližně o [200–300]* až [200–300]* EUR.

2.4.2. OPATŘENÍ TÝKAJÍCÍ SE SPRÁVNÍ STRUKTURY SKUPINY PSA

- (54) Záměrem skupiny PSA je provést reorganizaci administrativních oddělení a veškerých ředitelství této skupiny. Tato reorganizace povede ke zrušení celkem 3 586 pracovních míst.
- (55) V návaznosti na výše uvedená opatření zaměřená na restrukturalizaci a souběžně s nimi oznámila PSA také svůj plán úspor ve výši 1 miliardy EUR, který se týká nákupů (400 milionů EUR) a fixních nákladů (600 milionů EUR). Zejména díky svému spojení s GM mohla kromě toho zavést také několik opatření v oblasti průmyslových činností, výzkumu a vývoje a režijních nákladů.

2.4.3. PROJEKT „50CO₂CARS“ V OBLASTI VÝZKUMU A VÝVOJE

- (56) Záměrem společnosti PSA je, aby součástí její průmyslové restrukturalizace byl také rozvoj nových technologií hybridizace, o nichž francouzské orgány soudí, že by mohly přispět k obnově životaschopnosti této skupiny. Pokud by byl totiž tento projekt v oblasti výzkumu a vývoje úspěšný, skupina PSA by získala možnost zajistit v segmentu B rozsáhlou výrobu hybridních vozidel s dieslovým motorem (s hmotností od 900 kg do 1,3 t) a diverzifikovat tak svou výrobu v segmentu, který je z hlediska zisku strategický. Evropské spotřebitelé dávají sice přednost vozidlům s dieslovým motorem, avšak hlavní součásti ⁽¹⁶⁾ systému hybridizace by mohly být po určité úpravě použity i na benzinové motory s obdobným výkonem a využívány i na celosvětové úrovni.
- (57) Tento projekt v oblasti výzkumu a vývoje, nazvaný „50CO₂Cars“, je zaměřen na návrh a výrobu hybridního hnacího ústrojí (bez nabíjení) pro segment B, které by umožnilo snížit u těchto vozidel emise CO₂ na 50 gramů na km (dále jen „g CO₂/km“) a potažmo dosáhnout i u rodinných vozidel (segment C) emisí přibližně 65 g CO₂/km. Cílem tohoto projektu je zvýšit finanční dostupnost této technologie.

⁽¹⁵⁾ Do segmentů D a E patří „rodinná“, „silniční“, „MPV“ a „terénní“ vozidla, jejichž rozměry se v Evropě pohybují v průměru od 4,40 do 5 metrů. Do těchto segmentů spadají vozidla Peugeot 508 sedan, 508 SW, 807, 4007 a vozidla Citroën C5 sedan, C5 kombi, DS5, C8, C-Crosser a C6.

⁽¹⁶⁾ Zásobník, elektrické hnací ústrojí včetně elektronického ovladače a převodník tlaku, který umožňuje využít sítě fungující na principu dvojího tlaku.

- (58) Po technické stránce je projekt zaměřen na skloubení nové rodiny dieselových motorů s vysokou energetickou účinností, převodovky s dvojitou spojkou, která je kompatibilní s hybridizací („DCT“), a nízkonákladové technologie elektrické hybridizace.
- (59) PSA bude stát v čele konsorcia v oblasti výzkumu a vývoje, které bude vytvořeno za účelem realizace projektu „50CO₂Cars“.
- (60) Členy tohoto konsorcia budou rovněž partneři z průmyslového a akademického prostředí: pět velkých podniků (Delphi, Mann & Hummel, Valeo a Rhodia), jeden zástupce malých a středních podniků (CTI), jedno sdružení (IRMA) a čtyři výzkumné instituce (IFPEN, LACCO, IRCELYON a IC2MP).

2.4.4. OBCHODNÍ PLÁN SKUPINY PSA

- (61) Obchodní plán skupiny PSA se týká období 2013–2017. Francouzské orgány upřesnily, že podle základního scénáře bude hospodářský výsledek z provozní činnosti skupiny od roku 2014 kladný, a to ve výši [1 200–2 000]* milionů EUR, což představuje [1–5]* % z obrátu. Zlepšení životaschopnosti bude především výsledkem interních opatření obsažených v plánu restrukturalizace. Opírá se jednak o významné snížení výrobních nákladů a zlepšení peněžních toků, jednak o myšlenku opětovného zeměpisného soustředění činnosti skupiny PSA. Cílem je dosáhnout do roku 2015 toho, aby bylo 50 % prodeje této skupiny uskutečňováno mimo území Evropské unie, což umožní využít potenciál růstu v určitých oblastech světa (zejména v Číně, Brazílii atd.).
- (62) Francouzské orgány předložily obchodní plán skupiny PSA do roku 2017. Předpoklady, o něž se tento plán opírá, zohledňují velikost evropského trhu a tržní podíly skupiny PSA. Tyto předpoklady vycházejí z odhadů, které poskytl Institut *IHS Global Insight*.
- (63) Pokud jde o velikost evropského trhu, podle názoru francouzských orgánů lze očekávat, že během roku 2013 bude zaznamenán 2,2 % pokles, který však bude v letech 2014 a 2015 vystřídán růstem o 6 % ročně a následně v letech 2016 a 2017 růstem o 3 % ročně. Tržní podíly skupiny PSA by měly představovat [12–15]* % v roce 2013, [13–16]* % v roce 2014 a [11–15]* % v letech 2015, 2016 a 2017.
- (64) Obchodní plán počítá s několika různými scénáři. Podle „základního“ scénáře bude hospodářský výsledek z provozní činnosti skupiny PSA od roku 2014 kladný, a to ve výši [1 200–2 000]* miliard EUR, což představuje [1–5]* % z obrátu skupiny. V roce 2017 by měl dosáhnout částky [3 000–3 800] miliard EUR, což představuje [2–6]* % z obrátu skupiny PSA. Francouzské orgány zastávají názor, že díky takovéto ziskovosti by měla skupina PSA získat natolik vysoké hodnocení, aby si mohla vlastními silami zajistit refinancování na trzích. Lepší hodnocení skupiny se pak automaticky promítne i do ratingu BPF.
- (65) Kromě toho byly zohledněny ještě další scénáře. Podle „nepříznivého“ scénáře by se měl prodej uskutečněný skupinou PSA v Evropě od roku 2013 snižovat (v poměru k základnímu scénáři) o dalších 100 000 vozidel ročně. Dojde-li k „příznivému“ scénáři, evropský prodej uskutečněný skupinou PSA by měl naopak od roku 2013 vzrůst přibližně o 100 000 vozidel ročně. Z předloženého obchodního plánu vyplývá, že hospodářský výsledek z provozní činnosti skupiny PSA by měl být od roku 2014 i při nepříznivém scénáři celkově kladný (ve výši [1–5]* % obrátu skupiny PSA) a v roce 2017 by měl dosáhnout [2–6]* %. Současně je však zapotřebí poukázat na skutečnost, že podle prognóz skupiny PSA by měl značně vzrůstat obrát z prodeje mimo Evropu, tedy na trzích, které procházejí růstem. Tento předpoklad svědčí o tom, že navzdory pesimistickým prognózám týkajícím se evropského trhu počítá skupina PSA s nárůstem svého prodeje: jejím cílem je dosáhnout do roku 2015 toho, že 50 % prodeje se bude uskutečňovat mimo Evropu.
- (66) Co se týče rozvoje výrobní kapacity skupiny PSA, francouzské orgány předložily dvě tabulky, v nichž je pro každou továrnu znázorněna míra využití „Harbour“⁽¹⁷⁾ v době před restrukturalizací skupiny a po ní. S výjimkou továrny v Poissy se jedná o totožné údaje. Francouzské orgány uvedly, že životaschopnost jednotlivých výrobních středisek nelze posuzovat nezávisle na životaschopnosti celé skupiny PSA. Naopak je nutné, aby byla činnost skupiny PSA v automobilovém průmyslu posuzována v každém segmentu trhu jako celek. Kromě toho francouzské orgány tvrdí, že každé z výrobních středisek má určité portfolio vozidel, jejichž výrobu je schopno zajistit. Mají-li některé z továren nižší či vyšší míru využití, zpravidla se jedná o předvídané a zvládnutelné výkyvy, které souvisí s životním cyklem výrobků.

⁽¹⁷⁾ Kapacita „Harbour“ představuje standard v daném průmyslovém odvětví. Předpokládá se přitom, že v každé továrně pracují dvě směny, a sice 8 hodin denně a 235 dní ročně. Míra využití Harbour odráží poměr mezi objemem vozidel skutečně vyrobených v každé z továren a kapacitou Harbour.

Tabulka 5

Obrat skupiny PSA předpokládáný v rámci tří scénářů (v milionech eur)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Základní scénář	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Nepříznivý scénář (pokles o 100 000 vozidel ročně)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Příznivý scénář (nárůst o 100 000 vozidel ročně)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

Tabulka 6

Obrat automobilové divize předpokládáný v rámci tří scénářů (v milionech eur)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Základní scénář	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Nepříznivý scénář (pokles o 100 000 vozidel ročně)	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]
Příznivý scénář (nárůst o 100 000 vozidel ročně)	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]

2.4.5. KOMPENZAČNÍ OPATŘENÍ V PODOBĚ, V JAKÉ JE PŮVODNĚ OZNÁMILY FRANCOUZSKÉ ORGÁNY

- (67) Skupina PSA oznámila opatření zaměřená na restrukturalizaci, jimiž sníží svou výrobní kapacitu a své zastoupení na trhu; jedná se zejména o uzavření továrny v Aulnay (která má 3 000 zaměstnanců) a o významné snížení kapacity továrny v Rennes, která povedou ke zrušení přibližně 1 400 pracovních míst. Současně dochází či již došlo k prodeji ziskových aktiv, zejména k otevření kapitálu společnosti GEFCO, prodeji některých nemovitostí a prodeji půjčovny automobilů Citer. Skupina PSA rovněž oznámila, že sníží své investiční výdaje, čímž se její výrobní kapacita sníží na nižší úroveň, než jaká byla původně předpokládána dříve, než se skupina ocitla v nesnázích.
- (68) Francouzské orgány kromě toho navrhly následující kompenzační opatření:
- další snížení CAPEX („kapitálové výdaje“) (2.4.5.1),
 - postoupení kapacity továrny v Sevelnordu konkurentovi (2.4.5.2),
 - ukončení vývoje a produkce hybridní technologie plug-in (2.4.5.3),
 - určení maximální míry rozšíření BPF (2.4.5.4).

Výše uvedenými opatřeními by měla být doplněna opatření zaměřená na restrukturalizaci, která byla stanovena v rámci původního střednědobého plánu ⁽¹⁸⁾ (dále jen „střednědobý plán“) z roku 2012.

2.4.5.1. Další snižování investic skupiny PSA

- (69) Předpokládá se, že dojde k dalšímu snížení kapitálových výdajů (oproti původnímu střednědobému plánu z roku 2012), a sice o 300 milionů EUR v roce 2013 a o 500 milionů EUR ročně v letech 2014 a 2015. V plánu na období 2013–2015 (kapitálové výdaje a výzkum a vývoj) byl tedy stanoven pokles z původních 9,9 miliard EUR na 8,6 miliard EUR, což znamená, že mezi oběma uvedenými plány došlo ke snížení o 13 %. Jedná se o částku, která je o 27 % nižší než průměrná hodnota z let 2011–2012.

⁽¹⁸⁾ Střednědobý plán je dokument, který používá finanční ředitelství skupiny PSA za účelem předložení prognóz týkajících se výsledků skupiny v nadcházejících letech.

- (70) Investice skupiny PSA by byly tímto způsobem sníženy v průměru z 3,3 miliard EUR ročně na 2,86 miliard EUR ročně. Toto snížení o 1,3 miliardy EUR se bude týkat zejména (z více než 80 %) činnosti, kterou skupina realizuje v automobilovém průmyslu v Evropě.
- (71) Francouzské orgány mají za to, že snížení kapitálových výdajů by výrazně omezilo konkurenceschopnost skupiny PSA na trhu. Další snížení kapitálových výdajů a některých investic na výzkum a vývoj by mělo pro skupinu PSA i další vážné negativní dopady. Skupina PSA by byla zejména značně poškozena, pokud jde o její schopnost:
- a) naplnit očekávání některých kategorií zákazníků zvláště zaměřených na sortimentový účinek a na technologie, jejichž rozvoj skupina PSA ukončí;
 - b) reagovat na vývoj, kterým procházejí konkurenti;
 - c) zajistit vlastními silami produkci určitých atraktivních technologií, jež bude muset kupovat u konkurentů na úkor svých zisků;
 - d) uplatnit určité daňové pobídky, např. v souvislosti s CO₂ atd.
- (72) Toto snížení by mělo především tyto dopady:
- ukončení výroby modelu Citroën C6 k 31. prosinci 2012 a neobnovení výroby modelu Peugeot 607 (segment E) (a);
 - předčasné ukončení výroby vozidel Bipper/Nemo, k němuž dojde o dva roky dříve v roce 2015, a neobnovení výroby těchto vozidel (segment B LCV) (b);
 - ukončení výroby dieselových motorů s obsahem vyšším než 2 litry (segment D) (c).
- a) **Ukončení výroby modelů Citroën 6 – Peugeot 607**
- (73) Do uvedeného kompenzačního opatření by spadaly dva aspekty, které by měly dopad i na segment E jako celek:
- k ukončení výroby vozidel Citroën C6, které bylo původně stanoveno na rok 2016, by došlo již v roce 2013;
 - a
 - nebyla by obnovena výroba vozidel Citroën C6/Peugeot 607.
- (74) Vezmeme-li v úvahu pouze první z výše uvedených aspektů, skupina PSA odhaduje, že by se týkal 3 000 vozidel (což představuje 1 000 vozidel ročně) a že by způsobil snížení obrátu o 90 milionů EUR za tři roky. C6 spadá do segmentu E, který je vyhrazen luxusním vozidlům. Podle interních odhadů skupiny PSA by tento segment v roce 2013 zaujímal 5,7 % evropského automobilového trhu.
- (75) Francouzské orgány se domnívají, že pokud nebude obnovena výroba luxusních vozidel, pokrytí trhu bude výrazně omezeno. V případě posledního modelu Peugeot (607) představovala možná kapacita 20 000 vozidel ročně, což odpovídá snížení obrátu o 500 milionů EUR. V případě posledního modelu Citroën (C6) představovala možná kapacita 7 000 vozidel ročně, což odpovídá snížení obrátu o 200 milionů EUR.
- (76) Závazek obnovit výrobu modelů Citroën C6/Peugeot 607 se týká období 2016-2018. Podle číselného odhadu skupiny PSA se tato část daného opatření vztahuje na 40 500 vozidel, což odpovídá obrátu 1,05 miliardy EUR. Pokud by PSA obnovila výrobu těchto modelů, umožnilo by jí to navíc od roku 2013 rezignovat rovněž na související investice (doba potřebná pro vývoj nového vozidla představuje zpravidla tři roky).
- (77) Francouzské orgány zastávají názor, že nepřímým účinkem uvedeného kompenzačního opatření by bylo zásadní poškození dobré pověsti skupiny PSA. Vzhledem k neexistenci modelů v segmentu E (a/nebo dostatečně výkonných motorů) by například nebyla s to účastnit se některých nabídkových řízení. Stažení skupiny PSA ze segmentu E by vedlo také k tomu, že by jednotlivci, kteří mají zájem o nabídku ve třídě luxusních vozidel, méně navštěvovali síť skupiny PSA, což by poškodilo snahu skupiny o zlepšení nabídky vlastních značek, a to i v segmentu B (řada DS). Podle odhadu skupiny PSA by se tento negativní dopad týkal výběrových řízení na vozové parky v počtu 2 000 vozidel ročně, což by odpovídalo snížení obrátu o 30 milionů EUR, tedy celkem 180 milionů EUR za 12 000 vozidel.

- (78) Skupina PSA odhaduje, že celkové dopady uvedeného kompenzačního opatření by představovaly snížení obrátu o 1,32 miliardy EUR.

b) Ukončení výroby modelu Bipper/Nemo a její neobnovení

- (79) Bipper/Nemo je užitkové vozidlo, které je uváděno na trh pod dvěma různými názvy. Navrhované opatření zahrnuje dva aspekty:
- upuštění od obnovení výroby (ve smyslu uvedení nové řady) vozidel Bipper/Nemo od roku 2017, což se projeví snížením obrátu, které PSA odhaduje na 1 miliardu EUR, a
 - k ukončení výroby stávajících vozidel Bipper/Nemo, k němuž mělo dojít až v roce 2017, by došlo již v roce 2015, což by se projeвило snížením obrátu odhadovaným na 560 milionů EUR.
- (80) V roce 2012 prodala PSA 35 650 vozidel Bipper/Nemo (16 678 osobních vozidel Bipper (dále jen „osobní vozidla“) a užitkových vozidel Bipper (dále jen „užitková vozidla“) a 18 972 vozidel Nemo (osobních i užitkových vozidel dohromady) s průměrným příjmem na jednotku ve výši 8 950 EUR, což odpovídá celkovému obrátu 319 milionů EUR ročně.
- (81) Modely užitkových vozidel Bipper/Nemo spadají do segmentu B LCV ⁽¹⁹⁾; v roce 2012 zaujímal tento segment 3,7 % evropského trhu v oblasti lehkých užitkových vozidel. Podíl skupiny PSA na tomto trhu představoval 49 %. V roce 2012 uvedla skupina PSA na trh 26 674 užitkových vozidel Nemo/Bipper, což odpovídá 54 514 jednotkám na trhu. V roce 2012 prodala skupina PSA 8 976 verzí osobních vozidel (což odpovídá 10 % tržnímu podílu).
- (82) Francouzské orgány uvádějí, že uvedením těchto vozidel na trh by nevznikl po dobu životnosti daných vozidel čistý zisk, zejména proto, že modely nejsou na počátku své životnosti okamžitě ziskové. Tato vozidla by tedy byla zdrojem zisku až počínaje první generací.
- (83) Skupina PSA odhaduje, že uvedené kompenzační opatření by způsobilo pokles jejího obrátu o 1,56 miliardy EUR.

c) Dieselové motory s objemem vyšším než 2 litry

- (84) Toto navrhované kompenzační opatření si klade za cíl ukončení výroby motorů s objemem vyšším než 2 litry s vyhlídkou na normu EURO 6. Francouzské orgány uvádějí, že skupina PSA disponuje průmyslovými prostředky k výrobě těchto motorů, zejména verze EURO 6 motoru DW12. Na rozdíl od svých konkurentů nevyrobí benzinové motory s objemem vyšším než 2 litry (pouze benzinové motory s objemem nejvýše 1,6 litru turbo). Toto opatření by se tedy týkalo zejména segmentu D.
- (85) V roce 2012 zaujímal prodej osobních vozidel, který realizovala skupina PSA v segmentu D, 1 % evropského trhu (tj. 150 000 vozidel). V nejpříznivějších letech dosáhl počet osobních vozidel skupiny PSA vybavených motorem s objemem vyšším než 2 litry nejvýše 30 000. Ve svých odhadech týkajících se dopadu daného opatření uvedla skupina PSA číslo 10 000 vozidel ročně, což představuje přibližně 20 % segmentu D.
- (86) Z údajů z let 2011 a 2012 týkajících se registrace osobních vozidel s dieselovým motorem s objemem vyšším než 2 litry PSA odhaduje, že zvýšení nabídky osobních vozidel s hybridním dieselovým pohonem typu plug-in by vedlo k tomu, že počet vozidel vybavených motorem s objemem válců větším než 2 litry (nebo s obdobným výkonem) by v případě skupiny PSA činil 30 000– 40 000 jednotek. Francouzské orgány tvrdí, že toto opatření by se týkalo 10 000 vozidel ročně, což odpovídá snížení ročního obrátu o 200 milionů EUR.

2.4.5.2. Postoupení kapacity továrny v Sevelnordu konkurentovi

- (87) V rámci tohoto opatření by skupina PSA vzdala kapacity továrny v Sevelnordu ve prospěch společnosti Toyota. Továrna v Sevelnordu byla zřízena v roce 1988 v rámci rozšíření činností Société Européenne de Véhicules Légers (Evropská společnost pro lehká vozidla, dále jen „Sevel“), se společnou majetkovou účastí („joint-venture“, dále jen „společný podnik“) skupiny Fiat. V roce 2011 měla tato továrna 2 700 zaměstnanců a vyráběla v průměru 420 vozidel denně (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). V roce 2011 v ní bylo vyrobeno celkem 94 843 vozidel.

⁽¹⁹⁾ Zkratka převzatá z anglického názvu „Light Commercial Vehicles“. Ve francouzštině je používán výraz „VUL“ („véhicule utilitaire léger“ – lehké užitkové vozidlo).

- (88) V době, kdy si společnost Fiat přála ukončit své partnerství se skupinou PSA týkající se společného podnikání v továrně v Sevelnordu, podepsala skupina PSA dohodu o spolupráci se společností Toyota. Podle této dohody měla skupina PSA vyrábět lehká užitková vozidla, která měla Toyota uvádět na evropský trh pod svou vlastní značkou. To by společnosti Toyota umožnilo zajistit si s nepříliš vysokými náklady početnou klientskou základnu.
- (89) V rámci výše uvedené dohody měla skupina PSA nejprve (od druhého čtvrtletí roku 2013) dodávat lehká užitková vozidla na základě svých stávajících tříd Peugeot Expert a Citroën Jumpy (dále jen „nabídka G9“). Dohoda se dále týkala rovněž spolupráce v oblasti příští generace vozidel, jež má skupina PSA vyrábět (dále jen „nabídka K0“).
- (90) Podle francouzských orgánů skupina PSA odhaduje, že i za předpokladu, že by nedošlo k uzavření dohody se společností Toyota, by byla skupina s to sama zajistit životaschopnost své výroby lehkých užitkových vozidel. Dohoda s Toyotou nebyla tedy nezbytnou podmínkou pro zachování provozu této továrny.
- (91) Francouzské orgány uvádějí, že dotyčné opatření přispělo ke snížení podílu skupiny PSA na trhu, což přineslo přímý prospěch jejím konkurentům, neboť:
- a) skupina PSA by postoupila téměř 30 % výrobní kapacity továrny v Sevelnordu společnosti Toyota;
 - b) díky zmíněné dohodě by mohla společnost, Toyota, která je významným konkurentem PSA, vstoupit na trh, na němž nebyla zatím zastoupena, a rozšířit svou nabídku užitkových vozidel;
 - c) tato dohoda přináší společnosti Toyota přímou a nepochybnou konkurenční výhodu, neboť jí umožňuje získat značnou část zisku z vozidel, která jsou předmětem dohody, a také získat a udržet si zákazníky na trhu, k němuž neměla do té doby přístup;
 - d) Dané opatření se týká jednoho z trhů, na nichž je skupina PSA velmi významně zastoupena (21 % na úrovni Evropy roku 2011).
- (92) Z hlediska obrátu je dopad daného opatření odhadován na 443 miliony EUR.

2.4.5.3. *Ukončení vývoje a produkce hybridní technologie plug-in*

- (93) Podíl skupiny PSA na trhu by se snížil ukončením platnosti dohody, kterou tato skupina uzavřela dne 25. října 2011 se společností BMW a jejímž předmětem bylo zřízení společného podniku za účelem vývoje a výroby technologie určené pro hybridní a elektrická vozidla.
- (94) V rámci tohoto společného podniku byly vyvíjeny a vyráběny veškeré elektrické díly nezbytné pro elektrická hnací ústrojí. Skupina PSA a BMW investovaly přes 100 milionů EUR do tohoto projektu, který na konci roku 2011 zaměstnával 400 spolupracovníků ve výzkumném a vývojovém středisku v Mnichově. Ukončení uvedeného společného podniku by mělo za následek odstoupení skupiny PSA ze segmentu hybridních vozidel typu „plug-in“ na základě vypovězení dohody o společném podniku s BMW (segment C).
- (95) Francouzské orgány uvádějí, že ukončením společného podniku by se skupina PSA definitivně stáhla ze segmentu považovaného za strategický, a do roku 2016 by ztratila přístup k přibližně 6 % trhu. Ukončením dohody by skupina PSA ztratila i posílení image značky, které vyplývalo z jejího postavení partnera společnosti BMW.
- (96) Odstoupení skupiny PSA ze společného podniku se společností BMW by mělo dvojí dopad:
- a) Zprvové, oznámení týkající se ukončení výroby hybridní technologie *plug-in* by poškodilo dobré jméno skupiny v tomto segmentu a v důsledku toho by mohlo od roku 2013 narušit prodej hybridních vozidel s dieslovým motorem, který uskutečnila skupina PSA. Skupina PSA (na základě 10 % objemu) odhaduje, že tento dopad by se týkal 3 000 vozidel ročně, což by představovalo snížení ročního obrátu o 60 milionů EUR;
 - b) Zadruhé, ukončení vývoje hybridní technologie *plug-in*, která měla být původně uvedena na trh v roce 2016, by se projevilo snižováním výroby vozidel v průměru o 20 000 za tři roky, což představuje snižování obrátu v průměru o 400 milionů EUR ročně.
- (97) Celkový dopad tohoto opatření odhaduje skupina PSA na 1,56 miliardy EUR obrátu.

2.4.5.4. Závazek týkající se maximální míry rozšíření BPF

- (98) Francouzské orgány předpokládají, že bude přijat závazek týkající se maximální míry rozšíření ⁽²⁰⁾. Podle francouzských orgánů se tato míra v posledních letech velmi zvýšila, a to jak u BPF, tak i u jejích konkurentů. Zejména, jak vyplývá z níže uvedené tabulky 6, se tato míra zvýšila v případě BPF z 27,5 % v roce 2009 na 29,8 % v roce 2012; v případě RCI Banque SA ⁽²¹⁾ se ve stejném období zvýšila z 30,0 % na 35,0 %.
- (99) Francouzské orgány zamýšlejí přijmout tento závazek zejména proto, že se domnívají, že míru rozšíření lze snadno kontrolovat a tuto kontrolu lze provádět z veřejných zdrojů.
- (100) Tento závazek by byl upraven odlišně pro rok 2013 a odlišně pro léta 2014 a 2015. Co se týče roku 2013, je navrhováno, aby v žádné z evropských zemí (v rozsahu G10 ⁽²²⁾), v nichž BPF působí, nebyla překročena míra H2 2012 navýšená o stupeň flexibility + 1 bodu rozšíření.
- (101) Co se týče následujících období, francouzské orgány se domnívají, že s ohledem na rychlý rozvoj daného odvětví, je nutné stanovit, jakým způsobem bude závazek BPF na tento rozvoj reagovat. Navrhují tedy, aby byla míra rozšíření BPF dosažená v roce „n-1“ upravována takovým způsobem, že maximální míra rozšíření za rok „n“ bude stanovena podle výkyvů, jichž tato míra dosáhla u evropských konkurentů BPF v roce „n-1“. Toto opatření by zabránilo tomu, aby BPF ztratila možnost reagovat na tendence projevující se v konkurenčním prostředí, které ji obklopuje.
- (102) Znamenalo by to tedy, že od 31. prosince 2013 by se závazek týkající se maximální míry rozšíření BPF na rok „n“ v rozsahu G10 rovnal míře, jíž BPF dosáhla v tomtéž rozsahu v roce „n-1“, upravené v závislosti na vývoji míry rozšíření v porovnání s rokem „n-1“, přičemž by však tato úprava nesměla vést ke snížení míry penetrace pod práh určitého minima. Pro účely vzájemného porovnání je zde navržen segment RCI Banque SA „Západní Evropa“ a segment Volkswagen Financial Services (VWFS) „Evropa“. Aby se vyloučil vliv nahodilých změn u konkurentů a zohlednila se míra rozšíření BPF, která je v současnosti nižší než u jejích konkurentů, by však byla stanovena spodní prahová hodnota míry rozšíření v maximální výši 32,4 %, což by odpovídalo míře rozšíření zaznamenané v G10 ve druhém pololetí roku 2012.

Tabulka 7

Míra rozšíření BPF pro nová vozidla podle zemí a globálních zeměpisných oblastí (v %)

	Horní prahová hodnota H2 2012*	Stupeň flexibility	Maximální navrhovaná hodnota*
Německo	[...]	+ 1,0	[...]
Rakousko	[...]	+ 1,0	[...]
Belgie	[...]	+ 1,0	[...]
Itálie	[...]	+ 1,0	[...]
Španělsko	[...]	+ 1,0	[...]
Nizozemsko	[...]	+ 1,0	[...]
Portugalsko	[...]	+ 1,0	[...]
Švýcarsko	[...]	+ 1,0	[...]
Francie	[...]	+ 1,0	[...]
Velká Británie	[...]	+ 1,0	[...]

⁽²⁰⁾ Tento koeficient se vypočte jako podíl mezi prodejem vozidel financovaných z půjček banky BPF a celkovým prodejem, který uskutečnila skupina PSA.

⁽²¹⁾ RCI Banque SA je 100 % dceřinou společností se Renault SAS. RCI Banque zajišťuje financování prodeje značek skupiny Renault a skupiny Nissan.

⁽²²⁾ Německo, Rakousko, Belgie, Itálie, Španělsko, Nizozemsko, Portugalsko, Švýcarsko, Francie, Velká Británie.

	Horní prahová hodnota H2 2012*	Stupeň flexibility	Maximální navrhovaná hodnota*
Souhrnná hodnota za G5 ⁽¹⁾	33,3	+ 1,0	34,3
Souhrnná hodnota za M5 ⁽²⁾	27,3	+1,0	28,3
Souhrnná hodnota za G10 ⁽³⁾	32,4	+1,0	33,4

⁽¹⁾ Souhrnná hodnota za G5 se týká následujících zemí: Francie, Německo, Itálie, Španělsko a Velká Británie.

⁽²⁾ Souhrnná hodnota za M5 se týká následujících zemí: Belgie, Nizozemsko, Švýcarsko, Rakousko a Portugalsko.

⁽³⁾ Souhrnná hodnota za G10 se týká deseti zemí uvedených v této tabulce.

2.4.6. ODHAD NÁKLADŮ NA RESTRUKTURALIZACI A JEJICH FINANCOVÁNÍ

- (103) Náklady na restrukturalizaci činí podle odhadu 1 708,9 milionu EUR. Zahrnují tato plánovaná opatření: ukončení výroby v továrně v Aulnay, která zaměstnává 3 000 osob, k němuž má dojít v roce 2014, soustředění výroby v pařížském regionu do Poissy a revitalizaci továrny v Aulnay. V období 2012–2017 by měly tyto náklady podle odhadu činit [400–500]* milionů EUR. Náklady na úpravu průmyslového zařízení továrny v Rennes, jehož důsledkem bude snížení počtu pracovních míst o 1 400 na 5 600 zaměstnanců, se pro období 2012–2017 odhadují na [100–200]* milionů EUR. Úprava struktur skupiny PSA, prováděná na základě dohody GPEC 1 a 2 („Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences“ – anticipativní řízení zaměstnanosti a kompetencí) bude spojena s celkovými náklady, jejichž výše na období 2012 a 2013 je odhadována na [500–600]* milionů EUR. Je třeba uvést, že plány GPEC 1 a 2 a náklady na restrukturalizaci továren v Aulnay a Rennes se vzájemně nepřekrývají. Náklady na další opatření, zejména na restrukturalizaci obchodní činnosti v Evropě a na snížení počtu zaměstnanců společnosti PCR (Peugeot Citroën Retail), které v rámci sítě koncesionářů přísluší skupině PSA, především pro oblast jižní Evropy, se odhadují na [100–200] milionů EUR. A konečně náklady na činnost PSA v rámci projektu „50CO₂Cars“ činí [300–400]* milionů EUR.
- (104) Za účelem pokrytí nákladů na restrukturalizaci zavedla skupina PSA od počátku roku 2012 program prodeje aktiv, díky němuž získala následující zdroje:
- a) Prodej společnosti Gefco v prosinci 2012: 878 milionů EUR ⁽²³⁾;
 - b) Prodej společnosti Citer v únoru 2012: 449 milionů EUR;
 - c) Prodej nemovitostí (včetně sídla společnosti) během roku 2012: 628,7 milionů EUR.
- (105) Francouzské orgány uvádějí, že skupina PSA již uvolnila částku 1,956 miliardy EUR volných peněžních toků, která bude reinvestována do restrukturalizace skupiny PSA a umožní obnovit její životaschopnost.
- (106) Pokud jde o likviditu, dohoda New Club Deal umožnila získat 11,6 miliardy EUR od soukromých bank, které přispějí k financování skupiny po dobu její restrukturalizace.

2.5. PLÁN ŽIVOTASCHOPNOSTI BPF

- (107) Plán, který předložily francouzské orgány, obsahuje finanční prognózy a plán financování BPF do konce roku 2015. Návrh vlastního kapitálu BPF bude podle francouzských orgánů činit v roce 2014 [5–10]* % a v roce 2016 [10–20]* %. Francouzské orgány přitom připomínají, že podle rozhodovací praxe Komise se návratnost vlastního kapitálu považuje za natolik vysokou, aby prokázala životaschopnost banky, pokud činí 8 až 12 %.

2.5.1. FINANČNÍ PLÁN

- (108) BPF má v úmyslu dlouhodobě navýšit své bankovní financování, a sice z [0–5]* miliard EUR na konci roku 2012 na [5–10]* miliard EUR na konci roku 2015. Kromě toho zavedla banka rovněž vkladový produkt určený jednotlivcům, přičemž v roce 2015 by financování z tohoto produktu mělo podle finančních prognóz činit [800–900]* milionů EUR (v porovnání s nulovým stavem z konce roku 2012). Ve stejném období dojde ke snížení financování získaného prostřednictvím sekuritizace a emisí EMTN.

⁽²³⁾ Čistý převod výdajů ve výši 797 milionů eur navýšený o mimořádnou dividendu ve výši 100 milionů eur a snížený o částku 19 milionů eur, která odpovídá ztrátě peněžního toku.

Tabulka 8

Stav peněžních toků BPF před zahájením restrukturalizace*

[...]*

- (109) Předpokládá se, že celková bilance banky a potažmo její potřeba financování se bude během období, na něž se vztahuje prognóza, postupně zvyšovat, a sice z 27 186 milionů EUR na konci roku 2012 na [> 28 000] milionů EUR na konci roku 2015.

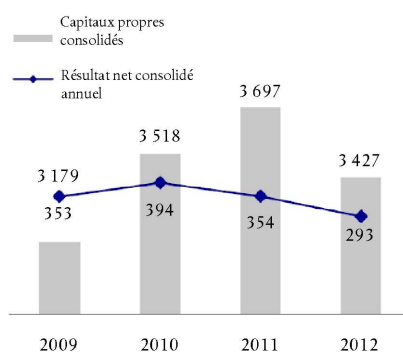
2.5.2. ZISKOVOST A SOLVENTNOST

- (110) Jak znázorňuje níže uvedený graf 1, v minulosti byla BPF zisková. Na konci roku 2012 dosahovala míra kapitalizace měřená pomocí ukazatele „základní kapitál tier 1“ ⁽²⁴⁾, 13 %.

Graf 1

Vývoj ziskovosti BPF

**CAPITAUX PROPRES ET RESULTAT NET AU
31 DECEMBRE 2012** (en millions d'euros)



- (111) Jak je znázorněno níže v tabulce 8, banka předpokládá, že po dobu restrukturalizace skupiny bude i nadále vykazovat zisk.

Tabulka 9

Prognózy ziskovosti BPF

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Návratnost vlastního kapitálu (RoE)*	8.0	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

- (112) Z poskytnutých informací vyplývá, že zastavení činnosti BPF by nemělo způsobit věřitelům žádnou ztrátu. Při zátěžovém scénáři by mělo být díky postupné likvidaci umožněno zachovat po dobu tří let likvidační zůstatek ve výši od [1–3]*miliard do [2–4]* miliard EUR, a to podle míry uplatněné zátěže.

- (113) Aktiva BPF mají velmi krátkou splatnost, která je v průměru kratší než u pasiv.

- (114) Náklady na riziko banky se zvýšily z [...] v roce 2011 na [...] v roce 2012. Pochybná aktiva se postupně zvyšovala, a sice z 3 % na konci roku 2008 na 4,2 % na konci roku 2012.

⁽²⁴⁾ Základní kapitál Tier 1 je ukazatel kapitálové přiměřenosti, který umožňuje hodnotit kapitálovou přiměřenost bank. Jedná se o poměr mezi vlastním kapitálem a drženými aktivy (rizikově váženými).

[illegible]

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D						
Segment H						
Užitková vozidla						
Celkem						
Německo						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Užitková vozidla						
Celkem						
Itálie						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Užitková vozidla						
Celkem						
Španělsko						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Užitková vozidla						
Celkem						
Celkem G5						
Segment B	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Segment C	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D	[20-25]	[17,8-22,8]	[18,5-23,5]	[20,6-25,6]	[20,9-25,9]	[22,2-27,2]
Segment H	[12,4-17,4]	[28,6-33,6]	[0,0-2,5]	[20,7-25,1]	[19,2-24]	[14,6-19,6]
Užitková vozidla	[24,6-29,6]	[25,9-30,9]	[24,9-29,9]	[26,7-31,7]	[28-33]	[29,6-34,6]
Celkem	[25,1-30,1]	[25,4-30,4]	[26,8-31,8]	[25,1-30,1]	[26,7-31,7]	[30,6-35,6]
Segment B	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
Segment C	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara Picasso					
Segment D	407, 4007, 508, 807, C5, DS5, C8, C Crosser					
Segment H	607, C6					
Užitková vozidla	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4. ZÁVISLOST SKUPINY

- (118) Podle názoru francouzských orgánů existuje vzájemná souvislost mezi ratingovou známkou BPF a hodnocením PSA, o čemž svědčí i úzká vazba mezi výnosy z dluhopisů skupiny a banky.
- (119) Také ratingové agentury poukazují ve svých zprávách na souvislost mezi hodnocením PSA a ratingovou známkou BPF, přičemž uvádějí, že rozpětí mezi známkou skupiny a známkou kaptivní banky představuje nejvýše dva stupně ⁽²⁵⁾. Dne 14. února 2013 se ratingová známka BPF snížila na stupeň „non investment grade“.

2.6. STÍŽNOST

- (120) Anonymní stěžovatel se domnívá, že díky záruce poskytnuté francouzským státem bude BPF schopna nabídnout koncesionářům a zákazníkům PSA zajímavější podmínky pro úvěr, než jaké jim mohou nabídnout kaptivní banky konkurenčních výrobců automobilů.

3. DŮVODY, KTERÉ VEDLY K ZAHÁJENÍ VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (121) Pochyby, které vyjádřila Komise v rozhodnutí o zahájení řízení, mají následující odůvodnění:

3.1. PLÁN ŽIVOTASCHOPNOSTI BPF

- (122) Co se týče plánu životaschopnosti BPF, který je třeba zkoumat ve světle Sdělení o bankovníctví, vyjádřila Komise své pochyby plynoucí z nejistoty týkající se celkové životaschopnosti skupiny PSA.

3.2. PLÁN RESTRUKTURALIZACE SKUPINY PSA

- (123) Co se týče plánu restrukturalizace průmyslové skupiny, který je třeba zkoumat ve světle výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“, Komise má za to, že je namístě vznést pochyby týkající se následujících bodů:

3.2.1. POCHYBY TÝKAJÍCÍ SE OBNOVENÍ ŽIVOTASCHOPNOSTI

- (124) Komise měla v úmyslu shromáždit vyjádření třetích osob k těmto bodům:

- a) Prognózy týkající se vývoje trhu s automobily v Evropě a ve zbývajících částech světa, zejména v tom smyslu, zda mají tyto prognózy dostatečně konzervativní povahu.

⁽²⁵⁾ Podle agentury Moody's představuje toto rozpětí v současné době tři *notches*, což je výsledkem záruky, která byla BPF udělena.

- b) Opatření týkající se restrukturalizace, která jsou navrhována pro účely obnovení životaschopnosti skupiny PSA.
- c) Podíl projektu „50CO₂Cars“ na obnově životaschopnosti, zejména co se týče otázky, zda je tento způsob investování do výzkumu a vývoje, jehož cílem je zavedení výzkumného programu v oblasti „mild-hybridation“, v souladu se skutečností, že bylo současně oznámeno ukončení vývoje hybridní technologie „plug-in“, kterou si měla skupina podle informací již osvojit.

3.2.2. POCHYBNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ

- (125) Komise se rozhodla shromáždit vyjádření třetích osob k otázce, zda lze předložená opatření kvalifikovat ve světle „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ jako kompenzační opatření, a také ke kvantifikaci těchto opatření a k posouzení jejich úměrnosti rizikům narušení hospodářské soutěže v důsledku udělení podpor.

4. PŘIPOMÍNKY FRANCIE K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

4.1. K VÝŠÍ PODPORY

- (126) Francouzské orgány mají za to, že výše podpory nemůže odpovídat nominální hodnotě záruky, že u emisí BPF bude nutná přírážka za likviditu a přírážka za pohyblivé riziko, a to zcela jistě nad hranici 24 bazických bodů, které byly zaznamenány v okamžiku emise díky podpoře na záchranu, a že za referenční období pro účely zohlednění vývoje výnosů BPF by mělo být považováno období tří měsíců.
- (127) Podle francouzských orgánů by v daném případě nebyly splněny dvě kumulativní podmínky, při jejichž splnění lze mít za to, že částka podpory se rovná výši částky kryté zárukou, to jest zvláště vysoká pravděpodobnost, že dlužník nebude schopen splatit půjčku krytou zárukou, a existence mimořádných okolností. Částka podpory, která je obsažena v záruce poskytnuté státem, by tedy odpovídala rozdílu mezi celkovými finančními náklady vyplývajících ze záruky a zárukou jako takovou, a celkovými finančními náklady, které by podniku vznikly, pokud by záruku neobdržel.
- (128) Francouzské orgány se dále domnívají, že předpoklad, podle něhož vznikly na straně BPF dodatečné náklady ve výši 40 bazických bodů, je podložený. U emisí, které provedla BPF dne 25. března 2013, by tomu tak skutečně bylo za zvláště příznivých tržních podmínek. Rozpětí ve vztahu k francouzským státním dluhopisům v okamžiku této emise (24 bazických bodů), dosáhla historického minima. Francouzské orgány mají například za to, že investoři by za normálních okolností měli požádat o vyšší odměnu u kaptivní banky z odvětví automobilového průmyslu než u veřejných institucí, např. u UNEDIC ⁽²⁶⁾ nebo CADES ⁽²⁷⁾, a to tím spíše, že by měli k dispozici linky umožňující provést tento druh transakcí s CADES nebo UNEDIC a naopak pro operace s BPF tyto linky mít k dispozici.
- (129) A konečně referenční období, které navrhuje francouzské orgány (tedy období od 12. července do 16. října 2012), by bylo optimální pro zachycení skutečného stavu výnosů z dluhopisů BPF na trzích, neboť zohledňuje potíže, v nichž se ocitla skupina PSA, nikoliv oznámení o záruce poskytnuté státem.

4.2. K OTÁZCE ŽIVOTASCHOPNOSTI BPF

- (130) Francouzské orgány berou na vědomí stanovisko Komise, podle něhož nemá BPF žádné problémy v oblasti kapitálové přiměřenosti ani ziskovosti a v oblasti likvidity čelí problémům pouze proto, že je vzájemně propojena se skupinou PSA.
- (131) Přesto si však přejí uvést následující poznámky:
- a) Rozvaha BPF se bude podle mínění francouzských orgánů i nadále zvyšovat jen mírně, což je v souladu s očekáváním inflace. Toto zvýšení je důsledkem zhoršování makroekonomických podmínek a také skutečnosti, že spotřebitelé stále častěji financují pořízení vozidel z úvěrů.
 - b) Na argument Komise, podle něhož je třeba zamezit tomu, aby BPF financovala nekvalitní úvěry s cílem uměle zvýšit obrat skupiny PSA, odpovídají francouzské orgány takto:

⁽²⁶⁾ Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Národní mezioborová unie pro zaměstnanost v průmyslu a obchodu)

⁽²⁷⁾ Caisse d'amortissement de la dette sociale (Fond pro splácení sociálních dluhů)

- jediným cílem kompenzačního opatření zaměřeného na BPF je snížit konkurenční intenzitu jejího chování a omezit její podíl na trhu;
- míra „*non performing loans*“ (úvěrů v selhání), která dosahuje přibližně 4 %, se během posledních tří let příliš nezměnila;
- BPF definuje svou politiku rizik nezávislým způsobem a pod dohledem orgánu obezřetnostního dohledu.

Míru selhání úvěrů bedlivě sledují ratingové agentury spolu s výborem pro audit BPF, a proto je jakákoliv změna politiky rizik dané banky podle názoru francouzských orgánů vyloučena.

4.3. K OBNOVENÍ ŽIVOTASCHOPNOSTI SKUPINY PSA

4.3.1. K PROGNOZÁM TÝKAJÍCÍM SE VÝVOJE TRHU

- (132) Francouzské orgány se zaprvé domnívají, že prognózy, které poskytla skupina PSA, by neměl vyvrátit ani vývoj trhu v prvním čtvrtletí roku 2013, ani předpokládaný rozdíl mezi odhadem výsledků za rok 2012 a skutečnými výsledky dosaženými v témže roce.
- (133) Francouzské orgány tvrdí, že postupný pokles prodeje 2013 v roce skupina PSA předvíдала. Stejně jako ústav *IHS Global Insight* se domnívala, že v období let 2012-2013 dosáhne pokles trhu konečné hodnoty 4 %.
- (134) Francouzské orgány předložily aktualizované finanční projekce, které se opíraly o méně optimistické předpoklady než projekce uvedené v 54. až 58. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení. Strategická orientace, která je popsána v týchž bodech odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, zůstává nezměněna.
- (135) Změny provedené v těchto projekcích jsou důsledkem aktualizace prognózy vývoje trhu, kterou pod názvem „Europe 30“ vypracoval ústav *IHS Global Insight*. Tyto změny se týkají obratu dosaženého v automobilovém průmyslu, který byl v době přípravy prognózy nižší.
- (136) Aktualizován byl rovněž „nepříznivý“ scénář, podle něhož se měl prodej uskutečněný skupinou PSA v Evropě od roku 2013 snižovat (v porovnání se základním scénářem) o dalších 100 000 vozidel ročně.

Tabulka 11

Velikost evropského trhu podle prognóz IHS Global Insight a podíl PSA na trhu

	2013	2014	2015	2016	2017
Velikost evropského trhu (Europe 30) podle odhadu <i>IHS Global Insight</i> v dubnu 2013 (v tisících vozidel)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Podíl PSA na evropském trhu*	[10-14]%	[10-14]%	[10-14]%	[9-13]%	[9-13]%

Tabulka 12

Předpokládaný obrat skupiny PSA (v milionech eur)

	2013	2014	2015	2016	2017
Základní scénář v rozhodnutí o zahájení řízení*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Aktualizovaný základní scénář*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[59 000-64 000]	[60 000-65 000]
Aktualizovaný nepříznivý scénář (rozdíl -100 000 vozidel ročně)*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]	[60 000-65 000]

Tabulka 13

Předpokládaný obrat skupiny PSA v automobilové divizi (v milionech eur)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Základní scénář v rozhodnutí o zahájení řízení*	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Aktualizovaný základní scénář*	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]
Aktualizovaný nepříznivý scénář (rozdíl -100 000 vozidel ročně)*	[35 000-40 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]

- (137) Co se týče peněžních toků, aktualizace se promítla do snížení peněžních toků z provozních činností, zatímco peněžní toky z investičních činností zůstaly nezměněny. Z uvedeného vyplývá, že předpokládaná míra dluhu [...] je vyšší než odhad uvedený v rozhodnutí o zahájení řízení, přičemž míra dluhu předpokládaná podle základního scénáře je vyšší než míra, která byla v předchozí době předpokládána pro případ nepříznivého scénáře.
- (138) PSA předložila rovněž prognózy týkající se čistého dluhu ve scénáři předpokládajícím větší zátěž, kdy by se prodej uskutečnil v Evropě skupinou PSA snižoval (v porovnání se základním scénářem) od roku 2013 o dalších 200 000 vozidel ročně. V níže uvedené tabulce 14 jsou znázorněny výše čistého dluhu v různých scénářích. Podle číselných údajů, které poskytla PSA, se čistý dluh [...] zvyšuje v důsledku zátěžového faktoru, který odpovídá 100 000 vozidlům, o [200–400]* milionů EUR ročně.

Tabulka 14

Výše čistého dluhu [...] v milionech eur

	2013	2014	2015	2016	2017
Základní scénář v rozhodnutí o zahájení řízení	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktualizovaný základní scénář	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013	2014	2015	2016	2017
Aktualizovaný nepříznivý scénář (rozdíl -100 000 vozidel ročně)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktualizovaný scénář pro větší zátěž (rozdíl -200 000 vozidel ročně)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Francouzské orgány se navíc domnívají, že předpoklad týkající se obnovení dlouhodobé životaschopnosti skupiny PSA by neměl být postaven na obratu této skupiny, nýbrž na jejím hospodářském výsledku z provozní činnosti. Tento výsledek byl během zasedání dozorcí rady, které se konalo dne 6. listopadu 2012, odhadnut na [1 000–2 000]* milionů EUR ztráty, přičemž výsledek, jehož bylo nakonec dosaženo, odpovídá ztrátě ve výši 1 504 milionů EUR (rozdíl je tedy nižší než [0–3] %).
- (140) Francouzské orgány se navíc domnívají, že prognózy vývoje trhu, o něž se skupina PSA opírala, jsou velmi strážlivé, a současně poukazuje na neúplnost a spornou povahu číselných údajů analytiků, které byly základem pro vývozy Komise.
- (141) Všechny zúčastněné subjekty se ostatně domnívají, že trh již dosáhl spodní prahové úrovně a nyní již může pouze stoupat. Analýzy z poslední doby obecně ⁽²⁸⁾ zdůrazňují, že makroekonomické podmínky v Evropě se v příštích letech budou zlepšovat. Podle mínění francouzských orgánů by se toto zlepšení mělo projevit i v automobilovém průmyslu.
- (142) A konečně se francouzské orgány domnívají, že způsob, jakým Komise přistupovala k výběru hodnocení finančních analytiků, nebyl reprezentativní, neboť vyloučila hodnocení, která se blížila prognózám poskytnutým skupinou PSA. V každém případě francouzské orgány poukázaly na skutečnost, že použití finančních analýz pro účely hodnocení střednědobého plánu restrukturalizace nebylo vhodné. Zastávají totiž názor, že úkolem finančních analytiků je poskytovat doporučení k nákupu či prodeji cenných papírů podle určeného kurzového cíle. Nezaměřují se tedy v zásadě na prognózy objemu prodeje ani na odhady obratu. Velmi často se proto stává, že jejich komentáře se neopírají o základní ekonomické veličiny.
- (143) Francouzské orgány se proto domnívají, že namísto hypotéz finančních analytiků se legitimním základem pro zavedení plánu restrukturalizace měly stát prognózy vyhotovené ústavem *IHS Global Insight*, na něž by se uplatnil faktor zátěže.
- (144) A konečně francouzské orgány zdůrazňují, že soukromý sektor je přesvědčen o tom, že skupina PSA je s to obnovit svou životaschopnost. Toto přesvědčení se projevilo především posílením spolupráce mezi PSA a GM, které podepsaly dne 20. prosince 2012 konečné dohody týkající se tří projektů na výrobu vozidel a na vytvoření společného podniku v oblasti nákupů. Dalším projevem důvěry trhu ve zlepšení situace, je bankovní financování ve výši 11,6 miliardy EUR, které získala BPF. Ostatně i sekuritizační transakce, které BPF v nedávné době uskutečnila, dokládají, že na trhu neexistují obavy z rizika spojeného s automobilovým průmyslem.

4.3.2. K MÍŘE VYUŽITÍ KAPACITY SKUPINY PSA A K DIVERZIFIKACI JEJÍHO PRODEJE

- (145) Francouzské orgány jsou toho názoru, že obavy, které Komise projevila v souvislosti s mírou využití, jsou nepodložené, neboť nezohledňují uzavření továrny v Aulnay, které by mělo podle jejich mínění vyřešit nedostatečnou konkurenceschopnost skupiny PSA v segmentu B. Vzhledem k tomu, že skupina PSA čelí v tomto segmentu značné konkurenci, má uzavření této továrny zásadní význam pro obnovení její životaschopnosti.

⁽²⁸⁾ Světový hospodářský výhled, kapitola 1 a 2, z dubna 2013.

- (146) Francouzské orgány mají za to, že skupina PSA přijala veškerá opatření nezbytná k tomu, aby dosáhla do roku 2015 svého cíle týkajícího se uskutečňování 50 % prodeje mimo území Evropy: otevření třetí továrny a získání nových koncesí v Číně, obnovení výroby kategorií vozidel uváděných na trh v Latinské Americe, představení dvou modelů zvláště určených k prodeji mimo Evropu, a konečně, v rámci partnerství s GM, rozvoj společné platformy, jejímž účelem je uvádět vozidla segmentu B na trh v Evropě a ve zbývajících částech světa, spolupráce v oblasti nové generace malých úsporných benzinových motorů a v oblasti návrhů vozidel v Latinské Americe, Rusku a na dalších rozvíjejících se trzích.

4.3.3. K PODÍLU PROJEKTU „50CO₂CARS“ NA OBNOVENÍ ŽIVOTASCHOPNOSTI SKUPINY PSA

a) K souladu projektu „50CO₂Cars“ s plánem restrukturalizace skupiny PSA

- (147) Francouzské orgány zdůrazňují, že v rámci projektu „50CO₂Cars“ bylo vynaloženo značné úsilí v oblasti výzkumu a vývoje za účelem osvojení technologie, která má zlepšit ekologickou a energetickou bilanci dieselového motoru. Za těchto podmínek by tento projekt, který je zaměřen na výzkum a vývoj, mohl napomoci při zavádění strategie zaměřené na zastavení klesající tendence zaznamenané u prodeje vozidel s dieselovým motorem.
- (148) Vozidla s dieselovým motorem představují pro skupinu PSA v současnosti významný zdroj příjmů: v roce 2012 bylo tímto typem motoru vybaveno [60-80]* % vozidel, která PSA prodala v Evropě. Pokud jde o výrobu tohoto typu vozidel, skupina PSA vlastní optimální průmyslové prostředky, dobré jméno a vysokou míru návratnosti, která je vyšší než u vozidel s benzinovým motorem. Přesto jsou však pro ni stávající podmínky nepříznivé: pověst vozidel vybavených tímto typem motoru se v Evropě postupně zhoršuje; změny předpisů a zákonů (Euro VI) by mohly způsobit dodatečné náklady na vozidla s dieselovým motorem v porovnání s vozidly s benzinovým motorem a tím také znevýhodnit prodej těchto vozidel, a to tím spíše, že strategie zaměřená na přizpůsobení normám prostřednictvím tzv. „downsizing“⁽²⁹⁾, která byla až dosud uplatňována, již zřejmě vyčerpala své možnosti; některé státy a místní samosprávy zvažují přijetí fiskálního rámce v neprospěch vozidel s dieselovým motorem. PSA odhaduje, že snížení zisků, k němuž došlo v důsledku nahrazení prodeje vozidel s dieselovým motorem prodejem vozidel s benzinovým motorem na evropském trhu, představuje řádově [500-700]* milionů EUR. Za situace, kdy klesá kupní síla domácností a vzrůstají obavy spotřebitelů v souvislosti s ochranou životního prostředí, se skupina PSA domnívá, že hlavním cílem je zachovat konkurenceschopnost a dobré jméno vozidel s dieselovým motorem (v porovnání s vozidly s benzinovým motorem). Vzhledem k výši cen stávajících hybridních vozidel s dieselovým motorem není možné zajistit distribuci těchto vozidel ve velkém měřítku a pro zvýšení dostupnosti této technologie by bylo nezbytné vynaložit značné investice do výzkumu a vývoje. Francouzské orgány se rovněž domnívají, že obnovením konkurenceschopnosti a dobré pověsti motorové nafty by projekt „50CO₂Cars“ mohl pozitivně přispět i k obnovení životaschopnosti, neboť je s to zajistit nejen to, aby skupina PSA udržela svůj prodej vozidel s dieselovým motorem, ale i zachování zisků výrobce. A co více, pokud by byl plán industrializace úspěšný, technologie vytvořená na základě projektu „50CO₂Cars“ by na nově vznikajícím trhu působila jako důležitý zdroj růstu až do roku 2020. Možnost využívat příležitosti vyplývající ze zavádění dieselových motorů „mild-hybrid“ po dokončení plánu restrukturalizace by zajistila růst obrátu díky diverzifikaci zaměřené na strategický segment, který se nachází ve středu zájmu skupiny (vozidla vyráběná ve velkých sériích).
- (149) Pokud jde o nutnost investovat, francouzské orgány spatřují rozdíl mezi snížením investic, které je navrhováno „jakožto kompenzační opatření“ a jehož účelem je omezit narušování hospodářské soutěže související s poskytnutím státních podpor, a zachováním investic do výzkumu a vývoje, jež podnik považuje za nezbytné, aby mohl „obnovit svou dlouhodobou životaschopnost“. Francouzské orgány zdůrazňují, že Komise ve své rozhodovací praxi několikrát připustila, že základem pro obnovení životaschopnosti podniku může být zahájení výroby nových výrobků, které je s to zajistit růst obrátu⁽³⁰⁾.
- (150) Orgány vysvětlují, že pokud by v rámci plánu restrukturalizace nebyla poskytnuta státní podpora určená konkrétně na projekt „50CO₂Cars“, skupina PSA by musela zavést „alternativní“ verzi tohoto projektu. Vzhledem k tomu, že by nebyla schopna překonat vlastními silami veškeré technologické překážky a nemohla by počítat se spoluprací s partnery na realizaci projektu „50CO₂Cars“, musela by skupina snížit své investice na minimální úroveň a musela by se soustředit pouze na jediný cíl, kterým by bylo zajištění souladu výroby dieselových motorů se změnami právních předpisů. V této souvislosti francouzské orgány zdůrazňují, že zásah orgánů veřejné moci by nebyl omezen pouze na poskytnutí finanční podpory skupině PSA pro účely realizace projektu „50CO₂Cars“, ale jeho účelem by naopak bylo sdružit v rámci tohoto projektu konsorcium partnerů (zástupců průmyslu, sdružení, výzkumných laboratoří atd.), kteří by museli spojit své úsilí, aby překonali technologické překážky spojené s vývojem nízkonákladového hybridního vozidla s dieselovým motorem. Dodávají přitom, že pokud by nebylo povoleno udělení státní podpory skupině PSA jakožto vedoucímu projektu „50CO₂Cars“, se vši pravděpodobností by to znemožnilo zavedení projektu nejen této skupině, ale i všem jejím partnerům.

⁽²⁹⁾ Cílem je snížit emise CO₂ při současném zmenšení velikosti motoru a zavedení úpravy přeplňování.

⁽³⁰⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 1. prosince 2004 ve věci C-504/03, Bull. 51. bod odůvodnění, rozhodnutí Komise ze dne 18. února 2004 ve věci C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, 236. Bod odůvodnění, rozhodnutí ze dne 3. července 2001, ve věci C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, 98. bod odůvodnění.

Alternativní strategie spočívající v nahrazení diesellového motoru benzinovým by s sebou nesla dodatečné náklady a byla by spojena s významným průmyslovým rizikem: rezignace na získání zkušeností v oblasti diesellových motorů, ztráty prodeje během přechodného období a soustředění finančních prostředků na úpravu a změnu zaměření výrobní základny skupiny na výrobu benzinových motorů; tyto finanční prostředky by přitom byly potřebné spíše pro účely obnovení životaschopnosti.

- (151) V souhrnu se tedy francouzské orgány domnívají, že projekt „50CO₂Cars“ by byl nezbytný nejen pro zachování ziskovosti nejdůležitější průmyslové činnosti skupiny PSA (výroby vozidel s diesellovým motorem), ale také pro trvalé obnovení životaschopnosti skupiny, jíž může tento projekt poskytnout potenciál k dalšímu růstu i po završení procesu restrukturalizace (a sice novou řadu inovačních a ziskových vozidel). Takovéto investice do výzkumu a vývoje by ostatně byly v naprostém souladu s cíli vymezenými v plánu restrukturalizace.

b) K pochybám vyjádřeným Komisí v rozhodnutí o zahájení řízení

- (152) Z textu rozhodnutí o zahájení řízení podle francouzských orgánů vyplývá, že Komise poté, co vzala na vědomí tvrzení, podle něhož skupina PSA údajně zaostává v oblasti výzkumu a vývoje, dospěla k názoru, že projekt „50CO₂Cars“ „může být pro účely obnovení životaschopnosti skupiny PSA nezbytný jen do té míry, pokud by jí mohl umožnit, aby dohnala své dlouhotrvající zaostávání za konkurenty v oblasti výzkumu a vývoje“. Francouzské orgány tuto analýzu zásadně zpochybňují.

- a) Zprvée, francouzské orgány znovu potvrzují, že projekt „50CO₂Cars“ skutečně může přispět k obnovení životaschopnosti skupiny: obnovení dobré pověsti vozidel s diesellovým motorem v oblasti ochrany životního prostředí; nový impuls spotřeby (koncept hybridních vozidel dostupných většímu okruhu zákazníků); zdroj růstu po završení plánu restrukturalizace;
- b) Zadruhé, strukturální znevýhodnění v oblasti výzkumu a vývoje, které bylo v oznámení uvedeno jako jedno z možných vysvětlení určitých problémů, v nichž se skupina PSA ocitla, by spočívalo ve zpoždění v oblasti standardizace součástí, jež by snížilo účinnost úsilí vynaloženého v oblasti výzkumu a vývoje v porovnání s konkurenčními podniky (efekt rozsahu). Právě tento problém by mohl projekt „50CO₂Cars“ vyřešit, neboť:
- zprvée, projekt „50CO₂Cars“ by zlepšil standardizaci některých automobilových součástí, zejména hnacího ústrojí.
 - zadruhé, podmínky realizace projektu „50CO₂Cars“ by zvýšily účinnost úsilí, které skupina PSA vynakládá v oblasti výzkumu a vývoje, a to zejména díky synergiím vznikajícím v důsledku koordinace prací mezi jednotlivými partnery, ale i díky monitorování, jež zajišťují orgány veřejné moci poskytující podporu;
- c) Zatřetí a zejména, francouzské orgány kritizují „právní inovaci“, kterou představuje kritérium, jež Komise údajně uplatnila ve 169. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení a jež vychází z předpokladu, že skupina PSA skutečně v oblasti výzkumu a vývoje zaostává. Domnívají se, že veškeré výše uvedené argumenty postačují k tomu, aby prokázaly, že projekt „50CO₂Cars“ bude přínosem pro obnovení životaschopnosti skupiny PSA. Otázkou, zda bylo takovéto kritérium v daném případě skutečně splněno, se ze zmíněných důvodů zabývají pouze podpůrně:

i) Existence zpoždění v oblasti technologií zaměřených na hybridizaci

- (153) Francouzské orgány zastávají názor, že výše uvedené kritérium týkající se existence zpoždění v oblasti výzkumu a vývoje je splněno z těchto tří důvodů:

- a) Nejprve uvádějí, že všechny tři technologické složky, které jsou součástí projektu „50CO₂Cars“, se týkají technologických oblastí, v nichž skupina PSA zaostává:
- u vozidel s diesellovým motorem se toto zpoždění týká technologií zaměřených na snížení spotřeby motorů. Projekt „50CO₂Cars“ je přitom zaměřen právě na tuto oblast
 - u převodového ústrojí je skupina PSA je pozadu v oblasti dvouspojkových převodovek tzv. DCT („*dual clutch transmissions*“), a to především proto, že bývá tradičně dávana přednost pilotované nebo robotizované převodovce zvané „BVMP“, přičemž tato technologie se však prokázala jako komerčně méně úspěšná než technologie konkurenční. Projekt „50CO₂Cars“ by tedy danému podniku umožnil dohnat hned dvojí zpoždění, a sice v oblasti převodovek DCT a eDCT

- u systémů hybridizace skupina PSA zaostává v osvojení technologie dostupné hybridizace, která by měla natolik generickou povahu, aby mohla být vyráběna hromadně. Konkurenční výrobci, například Toyota, Honda nebo VAG⁽³¹⁾, však již mají k dispozici generické technologie hybridizace, které jsou lépe přizpůsobeny hromadnému trhu (nebo k těmto technologiím brzy získají přístup). V této souvislosti francouzské orgány potvrzují předběžný závěr Komise (uvedený v 187. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení), podle něhož současná technologie mikro-hybridizace⁽³²⁾ Stop & Start nepostačuje k tomu, aby dosáhla „technologickou hranici v oblasti nárůstu emisí CO₂“, neboť pro tento účel je zapotřebí si osvojit technologii „mild-“ nebo „full-hybrid“. Projekt „50CO₂Cars“ si proto klade za cíl dohnat technologické zpoždění v oblasti hybridizačních systémů.
- b) Francouzské orgány se dále domnívají, že projekt „50CO₂Cars“ by skupině PSA umožnil odstranit některé technologické překážky v oblasti hybridní technologie a poskytl jí tak nástroje potřebné k tomu, aby své zpoždění dohnala:
 - Dieselové motory vyvinuté v rámci projektu „50CO₂Cars“ by umožnily dosáhnout v segmentu B (vozidla s motorem o výkonu od 40 do 70 kW) emisí CO₂ v hodnotě [50-70]* g/km, a to i v případě, že by byla využita pouze technologie Stop & Start, takže do roku 2017–2018 by skupina PSA mohla být schopna nabízet vozidla s dieselovým motorem s nízkou spotřebou, u nichž budou emise dosahovat stejné úrovně jako u jejich konkurentů na evropském trhu.
 - Inteligentní dvouspojková převodovka eDCT umožňuje optimalizaci energetické účinnosti hybridního hnacího ústrojí a přitom je kompatibilní s širokou škálou výkonu různých elektrických zařízení. Díky standardizaci by mohla skupina PSA dohnat své zpoždění v oblasti technologií.
 - A konečně co se týče systému hybridizace, projekt „50CO₂Cars“ by byl převratný i z hlediska nákladů, neboť kombinuje minimální energetickou spotřebu (baterie a výkonová elektronika) s optimalizací mechanické konstrukce (propojení elektrického zařízení s hnacím ústrojím). Standardizace systému hybridizace navíc umožňuje zvýšit objem vyrobených vozidel a posílit tak jejich dostupnost v segmentu B.
- c) A konečně se francouzské orgány zabývají rovněž případným strategickým obratem, který by spočíval v tom, že by byl projekt „50CO₂Cars“ realizován souběžně s opuštěním hybridní technologie „plug-in“. V tomto ohledu poukazují na skutečnost, že obě technologie („mild-hybrid“ a „plug-in“) mají různý dosah i různé obchodní dopady. Zatímco druhou z výše uvedených technologií předurčuje její cena⁽³³⁾ k použití pro účely „prémiových“ vozidel (což významně ovlivňuje i její dobré jméno, zejména mezi „firemními“ zákazníky), dostupnost první technologie umožňuje oslovit širokou škálu sociálních kategorií (včetně osob s nízkými až středními příjmy) a uspokojit tak větší část zákazníků skupiny. Francouzské orgány zdůrazňují, že obě výše uvedená technologická řešení se navzájem nevylučují a že skupina PSA měla původně v úmyslu uplatňovat obě tato řešení současně, a to tak, že by kombinovala prodej prémiových hybridních vozidel typu „plug-in“ s prodejem hybridních vozidel dostupných v segmentu B a C. Kompenzační opatření spočívající v opuštění hybridní technologie „plug-in“ by v takovémto případě rovněž nepředstavovalo „strategický obrat“, nýbrž ukončení činnosti, která je z obchodního hlediska životaschopná, což by neohrozilo obnovení životaschopnosti skupiny. Projekt „50CO₂Cars“ by přitom byl nedílnou součástí plánu restrukturalizace, a proto se francouzské orgány domnívají, že strategie v oblasti hybridizace, která je navrhována v rámci plánu restrukturalizace, je s ním rovněž zcela slučitelná.

ii) *Soulad nástrojů uplatněných v rámci projektu „50CO₂Cars“ se zbývající částí plánu restrukturalizace*

- (154) Francouzské orgány mají za to, že úprava průmyslových provozů skupiny PSA pro účely zavedení projektu „50CO₂Cars“ je v souladu s myšlenkou, jíž se řídí plán restrukturalizace. Racionalizace a optimalizace výrobní základny je možné dosáhnout zejména díky standardizaci hnacího ústrojí a převodových systémů vozidel s dieselovým motorem:
- a) Pokud jde o vozidla s dieselovým motorem, investice vynaložené v továrnách v Trémery a v Douvrinu dosáhly výše [100–200]* M€, což odpovídá [0–5]* % z částky [10–20]*miliard EUR investičních prostředků plánovaných na dobu plnění plánu restrukturalizace, přičemž francouzské orgány tento podíl označují jako

⁽³¹⁾ Skupina VAG představila na posledním kongresu ve Vídni modulární úpravu („assembly kit“) své hybridní technologie, díky níž lze systém hybridizace s vynaložením minimálních nákladů přizpůsobit všem tvarům vozidel vyráběných touto skupinou. Citovaný zdroj: zpráva skupiny VAG předložená na 34. sympoziu ve Vídni, 26. dubna 2013, s. 28.

⁽³²⁾ „Mikro-hybridizace“ odpovídá výkonu od 2 do 4 kW; „mild-hybridizace“ výkonu od 8 do 15 kW; „full-hybridizace“ výkonu vyššímu než 20 kW.

⁽³³⁾ Francouzské orgány potvrzují, že skupina PSA si již technologii „plug-in“ osvojila. Zásadním předpokladem však je, že budou pro její výrobu zajištěny ekonomicky přijatelné podmínky.

„velmi nízký až nepostačující“. Tento finanční dopad byl ostatně zohledněn ve střednědobém plánu skupiny PSA již v listopadu 2012 a byl uveden i v aktualizované verzi tohoto dokumentu, a proto francouzské orgány zastávají názor, že tyto investice odpovídají logice oznámeného plánu restrukturalizace. Co se týče dopadu v průmyslové oblasti, cílem daných opatření je změna ⁽³⁴⁾ stávajících výrobních kapacit v konstantní oblasti výroby vozidel s dieselovým motorem: nemá dojít ke zvýšení výrobních kapacit, neboť se má za to, že tyto kapacity postačují pro výrobu [100 000–200 000] vozidel, což je počet, který je v tomto stadiu odhadován jakožto počet vozidel vyrobených po ukončení projektu „50CO₂Cars“, ale o změnu orientace určité části výrobní základny ze segmentu s nadměrnou kapacitou na segment, jehož kapacita by mohla být nedostatečná, neboť se teprve vyvíjí (interní rozhodnutí ve prospěch atraktivních výrobků).

- b) V souvislosti se systémy převodů potvrzují francouzské orgány analýzu uvedenou ve 202. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení: pokud bude projekt „50CO₂Cars“ úspěšný, výroba, která je v současnosti externalizována, bude změněna na interní ⁽³⁵⁾. Nezbytné investice, které byly uvedeny již v oznámeném plánu restrukturalizace, jsou v aktualizovaném střednědobém plánu zachovány. Francouzské orgány se domnívají, že výše uvedená strategie internalizace je slučitelná s obnovením životaschopnosti skupiny. Z finančního hlediska by tato operace umožnila internalizovat zisk a odstranit měnové riziko vůči Japonsku ⁽³⁶⁾, jakož i vyřešit náklady/lhůty v oblasti logistiky, aniž by se přitom narušila schopnost skupiny PSA rychle reagovat na poptávku.
- c) A konečně investice vynaložené na systémy hybridizace v období provádění plánu restrukturalizace činí [40–50] milionů EUR, což je necelých [0–5] % z celkové předpokládané částky; tento podíl považují francouzské orgány za velmi malý. Týkají se ostatně trhu, který teprve vzniká (a nemá tedy nadměrnou kapacitu). Z uvedeného vyplývá, že tyto investice jsou rovněž v souladu s logikou, již se řídí plán restrukturalizace skupiny PSA.

iii) *Pozitivní vliv na prodej a na ziskovost skupiny*

(155) Podle mínění francouzských orgánů by měl projekt „50CO₂Cars“ po završení plánu restrukturalizace pozitivní vliv na dynamiku prodeje a na ziskovost skupiny PSA.

- a) Na dotazy, které Komise uvedla ve 210. a 211. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení (ohledně vhodnosti strategie, která upřednostňuje dieselové motory před benzinovými) a ve 216. bodě odůvodnění (ohledně obchodního plánu v rámci projektu „50CO₂Cars“ a spolehlivosti předpokladů, o něž se tento plán opírá), francouzské orgány odpovídají, že uplatňovaná strategie by byla nejen legitimní z průmyslového hlediska, ale měla by pozitivní dopad i na prodej, který skupina uskuteční. Namísto zavádění nízkonákladové technologie hybridizace v oblasti benzinových motorů by bylo vhodnější investovat do zlepšení ekologicko-energetické bilance dieselových motorů, což by nejprve umožnilo „překonat nedůvěru spotřebitelů“ a následně přizpůsobit ⁽³⁷⁾ výsledky projektu „50CO₂Cars“ pro benzinové motory, které by tak mohli dodavatelé součástí distribuovat v celosvětovém měřítku, což znamená, že díky úsporám z rozsahu by byla zvýšena také návratnost vynaložených investic. Vhodnost strategie, kterou má PSA v úmyslu zavést, potvrzují ostatně i studie trhu, které se shodují na tom ⁽³⁸⁾, že prodej ekologických vozidel s dieselovým motorem bude v příštích letech stoupat.
- b) Co se týče finančního dopadu projektu „50CO₂Cars“, francouzské orgány předložily obchodní plán opírající se o hypotézy, jež ve značné míře potvrzují i mnohé články v tisku; tyto hypotézy zahrnují prognózy toků až do roku 2026 (což je odůvodněno s ohledem na budoucí aktualizace a také na změnu norem EURO VI, k níž má v tomto horizontu dojít). Činnost v oblasti výzkumu a vývoje by v rámci projektu „50CO₂Cars“ měla probíhat od roku 2013 do roku 2017, takže od poloviny roku 2016 do začátku roku 2017 by mohly být uvedeny na trh první motory a brzy po nich i systém hospodárné hybridizace. Pro výpočty návratnosti byly použity dvě diskontní sazby (ve výši [10–13]* % a [13–15]* %), přičemž druhá z těchto sazeb lépe zohledňuje nedávno zaznamenané zvýšení nákladů na financování. Za patentování některých výsledků projektu „50CO₂Cars“ není požadována žádná odměna. A konečně byl proveden odhad objemu prodeje a prodejních cen nových dieselových motorů a hybridních hnacích ústrojí podle následujících scénářů: scénář „A“ představuje

⁽³⁴⁾ Zdůraznění výrazu „změna“ bylo provedeno v původním textu, který poskytl francouzské orgány.

⁽³⁵⁾ Francouzské orgány upřesňují, že tato internalizace může být pouze částečná, což bude záviset na výsledcích projektu „50CO₂Cars“.

⁽³⁶⁾ Francouzské orgány zdůrazňují, že směnný kurz eura k jenu se v období 2009–2012 snížil přibližně o 30 % a parity z roku 2009 bylo znovu dosaženo až v období od konce roku 2012 do května 2013. V důsledku této volatility docházelo ke kolísání nákladů na dodání automatických převodovek. Další náklad představuje clo, jež považuje Francie za vysoké.

⁽³⁷⁾ Hlavní součástí systému „50CO₂Cars“ by byly specifické pro dieselové motory. Francouzské orgány však uvádějí, že k výrobě verzí určených pro benzinové motory s obdobným výkonem by byly zapotřebí jen „nevelké investice do výzkumu a vývoje, a to po velmi krátkou dobu“.

⁽³⁸⁾ Citovaný zdroj: <http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles..>

realizaci projektu „50CO₂Cars“ s poskytnutím státní podpory, kdy by z prodeje jednoho hybridního vozidla vznikla dodatečná marže odhadovaná na [200–300]* € až [300–400]* € v závislosti na technologickém řešení (kromě marže ve výši [2 000–3 000]*€, kterou získá výrobce z prodeje jednoho vozidla vyrobeného v segmentu B); scénář „B“ představuje realizaci projektu „50CO₂Cars“ bez státní podpory, kdy by byly marže stejné jako ve scénáři A. Orgány nicméně dodávají, že se jedná pouze o fiktivní scénář, který skupina PSA nebude s to uskutečnit (slouží tedy pouze k teoretickému srovnání); alternativní scénář „C“, kdy nedojde k realizaci projektu „50CO₂Cars“ a místo něj bude realizován alternativní projekt, u něhož budou dodatečné marže nižší (od [100–200]* € do [200–300]*€). Na základě výše uvedených hypotéz byly vypočteny diferencované čisté současné hodnoty ⁽³⁹⁾ výrobků „eDCT“ a „Doplňkový kryt“, s následujícími výsledky:

Tabulka 15

Finanční ukazatele projektu „50CO₂Cars“

Skupina PSA (porovnání s „alternativním“ scénářem C)		Scénář A* („50CO ₂ Cars“ s podporou)	Scénář B* („50CO ₂ Cars“ bez podpory)
eDCT	Čistá současná hodnota [10-13]*%	[0-10] mil. EUR	[60-70] mil. EUR
	Čistá současná hodnota [13-15]*%	– [50-60] mil. EUR	– [90-100] mil. EUR
Doplňkový kryt	Čistá současná hodnota [10-13]*%	+ [30-40] mil. EUR	– [20-30] mil. EUR
	Čistá současná hodnota [13-15]*%	– [20-30] mil. EUR	– [60-70] mil. EUR

Francouzské orgány z výše uvedeného vyvozují závěr, že bez ohledu na zvolené technologické řešení bude relativní návratnost scénáře B v porovnání se scénářem C vždy záporná, což znamená, že pokud nebude poskytnuta podpora z veřejných zdrojů, projekt „50CO₂Cars“ bude „jednoduše zcela neuskutečnitelný“. Velmi nízká úroveň, jíž dosahuje čistá současná hodnota ve scénáři A (mírně kladná hodnota v porovnání se scénářem C s diskontní sazbou ve výši [10–13]* %, záporná s diskontní sazbou ve výši [13–15]* %), svědčí o tom, že takovéto míry relativní návratnosti odpovídají cíli vymezenému v rámci vývoje první inovační generace.

- a) A konečně co se týče rizik spojených s projektem „50CO₂Cars“, existují čtyři typy těchto rizik, jež by mohly být poskytnutím plánované státní podpory výrazně sníženy:

- regulační rizika, která jsou spojena s novým cyklem schvalování typu vozidel s dieselovým motorem,
- technologická rizika týkající se překonání řady technologických překážek na cestě k vývoji dostupné technologie „mild-hybridation“,
- obchodní rizika, která souvisí s chováním spotřebitelů a s jejich citlivostí vůči ekologickým problémům,
- finanční rizika, zejména s ohledem na snížení disponibilní hotovosti skupiny PSA.

⁽³⁹⁾ V poznámce ze dne 11. července 2013 francouzské orgány vysvětlily, že lze sice zjistit, v jaké míře se na nákladech na vývoj a na výrobní ceně podílejí výrobní náklady na jednotlivé součásti vozidla, avšak nelze vyčíslit absolutní hodnotu podílu motoru na prodejní hodnotě vozidla. Navrhly tedy metodu založenou na cenovém rozpětí, která spočívá v porovnání scénářů A a C (případně B a C) z hlediska rozpětí výstupních toků v rámci jednotlivých projektů (náklady na výzkum a vývoj a průmyslové investice) a rozpětí vstupních toků (zisk vytvořený prodejem vozidel nebo valorizací doplňkových služeb). Navržený ukazatel umožňuje porovnat relativní návratnost posuzovaných součástí u jednotlivých scénářů.

4.4. KE KOMPENZAČNÍM OPATŘENÍM

4.4.1. OBECNÉ PŘIPOMÍNKY K OZNAČENÍ NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ ZA OBECNÁ KOMPENZAČNÍ OPATŘENÍ A ROZSAHU TĚCHTO OPATŘENÍ.

- (156) Francouzské orgány se domnívají, že Komise nenavrhl v rozhodnutí o zahájení řízení žádné konkrétní hodnocení týkající se údajného narušení hospodářské soutěže. Znamená to tedy, že kompenzační opatření, jež navrhuje skupina PSA, jsou již nyní více než postačující. Jakékoli další zhoršení situace by bylo v rozporu s požadavkem přiměřenosti, který je uveden v bodě 47 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“.
- (157) Kromě toho se domnívají, že navrhovaná kompenzační opatření se zaměřují na segmenty B a C, což je v rozporu s tím, co je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení. Tak tomu je v případě opatření zaměřeného na snížení míry rozšíření u financování BPF, které se vztahuje především na tyto dva segmenty. Je tomu tak i v případě předčasného ukončení výroby modelu Citroën C6 a neobnovení výroby modelů C6 a Peugeot 607 v rámci výběrových řízení. A konečně opatření, které se týká ukončení výroby vozidel vybavených motorem s objemem vyšším než 2 litry a ukončení vývoje a výroby hybridní technologie *plug in*, bude mít značný dopad na segment C.
- (158) Francouzské orgány připomínají, že kompenzační opatření, jež navrhla skupina PSA, jsou významná: jejich důsledkem je snížení podílu na trhu na konci období o [0–2]* %.

4.4.2. ZVLÁŠTNÍ PŘIPOMÍNKY K JEDNOTLIVÝM NAVRHOVANÝM KOMPENZAČNÍM OPATŘENÍM

a) K dalšímu snižování investic skupiny PSA

i) *Předčasné ukončení výroby modelu Citroën C6 a neobnovení výroby modelů Citroën C6 a Peugeot 607.*

- (159) Francouzské orgány zastávají názor, že i když byl objem prodeje těchto vozidel spíše nižší, získaný čistý zisk byl vyšší než v případě prodeje jiných typů vozidel, zejména vozidel segmentu B. Uznávají sice, že návratnost programu byla nedostatečná, avšak uvádějí, že tuto situaci zamýšlí skupina PSA vyřešit navázáním partnerství s DPCA pro účely uvedení modelů C6 a 607 na čínský trh.
- (160) A konečně francouzské orgány tvrdí, že skupina PSA neměla nikdy v úmyslu ukončit po roce 2009 výrobu luxusních vozidel. Zastavila pouze projekt v oblasti výzkumu a vývoje nového vozidla, jímž by bývala mohla doplnit modely C6 a 607.

ii) *Předčasné ukončení a neobnovení výroby modelu Bipper/Nemo.*

- (161) Francouzské orgány zastávají názor, toto opatření zabráni skupině PSA těžit z dřívějších investic a významně sníží její konkurenceschopnost v segmentu lehkých užitkových vozidel.
- (162) Modely Bipper/Nemo byly totiž až dosud vyráběny ve spolupráci se společnostmi Fiat a Tofaş. Tato spolupráce již dosáhla svého vrcholného stadia a PSA z ní vytěžila lepší znalost trhu a výrobků a optimalizaci výrobních kapacit. Pokud Komise nevydá rozhodnutí o závaznosti uvedeného návrhu kompenzačního opatření, skupina PSA bude moci díky všem výše uvedeným znalostem získat mnohem větší prostor pro vyjednávání o prodejních cenách druhé generace těchto modelů, která bude již z povahy věci ziskovější. Tato výnosnost se může ještě zvětšit v důsledku nedávných i nadcházejících změn v organizaci městské dopravy, v níž bude dávana přednost lehkým užitkovým vozidlům.

iii) *Ukončení výroby vozidel vybavených dieselovým motorem s objemem vyšším než 2 litry.*

- (163) Francouzské orgány uvádějí, že toto kompenzační opatření má zvlášť velkou váhu, neboť na trhu s tradičními vozidly vybavenými dieselovým motorem zaujímá skupina PSA vedoucí postavení.

- (164) Francouzské orgány zdůrazňují, že vozidla tohoto druhu mají význam pro segmenty D a E, které jsou zásadní pro dobrou pověst výrobce a pro jeho přístup k výběrovým řízením.
- (165) Má-li být posouzen dopad zvýšené nabídky hybridních vozidel s dieselovým motorem typu *plug-in* zejména na prodej vozidel vybavených motorem s objemem válců vyšším než 2 litry, skupina PSA se domnívá, že tento dopad je potvrzen také nedávným rozvojem trhu s hybridními vozidly typu *plug-in*, zejména pak skutečností, že společnost Volvo oznámila své rozhodnutí zdvojnásobit na rok 2014 plánovanou výrobu dieselového modelu V60 *plug-in* na 10 000 jednotek, a to díky obchodnímu úspěchu, jehož dosáhla.

b) K postoupení kapacity továrny v Sevelnordu konkurentovi

- (166) Francouzské orgány především připomínají, že dotyčné opatření přispělo ke snížení podílu skupiny PSA na trhu, což přineslo přímý prospěch jejím konkurentům, neboť:
- skupina PSA postoupila téměř 30 % výrobní kapacity továrny v Sevelnordu společnosti Toyota,
 - díky zmíněné dohodě může společnost Toyota, která je významným konkurentem skupiny PSA, vstoupit na trh, na němž nebyla zatím zastoupena, a rozšířit svou nabídku užitkových vozidel
 - tato dohoda přináší společnosti Toyota přímou a nepochybnou konkurenční výhodu, neboť jí umožňuje získat značnou část zisku z vozidel, která jsou předmětem dohody, a také získat a udržet si zákazníky na trhu, k němuž dosud neměla přístup,
 - dané opatření se týká jednoho z trhů, na nichž má skupina PSA obzvláště významné zastoupení (podle prognózy Europe 30 činil tento podíl v roce 2011 21 %).
- (167) Francouzské orgány dále uvádějí, že s ohledem na ekonomickou bilanci projektu (běžná provozní marže je pozitivní a dosahuje výše [0–5] %, což PSA za obvyklých podmínek očekávala) skupina zamýšlela zahájit realizaci projektu podle referenčního scénáře bez partnera. PSA se tedy domnívala, že provoz továrny v Sevelnordu může být i bez partnera životaschopný a ziskový.
- (168) Francouzské orgány připomínají, že text tiskového prohlášení ze dne 31. srpna 2012 by měl být chápán s určitou rezervou, a to s ohledem na sociální podmínky, které byly v daném okamžiku značně vyostřené.

c) K ukončení vývoje a produkce hybridní technologie *plug-in*

- (169) Francouzské orgány se zprv domnívají, že diskuse o okamžiku uplatnění tohoto opatření není relevantní pro účely určení, zda lze dané opatření kvalifikovat jakožto kompenzační opatření nebo jako opatření nezbytné k obnovení životaschopnosti. Uvádějí, že aby mohla být tato opatření kvalifikována jakožto kompenzační, je nutné, aby byla takové povahy, že by byla schopna skutečně omezit případná narušení hospodářské soutěže vyplývající z poskytnutí podpory.
- (170) Francouzské orgány rovněž nejsou ochotny odpovědět na dotazy Komise týkající se skutečné výše odhadovaného dopadu tohoto opatření, a to proto, že kritika, kterou Komise v této souvislosti uvedla, nebyla dostatečně vysvětlena. V každém případě mají za to, že předpoklady, o něž se opíral výpočet odhadovaného dopadu tohoto opatření, jsou v souladu s nejnovějším vývojem trhu s hybridními vozidly typu *plug-in*.
- (171) Francouzské orgány navíc dodávají, že není možné udělování licencí na tuto technologii ze strany některého výrobce nebo dodavatele automobilových dílů, a to s ohledem na stadium vývoje trhu a na význam této technologie, která působí jakožto faktor diferenciaci hospodářské soutěže. Pokud by však takováto okolnost nastala, skupina PSA je připravena zavázat se k tomu, že po dobu provádění plánu restrukturalizace nezíská licenci od třetích osob.
- (172) A konečně se francouzské orgány domnívají, že projekt „50CO₂Cars“ není s to neutralizovat dopady tohoto opatření, neboť je zaměřen na jiný trh a na jiné zákazníky (luxusní vozidla), než jakých se týká kompenzační opatření, a jeho přínosy v oblasti CO₂ se liší od přínosů vyplývajících z použití hybridní technologie *plug-in*.

d) K určení maximální míry rozšíření BPF

- (173) Francouzské orgány nejprve připomínají, že toto opatření představuje v daném případě nejkonkrétnější kompenzační opatření, které je navíc nejlépe uzpůsobeno k řešení případných narušení hospodářské soutěže, jež by mohla přímo vyplýnout z poskytnutí státní podpory v podobě záruky udělené ve prospěch BPF.
- (174) Domnívají se, že aby se míra rozšíření BPF mohla vyvíjet podle potřeb skupiny a aby mohla BPF hrát svou úlohu systémové složky v rámci činnosti PSA v oblasti výroby automobilů, je nutno nastavit maximální horní hodnotu míry rozšíření takovým způsobem, aby odpovídala míře dosažené ve druhém čtvrtletí roku 2012 navýšené o stupeň flexibility ve výši 1 %. Za předpokladu, že trend růstu míry rozšíření, který byl zaznamenán v období let 2001–2012, bude pokračovat i v letech 2012 až 2013, znamená tato určená maximální hodnota výrazné omezení konkurenceschopnosti BPF.
- (175) Podle mínění francouzských orgánů s sebou tato stanovená flexibilita nepřináší snížení účinnosti ani závazné povahy navrhovaného kompenzačního opatření. Z prognóz vývoje trhu totiž vyplývá, že míra rozšíření BPF bude za tímto vývojem neustále o rok zaostávat a bude proto stále dosahovat nižších hodnot než míra rozšíření u nejvíce srovnatelných konkurentů.
- (176) Na dotaz Komise přitom francouzské orgány odpovídají tak, že jsou připraveny začlenit kaptivní banky skupin Fiat a Ford do přehledu bank, který slouží pro účely stanovení míry rozšíření BPF.
- (177) A konečně se francouzské orgány domnívají, že celková povaha působení skupiny PSA (v kontextu zemí G10 a bez rozlišení segmentu) jí neumožní uplatňovat agresivní obchodní politiku vůči některým zemím a segmentům, což ruší účinky kompenzačního opatření. Vedle skutečnosti, že skupina PSA nemůže nutit BPF ke změně politiky rizik, se totiž opatření zaměřené na snížení míry rozšíření financování BPF týká především segmentů B a C, které mají značnou váhu při stanovení váženého průměru rozšíření (více než [...] % finančních prostředků, které BPF poskytla během posledních let, a v průměru [...] % finančních prostředků, které BPF poskytla v roce 2012 ve Francii, Velké Británii, Německu, Španělsku a Itálii.)

5. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (178) Na základě rozhodnutí o zahájení řízení obdržela Komise připomínky pěti zúčastněných stran, a sice skupiny PSA, podniku, který si přál zůstat v anonymitě (dále jen „anonymní třetí osoba“), a od společností Fiat, GM a Toyota.

5.1. PŘIPOMÍNKY ANONYMNÍ TŘETÍ OSOBY

- (179) Anonymní třetí osoba upozornila Komisi na své obavy z určitých obchodních praktik skupiny PSA. Domnívá se totiž, že PSA zvyhodňuje francouzské dodavatele automobilových součástí před dodavateli z jiných zemí. Typický příklad představuje podle anonymní třetí osoby jednání PSA vůči dodavateli automobilových součástí Agrati France: PSA jej zachránila před hrozícím úpadkovým řízením tak, že od něj odkoupila výrobky za mnohem vyšší ceny, než za jaké se prodávaly na trhu. Tato anonymní třetí osoba dále tvrdí, že PSA se navíc vzdala možnosti podání opravného prostředku vůči Agrati France, přestože přitom utrpěla škodu z důvodu přerušení dodávek, a to proto, aby tomuto již značně oslabenému podniku nebyly způsobeny další finanční potíže.
- (180) Ve svých připomínkách anonymní třetí osoba uvádí, že vztahy mezi PSA a francouzskou vládou stejně jako podpora z veřejných zdrojů, která je předmětem tohoto řízení, jsou v rozporu s pravidly vnitřního trhu, zejména s pravidly týkajícími se volného pohybu zboží, které stanoví článek 34 SFEU.
- (181) Domnívá se, že ve snaze pomoci podniku Agrati France využila PSA svého členství ve Fondu pro modernizaci dodavatelů automobilových součástí (dále jen „FMEA“) a nepřímou mu tak poskytla podporu ve výši 17 milionů EUR.
- (182) Anonymní třetí osoba požaduje, aby PSA v rámci kompenzačního opatření ukončila své členství ve FMEA a aby se vzdala veškerých finančních podílů ve společnostech dodávajících nebo distribuujících automobilová upínací zařízení, a to tak dlouho, dokud bude pobírat státní podporu; aby vymáhala vrácení částek, které poskytla podniku Agrati France, a aby zavedla transparentní a nediskriminační systém výběru svých dodavatelů.

5.2. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI OPEL (A SKUPINY GM)

- (183) V souvislosti s prognózami trhu GM zdůrazňuje, že většina výrobců automobilů využívá údaje takových ústavů, jako např. Global Insight nebo POLK.
- (184) Co se týče projektu v oblasti výzkumu a vývoje „50CO₂Cars“, GM připomíná, že všichni výrobci investují do technologií zaměřených na snížení emisí plynů. Úspěchy, jichž tento výzkum dosáhne v oblasti průmyslu, lze přitom obecně jen stěží předvídat. Existuje celá řada možností technických řešení, a to i v oblasti hybridizace. V tomto odvětví lze navíc předpokládat vzájemnou spolupráci výrobců, která umožňuje dosáhnout úspor z rozsahu. GM dále uvádí, že podpora ve výši 85 milionů EUR, která by byla poskytnuta pro účely projektu „50CO₂Cars“, by nebyla příliš významná v poměru k výdajům tohoto odvětví na výzkum a vývoj; v rámci projektu, který byl v oblasti výzkumu a vývoje určen na rozvoj systému „mild hybridation“, by se však jednalo o nezanedbatelnou částku. GM má za to, že vzhledem k nejasné situaci, která v současné době existuje v oblasti technologií, by toto opatření nemohlo zabránit konkurenčním výrobcům v tom, aby v téže oblasti rozvíjeli svůj vlastní program výzkumu a vývoje.
- (185) Co se týče úlohy kaptivních bank výrobců automobilů, GM zastává názor, že určitým způsobem usnadňují prodej vozidel, neboť nabízejí zákazníkům daných výrobců zajímavé možnosti financování. Díky těmto bankám získávají výrobci značnou flexibilitu umožňující rychlé reakce automobilového trhu.
- (186) GM se konečně domnívá, že PSA nastoupila cestu podstatného snižování kapacit, přičemž uznává, že se jedná o proces obtížný a složitý.

5.3. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI FIAT

5.3.1. K OBNOVENÍ ŽIVOTASCHOPNOSTI

- (187) V souvislosti s obnovením životaschopnosti odkazuje společnost Fiat na komentáře některých analytiků, zejména na prognózy ústavu Global Insight, které předpokládají pokles prodeje, po němž by mohlo v letech 2015–2016 nastat jisté oživení, avšak jen mírné a velmi pozvolné.
- (188) Důvody současné krize trhu s automobily jsou podle jejího názoru následující:
- a) na trhu se projevuje silný konkurenční tlak, zejména v masových segmentech, v souvislosti s příchodem nových korejských a potenciálně i japonských a indických konkurentů,
 - b) dochází k bipolarizaci trhu, která omezuje možnosti zisku pouze na prémiová vozidla,
 - c) spotřebitelé dávají stále více přednost výrobkům nižší třídy,
 - d) naděje, že se prodej vrátí na úroveň, již dosahoval před krizí, není příliš vysoká, a konečně
 - e) evropští výrobci mají nadměrnou strukturální kapacitu.

5.3.2. K PROJEKTU „50CO₂CARS“

- (189) Co se týče projektu „50CO₂Cars“, společnost Fiat se navzdory omezenému množství dostupných informací domnívá, že jeho cíl se jeví jako dosažitelný. Zdůrazňuje nicméně, že jednotková cena vozidla vybaveného tímto typem technologie by mohla omezit jeho rozšíření na trhu, a to jak z důvodu vysoké prodejní ceny, tak i proto, že výrobce bude mít jen stěží možnost dosáhnout zisku již v okamžiku prodeje. Fiat zastává názor, že hodnoty emisí CO₂, které určila Evropská komise na rok 2020, představují pro všechny výrobce skutečnou výzvu. Pokud chtějí této výzvě čelit, musí v oblasti výzkumu a vývoje zvolit více cest a neměli by se v této oblasti zaměřit pouze na jeden projekt zaměřený na rozvoj jediné technologie, což je pravděpodobně případ projektu „50CO₂Cars“ (jak se jeví společnosti Fiat).
- (190) Společnosti Fiat není známo, zda státní podpory na projekty v oblasti výzkumu a vývoje dostávají i jiní výrobci. Jedinými překážkami, které podle jejího mínění brání uplatnění inovačních procesů, jsou náklady, nutné investice a čas nezbytný k úpravě technologických řešení. Takovouto překážku nepředstavuje ani náskok v oblasti technologií, který bude umožněn díky projektu „50CO₂Cars“. Přesto se však společnost Fiat domnívá, že možnost získání podpory a tedy i snížení konečných nákladů na vývoj nových technologií v porovnání s konkurenty by pro příjemce podpory bezesporu představovala určité zvýhodnění.

5.3.3. K DOPADU ZÁRUKY NA TRH

- (191) Společnost Fiat tvrdí, že státní záruka, kterou by BPF získala, by odpovídala jedné třetině dluhu kaptivní banky PSA. Tato transakce by přitom nezahrnovala poplatek za nečerpání („commitment fee“). Společnost Fiat má za to, že k tomu, aby byl náklad na záruku v souladu s tržními praktikami, bylo by zapotřebí připočíst nejméně 100 bazických bodů.
- (192) A konečně tato státní záruka by vedla k narušení hospodářské soutěže ve vztahu k ostatním kaptivním bankám, které působí na trhu. Díky této záruce by totiž akcie emitované bankou BPF měly stejný rating jako francouzský stát, tj. Aa1/AA, namísto toho, aby byla banka hodnocena na základě vlastních výsledků. Společnost Fiat z toho vyvozuje, že rating BPF by se až do roku 2016 nezměnil.
- (193) Rozdíl mezi náklady na financování skupiny PSA a BPF, který je odhadován na 40 bazických bodů, lze podle názoru společnosti Fiat zcela jednoznačně vysvětlit právě poskytnutím této záruky. Společnost Fiat se domnívá, že BPF by mohla být financována na sekundárním trhu na základě „nového“ rozpětí 360/380 bazických bodů, přičemž v případě dluhopisu skupiny PSA se splatností do roku 2016 by toto rozpětí činilo přibližně 400 bazických bodů. V okamžiku vydání emise kryté státní zárukou ve výši 1,2 miliardy EUR, kterou BPF uskutečnila v březnu 2013, odpovídaly celkové náklady na financování přibližně 270 bazickým bodům.
- (194) Společnost Fiat se rovněž domnívá, že státní záruka by umožnila, aby BPF znovu projednala podmínky svých úvěrů s finančními ústavy, aby je upravila podle požadavků francouzského státu.
- (195) V neposlední řadě by státní záruka měla pozitivní dopad rovněž na rating BPF. Přestože se rating BPF udělený hlavními ratingovými agenturami na začátku 2013 snížil, byl by i nadále o jeden stupeň lepší, než jaký by bylo možné předpokládat, pokud by BPF záruku nezískala. Fiat poukazuje zejména na prohlášení agentury Standard and Poor's ze dne 28. ledna, 14. února a 18. dubna 2013. Fiat přitom zdůrazňuje, že je běžně uznáváno, že již samotný příslib poskytnutí záruky nebo jakékoli finanční podpory zlepšuje finanční situaci příjemce, a to bez ohledu na to, v jakém rozsahu příjemce poskytnuté finanční prostředky skutečně využije.
- (196) Z obecnějšího hlediska zastává Fiat názor, že kaptivní banky výrobců automobilů představují velmi účinný nástroj v oblasti prodeje a marketingu,
- a) neboť jsou s to nabídnout velmi zajímavé podmínky financování a tím přilákat nové zákazníky ⁽⁴⁰⁾,
 - b) podporují proces prodeje, zejména s ohledem na skutečnost, že „klasické“ finanční ústavy nejsou v segmentu půjček spotřebitelům a koncesionářům zastoupeny, a
 - c) zvyšují pocit loajality ze strany spotřebitelů, kteří jsou již zákazníky.
- (197) Fiat má za to, že zvýšení nákladů na financování BPF o 100 bazických bodů by mělo přímý, bezprostřední a velmi nepříznivý dopad na zisky skupiny PSA v evropských zemích.

5.3.4. KE KOMPENZAČNÍM OPATŘENÍM

- (198) Podle názoru společnosti Fiat bylo o snížení kapacit rozhodnuto již v předchozím plánu, jehož cílem bylo uzavření nerentabilních továren. Ohlášená uzavření továren by proto nebyla z hlediska obnovení životaschopnosti PSA zásadní (míry využití zůstaly nezměněny). Dopad těchto opatření by se omezil na pouhé snížení fixních nákladů.
- (199) Co se týče snížení kapitálových výdajů, Fiat zastává názor, že by PSA využila svůj plán restrukturalizace k tomu, aby účelově odůvodnila vlastní strategická rozhodnutí týkající se přeorientování se na segmenty B a C a utajila ostatní, méně účinná opatření přijatá v nedávné době. Ohlášené zastavení výroby dieselových motorů s objemem vyšším než 2 litry zřejmě souvisí se současným trendem výrobců snižovat objem válců („downsizing“). Pokud jde o Sevelnord, Fiat se domnívá, že toto opatření by nevedlo ke skutečnému snížení kapacit, ale jen k dočasnému postoupení kapacit ve prospěch konkurenta, přičemž by si PSA ponechala možnost získat v případě potřeby tyto kapacity relativně snadno zpět.

⁽⁴⁰⁾ Fiat uvádí příklad své vlastní kaptivní banky, u níž se míra rozšíření zvýšila z 23,3 % v roce 2012 na 39,6 % v roce 2013 v důsledku změny obchodní strategie této banky, která se rozhodla oslovit zákazníky prostřednictvím konkurenceschopnějších finančních nabídek.

- (200) A konečně v souvislosti s posledním kompenzačním opatřením společnost Fiat uznává, že poskytnuté informace jí nepostačují k analýze důsledků ukončení vývoje hybridní technologie „plug-in“. Toto ukončení vývoje by podle jejího mínění bylo důsledkem změny orientace PSA na trhu. Mohlo by být vykládáno rovněž jako prostředek k nápravě nevhodných rozhodnutí učiněných v oblasti technologií. Podle názoru společnosti Fiat není možné, aby cestou k dosažení cílů týkajících se snížení emisí, jež ukládá Evropská komise, bylo zaměření na jedinou technologii.
- (201) Co se týče kompenzačního opatření týkajícího se míry rozšíření, Fiat uvádí, že žádné kompenzační opatření by nebylo s to omezit nerovnováhu způsobenou poskytnutím záruky.

5.4. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI TOYOTA

- (202) Společnost Toyota se domnívá, že není schopna se vyjádřit k plánu restrukturalizace PSA. Tato úloha jí ostatně ani nepřísluší. Toyota potvrzuje, že předpoklady, o něž se opírá plán PSA, jsou věrohodné. Obecně platí, že trh s automobily je ovlivňován značným množstvím faktorů, což velmi ztěžuje formulaci jakýchkoli prognóz.
- (203) Pokud jde o projekt „50CO₂Cars“, Toyota má za to, že faktorem, který zásadně ovlivňuje prodej, je pro výrobce automobilů vývoj ekologických technologií. Domnívá se, že v budoucnosti budou hybridní vozidla s benzinovým motorem z hlediska prodeje úspěšnější než hybridní vozidla s dieselovým motorem, přesto však připouští i možnou existenci trhu v oblasti hybridních dieselových motorů. Objem prodeje těchto vozidel však bude nižší než u hybridních vozidel s benzinovým motorem, a to z důvodu vyšších nákladů na tuto technologii. Toyota se nedomnívá, že by výše uvedený projekt v oblasti výzkumu a vývoje mohl zabránit tomu, aby konkurenti skupiny PSA pronikli na trh s technologií „mild-hybrid“.
- (204) Pokud jde o úlohu kaptivních bank, podle názoru společnosti Toyota by tyto banky z obecného hlediska umožnily zvýšit věrnost spotřebitelů určité značky („customer loyalty“) přibližně o 15 %. Míry rozšíření budou přitom vyšší v segmentech zaměřených na miniautomobily.
- (205) Co se týče kompenzačních opatření, Toyota pochybuje o tom, zda je možné, aby tuto právní kvalifikaci získalo opatření zaměřené na ukončení výroby nedostatečně prodáváných modelů. Zastává názor, že spolupráce mezi Toyotou a PSA v továrně v Sevelnordu není nezbytnou podmínkou pro zachování životaschopnosti skupiny PSA. Vývoj technologie „hybrid plug-in“ není ostatně podle jejího mínění dosud ukončen, a to z důvodu vysokých souvisejících nákladů a potřebné infrastruktury. Společnost Toyota má za to, že jediným technologickým řešením ve střednědobém horizontu je i nadále technologie „full hybrid“.
- (206) A konečně se společnost Toyota domnívá, že není s to určit, zda jsou kompenzační opatření navržená skupinou PSA odpovídající.

5.5. PŘIPOMÍNKY SKUPINY PSA

- (207) Úvodem vyjádřila skupina PSA svůj naprostý souhlas s připomínkami, jež předložily francouzské orgány.
- (208) PSA poté připomíná svou strategii zaměřenou na obnovení životaschopnosti, jejímž cílem je přizpůsobit výrobní základnu skupiny změnám na trhu. Důsledkem tohoto přizpůsobení by bylo zejména výrazné omezení podílu této skupiny na trhu. PSA si přeje rovněž připomenout, že uvedená opatření zaměřená na restrukturalizaci jsou financována téměř výhradně z vlastních zdrojů získaných prodejem majetku. Má přitom za to, že takováto opatření mohla být zcela postačující, pokud by BPF nebyla neprávem sankcionována pravidly ratingových agentur. Obtíže, jimž tato kaptivní banka čelí, jsou totiž způsobeny pouze jejím propojením se skupinou PSA. PSA dále uvádí, že jediným důvodem k zásahu ze strany státu by byla právě tato pravidla ratingových agentur. PSA z toho vyvozuje, že účinek státní záruky by byl v konečném důsledku pouze omezený, a to tím spíše, že BPF by nezískala žádnou přímou státní dotaci.
- (209) Kromě toho PSA zdůrazňuje, že vedle opatření zaměřených na restrukturalizaci přijala rovněž nový směr ve své obchodní politice. Soustředí se totiž na projekty v oblasti výzkumu a vývoje, jimiž se snaží snížit náklady na technologické inovace, které ponese koncový uživatel, a na stále vzrůstající internacionalizaci skupiny s cílem dosáhnout toho, aby byla v menší míře vystavena výkyvům evropského trhu, především v zemích jižní Evropy.
- (210) Skupina PSA upřesňuje, že pokud by se měl stav evropského trhu s automobily v porovnání s předloženými prognózami zhoršit, přijala by veškerá opatření nezbytná k obnovení dlouhodobé životaschopnosti.

- (211) Co se týče kompenzačních opatření, PSA se domnívá, že se jedná o iniciativu zásadního významu, která výrazně narušuje její konkurenceschopnost ve všech segmentech. PSA má za to, že rozsah těchto opatření je velmi široký v poměru k výši podpory a zejména pak v poměru k objemu finančních prostředků, které PSA vynaložila na svou restrukturalizaci. Ze struktury rozvahy BPF lze ostatně usoudit, že využití záruky je velmi málo pravděpodobné, a proto by konečný dopad této podpory na konkurenty skupiny PSA byl jen velmi omezený.
- (212) Plánovaná kompenzační opatření by proto měla obzvláště významný dopad. V průmyslové oblasti by ukončení vývoje hybridní technologie „plug-in“ mělo výrazný negativní vliv na evropský trh. Dále se skupina PSA domnívá, že postoupení výrobních kapacit v továrně v Sevelnordu jednomu z jejích přímých konkurentů by mu zároveň pomohlo vstoupit na trh. Snížení investic by navíc poškodilo dobré jméno skupiny PSA na trhu. Bylo by tomu tak zejména v případě ukončení výroby dvou modelů v segmentu lehkých užitkových vozidel, v němž má PSA značný podíl na trhu. A konečně neobnovení výroby luxusních vozidel a vozidel s výkonnými motory by snížilo schopnost skupiny soutěžit ve výběrových řízeních oznámených firemními zákazníky a poškodilo by pověst značky skupiny, a to na dobu, která by byla mnohem delší než období restrukturalizace.
- (213) PSA se rovněž domnívá, že hypotetický dopad dané podpory na trh by byl ve více než dostatečné míře kompenzován určením horní hranice míry rozšíření BPF a její indexací podle vývoje kaptivních bank hlavních konkurentů.
- (214) A konečně PSA uvádí, že schválení podpory ze strany Komise by mělo pro francouzské hospodářství klíčový význam, neboť automobilový průmysl zastává ve Francii význačné místo (zajišťuje více než 2 miliony přímých a nepřímých pracovních míst). Oživení skupiny PSA by bylo zásadní rovněž pro dynamiku a konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu. V této souvislosti PSA dodává, že někteří z jejích konkurentů byli (nebo stále ještě jsou) příjemci značných částek podpory, kterou jim poskytují vlády jejich zemí, přičemž tato podpora má podobu zachování zvláště výhodného směnného kurzu pro jejich vývoz či podobu dočasného znárodnění jejich kaptivních bank. Další výrobci, kteří působí mimo území Evropské unie, využívají dohod o volném obchodu, které byly uzavřeny v jejich prospěch a díky nimž mohou vést na evropském trhu agresivní obchodní politiku.

6. VYJÁDŘENÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

6.1. VYJÁDŘENÍ K PŘIPOMÍNKÁM ANONYMNÍ TŘETÍ OSOBY

- (215) Úvodem francouzské orgány uvádějí, že poskytnutí podpory na restrukturalizaci skupiny PSA není zřejmě tématem, o které by měly hospodářské subjekty působící na evropském trhu s automobily příliš velký zájem: připomínky předložily pouze čtyři zúčastněné strany (navzdory publicitě, které se rozhodnutí o zahájení řízení dostalo).
- (216) Co se týče připomínek anonymní třetí osoby (shrnutých výše ve 179. až 182. bodě odůvodnění oddílu 5.1), francouzské orgány zdůrazňují, že nemají žádnou souvislost s tímto šetřením podpory na restrukturalizaci skupiny PSA, ale že se týkají spíše stížnosti, kterou tato anonymní třetí osoba podala Evropské komisi.
- (217) Francouzské orgány zcela podpůrně tvrdí, že tyto připomínky nepředstavují žádný konkrétní důkaz údajného jednání skupiny PSA vůči Agrati France a že PSA může jakožto soukromý podnik udržovat své obchodní vztahy s dodavateli podle svého vlastního uvážení. Například v rámci svého partnerství s GM zavedla skupina PSA od 25. února 2013 politiku zaměřenou na racionalizaci svých nákupů, v níž se soustředila zejména na systematické pořádání výběrových řízení s cílem dosažení optimálních tržních cen. Francouzské orgány zdůrazňují, že neslučitelné s článkem 34 SFEU může být jedině opatření, které je přičitatelné členskému státu; v případě rozhodnutí přijatých soukromými podniky, jako je například PSA, tomu však tak být nemůže. S projednávaným řízením ostatně nesouvisí ani údajné jednání FMEA.
- (218) Francouzské orgány z toho vyvodily závěr, že nepodložené tvrzení týkající se porušení článku 34 SFEU nemůže nijak zdržet vyšetřování dotčené podpory, tím spíše, že se vztahuje ke skutečnostem, které nemají žádnou souvislost s dotčenou podporou ani s restrukturalizací skupiny PSA.

6.2. VYJÁDŘENÍ K PŘIPOMÍNKÁM SKUPINY GM

- (219) K připomínkám skupiny GM (shrnutým výše ve 183. až 186. bodě odůvodnění oddílu 5.2) se francouzské orgány nevyjádřily.

6.3. VYJÁDRĚNÍ K PŘIPOMÍNKÁM SPOLEČNOSTI FIAT

6.3.1. K OBNOVENÍ ŽIVOTASCHOPNOSTI SKUPINY PSA

- (220) Podle názoru francouzských orgánů uvedla společnost Fiat v souvislosti s tímto bodem ve svých připomínkách (shrnutých výše v bodech odůvodnění 187 až 188 písm. e) oddílu 5.3.1) optimističtější odhad vývoje trhu, než jaký předložila skupina PSA, což potvrzuje, že scénář poskytnutý skupinou PSA je věrohodný a dostatečně uvážlivý. Uvádějí rovněž, že společnost Fiat (stejně jako Opel) potvrdila relevantnost údajů poskytnutých ústavem IHS Global Insight pro posouzení budoucího vývoje trhu. A konečně společnost Fiat prohlásila, že obnovení životaschopnosti není schopna na základě předložených informací posoudit. Proto se francouzské orgány domnívají, že je zbytečné zabývat se jednotlivými body, na něž poukazují analytici, které Fiat cituje.

6.3.2. K PRVKU PODPORY OBSAŽENÉMU VE STÁTNÍ ZÁRUCE A K JEHO DOPADU NA TRH

- (221) Francouzské orgány zdůrazňují, že společnost Fiat ve svých připomínkách k tomuto bodu (shrnutých výše v bodech odůvodnění 191 až 196 písm. c) oddílu 5.3.3) odhadla, že prvek státní podpory dosahuje výše přibližně 100 až 110 bazických bodů, což znamená, že výše podpory, která činí 231 milionů EUR, ani zdaleka nedosahuje nejnižší hranice rozpětí, jež uvedla Komise v rozhodnutí o zahájení řízení. Podle mínění francouzských orgánů je tedy odhad poskytnutý společností Fiat důkazem toho, že výše podpory, kterou uvádí Komise, je pravděpodobně nadhodnocená.
- (222) Co se týče zohlednění poplatku za poskytnutí („commitment fee“), francouzské orgány připomínají, že záruční poplatek, který by zaplatila skupina PSA státu, by byl vypočten na základě nákladů „all-in“ bank zapojených do New Club Deal (440 bazických bodů), upravených podle jejich nákladů na likviditu (odhadovaných na 180 bazických bodů v poměru k indexu Itraxx Senior Financial za 5 let, přičemž průměrný základ odpovídal jednomu měsíci). Tento náklad by zahrnoval poplatek „up-front“ ve výši 120 bazických bodů a poplatek za poskytnutí odpovídající 40 % marže; byl by tedy vyšší než hodnota, kterou Fiat označuje jako tržní praxi. Připomínky společnosti Fiat tedy podle názoru francouzských orgánů potvrzují, že odhad tohoto poplatku je v porovnání s tržním standardem nadhodnocený.
- (223) A konečně francouzské orgány zastávají názor, že poplatek „up-front“ a poplatek za poskytnutí by logicky neměly být zohledněny, neboť stát by nenesl náklady alternativní příležitosti, to jest náklady vyplývající z provedení uvolnění kapitálu, který by v případě banky měl být uhrazen.
- (224) Francouzské orgány zdůrazňují, že Fiat potvrzuje existenci zvlášť výrazných dopadů dotčené záruky na trh, přitom však neupřesňuje, v čem tyto dopady spočívají. Podle názoru Francie se Fiat zejména domnívá, že záruka by poskytla BPF výhodu, kterou Komise neprošetřila a která je dána zachováním jejích nákladů na financování v určité výši, a to bez ohledu na vývoj trhu. Francouzské orgány jsou tímto argumentem překvapeny, neboť údajný dopad se zjevně týká samotné existence záruky, jejímž účelem je právě stabilizovat náklady na refinancování banky do výše stropu, který činí 7 miliard EUR. Navíc výhoda, kterou získaly BPF a skupina PSA, měla být samozřejmě analyzována v okamžiku, kdy byla tato záruka oznámena.

6.3.3. KE KOMPENZAČNÍM OPATŘENÍM

- (225) Úvodem francouzské orgány uvádějí, že připomínky společnosti Fiat k tomuto bodu (shrnuté výše ve 198. až 200. bodě odůvodnění oddílu 5.3.4) jsou velmi povrchní a nepodložené.
- (226) Co se týče snížení kapitálových výdajů, nepředložila společnost Fiat žádný konkrétní a podložený prvek, který by zpochybnil skutečnost, že ukončení výroby luxusních vozidel je velmi omezujícím opatřením.
- (227) Opatření týkající se továrny v Sevelnordu považuje společnost Fiat za pouhý pronájem kapacit, jež může PSA podle vlastního uvážení kdykoliv převzít zpět. Francouzské orgány se domnívají, že tato kritika je zcela irelevantní a že Fiat ve svých argumentech opomíjí skutečnost, že opatření uložená na základě rozhodnutí Komise mají závaznou povahu. Podle mínění Francie by toto opatření naopak bylo nezvratné, neboť by společnost Toyota umožnilo vstoupit na trh za optimálních podmínek.

- (228) Fiat kritizuje také ukončení vývoje hybridní technologie „plug-in“ s odůvodněním, že nejvhodnější strategií je naopak zavedení co největšího počtu různých nástrojů vedoucích ke snížení emisí znečišťujících látek. Francouzské orgány odpovídají, že právě pro tuto strategii se PSA původně rozhodla. Ukončení vývoje hybridní technologie „plug-in“ by pro skupinu PSA rovněž znamenalo výrazné omezení konkurenceschopnosti na trhu oproti výrobcům schopným zaměřit se na značné množství různých technologií, jejichž účelem je snížení emisí znečišťujících látek. Kritická slova, jež společnost Fiat uvedla na adresu „*nevhodných technologických rozhodnutí*“, na jejichž základě investovala PSA do vývoje hybridní technologie „plug-in“, by měla být ostatně podle mínění Francie posuzována z hlediska technologických rozhodnutí, jež přijala samotná společnost Fiat. Na rozdíl od všech ostatních výrobců, kteří se rozhodli do této technologie investovat, a to včetně těch neúspěšnějších, patří Fiat k výjimkám, které tak neučinily.
- (229) A konečně francouzské orgány uvádějí, že Fiat se přímo nevyjadřuje ke kompenzačnímu opatření zaměřenému na omezení míry rozšíření BPF. Vyvozuji z toho závěr, že přijetí závazku podle země a segmentů je velmi obtížné. Francouzské orgány se navíc domnívají, že vývoj trhu, o němž se zmiňuje Fiat, potvrzuje, že tradiční banky se z trhu stahují a úměrně tomu stoupá míra rozšíření kaptivních bank. A konečně nová obchodní politika, kterou společnost Fiat zavedla v prvním čtvrtletí roku 2013 a díky níž dosáhla míry rozšíření 39,6 %, je podle mínění francouzských orgánů dostatečným důkazem toho, že navrhované kompenzační opatření má velmi omezující povahu. Pokud BPF omezí zvyšování své míry rozšíření, sníží se výrazně její schopnost poskytovat konkurenceschopné nabídky a tím i případný dopad poskytnuté státní záruky na trh.

6.3.4. K PROJEKTU „50CO₂CARS“

- (230) Podle mínění Francie se připomínky společnosti Fiat (shrnuté výše ve 189. až 190. bodě odůvodnění oddílu 5.3.2) týkají jednak podílu tohoto projektu na obnovení životaschopnosti, jednak způsobu, jakým tento projekt ovlivní trh.
- (231) Francouzské orgány se domnívají, že kritika ze strany společnosti Fiat je zcela irelevantní a vychází z neznalosti cíle tohoto projektu, který spočívá právě v kombinaci různých kompetencí a technologií s podporou ze strany orgánů veřejné moci ve snaze umožnit partnerům vývoj nízkonákladové technologie hybridizace.
- (232) Podle názoru francouzských orgánů Fiat uznává, že nevznikají žádné účinky vypuzení, neboť potvrzuje, že do projektů zaměřených na snižování emisí znečišťujících látek významně investují všichni výrobci.
- (233) A konečně co se týče dopadu na trh, francouzské orgány považují připomínky společnosti Fiat za vzájemně si odporující. Námitka, kterou společnost Fiat k projektu uvedla, v zásadě odpovídá v tom, že zásadní obrat v oblasti technologií, který je plánován, umožní značně snížit náklady na hybridní technologie, což povede k takovému rozšíření těchto technologií, které zajistí jejich návratnost. Francouzské orgány se proto rovněž domnívají, že tvrzení společnosti Fiat, podle něhož má projekt „50CO₂Cars“ jen malou šanci na úspěch, jsou irelevantní. A konečně francouzské orgány uvádějí, že společnost Fiat nevysvětlila, jakým způsobem by podpora ve výši 86 milionů EUR mohla ovlivnit konečnou cenu vyvíjených vozidel, když přitom tvrdí, že investoři vynakládají značné investice na dosažení cílů týkajících se snížení emisí znečišťujících látek, které pro ně vyplývají z evropských právních předpisů.

6.4. VYJÁDRĚNÍ K PŘIPOMÍNKÁM SPOLEČNOSTI TOYOTA

- (234) Obecně platí, že připomínky společnosti Toyota (shrnuté výše v 202. až 206. bodě odůvodnění oddílu 5.5) podle mínění francouzských orgánů celkově potvrzují věrohodnost předpokladů a relevantnost rozhodnutí, o něž se opírá plán restrukturalizace skupiny PSA. Pokud jde o projekt „50CO₂Cars“, Toyota potvrzuje, že ekologicky šetrné technologie se v budoucnosti stanou hlavní hybnou silou trhu. Podle názoru francouzských orgánů z připomínek společnosti Toyota vyplývá, že státní podpora projektu „50CO₂Cars“ nemá žádný dopad na potenciální nebo reálnou konkurenceschopnost konkurentů v segmentu „*mild-hybrid*“.
- (235) Co se týče kompenzačních opatření a zejména odpovědi na dotazy společnosti Toyota, zda lze opatření, které si klade za cíl ukončit výrobu vozidel prodávaných v malých objemech, skutečně považovat za kompenzační, francouzské orgány znovu potvrzují, že uvádění luxusních modelů na trh pozitivně ovlivňuje také dynamiku prodeje všech vozidel dané značky.
- (236) V souvislosti s továrnou v Sevelnordu společnost Toyota prohlásila, že dohoda, kterou uzavřela se skupinou PSA, by jí umožnila udržet se v segmentu lehkých užitkových vozidel. Francouzské orgány znovu zdůrazňují, že působením v továrně v Sevelnordu společnost Toyota významně posílí svou konkurenceschopnost, neboť bude mít možnost získat skutečný a zásadní podíl na trhu v tomto segmentu.

- (237) A konečně francouzské orgány tvrdí, že připomínky, které vznesla společnost Toyota, jsou v rozporu s jejím chováním na trhu. Skutečnost, že Toyota uvedla na trh svou hybridní verzi „plug-in“ nazvanou Prius, kterou představila jako „vlajkovou loď“ své flotily hybridních vozidel, kontrastuje s pesimistickými tvrzeními této společnosti ohledně perspektiv trhu s tímto typem motorových vozidel.

6.5. VYJÁDŘENÍ K PŘIPOMÍNKÁM SKUPINY PSA

- (238) K připomínkám skupiny PSA (shrnutým výše v 207. až 214. bodě odůvodnění oddílu 5.5) se francouzské orgány nevyjádřily.

7. ZMĚNY UČINĚNÉ V OZNÁMENÍ FRANCOUZSKÝCH ORGÁNŮ

- (239) Prostřednictvím poznámky ze dne 16. července 2013, pozměněné dopisem ze dne 23. července 2013 (dále jen „písemný závazek ze dne 23. července 2013“ nebo „dopis ze dne 23. července 2013“), provedly francouzské orgány několik změn v oznámení plánu restrukturalizace ze dne 12. března 2013 a přijaly níže uvedené závazky. Těmito závazky mají být nahrazena kompenzační opatření, která francouzské orgány původně navrhly.
- (240) Francouzské orgány upřesnily, že nebude-li ujednáno jinak, závazky popsané v tomto oddíle 7 budou uplatňovány až do úplného završení plánu restrukturalizace skupiny PSA, tedy až do 31. prosince 2015.

7.1. ZÁVAZEK TÝKAJÍCÍ SE OBNOVENÍ PŮVODNÍ MÍRY ZADLUŽENÍ SKUPINY PSA

- (241) Konsolidované čisté zadlužení týkající se průmyslových a obchodních činností skupiny PSA, zaznamenané v účetní závěrce auditované podle stálého účetního rámce (dále jen „čistý dluh“) ke dni 31. prosince, nesmí v žádném roce provádění plánu restrukturalizace překročit strop „A“ uvedený níže v tabulce 16.

Tabulka 16

Stanovené stropy čistého dluhu skupiny PSA

(v milionech EUR)

	2013	2014	2015	2016
Maximální čistý dluh A	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Maximální čistý dluh B	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (242) Pokud na konci daného roku (N) překročí čistý dluh strop „A“, skupina PSA bude muset přijmout veškerá opatření zaměřená na finanční a/nebo průmyslovou restrukturalizaci, která budou nezbytná a dostatečná k tomu, aby na konci následujícího roku (N + 1) čistý dluh skupiny PSA nepřekročil strop „A“, od něhož se odečtou náklady na zavedení těchto opatření skupinou PSA (dále jen „nápravná opatření“).
- (243) Nápravná opatření a jejich předpokládané finanční dopady musí být upřesněny a vyčísleny jednotlivě a doplněny přesným a závazným harmonogramem provádění. Tato opatření mohou v plném či částečném rozsahu zahrnovat také opatření, jejichž uplatnění bylo plánováno na dobu po 31. červenci 2013, za předpokladu, že budou identifikována a jednoznačně popsána a že budou vyčísleny jejich předpokládané finanční dopady v době, která zbývá do završení plánu restrukturalizace. Nápravná opatření, která musí zahrnovat aktualizované odhady peněžních toků skupiny PSA, musí být oznámena Evropské komisi spolu s posudkem nezávislého experta v souladu s definicí tohoto pojmu uvedenou níže v oddíle 7.6, a to do jednoho měsíce od zveřejnění auditované konsolidované účetní závěrky, z níž vyplývá, že čistý dluh skupiny PSA překročil v příslušném roce strop A. Přísluší Komisi, aby ověřila, zda je vyčíslení předpokládaných finančních dopadů těchto nápravných opatření dostatečné a zda není ohrožena životaschopnost skupiny PSA. V opačném případě musí Komise navrhnout a schválit další nápravná opatření.
- (244) Plán restrukturalizace bude považován za řádně provedený a závazky přijaté francouzskými orgány za splněné, pokud nápravná opatření nebo jakékoliv jiné opatření zaměřené na finanční a/nebo průmyslovou restrukturalizaci, přijaté skupinou PSA po 31. červenci 2013, budou mít na konci roku N + 1 očekávaný finanční dopad na

čistý dluh nebo pokud čistý dluh nepřekročí v roce $N + 1$ strop „A“. V opačném případě bude příslušet francouzským orgánům, aby případně v souladu s uplatněním tzv. zásady „jednou a dost“, oznámily Komisi změněný plán restrukturalizace skupiny PSA, aby umožnily Komisi změnit toto rozhodnutí v tom smyslu, že státní podpora na restrukturalizaci skupiny PSA bude prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem.

- (245) K stejnému účinku dojde i v případě, že čistý dluh skupiny PSA během dvou po sobě jdoucích let v období provádění plánu restrukturalizace překročí strop „B“. I v tomto případě bude stejným způsobem příslušet francouzským orgánům, aby oznámily Evropské komisi pozměněný plán restrukturalizace a umožnily jí tak provést nový přezkum slučitelnosti státní podpory určené na restrukturalizaci skupiny PSA.
- (246) Tento závazek bude za všech okolností považován za splněný pro celé období restrukturalizace, pokud nápravná opatření uplatněná skupinou PSA v té podobě, v jaké budou oznámena Komisi za podmínek stanovených výše ve 243. bodě odůvodnění, budou mít na čistý dluh kumulované finanční účinky dosahující [0-5] miliard EUR.

7.2. ZÁVAZEK TÝKAJÍCÍ SE MÍRY ROZŠÍŘENÍ BPF

- (247) Francouzské orgány se zavazují, že způsobem uvedeným níže v 248. až 250. bodě odůvodnění změní poplatek za záruku, který je stanoven v čl. 3 odst. 3 protokolu uzavřeného mezi společností Peugeot S.A., bankou PSA a státem dne 5. března 2013 (dále jen „protokol“) pro účely splacení samostatné záruky splatné na první požádání (dále jen „záruka“), která bude uzavřena mezi státem a bankou PSA za přítomnosti společnosti Peugeot S.A. a Banque de France (dále jen „poplatek za záruku“).
- (248) Po dobu existence emitovaných „zajištěných cenných papírů“, na něž se vztahuje záruka (v souladu s definicí zajištěných cenných papírů uvedenou v protokolu), se poplatek za záruku ve výši 260 bazických bodů, který je uveden v čl. 3 odst. 3 protokolu, zvýší za podmínek uvedených níže v 249. a 250. bodě odůvodnění, jakmile míra rozšíření banky PSA v zemích G10 (Německo, Rakousko, Belgie, Itálie, Španělsko, Nizozemsko, Portugalsko, Švýcarsko, Francie a Velká Británie) překročí [26–29]* %.
- (249) Zvýšení poplatku za záruku bude:
- záviset na míře rozšíření banky PSA v zemích G10, která je uvedena níže v tabulce 17 v 250. bodě odůvodnění, přičemž je dáno, že pokud bude míra rozšíření za určité období obsahovat jedno či více desetinných míst, zvýšení poplatku za záruku se vypočte na základě lineární interpolace mezi poplatkem za záruku, který je splatný v případě míry rozšíření bez nižšího desetinného čísla, a poplatkem za záruku, který je splatný v případě míry rozšíření bez vyššího desetinného čísla, podle údajů uvedených níže v tabulce 17 ve 250. bodě odůvodnění;
 - dosahovat maximální výše 231 bazických bodů, tak, aby poplatek za záruku nemohl překročit 491 bazických bodů, což podle odhadu Evropské komise odpovídá tržní hodnotě záruky.
- (250) Míra rozšíření bude měřena jednou ročně vždy k 30. červnu. Zvýšení poplatku za záruku se vypočte k 30. červnu každého roku, a to za 12 posledních měsíců na základě hlavní částky průměrných stavů, jichž v daném období dosahovaly jednotlivé linie emitovaných „zajištěných cenných papírů“, na něž se vztahuje záruka (v souladu s definicí těchto zajištěných cenných papírů uvedenou v protokolu). První zvýšení poplatku za záruku musí být vypočteno ke dni 30. června 2013, a to na základě míry rozšíření za období od 1. července 2012 do 30. června 2013.

Tabulka 17

Zvýšení poplatku za záruku

Míra rozšíření (%)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Zvýšení poplatku za záruku (bazické body)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

7.3. ZÁVAZEK ZDRŽET SE AKVIZIC

- (251) Skupina PSA se zdrží veškeré účasti v jiných podnicích nebo nabývání jakýchkoliv aktiv podniků, a to po dobu trvání plánu restrukturalizace této skupiny, tedy do 31. prosince 2015. Tento požadavek se netýká: i) akvizice podílů či aktiv podniků, pokud je částka v hotovosti vynaložená skupinou PSA pro účely realizace plánované akvizice, nižší než 100 milionů EUR ročně; a ii) akvizice podílu v podniku nebo aktiv podniku se svolením Evropské komise, pokud je tato akvizice nezbytná pro zajištění životaschopnosti skupiny PSA a k tomu, aby jí umožnila dosáhnout cílů vymezených v rámci jejího plánu restrukturalizace. Záměr realizovat akvizici uvedenou v bodě ii) tohoto pododstavce musí být oznámen Komisi s takovým předstihem, který jí umožní zhodnotit plánovanou akvizici na základě podrobných finančních údajů, které se této akvizice týkají, jakož i její valorizaci a dopad na vlastní kapitál skupiny PSA.
- (252) Skupina PSA je rovněž oprávněna nabýt se svolením Evropské komise i) podílu na odměně za vklad účastí nebo činností v rámci odprodeje nebo spojení aktiv nebo činností (sloučením nebo vložením); ii) cenných papírů nebo částí aktiv či pasiv za účelem jejich současného opětovného prodeje za podmínek, které nezvýší míru čistého dluhu skupiny PSA. Výše uvedené akvizice nebudou zahrnuty do částky 100 milionů EUR, která je uvedena v předchozím pododstavci. Záměr realizovat akvizici uvedenou v bodech i) a ii) tohoto pododstavce musí být oznámen Komisi s takovým předstihem, který jí umožní zhodnotit povahu plánovaných transakcí.
- (253) Akvizice podílů nebo aktiv podniků, které provede Faurecia nebo kterákoliv z jejích dceřiných společností po dobu provádění plánu restrukturalizace skupiny PSA, tedy do 31. prosince 2015, nad rámec výše uvedeného stropu 100 milionů EUR ročně, podléhají předběžnému schválení ze strany Evropské komise, která se kladně vyjádří k akvizicím, jež i) budou mít pozitivní vliv na předpokládanou výnosnost skupiny PSA a tím přímo či nepřímo přispějí k obnovení životaschopnosti skupiny PSA, a ii) nebudou založeny na obcházení povinnosti snížit účinky podpory na striktní minimum nezbytné k dosažení cílů vymezených plánem restrukturalizace skupiny PSA. Záměr realizovat akvizici uvedenou v tomto pododstavci musí být oznámen Komisi s takovým předstihem, který jí umožní zhodnotit plánovanou akvizici z hlediska obou výše uvedených kritérií.
- (254) Pokud míra čistého dluhu skupiny PSA (v souladu s výše uvedenou definicí tohoto pojmu) dosáhne během příslušného roku (N) nižší hodnoty, než jaká byla pro daný rok předpokládána podle střednědobého plánu 2013 v1 ze dne 31. května 2013, který byl francouzskými orgány oznámen dne 3. června 2013, stropy ve výši 100 milionů EUR ročně, které jsou stanoveny v rámci tohoto závazku, se na následující rok (N+1) automaticky zvýší v míře odpovídající rozdílu vyjádřenému v milionech EUR mezi mírou čistého dluhu skupiny PSA, již bylo dosaženo v roce (N), a mírou čistého dluhu téže skupiny, která byla pro tentýž rok předpokládána podle střednědobého plánu 2013 v1 ze dne 31. května 2013, který byl francouzskými orgány oznámen dne 3. června 2013.

7.4. ZÁVAZEK TÝKAJÍCÍ SE PŘÍSPĚVKŮ NA ÚHRADU POSKYTOVANÝCH KONCESIONÁŘŮM

- (255) Skupina PSA po celou dobu provádění plánu restrukturalizace nesníží průměrný roční příspěvek na úhradu, který poskytuje koncesionářům své sítě (stav *firemní sítě* je uveden ve výroční zprávě banky PSA) pod úroveň průměrného ročního příspěvku na úhradu zaznamenaného za 12 předchozích měsíců ke dni 30. června 2013.

7.5. ZÁVAZEK TÝKAJÍCÍ SE PROJEKTU „50CO₂CARS“

- (256) V rámci projektu „50CO₂Cars“ v souladu s definicí tohoto pojmu uvedenou v části 1.2 oznámení francouzských orgánů ze dne 12. března 2013, se francouzské orgány zavazují k tomu, že dotace ve výši 24,5 milionu EUR, která byla původně plánována ve prospěch skupiny PSA, bude poskytnuta v podobě vratných záloh, a to v souladu s lhůtami, podmínkami a pravidly pro navrácení, jež jsou obdobná jako v případě vratných záloh ve výši 61,4 milionu EUR, které již byly stanoveny na podporu projektu 50CO₂Cars. Pro účely navrácení se použije původně stanovený harmonogram. Částky, které mají být navráceny při jednotlivých splátkách, se zvyšují v míře odpovídající navýšení zálohových částek.

7.6. PROVEDENÍ A NEZÁVISLÝ EXPERT

- (257) Francouzské orgány se zavazují k tomu, že skupina PSA zmocní nezávislého experta k tomu, aby podrobně dohlížel na provádění závazků popsaných v písemném závazku ze dne 23. července 2013 (dále jen „nezávislý expert“) po dobu provádění plánu restrukturalizace, to jest do 31. prosince 2015, a to za podmínek uvedených v příloze.

8. POSOUZENÍ PODPORY

8.1. EXISTENCE PODPORY VE SMYSLU ČL. 107 ODS. 1 SFEU

- (258) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU „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“.
- (259) Na základě tohoto ustanovení se Komise domnívá, že ke kvalifikaci vnitrostátního opatření jako státní podpory musí být splněny následující kumulativní podmínky: i) dotčené opatření poskytuje svému příjemci hospodářské zvýhodnění ii) toto zvýhodnění je přičteno státu iii) toto zvýhodnění je selektivní a iv) opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.
- (260) Komise má za to, že státní záruka, kterou získala BPF, a vratné zálohy poskytnuté skupině PSA na uskutečnění projektu v oblasti výzkumu a vývoje „50CO₂Cars“ představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a to z níže uvedených důvodů.

8.1.1. STÁTNÍ ZÁRUKA POSKYTNUTÁ BANKOVNÍ DCEŘINÉ SPOLEČNOSTI SKUPINY PSA

- (261) Nejprve Komise uvádí, že ve svém rozhodnutí ze dne 11. února 2013, kterým dočasně povolila poskytnutí první části záruky jakožto podpory na záchranu, dospěla k závěru, že toto opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Francie toto rozhodnutí nezpochybnila a oznámila toto opatření jakožto podporu na restrukturalizaci.

8.1.1.1. *K přítomnosti státních prostředků*

- (262) V souvislosti s převodem státních prostředků je namístě zdůraznit, že záruku Francie poskytne podle článku 85 opravného zákona o státním rozpočtu 2012-1510 ze dne 29. prosince 2012.
- (263) Tato okolnost již sama o sobě dokazuje, že dané opatření bude přičteno státu.

8.1.1.2. *K přítomnosti hospodářské výhody*

- (264) Pokud jde o existenci výhody, z ustálené judikatury vyplývá, že pro posouzení toho, zda státní opatření představuje podporu, je třeba určit, zda podnik, který je jeho příjemcem, získává hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískal. Komise musí tedy posoudit, do jaké míry záruka, kterou získala BPF, vede k tržní odměně.
- (265) V oznámení ze dne 12. března 2013 francouzské orgány uvedly, že prvek podpory představuje přibližně 453 až 480 milionů EUR z maximální částky záruky odpovídající 7 miliardám EUR. K tomuto vyčíslení dospěly na základě interpolace výnosů z původních emisí dluhopisů BPF s třiletou splatností. V připomínkách Francie k rozhodnutí o zahájení řízení, které jsou shrnuty výše ve 128. bodě odůvodnění, francouzské orgány uvádějí, že výše podpory vyplývající z poskytnutí záruky činí 396 milionů EUR při rizikové přírážce ve výši 40 bazických bodů a tříměsíčním referenčním období. Pokud by měla být zohledněna riziková přírážka ve výši 24 bazických bodů (která byla zaznamenána v okamžiku emisí provedených na základě podpory na záchranu), částka podpory by dosahovala výše 429 milionů EUR.
- (266) Francouzské orgány navíc zdůraznily, že emise, které provedla BPF dne 25. března 2013, byly uskutečněny za zvláště příznivých tržních podmínek; rozpětí, která byla v daném okamžiku zaznamenána u francouzských státních dluhopisů, byla obzvláště nízká (24 bazických bodů). Domnívají se tedy, že předpoklad, podle něhož vznikly na straně BPF dodatečné náklady ve výši 40 bazických bodů, je zcela podložený.

- (267) A konečně francouzské orgány uvádějí, že referenčním obdobím má být období od 12. července do 16. října 2013, neboť toto období podle jejich názoru umožňuje zohlednit sdělení ze dne 12. července, které se týkalo potíží skupiny a které oznámilo plán reorganizace, a také napravit účinky prvních neověřených zpráv o přidělení záruky ze dne 16. října 2012.
- (268) Komise předně připomíná, že ze skutečností uvedených v 30. bodě odůvodnění vyplývá, že částka podpory, která je obsažena v záruce ve výši 1,2 miliardy EUR, dočasně schválené dne 11. února 2013, byla nejprve odhadnuta v rozhodnutí o záchraně, podle něhož se mohl prvek podpory pohybovat v rozmezí od 91,8 milionu EUR do výše nominální hodnoty záruky, to jest 1,2 miliardy EUR. Při uplatnění stejné metodiky pro odhad dolní hranice podpory (rozpětí ve výši 24 bazických bodů a referenční období v délce jednoho měsíce), by prvek podpory, který je obsažen v záruce oznámené Francií ve výši 7 miliard EUR, činil 486 milionů EUR, jak je znázorněno níže v tabulce 18:

Tabulka 18

Výpočet prvku podpory v zaručených dluhopisech

	16.10.2012	12.7–16.10	16.9–16.10
Francouzský státní dluhopis s třiletou splatností	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Rozpětí na stát, odhad po poskytnutí záruky	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Úroková sazba BPSA po poskytnutí záruky (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Náklady na záruku (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Celkový odhad nákladů na emise kryté zárukou (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3, 23 %
Interpolace výnosů na sekundárním trhu BPSA za 3 roky	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Výsledná výše státní podpory (v milionech eur)	401	429	486

- (269) Komise si přeje objasnit prostřednictvím níže uvedených poznámek předpoklady, z nichž uvedené výčíslení vycházelo.
- (270) V 51. bodě odůvodnění rozhodnutí o záchraně Komise uvedla, že v případě částky emisí, jež dosahuje výše 1,2 miliardy EUR, činí prvek podpory nejméně 91,8 milionu EUR. V případě částky emisí, jež dosahuje výše 7 miliard EUR, by odpovídající výše tohoto prvku činila 535 milionů EUR.
- (271) Jak je uvedeno v 26. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, v okamžiku, kdy byly vydány dluhopisy ve výši 1,2 miliardy EUR, byl zaznamenán rozdíl ve výnosech v porovnání s francouzským státním dluhopisem, který činil 24 bazických bodů. V souladu se 119. a 120. bodem odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení Komise potvrzuje, že výše uvedený rozdíl, který je podle mínění Francie způsoben tím, že v porovnání s francouzským státním dluhopisem mají zaručené dluhopisy nižší likviditu, musí být zohledněn při výpočtu prvku podpory pro účely jejího snížení.
- (272) Co se týče **referenčního období**, Komise se domnívá, že stanovené období v délce jednoho měsíce (od 16. září do 16. října) je dostatečně dlouhé, aby zajistilo vyrovnání případných výkyvů vzniklých v důsledku oznámení podpory. Pro přesné určení prvku podpory je nutné, aby se referenční období fakticky blížilo okamžiku oznámení podpory s cílem zajistit, aby se informace o potížích, jimž skupina čelí, co nejjasněji odrazila v tržních výnosech. Sekundární trh, který byl pro tyto účely zohledněn, je ostatně trhem likvidním, takže nelze tvrdit, že by toto období mělo být delší, neboť oznámení plánu restrukturalizace skupiny PSA, k němuž došlo v červenci 2012, i poslední informace o nabídce prodeje vozidel se na trhu beze zbytku promítly. Komise se proto domnívá, že při použití výše uvedené metody je prvek podpory vypočten správně a není tedy zapotřebí, aby byl vypočten znovu na základě míry výnosu, jíž dosáhly dluhopisy banky na sekundárním trhu v okamžiku jednotlivých čerpání. Důvodem je jednak skutečnost, že podle mínění Francie je podpora omezena na minimum nezbytné k obnovení životaschopnosti a že bude tedy záruka čerpána v plném rozsahu, a jednak skutečnost, že reprezentativní tržní cena odpovídá hodnotě, jíž dosahovaly sekundární dluhopisy v době před oznámením poskytnutí podpory. Tato podpora poskytuje skupině PSA možnost čerpat záruku kdykoliv po jejím poskytnutí.

- (273) V 51. bodě odůvodnění rozhodnutí o záchraně Komise uvedla, že výše podpory se může pohybovat až do výše nominální hodnoty vydaných dluhopisů. S ohledem na skutečnosti uvedené ve 105. a 106. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, které se týkají existence likvidačního zůstatku, jehož výše dosahuje [1–3]* miliard až [2–4]* miliard EUR v případě zátěžového scénáře v podmínkách postupné likvidace, se Komise domnívá, že částka podpory nepřekračuje výši zvýhodnění, které je představováno cenou vydaných dluhopisů, přičemž podle odhadu uvedeného v 33. bodě odůvodnění se tato cena odhaduje na 486 milionů EUR ze státní záruky ve výši 7 miliard EUR. Jedná se o zvýhodnění, z něhož může mít skupina prospěch v případě, že bude pokračovat ve své činnosti. Pokud by podpora nebyla poskytnuta a banka by se ocitla v postupné likvidaci, věřitelé ani akcionáři (skupina PSA) by nezískali žádné další zvýhodnění.
- (274) Komise uvádí, že k vyčíslení podpory se ze všech zúčastněných stran vyjádřila pouze společnost Fiat, podle jehož odhadu, který je uveden výše v 191. bodě odůvodnění, by měl být náklad na záruku navýšen nejméně o 100 bazických bodů, aby byl v souladu s tržními praktikami. Jedna z poznámek společnosti Fiat se týká platby poplatku za poskytnutí („commitment fee“). V této souvislosti poukazuje Komise na skutečnost, že jak je vysvětleno v 272. bodě odůvodnění, výpočet prvku podpory vychází z předpokladu, že záruka bude čerpána v plném rozsahu, neboť podpora je omezena na minimum nezbytné k obnovení životaschopnosti skupiny. Komise rovněž dospěla k vyššímu odhadu prvku podpory než Fiat, a to i v případě, že je tento odhad upraven s ohledem na poplatek za poskytnutí; Komise má totiž za to, že cena, která byla zaplacená, je o 231 bazických bodů nižší než tržní cena, zatímco podle odhadu společnosti Fiat je tato cena v poměru k tržní ceně nižší o 100 bazických bodů.
- (275) Výše uvedené skutečnosti umožňují Komisi dospět k závěru, že prvek podpory, který je obsažen ve státní záruce ve výši 7 miliard EUR, odpovídá částce 486 milionů EUR.

8.1.1.3. *K selektivní povaze výhody*

- (276) Vzhledem k tomu, že jedinými příjemci záruky jsou BPF a potažmo skupina PSA, má tato výhoda selektivní povahu.

8.1.1.4. *K podmínkám ovlivnění obchodu mezi členskými státy a narušení hospodářské soutěže*

- (277) Pokud jde o dopad na hospodářskou soutěž a ovlivnění obchodu, je nutno připomenout, že podle ustálené judikatury v případě, kdy podnik vyvíjí činnost v odvětví, ve kterém si skutečně konkurují výrobci z různých členských států, jakákoli podpora, kterou může tento podnik obdržet od veřejných orgánů, může nepříznivě ovlivnit obchod mezi členskými státy a narušit hospodářskou soutěž do té míry, do které její nepřetržitá přítomnost na trhu brání konkurentům zvýšit jejich podíl na trhu a do které snižuje jejich možnosti zvýšení vývozu⁽⁴¹⁾.
- (278) Způsob, jakým dochází k narušení hospodářské soutěže, byl doložen na základě analýzy provedené Komisí, připomínek třetích osob i publikací analytiků. Příímým důsledkem poskytnutí státní záruky je snížení nákladů na financování BPF (v porovnání s alternativním scénářem, podle něhož by banka podporu nezískala). Snížení nákladů na financování umožní BPF zlepšit nabídky financování a podpořit tak prodej vozidel značek Peugeot a Citroën. Klíčovou úlohu kaptivních bank při podpoře a rozvoji prodeje automobilů ostatně jednomyslně uznávají a potvrzují jak skupina PSA, tak i třetí osoby.
- (279) Zúčastněné třetí osoby ve svých připomínkách zdůraznily přímou souvislost mezi působením kaptivní banky a prodejem vozidel. Například GM uvádí, že financování ze strany kaptivních bank má „zásadní“ úlohu a poskytuje výrobcům automobilů „flexibilitu“, díky níž mohou rychle reagovat na podmínky trhu. Skupina Fiat obšírně popsala, jaký dopad má financování prodeje kaptivními bankami skupin působících v automobilovém průmyslu. Tvrdí přitom, že toto financování působí v zásadě třemi hlavními směry: získává nové zákazníky, podporuje proces prodeje a posiluje věrnost zákazníků. Fiat zmiňuje svou interní studii, v níž se zabýval atraktivitou svého modelu „Punto“, která je závislá především na podmínkách financování (například na nízkých úrokových sazbách). O konkurenty, kteří nenabízejí zajímavé finanční podmínky (např. Peugeot), byl mezi zákazníky menší zájem. Podle jiného interního šetření, které se soustředilo na řadu „Eco“, oslovení zákazníci většinou uváděli, že pokud by jim nebylo nabídnuto financování ve výši 0 %, vozidlo z této řady by si nekoupili

⁽⁴¹⁾ Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise, C-305/89, Sb. rozh., s. I-1603.

(nebo by jeho nákup odložili). Fiat z toho vyvozuje závěr, že dotace zaměřená na podporu činnosti kaptivní banky má „bezprostřední a přímý dopad“ na výkonnost, posuzovanou podle prodeje automobilů. Z dalšího interního šetření, na které společnost Fiat odkazuje, rovněž vyplývá, že využití kaptivní banky má dopad na stávající zákazníky dané značky, kteří si přejí pořídit nové vozidlo. Zákazníků, kteří se rozhodli znovu koupit vozidlo značky Fiat, bylo totiž více mezi těmi, kdo při svém předchozím nákupu využili možnosti financování kaptivní bankou.

- (280) V souvislosti s otázkou, jaký dopad mají změny nákladů na financování kaptivní banky, poskytla společnost Fiat číselný údaj, podle něhož může zvýšení nákladů na financování o 100 bazických bodů vést ke snížení míry rozšíření o 5 % až 10 %. Zdá se tedy, že zkušenost, kterou získala společnost Fiat na evropském trhu prostřednictvím FGA Capital, potvrzuje, že existuje přímá záporná vazba mezi nákladem na financování kaptivní banky a mírou rozšíření, jíž tato banka dosahuje. Pokles nákladů na financování BPF, způsobený poskytnutím státní záruky, může tedy způsobit zvýšení míry rozšíření této banky.
- (281) Také Toyota potvrzuje, že kaptivní banky hrají významnou úlohu při posilování věrnosti zákazníků značky za účelem zvýšení prodeje: Toyota se domnívá, že kaptivní banky mohou zvýšit tuto věrnost o 15 %, prohlásila však, že není s to vyčíslit, jaký dopad na prodej by mělo zvýšení nákladů na financování o 100 bazických bodů (uvedla nicméně, že takovýto dopad existuje).
- (282) Z připomínek zúčastněných třetích stran tedy vyplývá, že snížením nákladů na financování získává kaptivní banka možnost nabídnout svým potenciálním zákazníkům zajímavější podmínky financování. Takovéto konkurenční nabídky úvěrů mají přímý dopad na prodej automobilů a nadále jsou jedním z hlavních faktorů ovlivňujících rozvoj tohoto prodeje.
- (283) Také publikace banky Morgan Stanley ze dne 21. srpna 2012 vysvětluje, jakým způsobem mohou nízké náklady na financování, které nese finanční složka podniku v odvětví výroby automobilů, poskytnout dané značce možnost nabízet vozidla, u nichž jsou náklady vlastnictví („Total Cost of Ownership“ nebo zkráceně TCO) nižší, než jaké mají konkurenční podniky. Tato studie obecně dokládá, že zásadním faktorem pro určení nákladů vlastnictví vozidla je náklad na financování kaptivní banky výrobce automobilů. ⁽⁴²⁾ Prostřednictvím zajímavých nabídek financování tak kaptivní banka přímo přispívá ke snížení TCO u vozidel dané značky. Možnosti financování jsou přitom zvláště potřebné v segmentech B a C, v nichž je soustředěna největší část prodeje uskutečňovaného skupinou PSA.
- (284) V nedávné studii agentury Moody's ⁽⁴³⁾ ze dne 5. února 2013 byla potvrzena významná úloha kaptivních bank, které jsou zde označovány za „klíčové prvky strategie skupin působících v automobilovém průmyslu“. Kromě toho se v této studii uvádí, že v podmínkách krize a klesajícího prodeje mají skupiny působící v automobilovém průmyslu větší zájem využívat k podpoře svého prodeje kaptivní banky. V rámci analýzy zaměřené na nebezpečí narušení hospodářské soutěže dotčenou státní podporou je tedy nutné zohlednit i tento specifický kontext.
- (285) Podle plánu životaschopnosti BPF, který předložily francouzské orgány, se úloha kaptivních bank v budoucnosti ještě posílí, a to v důsledku působení čtyř hlavních faktorů (viz 116. bod odůvodnění).
- (286) Dotčená státní záruka bude mít tedy přímý dopad na konkurenční chování BPF, jejíž úloha, která je již nyní velmi důležitá, se bude dále posilovat, což lze vyvodit i z tržních trendů, které jsou popsány v plánu životaschopnosti uvedeném výše v 285. bodě odůvodnění.
- (287) Komise v této souvislosti připomíná, že na území Unie působí značné množství finančních ústavů a že dochází k přesunům kapitálu mezi členskými státy.
- (288) Komise z toho vyvozuje závěr, že dotčené opatření může posílit také postavení, jež BPF zaujímá ve vztahu ke svým konkurentům v oblasti obchodu mezi členskými státy.
- (289) Komise se tedy domnívá, že dotčená státní záruka představuje státní podporu, jejíž hrubý grantový ekvivalent činí 486 milionů EUR. Příjemcem této záruky je sice BPF, v konečném důsledku však záruka zvýhodňuje celou skupinu, neboť úkolem BPF je financovat prodej v oblasti hlavní činnosti skupiny, kterou je výroba automobilů.

⁽⁴²⁾ Viz Morgan Stanley, 21. srpna 2012, „Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW“.

⁽⁴³⁾ Viz Moody's, 5. února 2013, „Key rating drivers for European car financiers“.

8.1.2. VEŘEJNÁ PODPORA SKUPINY PSA ZA ÚČELEM REALIZACE PROJEKTU V OBLASTI VÝZKUMU A VÝVOJE „50CO₂CARS“

- (290) Poskytnutí finančních prostředků z veřejných zdrojů ⁽⁴⁴⁾ skupině PSA za účelem realizace projektu v oblasti výzkumu a vývoje „50CO₂Cars“ odpovídá definici státní podpory ve smyslu článku 107 SFEU. Francouzské orgány oznámily dotčené opatření jakožto podporu na restrukturalizaci.

8.1.2.1. **K přítomnosti státních prostředků**

- (291) Dotčené veřejné finanční prostředky pocházejí z rozpočtových prostředků, které stát poskytl agentuře ADEME na podporu iniciativy nazvané „Vozidlo budoucnosti“, která je součástí programu investic do budoucnosti. Veřejné finanční prostředky, jimiž Francie podpořila projekt „50CO₂Cars“, totiž spadají do programu „investic do budoucnosti“, který byl zaveden na základě opravného zákona o státním rozpočtu 2010-237 ze dne 9. března 2010. Tím je potvrzeno, že toto opatření je přičteno státu.

8.1.2.2. **K přítomnosti hospodářské výhody**

- (292) Dotace umožňuje skupině PSA nést její náklady na výzkum a vývoj a tím jí poskytuje hospodářskou výhodu.

8.1.2.3. **K selektivní povaze výhody**

- (293) Dotčené opatření je určeno konkrétně předkladatelům projektu v oblasti výzkumu a vývoje „50CO₂Cars“, na němž se skupina PSA podílí, a proto by nemělo být považováno za opatření s obecnou působností.

8.1.2.4. **K podmínkám ovlivnění obchodu mezi členskými státy a narušení hospodářské soutěže**

- (294) Vzhledem k tomu, že skupina PSA působí v hospodářském odvětví výroby automobilů, které je zaměřeno na obchod uvnitř Společenství, může dotčené opatření narušit obchod mezi členskými státy, změnit postavení, jež skupina PSA na příslušných trzích zaujímá ve vztahu ke svým konkurentům, a narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu.
- (295) Komise má tedy za to, že finanční podpora, kterou Francie poskytla skupině PSA v podobě vratných záloh za účelem realizace projektu „50CO₂Cars“, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (296) Komise přitom uznává zvláštní úlohu vratných záloh, které působí jako nástroj podpory poskytované ze strany státu. Pokud se jedná o „půjčku“ poskytnutou skupině PSA na realizaci projektu „50CO₂Cars“, vrácení této půjčky je podmíněno završením tohoto projektu v oblasti výzkumu a vývoje. Vzhledem k tomu, že nelze *a priori* zhodnotit, jaká je pravděpodobnost úspěchu či nezdaru projektu, Komise není s to vyčíslit hrubý grantový ekvivalent této podpory, která byla poskytnuta v podobě vratných záloh. Pro případ, že by nastal nejméně příznivý scénář, v němž by k navrácení vůbec nedošlo, tedy Komise v rámci obezřetnosti uvádí, že za horní mez dotčené státní podpory má být považována souhrnná částka vratných záloh.

8.2. PRÁVNÍ ZÁKLAD POSOUZENÍ

- (297) V čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU se stanoví výjimky z obecné neslučitelnosti stanovené v odst. 1 dotčeného článku. Je zřejmé, že výjimky stanovené v čl. 107 odst. 2 SFEU nelze v tomto konkrétním případě použít.
- (298) Komise ve svém rozhodnutí o záchraně prohlásila, že dotčená podpora je na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU dočasně slučitelná. Současně však měla za to, že veřejná záruka, jejímž účelem bylo bezprostředně vyřešit problémy BPF v oblasti likvidity, současně zvýhodňuje také skupinu PSA. Francouzské orgány toto stanovisko nezpochybňují. Komise rovněž zdůraznila, že problémy v oblasti likvidity, jimž tato bankovní dceřiná společnost čelila, vyplývají ze strukturálních potíží skupiny. Za těchto podmínek se francouzské orgány zavázaly, že předloží plán restrukturalizace pro celou skupinu PSA podle výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“, jímž zajistí rovněž životaschopnost BPF. Na základě tohoto závazku oznámily francouzské orgány plán životaschopnosti BPF a plán restrukturalizace skupiny PSA.

⁽⁴⁴⁾ Původně bylo oznámeno, že tyto finanční prostředky budou poskytnuty ve formě dotací (ve výši 24,5 milionů eur) a vratných záloh (ve výši 61,4 milionů eur). S ohledem na kompenzační opatření, jež navrhly francouzské orgány (uvedené výše v 256. bodě odůvodnění), budou s konečnou platností poskytnuty ve formě vratných záloh ve výši 85,9 milionů eur.

- (299) Co se týče plánu životaschopnosti BPF, tento plán musí být zkoumán ve světle oddílu 2 sdělení Komise o návratu k životaschopnosti a hodnocení restrukturalizačních opatření ve finančním sektoru v současné krizi podle pravidel pro státní podporu ⁽⁴⁵⁾.
- (300) Co se týče plánu restrukturalizace, Komise uvedla již v 84. bodě odůvodnění svého rozhodnutí o záchraně, že tento plán musí být zkoumán ve světle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU a zvláště pak podle výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“. Bylo totiž prokázáno, že dotčená podpora byla poskytnuta za účelem obnovení dlouhodobé životaschopnosti podniku, a proto musí být v souladu s výše uvedenými „pokyny pro záchranu a restrukturalizaci“, které představují právní základ posouzení. Komise dále uvádí, že tento závěr nezpochybňuje ani skutečnost, že část podpor, které mají být poskytnuty v rámci plánu restrukturalizace, má podobu podpory projektu v oblasti výzkumu a vývoje. Oblast výzkumu a vývoje lze totiž do plánu restrukturalizace začlenit pouze při splnění dvou podmínek, a sice že plánované činnosti musí být skutečně nezbytné pro obnovení životaschopnosti podniku a že veškeré prvky plánu restrukturalizace (včetně činnosti v oblasti výzkumu a vývoje) splňují podmínky stanovené ve výše uvedených „pokynech pro záchranu a restrukturalizaci“.
- (301) Z bodu 21 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ navíc vyplývá, že podmínky týkající se slučitelnosti veřejné podpory, která je určena na činnost, kterou podnik v obtížích vyvíjí v oblasti výzkumu a vývoje, nesmí vést k obcházení zásad obsažených v pravidlech obecného práva týkajících se podniků v dobré finanční situaci.
- (302) Komise uvádí, že žádná ze zúčastněných stran se k výběru právních základů nevyjádřila kriticky.

8.3. ZPŮSOBILOST PODNIKU PRO PODPORY NA RESTRUKTURALIZACI

- (303) Pokud chce podnik využít podpor na restrukturalizaci, musí především splňovat kritéria podniku v obtížích podle definice uvedené v oddílu 2.1 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“.
- (304) V 150. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že skupina PSA je ve smyslu bodu 11 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ v obtížích. V projednávaném případě jsou totiž patrné typické příznaky podniku v obtížích, zejména: narůstající ztráta, klesající obrát, nadbytečná kapacita, slábnoucí peněžní tok, ztráta tržního podílu. Také skutečnost, že se BPF nepodařilo bez státní záruky završit plán financování na období 2013-2016, svědčí o tom, že skupina prokazatelně není schopna se zotavit z vlastních zdrojů ani z prostředků, které získá od svých vlastníků/akcionářů či společníků nebo z tržních zdrojů.
- (305) Komise tedy dospěla v 151. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení k závěru, že skupina PSA a potažmo nepřímo i BPF představují podniky v obtížích ve smyslu oddílu 2.1 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“.
- (306) V 152. bodě odůvodnění výše uvedeného rozhodnutí Komise rovněž uvedla, že skupina PSA ani její dceřiná společnost BPF nepředstavují nově založené podniky a že vzhledem k tomu, že příjemcem je skupina, není namístě se domnívat, že obtíže, jimž podnik čelí, jsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny. Jak totiž uvedly francouzské orgány, obtíže, jimž skupina čelí, vznikly v zásadě z důvodů vlastních této skupině a z důvodu zhoršení situace na evropském trhu s automobily.
- (307) Komise se proto domnívá, že není třeba měnit hodnocení provedené v rozhodnutí o zahájení řízení ohledně způsobilosti podniku na základě bodů 11 a 13 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“. Komise přitom uvádí, že žádná ze zúčastněných stran tento bod nezpochybnila.
- (308) Závěrem se Komise domnívá, že podmínky stanovené v oddíle 2.1 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ byly splněny.

⁽⁴⁵⁾ Úř. věst. C 195, 19.8.2009, s. 9.

8.4. OBNOVENÍ DLOUHODOBÉ RENTABILITY

8.4.1. PLÁN RESTRUKTURALIZACE SKUPINY PSA

- (309) Na trvalé zhoršování svého postavení reaguje skupina PSA od roku 2012 zaváděním opatření určených k podpoře obnovení dlouhodobé životaschopnosti v rámci plánu „Rebond 2015“. Patřila mezi ně zejména opatření zaměřená na snížení nadbytečných kapacit skupiny v segmentu B a plánovaná úsporná opatření. Plán „Rebond 2015“ má tyto složky:
- a) Reorganizace francouzské průmyslové základny a snížení strukturálních nákladů, s odhadovaným dopadem ve výši 600 milionů EUR, oznámené dne 12. července 2012. Tento návrh předpokládá ukončení výroby v Aulnay v roce 2014, úpravu průmyslového zařízení továrny v Rennes, opatření zaměřená na revitalizaci továren v Aulnay a v Rennes a strukturální změny skupiny.
 - b) Snížení kapitálových výdajů o 550 milionů EUR, které se projeví od roku 2013 poté, co bude ukončen nárůst investic do kapacit v Rusku, Latinské Americe a Číně.
 - c) Optimalizace výrobních nákladů ve výši 350 milionů EUR, zejména v důsledku spolupráce s GM, přičemž polovina úspor bude zajištěna zaváděním prvních synergii v rámci této spolupráce, a to v oblasti „Nákupů“ a polovina přijetím akčních plánů týkajících se jednotkových nákladů na vývoj a výrobu.
- (310) Pochybnosti ohledně návratu k životaschopnosti, jež vyjádřila Komise v rozhodnutí o zahájení řízení, jsou dvojího druhu.
- a) Zprv Komise uvádí, že prognózy vývoje trhu by se mohly ukázat jako příliš optimistické.
 - b) Zadruhé Komise vyjádřila přání ověřit, do jaké míry může k obnovení životaschopnosti přispět projekt „50CO₂Cars“.

8.4.1.1. K předloženým prognózám týkajícím se vývoje trhu

- (311) Názor, že pro zjištění vývoje trhu je relevantní použít prognózy ústavu IHS Global Insight, nezpochybňují ani připomínky zúčastněných třetích stran. Zejména připomínky společnosti Fiat potvrzují, že pro výrobce automobilů představuje tento ústav hlavní zdroj finančních prognóz.
- (312) Komise uvádí, že tyto prognózy jsou nicméně optimističtější než prognózy získané z jiných komerčních zdrojů, mezi něž patří například prognózy agentury Standard&Poor's⁽⁴⁶⁾.
- (313) Komise se domnívá, že jedním z důvodů aktualizace prognóz obratu oproti rozhodnutí o zahájení řízení jsou pochybnosti, které vyjádřila ohledně důvěryhodnosti prognóz předložených Francií před zahájením šetření. Navíc, přestože se v aktualizovaných prognózách snížil obrat, předpokládané náklady na kapitálové investice se nezmenšily, což znamená, že budoucí objem prodeje nebude negativně ovlivněn.
- (314) Případná rozpětí u středních prognóz je třeba zkoumat s ohledem na jejich možný dopad na schopnost PSA pokračovat v činnosti za situace, v níž by nastal nepříznivý scénář. Obtíže, jimž skupina čelila a jež daly podnět k zásahu ze strany státu, souvisely se schopností BPF zajistit si dostatečné samofinancování na trzích za účelem financování prodeje vozidel vyrobených touto skupinou. Ostatně ani poté, co byl zaznamenán pokles celkové hodnoty aktiv automobilové divize, který podle účtů uzavřených k 31. prosinci 2012 odpovídal částce 3 888 milionů EUR, Francie neoznámila Komisi, že vlastní kapitál skupiny je nedostatečný. Komise se domnívá, že analýza by se tedy měla soustředit na míru čistého průmyslového dluhu skupiny při nepříznivých scénářích.
- (315) Pochybnosti Komise, které se týkaly životaschopnosti skupiny, rozptýlil závazek Francie, který je popsán výše v oddíle 7.1 a podle něhož bude skupině PSA uloženo přijetí opatření, jež umožní vyrovnat veškeré výkyvy v peněžních tocích způsobené nepříznivým vývojem prodeje, jež by mohly vést k odchylkám v křivce čistého dluhu PSA. Výše dluhu [...] poté poklesne pod [...] miliardy EUR, což je v souladu se stávajícími prognózami

⁽⁴⁶⁾ Podle zprávy „For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region“ ze dne 24. dubna 2013 se neočekává, že by se evropský trh mohl do roku 2018 vrátit na úroveň roku 2011, pokud jde o objem, zatímco prognózy IHS tento návrat předpokládají již od roku 2014.

analytiků. Tento závazek ponechává skupině možnost rozhodování ohledně volby nejvhodnějšího nástroje pro stabilizaci jejího čistého dluhu, jímž může být např. snížení kapacity nebo prodej podílů. Komise kromě toho poznamenává, že se Francie zavázala, že v případě nezdaru nápravných opatření nebo v případě, že cílová hodnota čistého dluhu bude během dvou po sobě jdoucích let překročena, znovu oznámí celý rozsah plánu.

- (316) Na základě výše uvedených skutečností dospívá Komise k závěru, že pochybnosti o obnovení životaschopnosti uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení byly odstraněny.

8.4.1.2. K podílu projektu „50CO₂Cars“ na obnovení životaschopnosti skupiny PSA

- (317) Ve 167. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení vznesla Komise dotaz ohledně podílu projektu „50CO₂Cars“ na restrukturalizaci a obnovení životaschopnosti skupiny PSA.

a) Úvodní poznámka týkající se skutečnosti, že Francie zpochybnila metodu analýzy, která byla navržena v rozhodnutí o zahájení řízení

- (318) Z výše uvedeného 152. bodu odůvodnění vyplývá, že francouzské orgány zpochybňují metodu, podle níž, jak navrhla Komise v rozhodnutí o zahájení řízení, by mělo být zjištěno, zda a případně v jakém rozsahu může projekt „50CO₂Cars“ přispět k obnovení životaschopnosti skupiny PSA. Po předběžném šetření dospěla Francie k závěru, že pochybnosti Komise vycházejí z tvrzení, podle něhož může být projekt „50CO₂Cars“ „pro účely obnovení životaschopnosti skupiny PSA nezbytný jen do té míry, pokud by jí mohl umožnit, aby dohnala své dlouhotrvající zaostávání za konkurenty v oblasti výzkumu a vývoje“. Metoda, kterou Komise prosazuje, se navíc opírá o kritérium představující určitou „právní inovaci“, o jehož nezbytnosti francouzské orgány pochybují, zatímco ostatní vznesené argumenty považují za dostatečné k tomu, aby prokázaly přínos projektu „50CO₂Cars“ pro obnovení životaschopnosti skupiny.

- (319) Komise popírá, že by metoda, kterou navrhla v rozhodnutí o zahájení řízení, mohla být shrnuta výše uvedeným způsobem, a přeje si doplnit několik níže uvedených upřesnění.

- (320) V 17. bodě odůvodnění výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ se stanoví, že „[r]estrukturalizace bude [...] vycházet z uskutečnitelného a vnitřně provázaného plánu s širokým pokrytím, jehož cílem je obnovit dlouhodobou životaschopnost podniku.“ Tohoto cíle, jímž je provést „reorganizaci a racionalizaci činností podniku z hlediska lepší efektivity“, lze dosáhnout zavedením různých typů opatření:

— „ukončení ztrátových činností“;

— „restrukturalizac[e] takových činností, které mohou být opět konkurenceschopné“;

— „diverzifikac[e] činností v rámci nových a životaschopných oblastí“.

- (321) Právě na základě třetího z výše uvedených pilířů, který se týká „diverzifikace“, lze přitom podle názoru Komise nejlépe odůvodnit skutečnost, že do plánu restrukturalizace byly zahrnuty rovněž činnosti v oblasti výzkumu a vývoje. Jiným odůvodněním by případně mohla být potřeba pomoci podniku, který se ocitl v obtížích, využít inovací k tomu, aby namířil svou výrobu jiným, rentabilnějším směrem.

- (322) Jak vyplývá z jejich připomínek (shrnutých výše v 149. bodě odůvodnění), francouzské orgány zřejmě toto pojetí sdílejí a mají za to, že zachování investic do výzkumu a vývoje může podniku v obtížích pomoci v tom, aby mohl „obnovit svou dlouhodobou životaschopnost“. Komise se nicméně domnívá, že předchozí případy, na něž Francie poukazuje výše v poznámce pod čarou 30 k 149. bodu odůvodnění, nejsou relevantní. Je totiž třeba uvést, že na rozdíl od projednávaného případu se v nich nejednalo o situace, kdy mohlo zařazení projektu zaměřeného na výzkum a vývoj do plánu restrukturalizace kladně ovlivnit obnovení životaschopnosti podniku čelícího obtížím, ale spíše o situace, u nichž dospěla Komise k závěru, že k obnovení životaschopnosti mohlo dojít zaváděním nových výrobků vyrobených na základě stávajících znalostí (nikoliv tedy s využitím výzkumu a vývoje). Například z 51. bodu odůvodnění rozhodnutí Komise ze dne 1. prosince 2004 (Státní podpora – Francie – společnost Bull, věc C-504/03) lze vyvodit, že nové servery, jejichž úloha byla označena za „velmi důležitou“ pro zvýšení obrátu a provozní marže, jsou založeny na technologii, kterou nevyvinul příjemce podpory, nýbrž společnost Intel. Stejně tak i z 98. bodu odůvodnění rozhodnutí Komise ze dne 3. července 2001 (Státní podpora – Španělsko – Babcock Wilcox Espana SA, věc C-33/98) vyplývá, že technologie, která společnosti NewCo umožňuje pokrýt

další segment španělského trhu, existovala již dříve. Za relevantní nepovažuje Komise ani 236. bod odůvodnění svého rozhodnutí ze dne 18. února 2004 (Státní podpora – Německo – Bankgesellschaft Berlin AG, věc C-28/02), z něhož vyplývá, že se Komise odmítla s konečnou platností vyjádřit k úloze, kterou hrají „nové produkty a prodejní kanály“ pro obnovení životaschopnosti banky v obtížích.

- (323) Komise by ráda zdůraznila, že tento cíl nesmí být směřován s velmi rozdílným cílem týkajícím se podpory výzkumu, vývoje a inovací ⁽⁴⁷⁾, který je sledován u jiných druhů veřejného financování podniků, které se neocitly v obtížích. V této souvislosti je namísto připomenout 20. bod odůvodnění výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“, v němž je jednoznačně stanoveno toto:

„Vzhledem k tomu, že je ohrožena jeho vlastní existence, nemůže být podnik v obtížích považován za prostředek k prosazování jiných politických cílů, dokud není zajištěna jeho životaschopnost. Komise se proto domnívá, že podpora poskytovaná podnikům v obtížích může přispívat k rozvoji hospodářských činností, aniž by nepříznivě ovlivňovala obchod v takové míře, jež by byla v rozporu se zájmem Společenství, pouze pokud budou splněny podmínky uvedené v těchto pokynech. [...]“

- (324) Komise je toho názoru, že jedna jediná podpora nemůže účinně sledovat dva různé cíle, a že veškeré podpory, které poskytne členský stát v rámci plánu restrukturalizace, byť s odůvodněním, že mohou mít kladný dopad na podporu výzkumu a vývoje, musí být zaměřeny na obnovení životaschopnosti příjemce. Také vyúčtování těchto podpor musí být poté přezkoumáváno s ohledem na tento prioritní cíl.
- (325) Vzhledem k tomu, že se jedná o „investici“ do výzkumu a vývoje, je navíc nutné, aby členský stát prokázal, že jsou podporované činnosti v souladu se zbývajícími částmi plánu restrukturalizace (a že jsou nezbytné k tomu, aby byl tento plán úspěšný). V 45. bodě odůvodnění výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ se totiž stanoví toto:

„Žádná z podpor nesmí být použita na financování nových investic, které nejsou nezbytně nutné pro obnovení životaschopnosti podniku“.

- (326) Aby mohlo být posouzeno, zda činnost v oblasti výzkumu a vývoje, kterou zahrnuje projekt „50CO₂Cars“, představuje (nebo nepředstavuje) interní opatření zaměřené na zlepšení životaschopnosti podniku v obtížích, které by jako takové mohlo být případně zahrnuto i do plánu restrukturalizace (35. bod odůvodnění výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“), předkládá Komise v 168. až 217. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení analýzu, která je v souladu s ustanoveními obsaženými v bodě 36 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“, z nichž jasně vyplývá, že vhodnost navrhovaných opatření má být posuzována na základě „okolností, které způsobily obtíže podniku“. V rozhodnutí o zahájení řízení se proto Komise postupně věnovala následujícím analýzám:

- a) V 168. až 192. bodě odůvodnění otázce, zda může projekt „50CO₂Cars“ pomoci skupině PSA v tom, aby dohnala své zpoždění v oblasti výzkumu a vývoje; francouzské orgány poukázaly na tento prvek, který podle jejich mínění představuje jeden ze strukturálních problémů, jimž skupina čelí, v 16. bodě odůvodnění;
- b) V 193. a 194. bodě odůvodnění otázce, zda může projekt „50CO₂Cars“ pomoci skupině PSA v tom, aby provedla racionalizaci svých průmyslových provozů a struktury svých nákladů, zejména nákladů na pracovní sílu; v 15. bodě odůvodnění byly tyto faktory označeny za další strukturální znevýhodnění, jimž skupina PSA čelí;
- c) V 208. až 217. bodě odůvodnění otázce, zda mohou nové technologie „mild-hybridation“, na něž se zaměřuje projekt „50CO₂Cars“, pomoci skupině PSA v tom, aby vyřešila své problémy, a to nejen konjunkturní (zhoršování situace na evropském trhu, na nějž je poukázáno v 11. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení), ale i strukturální („nůžkový“ efekt, uvedený v 14. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).

- (327) Rozhodnutí o zahájení řízení se tedy opírá o prvky, o nichž se francouzské orgány v průběhu fáze předběžného přezkumu vyjádřily v tom smyslu, že představují okolnosti, které způsobily obtíže podniku. Komise v žádném případě nepřistoupila k předložení souboru kumulativních a/nebo vylučujících kritérií, podle nichž by bylo možné ověřit, zda je (či není) projekt „50CO₂Cars“, „vhodný“ pro účely restrukturalizace skupiny.

⁽⁴⁷⁾ Jak je upřesněno výše v 39. bodě odůvodnění, rámec podpory výzkumu, vývoje a inovací nelze použít na podniky v obtížích, a jak je uvedeno v 16. bodě odůvodnění výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“, tato výjimka platí i po celou dobu provádění plánu restrukturalizace: „Jakmile byl vytvořen plán na restrukturalizaci nebo likvidaci, na nějž byla požadována podpora, a je prováděn, považuje se veškerá další podpora za podporu na restrukturalizaci“.

- (328) Je namístě uvést, že o trendu nahrazovat prodej vozidel s diesellovým motorem prodejem vozidel s benzinným motorem, který se projevuje na trhu (uvedeném v 210. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení a připomenutém výše v 147. bodě odůvodnění), se francouzské orgány ve fázi předběžného přezkumu zmiňovaly nikoliv jako o jedné z překážek na cestě k obnově životaschopnosti skupiny PSA, ale jako o pouhé součásti celkového kontextu, která ostatně nijak nebrání tomu, aby, jak je uvedeno v 214. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, existovala „tržní příležitost pro systémy úsporné hybridizace diesellových motorů, což dokládají i rozboru trhu provedené skupinou PSA“.
- (329) Toto formální řízení má v každém případě za cíl poskytnout danému členskému státu možnost podat veškerá odůvodnění potřebnosti zkoumané podpory, která považuje za nezbytná, a zejména upřesnit okolnosti, které způsobily obtíže podniku, pokud tak opomenul učinit již ve fázi předběžného přezkumu šetření. Tato možnost byla v projednávaném řízení francouzským orgánům poskytnuta.

b) Analýza přínosu projektu „50CO₂Cars“ v oblasti restrukturalizace skupiny PSA

- (330) Z připomínek francouzských orgánů (shrnutých výše v 147. až 151. bodě odůvodnění) vyplývá, že projekt „50CO₂Cars“ si klade za cíl osvojení technologie zaměřené na snížení spotřeby a emisí CO₂ u diesellových motorů, a to s „přijatelnými“ náklady.

i) Přínos k překonání strukturálních znevýhodnění skupiny PSA

- (331) Zastavení postupného klesání prodeje vozidel s diesellovým motorem: Komise se v 211. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení táže, zda jsou investice do výzkumu a vývoje, jejichž cílem je podpora technologie hybridizace diesellových motorů, v souladu s plánem restrukturalizace, vzhledem k tomu, že na trhu byl v nedávné době zaznamenán spíše trend (který má podle prognóz pokračovat i v příštích letech) nahrazovat prodej vozidel s diesellovým motorem prodejem vozidel s benzinným motorem.
- (332) Z odůvodnění, která uvedla Francie výše v 148. bodě odůvodnění, v této souvislosti vyplývá, že s ohledem na současnou strukturu výrobních prostředků skupiny PSA (které jsou zaměřeny především na výrobu vozidel s diesellovým motorem, která v roce 2012 představovala [60–80]* % prodeje v Evropě), je možné, že strategie, která prosazuje spíše „pasivní“ než „aktivní“ postoj k trendu nahrazování diesellových motorů benzinnými, nebude mít v krátkodobém/střednědobém měřítku příliš citelný vliv na obnovu životaschopnosti skupiny. Komise v tomto ohledu uvádí, že výrobce automobilů Toyota ve svých připomínkách uvedených výše ve 203. bodě odůvodnění připouští existenci trhu v oblasti hybridních vozidel s diesellovým motorem, přestože zastává názor, že prodej těchto vozidel musí být v porovnání s prodejem hybridních vozidel s benzinným motorem nižší, a to z důvodu dodatečných nákladů na diesellovou technologii. Za těchto okolností by mohl vývoj „dostupného“ řešení pro hybridní vozidla s diesellovým motorem, které je prosazováno v rámci projektu „50CO₂Cars“, přispět po dobu provádění tohoto projektu k boji proti snižování prodeje diesellových vozidel, jemuž nyní skupina PSA čelí. V dlouhodobějším měřítku a za předpokladu, že budou nynější ekonomické trendy pokračovat i nadále (to jest, pokud bude prodej hybridních vozidel s benzinným motorem nadále větší než prodej hybridních vozidel s diesellovým motorem), jak odhaduje společnost Toyota, mohly by být hlavní součásti systému hybridizace v rámci projektu „50CO₂Cars“ po určité úpravě použity i na základní benzinné motory (viz 50. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).
- (333) Komise tedy sdílí názor francouzských orgánů, podle něž může strategie skupiny PSA, zaměřená na vývoj technologie, která je s to umožnit obnovu dobré pověsti vozidel s diesellovým motorem v oblasti ochrany životního prostředí a zajistit, aby byla vozidla s diesellovým motorem i nadále pro spotřebitele zejména v Evropě ekonomicky zajímavá, zlepšit krátkodobou/střednědobou návratnost průmyslových provozů skupiny PSA a přispívat tak po dobu provádění plánu restrukturalizace k obnově její životaschopnosti.
- (334) Dohnání zpoždění v oblasti výzkumu a vývoje: přestože francouzské orgány zpochybňují relevantnost tohoto kritéria, z výše uvedeného 152. bodu odůvodnění písm. c) vyplývá, že díky projektu „50CO₂Cars“ by mohlo být dohnáno zpoždění skupiny v oblasti výzkumu a vývoje, zejména co se týče produktivity činností uskutečněných v oblasti technologických inovací (sloučení nástrojů v rámci výzkumného konsorcia pod záštitou ADEME), standardizace některých automobilových dílů (zejména hnacího ústrojí), technologií zaměřených na snížení spotřeby/emisí u vozidel s diesellovým motorem a převodů pomocí DCT. Toto úsilí si klade za cíl učinit systémy hybridizace „dostupnějšími“ pro spotřebitele v tom smyslu, že konstrukce hybridního hnacího ústrojí bude do značné míry standardizována a optimalizována, pokud jde o účinnost paliv a o výrobní náklady.
- (335) V 184. bodě odůvodnění výše upozorňuje společnost GM na skutečnost, že zavádění technologických projektů zaměřených na snižování emisí plynů je u výrobců obvyklé, a v 189. bodě odůvodnění výše potvrzuje společnost Fiat, že normy emisí CO₂, které jsou stanoveny v evropských předpisech, představují výzvu, kterou musí řešit každý z výrobců. Toyota se navíc domnívá, že faktorem, který zásadně ovlivňuje prodej, je pro výrobce automobilů vývoj ekologických technologií (viz 203. bod odůvodnění výše). Komise si sice uvědomuje, že budoucí komerční úspěšnost výzkumů, které jsou vedeny v současnosti, lze nyní jen stěží předvídat, přesto se však s ohledem na současný rozmach technologií zaměřených na snižování spotřeby/emisí CO₂ domnívá, že

zachování určité míry technologických ambicí by měli výrobci automobilů v obtížích i nadále považovat za jednu z podmínek, na nichž závisí úspěch jejich restrukturalizace. Postupné zaostávání v oblasti výzkumu a vývoje by mohlo naopak značně ohrozit vyhlídky na krátkodobé/střednědobé zlepšení prodeje a tím i naději na obnovení životaschopnosti daného podniku.

- (336) S ohledem na veškeré výše uvedené skutečnosti se Komise domnívá, že projekt „50CO₂Cars“ může napomoci při odstraňování některých strukturálních znevýhodnění, jimž skupina PSA čelí.

ii) *Přízpůsobení průmyslových provozů požadavkům technologie „mild-hybridation“*

- (337) V rozhodnutí o zahájení řízení se Komise táže, zda jsou prostředky plánované na rozvoj technologie „mild-hybridation“ v souladu s racionalizací kapacit, kterou se řídí zbývající část plánu restrukturalizace.

- (338) Z výše uvedeného 154. bodu odůvodnění vyplývá, že průmyslové investice, které jsou považovány za nezbytné k uskutečnění projektu „50CO₂Cars“ a zejména k přizpůsobení výrobních kapacit novým dieselovým motorům a systémům hybridizace, budou nadále představovat jen malý podíl z celkového objemu investic, které jsou plánovány na dobu provádění plánu restrukturalizace. Finanční dopad těchto investic byl ostatně již zahrnut do číselných údajů, které oznámily francouzské orgány. Co se týče převodů, Komise se stejně jako francouzské orgány domnívá, že pokud dojde k internalizaci výroby, která je v současnosti externalizována ve prospěch japonských dodavatelů, může to v případě úspěchu projektu „50CO₂Cars“ znamenat přínos k obnovení životaschopnosti PSA, neboť může dojít ke zvýšení marží výrobců, kteří budou současně osvobozeni od nákladů na logistiku i od kurzových rizik.

- (339) Na základě výše uvedených prvků dospěla Komise k závěru, že přizpůsobení průmyslových provozů skupiny PSA potřebám technologie „mild-hybridation“ je v souladu s pravidly restrukturalizace a obnovení životaschopnosti skupiny.

iii) *Zaměření podniku na nové a životaschopné oblasti*

- (340) Společnost Fiat ve svých připomínkách (shrnutých výše v 189. bodě odůvodnění) v zásadě uvádí, že druh motoru, na nějž je projekt „50CO₂Cars“ zaměřen, je zřejmě po technické stránce „proveditelný“, avšak může způsobit zvýšení jednotkové ceny vozidel, která jím budou vybavena, což z ekonomického hlediska znemožní plošné rozšíření výsledné technologie.

- (341) Také Komise v této souvislosti uvádí, že právě stávající vysoká cena technologií „full-hybrid“ je příčinou toho, že se tyto technologie uplatňují pouze ve vyšších segmentech trhu (tzv. „prémiová“ vozidla). Společnost PSA i její partneři se proto ve svých strategiích i v oblasti výzkumu a vývoje snaží nalézt technologii hybridizace, která by zajistila lepší poměr mezi cenou a výkonem než technologická řešení, která jsou v současnosti dostupná: snížení emisí CO₂ o [10–20]* % v porovnání s obdobnými nehybridními vozidly, přičemž náklady budou o [70–80]* % nižší než u technologie HY425.

- (342) V 216. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila však Komise politování nad tím, že není schopna posoudit dopad nových technologií „mild-hybridation“ na prodej a ziskovost skupiny PSA, přičemž uvedla, že si přeje získat finanční ukazatele, které jsou obvykle používány k analýze relevance tohoto druhu investic v oblasti výzkumu a vývoje, a také analýzu rizik, jež mohou narušit ziskovost projektu.

- (343) Z výše uvedeného 150. bodu odůvodnění vyplývá, že pokud by skupina PSA v rámci plánu restrukturalizace nezískala státní podporu určenou konkrétně na projekt „50CO₂Cars“, musela by zavést „alternativní“ projekt, jehož prostřednictvím by snížila své investice do výzkumu a vývoje na minimální úroveň, při níž by byla ještě

schopna zajistit dodržování změn v právních předpisech, pokud jde o emise CO₂. Finančním ukazatelem, který uvedly francouzské orgány ve výše uvedené tabulce 15 v 155. bodě odůvodnění písm. b), je tzv. „diferencovaná“ čistá současná hodnota, která na rozdíl od „standardní“ čisté současné hodnoty (která odpovídá aktualizované částce pozitivních i negativních peněžních toků, které jsou výsledkem investic) neumožňuje posoudit vnitřní míru výnosnosti investice jako takové, nýbrž pouze rozdíl ve výnosnosti dvou investic, jimiž jsou v projednávaném případě projekt „50CO₂Cars“ (se státní podporou či bez ní) a „alternativní“ projekt.

- (344) Vzhledem k tomu, že bez ohledu na to, jaká diskontní sazba se uplatní (v prvním případě [10–13]* % a ve druhém [13–15]* %), v případě alternativního projektu bude čistá současná hodnota vždy vyšší než u projektu „50CO₂Cars“ bez státní podpory ([60–100]* milionů EUR u převodovky eDCT; [20–70]* milionů EUR u doplňkového krytu), se francouzské orgány domnívají, že pokud by nebyla poskytnuta podpora, pro podnik by to znamenalo přirozenou „pobídku“ k tomu, aby dal před projektem „50CO₂Cars“ přednost alternativnímu projektu. Komise však platnost této úvahy zpochybňuje, přičemž uvádí, že by podle veškeré logiky musela vést by vedla k domněnce, že pokud by byla uplatněna diskontní sazba [13–15]* %, u níž francouzské orgány předpokládaly, že by mohla optimálním způsobem vyjádřit současnou „podstatu“ podmínek financování daného podniku, přestože zpravidla bývá pro posouzení návratnosti daných investic uplatňována sazba [10–13]* %, PSA by se rovněž dobrovolně přiklonila spíše k alternativnímu projektu než k projektu „50CO₂Cars“, neboť dvě z jeho složek by vykazovaly větší výnosnost: [50–60]* milionů EUR u převodovky eDCT a [20–30]* milionů EUR u doplňkového krytu.
- (345) Komise tedy zastává názor, že:
- a) zaprvé, že závěry, k nimž by mohlo vést uplatnění navrhovaného „diferencovaného“ ukazatele, jsou příliš závislé na předpokladu *ad hoc* týkajícího se diskontní sazby použité pro výpočet „diferencované“ čisté současné hodnoty;
 - b) zadruhé, struktura tohoto ukazatele neumožňuje provést ekonomickou analýzu celkového dopadu projekt „50CO₂Cars“ na prodej a na finanční vyhlídky skupiny, ale pouze postupně porovnat zisk dosažený realizací projektu „50CO₂Cars“ (a případně i vzniklé náklady) se stavem, který by nastal v případě realizace pouhých dvou složek alternativního projektu.
- (346) Finanční ukazatele, které poskytla Francie, tedy neumožňují zohlednit dopady „systému mild-hybridation“, na nějž je projekt „50CO₂Cars“ zaměřen. Komise proto konstatuje, že projekt „50CO₂Cars“ na rozdíl od alternativního projektu umožňuje vyřešit některá ze strukturálních znevýhodnění, jimž skupina PSA v současnosti čelí: zásluhou tohoto projektu bude PSA moci zlepšit své postavení v oblasti standardizace součástí a v některých směrech dohnat své zpoždění v oblasti výzkumu a vývoje. Alternativní projekt má pouze omezený dosah, a proto tyto nároky splnit nemůže. Postupné změny, s nimiž se počítá u alternativního projektu, jehož deklarovaným cílem je pouze zajistit dodržování právních předpisů v oblasti emisí CO₂, by navíc pravděpodobně nebyly natolik výrazné, aby umožnily účinně bojovat proti snižování prodeje vozidel s dieslovým motorem, jemuž skupina čelí. A konečně Komise za účelem posouzení souladu mezi prostředky nezbytnými k realizaci těchto jednotlivých projektů a zbývající částí plánu restrukturalizace porovnávala celkové náklady na projekt „50CO₂Cars“ ([300–400]* milionů EUR podle tabulky 4 uvedené výše v 41. bodě odůvodnění) a dodatečné náklady a průmyslová rizika vyplývající z alternativního projektu: v důsledku tohoto fenoménu může dojít k nezanedbatelné ztrátě marže, která je ve výše uvedeném 148. bodě odůvodnění odhadnuta na [500–700]* milionů EUR.
- (347) Komise tedy zastává názor, že technologický převrat, který je cílem projektu „50CO₂Cars“, dokáže na rozdíl od nárůstu předpokládaného v rámci alternativního projektu, v případě úspěchu zajistit skupině PSA „diverzifikaci činností v rámci nových a životaschopných oblastí“ a vytvořit tak do roku 2020 prostor pro její růst. Projekt „50CO₂Cars“ tedy může k obnovení životaschopnosti skupiny přispět více, než by případně přispěl alternativní projekt.
- iv) *Předběžné závěry k přínosu projektu „50CO₂Cars“ v oblasti restrukturalizace skupiny PSA*
- (348) Z výše uvedené analýzy vyplývá, že pokud bude projekt „50CO₂Cars“ zařazen do plánu restrukturalizace, může přispět k obnovení životaschopnosti skupiny PSA: přizpůsobení průmyslových provozů této skupiny, jež si zavedení uvedeného projektu vyžádá, je v souladu se strategií a s prostředky, které jsou pro účely restrukturalizace dostupné, a v případě úspěchu projekt nejen pomůže napravit následky strukturálních obtíží podniku (vysoká citlivost vůči vývoji prodeje vozidel s dieslovým motorem v Evropě a zaostávání v některých oblastech výzkumu a vývoje), ale současně také umožní diverzifikovat činnost skupiny v rámci „nových a životaschopných oblastí“, které se mohou stát do roku 2020 zdrojem dalšího růstu skupiny.

8.4.2. PLÁN ŽIVOTASCHOPNOSTI BPF

- (349) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že obtíže, jimž čelí BPF, jsou způsobeny provázáním této banky se skupinou PSA, které vyústilo ve snížení ratingu banky, který dne 14. února 2013 provedla agentura S&P, na spekulativní stupeň BB+ (*non-investment grade*), a to i přesto, že byla schválena podpora na záchranu.
- (350) Komise má za to, že připomínky francouzských orgánů k rozhodnutí o zahájení řízení rozptýlily její obavy týkající se navýšení bilanční sumy BPF a míry jejich úvěrů se selháním.
- (351) Komise tedy nadále zastává názor, který hájila v rozhodnutí o zahájení řízení a který žádná ze zúčastněných stran nezpochybnila, a sice ten, že problém, jemuž čelí BPF, je problémem týkajícím se likvidity, který je způsoben výhradně propojením této banky se skupinou PSA. Vzhledem k tomu, že se podařilo rozptýlit obavy týkající se obnovení životaschopnosti skupiny, je tedy namístě se domnívat, že je tomu stejně, i pokud jde o plán životaschopnosti BPF.

8.5. ZAMEZENÍ PŘÍLIŠNÉMU NARUŠENÍ HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

8.5.1. ANALÝZA NUTNOSTI VYROVNÁVACÍCH OPATŘENÍ

- (352) Bod 38 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ uvádí, že Komise smí schválit podpory na restrukturalizaci pouze tehdy, jsou-li prováděny vyrovnávacími opatřeními, která snižují záporný dopad podpor na obchod. V případě, že tato opatření neexistují, podpory musí být považovány za „odporující společnému zájmu“ a musí být prohlášeny za neslučitelné s vnitřním trhem. Tato podmínka má často podobu omezení působení, které si podnik smí zachovat na svém či svých trzích na konci restrukturalizačního období.
- (353) Pro připomenutí, francouzské orgány původně navrhly následující kompenzační opatření: další snížení kapitálových výdajů („*capital expenditures*“), postoupení kapacity továrny v Sevelnordu konkurentovi, ukončení vývoje a produkce hybridní technologie plug-in a opatření zaměřené na určení maximální míry rozšíření BPF.
- (354) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že si není jista tím, zda lze některá z těchto opatření označit za kompenzační, a zda jsou tato opatření dostatečná s ohledem na podmínky, za nichž mají být zavedena.
- (355) V závěru tohoto formálního vyšetřovacího řízení zastává Komise názor, že opatření uvedená výše v oddíle 2.4.5 nebo přinejmenším ta z nich, jež skupina PSA přijala a zavedla již před oznámením plánu restrukturalizace, nemohou být označena za „kompenzační opatření“ ve smyslu bodu 38 a násl. výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“, ale odpovídají spíše strategickým rozhodnutím, „kter[á] by byl[a] v každém případě nutn[á] pro obnovení životaschopnosti“ skupiny.
- (356) Jak je však uvedeno v poznámce ze dne 23. července 2013, francouzské orgány se rozhodly stáhnout veškerá kompenzační opatření, která byla oznámena dne 12. března 2013, s výjimkou opatření zaměřeného na určení maximální míry rozšíření BPF, které bylo pozměněno ve smyslu uvedeném výše v oddíle 8.5.2.
- (357) Komise vzala stažení těchto opatření na vědomí a má tedy za to, že není namístě, aby se v této souvislosti vyjádřila k následujícím opatřením:
- a) další snížení kapitálových výdajů („*capital expenditures*“) a zejména ukončení výroby modelů Citroën 6 – Peugeot 607, ukončení výroby modelu Bipper/Nemo a její neobnovení a ukončení výroby vozidel vybavených dieslovým motorem s objemem vyšším než 2 litry,
 - b) postoupení kapacity továrny v Sevelnordu konkurentovi, a
 - c) ukončení vývoje a produkce hybridní technologie plug-in.
- (358) Ve smyslu „kompenzačních opatření“ tedy Komise přezkoumá pouze návrh francouzských orgánů, podle něhož by měl být při stanovení spodní hranice [26–29]* % zaveden nástroj, jímž bude náklad na záruku zvyšován v závislosti na míře rozšíření BPF.

8.5.2. NÁSTROJ PRO ZVYŠOVÁNÍ NÁKLADU NA STÁTNÍ ZÁRUKU V ZÁVISLOSTI NA MÍŘE ROZŠÍŘENÍ BPF

- (359) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že považuje snížení míry rozšíření za vhodné opatření, jímž lze snížit dopad finanční podpory BPF na prodej vozidel uskutečněný skupinou PSA. Přesto však Komise vyjádřila pochybnosti, zda bude dopad tohoto opatření skutečný, a to vzhledem k podmínkám, za nichž má být zavedeno. Na rok 2013 totiž PSA navrhla, aby byl pro každou z evropských zemí přijat závazek, podle něhož nebude překročena míra H2 2012 a +1 flexibility, což odpovídá maximální míře 33,4 %. Tato hranice již zřejmě zahrnuje zvýšení předpokládané na rok 2013 vzhledem k tomu, že v roce 2012 dosahovala tato míra hodnoty 29,8 %. Na období 2014 a 2015 francouzské orgány ostatně navrhly sloučení míry rozšíření BPF v měřítku G10 za předchozí rok, upravené v závislosti na míře rozšíření srovnatelných bank, na něž PSA odkazuje (kaptivní banky společností Renault, Ford, BMW, VW a Daimler), přičemž by byla stanovena „spodní hranice“ této míry. Díky této změně by skupina PSA získala flexibilitu, která by mohla zmírnit závaznou povahu daného opatření a tím i jeho účinnost.
- (360) Spornou otázkou byla i nadále totožnost srovnatelných bank, jež navrhla PSA (v současnosti se jedná pouze o míry rozšíření kaptivních bank společností Renault a Volkswagen, přičemž mezi blízké konkurenty patří i další výrobci jako Ford či Fiat). Vzhledem k tomu, že míry rozšíření se mohou v jednotlivých zemích značně lišit, by BPF mohla zaměřit svou kapacitu v oblasti úvěrů do segmentů, v nichž je zastoupena nejvíce, a rozvíjet vůči svým konkurentům agresivní obchodní strategii.
- (361) Na argumenty vznesené Komisí odpověděly francouzské orgány ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení (srov. bod 173). Souhlasily zejména s doplněním skupiny srovnatelných bank o kaptivní banky společností Fiat a Ford. Ve zbývajících částech přitom hájily zásady vymezené nástrojem, jež navrhly v oznámení. Tvrdí, že s ohledem na granularitu míry rozšíření neuvádí žádný výrobce své hodnoty míry rozšíření podle jednotlivých segmentů. Co se týče pružnosti uvedeného nástroje, domnívají se, že je nezbytná k tomu, aby se BPF mohla přizpůsobovat předpokládanému vývoji trhu, a že nijak nesnižuje účinnost tohoto opatření ani jeho závaznou povahu. Komise bere na vědomí poznámku francouzských orgánů, podle níž může takováto pružnost vzniknout, pokud se u kompenzačního opatření, které se ukládá bance BPF, uplatní celková míra rozšíření: z výše uvedeného 177. bodu odůvodnění vyplývá, že [...] % finančních prostředků, které BPF poskytla, se týkalo segmentů B a C a následujících pěti zemí: Francie, Velká Británie, Německo, Španělsko a Itálie. S ohledem na tyto statistické údaje se Komise domnívá, že může být vyloučeno riziko, že dané kompenzační opatření ztratí účinnost z důvodu přílišné pružnosti, která by vznikla v důsledku uplatnění celkové míry rozšíření.
- (362) Úvodem Komise poznamenává, že kompenzační opatření týkající se míry rozšíření představuje podle názoru francouzských orgánů „nejkonkrétnější opatření, které je navíc nejlépe uzpůsobeno k řešení případných narušení hospodářské soutěže, jež by mohla přímo vyplynout z poskytnutí státní podpory v podobě záruky udělené ve prospěch banky PSA. Umožňuje nám totiž jasně pochopit souvislost mezi dopady poskytnuté státní záruky na činnost banky PSA a prodejem vozidel ⁽⁴⁸⁾“.
- (363) Komise si ostatně všimla, že všichni výrobci potvrdili ve svých připomínkách významnou úlohu, kterou hrají kaptivní banky ve financování prodeje automobilů. Toyota zdůrazňuje, že kaptivní banka umožňuje zvýšit věrnost spotřebitelů značně přibližně o 15 % a že míra rozšíření je vyšší v segmentech zahrnujících malé modely. Fiat má za to, že kaptivní banky představují pro výrobce velmi účinné nástroje v oblasti prodeje a marketingu. Sdílí názor společnosti Toyota, pokud jde o úlohu kaptivních bank při zvyšování věrnosti zákazníků, a dodává, že tyto banky mají význam rovněž pro podporu prodeje, v němž zejména nahrazují „klasické“ finanční ústavy, které tento druh půjček nenabízejí. Fiat má za to, že veřejná záruka, kterou získala BPF, bude mít na konkurenty skupiny PSA přímý, bezprostřední a velmi negativní dopad.
- (364) Vzhledem k tomu, že všechny zúčastněné strany jsou zajedno v tom, že kaptivní banky hrají ústřední úlohu ve financování prodeje, který uskutečňují výrobci automobilů, a že záruka poskytnutá bance BPF má velmi negativní přímý dopad na hospodářskou soutěž, se Komise domnívá, že přijetí opatření, jehož cílem je omezit možnost BPF využít státní záruku k tomu, aby nepřiměřeně zvýšila své finanční kapacity na úkor kaptivních bank svých konkurentů, kteří nezískali podporu z veřejných prostředků, je prokazatelně vhodné.
- (365) V písemném závazku ze dne 23. července 2013 se francouzské orgány zavázaly, že provedou změny popsané výše v oddíle 7.2, aby vyrovnaly narušení hospodářské soutěže způsobené poskytnutím státní záruky bance BPF.

⁽⁴⁸⁾ Bod 234 připomínek.

- (366) S cílem omezit účinky narušení hospodářské soutěže, které by mohlo být způsobeno poskytnutím záruky, a přitom ponechat BPF určitou míru flexibility, aby mohla reagovat na případný vývoj trhu, by měl výše uvedený závazek mít podobu dodatečné odměny za záruku, jejíž výše bude stanovena podle míry rozšíření BPF. Podstata závazku je takováto: odměna za záruku se zvýší, pokud míra rozšíření BPF překročí spodní hranici, která je pro souhrn G10 stanovena ve výši $[26-29]*\%$. Komise přitom uvádí, že zvolený souhrn zemí (Německo, Rakousko, Belgie, Itálie, Španělsko, Nizozemsko, Portugalsko, Švýcarsko, Francie, Velká Británie) představuje zřejmě v porovnání s ostatními dostupnými ukazateli nejrepresentativnější vzorek evropského trhu⁽⁴⁹⁾. Zdá se tedy, že výše uvedený nástroj odpovídá principu kompenzačních opatření (zaměřených na snižování jakéhokoli narušení hospodářské soutěže) a přitom je s to zajistit obnovení životaschopnosti. Pokud se totiž vytvoří vazba mezi zvýšením míry rozšíření a zvýšením odměny za záruku, BPF bude schopna nabízet díky poskytnuté záruce zvlášť zajímavé finanční podmínky pouze do té míry, která je nezbytná k zajištění její životaschopnosti, a přitom bude omezeno narušení hospodářské soutěže. Odměna, kterou bude skupina platit, bude jen tak vysoká, jakou jí dovolí její vlastní kapitál, neboť bude mít možnost udržet míru rozšíření na úrovni odpovídající určité výši odměny. Odměna se bude zvyšovat spolu s mírou rozšíření, dokud nedosáhne 491 bazických bodů (předpokládaná tržní sazba). Nižší uvedený graf 2 znázorňuje souvislost mezi odměnou za záruku a mírou rozšíření PSA (přesné číselné údaje jsou uvedeny výše v tabulce 17 v 250. bodě odůvodnění).

Graf 2

Poměr mezi odměnou za záruku (v bazických bodech) a mírou rozšíření G10 (%)

[...]*

- (367) Při zkoumání dopadu tohoto opatření musí být mimo jiné zohledněna také teoretická míra rozšíření, které by mohla PSA dosáhnout, pokud by danou podporu nezískala (dále jen „alternativní míra rozšíření“). Komise v této souvislosti připomíná, že pokud by státní záruka nebyla poskytnuta, snížený rating BPF a snížení jejich kapacit financování by způsobily úměrné snížení úvěrové činnosti, které by vedlo ke snížení prodeje automobilů o $[5-20]*\%$ ⁽⁵⁰⁾. V takovémto případě by obrat automobilové divize PSA, jehož by bylo dosaženo díky financování kaptivní bankou, dosáhl podle tvrzení francouzských orgánů částky $[6\,000-7\,000]*$ milionů EUR v případě neposkytnutí podpory, a částky $[35\,000-40\,000]*$ milionů EUR v případě poskytnutí podpory (s ohledem na předpokládané snížení prodeje přibližně o $[10-20]\%$). Z těchto číselných údajů vyplývá, že teoretická míra rozšíření BPF by dosahovala přibližně $[15-20]*\%$. Jinými slovy, pokud by BPF nezískala státní záruku, její kapacita financování by se snížila natolik, že by došlo i k výraznému snížení její míry rozšíření. Dalším důsledkem by pak bylo souběžné snižování objemu prodeje, které souvisí s ústřední úlohou, kterou hrají v oblasti prodeje automobilů kaptivní banky. Podle francouzských orgánů by tento pokles znemožnil návrat k životaschopnosti a uzavřel by PSA do začarovaného kruhu postupného snižování vlastního ratingu i ratingové známky BPF, což by již samo o sobě přineslo skupině další ztráty.
- (368) Výše uvedená alternativní míra rozšíření umožňuje orientační vyčíslení spodní hranice, která by měla být zohledněna při stanovení kompenzačního opatření. Tato minimální hranice musí být nižší než výše uvedená teoretická míra rozšíření, která je odhadována na $[15-20]*\%$. Spodní hranice míry rozšíření musí být také nižší než stávající míra rozšíření ($[29-31]*\%$ pro G10 v roce 2012). Veškerá kompenzační opatření si totiž kladou za cíl minimalizovat dopad státní podpory na konkurenty podniku, který je jejím příjemcem. Samotné poskytnutí státní záruky již umožňuje, aby BPF udržela svou míru rozšíření na současné úrovni (což dokládá i alternativní míra rozšíření). Znamená to, že jakákoliv kompenzační opatření v podobě dodatečné odměny by měla být uplatněna již při současné míře rozšíření.
- (369) S ohledem na míru rozšíření ve výši $[29-31]*\%$, na výše uvedenou spodní hranici ve výši $[15-20]*\%$, na pravděpodobné zvyšování, na něž upozornily francouzské orgány, a na význam úlohy, kterou hraje financování kaptivních bank v oblasti prodeje automobilů, se tedy závazek týkající se zvýšení odměny za státní záruku od $[26-29]*\%$ ⁽⁵¹⁾ považuje za přiměřené opatření, které může omezit narušení hospodářské soutěže. Ze současné míry rozšíření totiž vyplývá, že podle tohoto závazku by BPF již měla zvýšit odměnu za záruku přibližně o $[40-50]*$ bazických bodů (což vede k závěru, že odměna za státní záruku by měla odpovídat přibližně výši

⁽⁴⁹⁾ Součástí ukazatele G10 je také ukazatel G5, který, jak bylo uvedeno výše v 361. bodě odůvodnění, již zahrnuje [...]* % finančních prostředků, jež poskytla BPF.

⁽⁵⁰⁾ Dopis francouzských orgánů ze dne 7. prosince 2012: alternativní scénář – předpokládané dopady na skupinu PSA.

⁽⁵¹⁾ Je také namístě uvést, že tato míra rozšíření, dosahující $[26-29]*\%$, je výrazně nižší než míra rozšíření, kterou francouzské orgány původně navrhovaly v první verzi kompenzačního opatření: a sice 33,4 %, jak je uvedeno v tabulce 7 v bodě 102.

[300–310]* bazických bodů, nikoliv výši 260 bazických bodů, jak bylo stanoveno v původním protokolu, který byl s daným státem uzavřen). Pokud si BPF přeje tuto míru rozšíření zvýšit, odměna se zvýší v poměru uvedeném ve výše uvedené tabulce 17 v bodě 250 ⁽⁵²⁾. Pokud se tato míra rozšíření sníží, sníží se obdobným způsobem i dodatečná odměna ⁽⁵³⁾. V rámci závazku se tedy předpokládá, že u BPF bude docházet k okamžitému navyšování nákladu na záruku, přičemž tento náklad se bude zvyšovat tou měrou, jakou bude PSA zvyšovat podíl, který zaujímají vozidla financovaná prostřednictvím BPF v celkovém objemu prodeje uskutečněného touto skupinou.

- (370) Komise se proto domnívá, že uvedené opatření umožňuje vyhnout se přílišnému narušení hospodářské soutěže ve smyslu bodů 38 až 40 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“.
- (371) Přestože se zdá, že v evropském automobilovém průmyslu existuje nadměrná strukturální kapacita, Komise zastává názor, že další snižování výrobní kapacity skupiny PSA není v projednávaném případě nejvhodnějším řešením:
- a) zaprvé, jak je uvedeno výše ve 49. bodě odůvodnění, podnik již vynaložil značné úsilí, aby ze strukturálního hlediska vyřešil situaci továren v Aulnay a v Rennes;
 - b) zadruhé, jak je vysvětleno výše v 315. bodě odůvodnění, pokud se do budoucna bude muset počítat s další restrukturalizací, bylo by zřejmě vhodnější, aby si PSA ponechala určitý prostor pro strategické rozhodování o prostředcích, jež uplatní za účelem stabilizace své hospodářské situace, přičemž další snižování kapacit je pouze jednou z možných cest vedoucích k tomuto cíli.

8.5.3. ZÁVAZEK TÝKAJÍCÍ SE PŘÍSPĚVKŮ NA ÚHRADU POSKYTOVANÝCH KONCESIONÁŘŮM

- (372) Podle sdělení Komise se francouzské orgány rovněž zavázaly, že skupina PSA po celou dobu provádění plánu restrukturalizace nesníží průměrný roční příspěvek na úhradu, který poskytuje koncesionářům své sítě, pod úroveň průměrného ročního příspěvku na úhradu zaznamenaného za 12 předchozích měsíců ke dni 30. června 2013.
- (373) Komise se domnívá, že tento závazek umožňuje nenarušit závaznou povahu omezení míry rozšíření BPF. Pokud totiž bude BPF udržovat průměrný příspěvek na úhradu koncesionářům na úrovni, kterou měla před poskytnutím podpory, zabrání jí to v tom, aby využila záruku k vedení agresivní obchodní politiky vůči těmto koncesionářům.

8.5.4. PŘEVEDENÍ DOTACÍ, KTERÉ BYLY PŮVODNĚ PLÁNOVÁNY NA USKUTEČNĚNÍ PROJEKTU „50CO₂CARS“, DO PODOBY VRATNÝCH ZÁLOH

- (374) Komise se domnívá, že k tomu, aby byla zachována přiměřená povaha prostředků, jež uplatnily orgány veřejné moci za účelem zachování technologických schopností výrobce, který čelí obtížím, je nezbytné, aby:
- a) činnosti týkající se výzkumu a vývoje, které budou uskutečněny v rámci plánu restrukturalizace, nenabývaly takového rozsahu, aby mohlo vzniknout nebezpečí „účinků vypuzení“, o nichž se Komise zmiňuje v 243. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení;
 - b) pokud se situace zlepší, značná část veřejných prostředků, které výrobce získal, aby své schopnosti udržel na „technologické hranici“, budou vráceny orgánu, který poskytl podporu, za předpokladu, že projekt týkající se výzkumu a vývoje a obnovení životaschopnosti budou úspěšně završeny.
- (375) Co se týče prvního bodu, Komise musí ověřit, zda se v případě uskutečnění projektu „50CO₂Cars“ výrazně sníží (nebo zcela odstraní) dynamické pobídky, jimiž jsou ostatní výrobci automobilů vedeni k rozvíjení dalších činností v oblasti výzkumu a vývoje se zaměřením na hybridizaci. Z připomínek společnosti GM totiž vyplývá, že jsou-li prostředky z veřejných zdrojů, které byly poskytnuty na uskutečnění projektu „50CO₂Cars“, „nezanedbatelné“ pro účely projektu, který je určen v oblasti výzkumu a vývoje na rozvoj systému „mild-hybridation“, nebyly by považovány za „významné“ z pohledu celkových nákladů, které jsou v daném odvětví vynakládány na výzkum a vývoj, a v žádném případě by nemohly „zabránit konkurenčním výrobcům v tom, aby v téže oblasti rozvíjeli svůj vlastní program výzkumu a vývoje“ (viz výše uvedený 184. bod odůvodnění). Také společnost Fiat potvrzuje, že technologický pokrok, jehož bude dosaženo zásluhou projektu „50CO₂Cars“, nebude představovat

⁽⁵²⁾ Například dosáhne-li míra rozšíření [30–40]* % (v porovnání se současnými [29–31]* %), náklad na záruku se zvýší o [70–80]* bazických bodů.

⁽⁵³⁾ Například dosáhne-li míra penetrace [20–30]* % (v porovnání se současnými [29–31]* %), náklad na záruku se zvýší nanejvýš o [20–30]* bazických bodů.

takovou překážku, která by byla s to odradit ostatní výrobce (viz výše uvedené 190. a 232. body odůvodnění). Z výše uvedených tvrzení třetích stran Komise tedy vyvozuje, že riziko, že uskutečnění projektu „50CO₂Cars“ způsobí „účinky vypuzení“, lze v projednávaném případě vyloučit.

- (376) Pokud jde o druhý bod, Komise odkazuje na kompenzační opatření, jež navrhly francouzské orgány ve výše uvedeném oddíle 7.5 a jehož cílem je převést dotace, jejichž výše byla původně plánována na 24,5 milionu EUR, do podoby záloh vratných agentuře ADEME; znamená to tedy, že pokud se situace skupiny PSA zlepší, všechny částky, které stát zálohově vyplatil za účelem provádění podporovaných činností v oblasti výzkumu a vývoje, mu budou vráceny zpět.
- (377) Komise tedy zastává názor, že veřejná podpora určená na uskutečnění projektu „50CO₂Cars“ v rámci plánu restrukturalizace nejen nemůže významnějším způsobem narušit pobídky, jimiž jsou ostatní výrobci automobilů vedeni k rozvíjení dalších činností v oblasti výzkumu a vývoje (neexistence „účinků vypuzení“), ale současně je také přiměřená ve vztahu k cíli týkajícímu se obnovení životaschopnosti skupiny PSA, a to proto, že se francouzské orgány zavázaly, že pokud se situace skupiny zlepší, částky, které orgán veřejné moci zálohově vyplatil na podporu uskutečnění výše uvedeného projektu v oblasti výzkumu a vývoje, budou v celkové aktualizované výši navraceny orgánu, který tuto podporu poskytl (viz výše uvedený bod 256).

8.5.5. ZÁVAZEK ZDRŽET SE AKVIZIC

- (378) Komise konečně uvádí, že francouzské orgány se zavázaly, že se PSA po dobu provádění svého plánu restrukturalizace zdrží veškerého nabývání podílů v jiných podnicích nebo nabývání aktiv podniků, za předpokladu, že se bude jednat o částky vyšší než 100 milionů EUR ročně, a to za podmínek uvedených ve 251. bodě odůvodnění a násl. Odchylně od hlavní zásady uvedené výše ve 251. a 252. bodě odůvodnění se podniku Faurecia a jeho dceřiným společností povoluje provádět akvizice podléhající předběžnému schválení Komisí, jak je uvedeno výše ve 253. bodě odůvodnění. Komise se v rámci svého posouzení kladně vyjádří k akvizicím, jež i) budou mít pozitivní vliv na výnosnost skupiny PSA a tím přímo či nepřímo přispějí k obnovení životaschopnosti skupiny PSA, a ii) nebudou založeny na obcházení povinnosti snížit účinky podpory na striktní minimum nezbytné k dosažení cílů vymezených plánem restrukturalizace skupiny PSA.
- (379) Komise považuje toto opatření za nezbytné a domnívá se, že může vyrovnat účinky narušení hospodářské soutěže způsobené poskytnutím záruky.

8.5.6. NEZBYTNÉ ZAVEDENÍ VYROVNÁVACÍHO OPATŘENÍ TÝKAJÍCÍHO SE FMEA

- (380) Anonymní třetí osoba se domnívá, že PSA by měla prodat svůj podíl ve fondu FMEA. Komise podotýká, že připomínky této třetí osoby se netýkají předmětu tohoto řízení, nýbrž stížnosti, kterou Komise právě prošetřuje. V tomto rozhodnutí tedy není namístě na tyto připomínky odpovídat.

8.6. OMEZENÍ PODPORY NA MINIMUM: SKUTEČNÝ PŘÍSPĚVEK BEZ PODPORY

- (381) Aby podpora mohla být povolena, je podle odstavců 43 až 45 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ nutné, aby její výše a míra byly omezeny na úplné minimum nutné pro provedení restrukturalizace s ohledem na stávající finanční zdroje podniku, jeho akcionářů či skupiny, ke které náleží. Příjemci podpory musí k plánu restrukturalizace přispět významným dílem z vlastních zdrojů včetně prodeje aktiv, která nejsou nezbytně nutná pro přežití podniku, nebo z vnějších zdrojů získaných za tržních podmínek.
- (382) Jak je uvedeno v 246. a 247. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, Komise uvádí, že v souvislosti s touto podmínkou slučitelnosti nevystaly žádné zásadní pochybnosti. Podle údajů uvedených v oznámení podaném francouzskými orgány dosahují náklady na restrukturalizaci výše [1,3–1,8]* miliardy EUR. Za účelem financování vlastní restrukturalizace zavedla skupina PSA program prodeje aktiv, díky němuž získala částku 1,956 miliardy EUR volných peněžních toků (2,050 miliardy ve smyslu čisté finanční pozice). Připomínáme, že částka podpory dosahuje výše 571,9 milionu EUR.
- (383) Kromě toho zastává Komise názor, že požadavek, který se týká omezení výše podpory na úplné minimum nutné pro provedení restrukturalizace, je splněn také díky skutečnosti, že francouzské orgány přijaly závazek týkající se neprovádění akvizic za podmínek uvedených ve 251. bodě odůvodnění a násl. Komise se totiž domnívá, že tento závazek může zabránit tomu, aby skupina PSA používala finanční prostředky, jež případně získá, k jiným účelům než pro dlouhodobé obnovení své životaschopnosti.

- (384) Komise se proto domnívá, že není třeba měnit hodnocení provedené v rozhodnutí o zahájení řízení ohledně dodržení kritérií uvedených v bodech 43 až 45 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“.

8.7. ZÁSADA „JEDNOU A DOST“

- (385) Podle bodu 72 a násl. výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ smí být podpora na restrukturalizaci poskytnuta pouze jednou za období deseti roků.
- (386) V oznámení ze dne 12. března 2013 francouzské orgány upřesnily, že skupina PSA za období posledních deseti roků nezískala žádnou podporu na restrukturalizaci.
- (387) Zásada „jednou a dost“, která je stanovena ve výše uvedených „pokynech pro záchranu a restrukturalizaci“, je proto dodržena.

9. ZÁVĚRY

- (388) S ohledem na závazky, jež přijaly francouzské orgány, může být podpora prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou Francie zamýšlí poskytnout skupině PSA Peugeot Citroën SA, a to ve formě jednak státní záruky pokrývající dluhopisy vydané bankou PSA Finances do 31. prosince 2016 do výše 7 miliard EUR (což odpovídá hrubému grantovému ekvivalentu 486 milionů EUR), jednak ve formě vratných záloh ve výši 85,9 milionu EUR, určených na uskutečnění projektu „50CO₂Cars“, tedy celkem ve výši 571,9 milionu EUR, je slučitelná s vnitřním trhem.

Poskytnutí této státní podpory je tudíž povoleno.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 29. července 2013.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

PŘÍLOHA

PROVEDENÍ A NEZÁVISLÝ EXPERT

1. JMENOVÁNÍ NEZÁVISLÉHO EXPERTA

- (1) Francouzské orgány se zavazují k tomu, že skupina PSA zmocní nezávislého experta k tomu, aby podrobně dohlížel na provádění závazků popsaných v písemném závazku ze dne 23. července 2013 (dále jen „nezávislý expert“) po dobu provádění plánu restrukturalizace, to jest do 31. prosince 2015.
- (2) Nezávislý expert musí být nezávislý na skupině PSA. Musí např. coby investiční banka, poradce nebo auditor disponovat know-how a odbornými znalostmi nezbytnými ke splnění svého mandátu a nesmí se v žádném okamžiku nacházet ve střetu zájmů. Od skupiny PSA obdrží nezávislý expert odměnu, která nesmí omezit nezávislost a účinnost výkonu jeho úkolů.
- (3) Francouzské orgány nejpozději čtyři týdny poté, co jim bude oznámeno budoucí rozhodnutí Komise ve věci SA.35611, navrhnou Evropské komisi k předběžnému schválení dvě nebo více osob nebo organizací za účelem jmenování nezávislým expertem.
- (4) Návrhy francouzských orgánů musí obsahovat dostatek podrobností, aby se Komise mohla přesvědčit, zda navržený nezávislý expert splňuje předpoklady stanovené v rámci tohoto závazku. Návrhy musí obsahovat zejména tyto informace:
 - a) písemný návrh mandátu se všemi předpoklady nezbytnými k tomu, aby mohl nezávislý expert splnit své úkoly;
 - b) návrh pracovního plánu, v němž bude popsán způsob, jakým by nezávislý expert měl plnit jemu svěřené úkoly.
- (5) Je v pravomoci Komise, aby schválila či zamítla navržené nezávislé experty a schválila navržený mandát s těmi změnami, jež považuje za nutné k tomu, aby nezávislý expert mohl splnit své povinnosti. Pokud Evropská komise schválí pouze jeden z návrhů předložených skupinou PSA, jmenuje tato skupina nezávislým expertem dotýčnou osobu či dotýčnou organizaci nebo zajistí, aby tato osoba nebo organizace byla jmenována v souladu s návrhem mandátu schváleným Evropskou komisí. V případě schválení více jmen může skupina PSA rozhodnout, která z osob nebo organizací má být jmenována nezávislým expertem. Nezávislý expert je jmenován do jednoho týdne po schválení Komisí v souladu s návrhem mandátu schváleným Komisí.
- (6) V případě zamítnutí všech návrhů předložených francouzskými orgány se francouzské orgány zavazují k tomu, že skupina PSA během dvou týdnů poté, co obdržela od Evropské komise oznámení o zamítnutí prvního návrhu, navrhne Evropské komisi nejméně dvě další osoby či organizace na základě předpokladů a podle postupu uvedených v tomto závazku.
- (7) V případě, že Evropská komise všechny návrhy francouzských orgánů opět zamítne, jmenuje Komise jednoho nezávislého experta, kterého bude muset skupina PSA jmenovat v souladu s návrhem mandátu schváleným Komisí.

2. ÚKOLY A POVINNOSTI NEZÁVISLÉHO EXPERTA

- (8) Povinností nezávislého experta je (i) být nápomocen Evropské komisi při ověřování, zda skupina PSA dodržuje povinnosti, které jí přísluší na základě písemného závazku ze dne 23. července 2013; a (ii) plnit úkoly, které pro něj vyplývají z výše uvedeného písemného závazku ze dne 23. července 2013. Nezávislý expert musí vykonávat své úkoly v souladu s pracovním plánem schváleným Evropskou komisí, který může být případně se souhlasem Evropské komise změněn. Evropská komise je oprávněna udílet nezávislému expertovi pokyny, ať již z vlastního podnětu nebo na žádost nezávislého experta či skupiny PSA. Skupina PSA není oprávněna udílet nezávislému expertovi pokyny.
- (9) Úkolem nezávislého experta je zajistit, že budou dodrženy a v plném rozsahu vykonány veškeré povinnosti uvedené v písemném závazku ze dne 23. července 2013, a přesvědčit se, že skupina PSA provádí plán restrukturalizace, který byl Evropské komisi oznámen dne 12. března 2013.

(10) Nezávislý expert:

- a) je povinen navrhnout Evropské komisi ve své první zprávě podrobný pracovní plán, v němž popíše způsob, jakým bude ověřovat dodržování písemného závazku ze dne 23. července 2013;
- b) je povinen ověřit, zda skupina PSA v plném rozsahu a řádně provádí svůj plán restrukturalizace, zejména pak:
 - zda plní závazky uvedené v dopise ze dne 23. července 2013 a vyrovnávací opatření uvedená v písemném závazku ze dne 23. července 2013,
 - zda provádí opatření k zajištění životaschopnosti, uvedená v bodě 6 písemného závazku ze dne 23. července 2013,
- c) je povinen se přesvědčit, zda jsou dodrženy všechny ostatní závazky uvedené v dopise ze dne 23. července 2013;
- d) je povinen plnit všechny ostatní funkce, které pro něj vyplývají z písemného závazku ze dne 23. července 2013;
- e) je povinen navrhnout skupině PSA opatření, která považuje za užitečná k dodržení závazků uvedených v dopise ze dne 23. července 2013;
- f) je povinen brát ohled na změny právních předpisů, které by mohly mít dopad na likviditu a platební schopnost, s cílem sledovat vývoj hlavních finančních ukazatelů, které jsou relevantní z hlediska předpokládaného průběhu plánu restrukturalizace skupiny PSA;
- g) je povinen předložit Evropské komisi, francouzským orgánům a skupině PSA návrh písemné zprávy, a to do 30 dnů od každého šestiměsíčního období. Evropská komise, francouzské orgány a skupina PSA mohou do pěti pracovních dnů předložit návrhy na změny. Nezávislý expert do pěti pracovních dnů po obdržení stanovisek vypracuje závěrečnou zprávu, v níž podle možností a vlastního uvážení tato stanoviska co nejvíce zohlední. Poté svou zprávu předloží Evropské komisi a francouzským orgánům. Následně může tuto zprávu zaslat také skupině PSA. Francouzským orgánům a skupině PSA nesmí svou zprávu v žádném případě zaslat dříve než Evropské komisi. Pokud by závěrečná zpráva nezávislého experta obsahovala informace, které nesmějí být zpřístupněny skupině PSA, nezávislý expert je povinen poslat jí nedůvěrné znění této zprávy.

Ve zprávě musí být popsána zejména opatření, která nezávislý expert přijal, aby splnil své úkoly a aby zajistil, že skupina PSA splní povinnosti, které pro ni vyplývají z písemného závazku. Zpráva musí umožňovat Evropské komisi posoudit, zda skupina PSA funguje v souladu s povinnostmi uvedenými v písemném závazku ze dne 23. července 2013. Pokud to bude nezbytné, Evropská komise může podrobněji upřesnit, co by zpráva měla obsahovat.

Kromě výše uvedených zpráv je nezávislý expert povinen předkládat Komisi s náležitou péčí písemná upozornění v případě jakéhokoliv porušení závazků popsaných v dopise ze dne 23. července 2013, na něž by mohl mít podezření, přičemž nedůvěrné znění svého dopisu pošle současně také skupině PSA.

3. POVINNOSTI SKUPINY PSA

- (11) Skupina PSA je povinna při dodržení pravidel profesního tajemství poskytnout jakoukoliv spolupráci, pomoc a informace, jež od ní bude nezávislý expert důvodně požadovat při výkonu úkolů vyplývajících z jeho mandátu, a o totéž požádá také své poradce. Nezávislý expert musí mít neomezený přístup ke všem informacím, dokumentům či archivům a rovněž ke všem vedoucím představitelům či zaměstnancům skupiny PSA, nezbytným pro výkon jeho funkcí. Skupina PSA je povinna zajistit ve svých budovách kancelář nezávislého experta a všichni zaměstnanci skupiny PSA musí být nezávislému expertovi k dispozici pro účely schůzek a poskytování informací, jež bude potřebovat pro výkon svých funkcí.
- (12) S výhradou souhlasu ze strany skupiny PSA (který nelze odmítnout ani bezdůvodně odkládat) a na její náklady je nezávislý expert oprávněn zajistit si podle vlastního přání poradce, zvláště v oblasti práva a financování podniku, pokud to považuje za nezbytné k plnění svých úkolů vyplývajících z písemného závazku ze dne 23. července 2013 a pod podmínkou, že náklady a ostatní související výdaje budou dosahovat přiměřené výše. Pokud nebude skupina PSA souhlasit s tím, aby si nezávislý expert tyto poradce zajistil, Komise je oprávněna schválit jejich jmenování na základě předchozí dohody se skupinou PSA. Pravomoc udílet těmto poradcům pokyny přísluší pouze nezávislému expertovi.

4. NAHRAZENÍ, ZPROŠTĚNÍ FUNKCE A JMENOVÁNÍ NOVÉHO NEZÁVISLÉHO EXPERTA

- (13) Pokud nezávislý expert ukončí své funkce popsané v písemném závazku ze dne 23. července 2013 nebo z jakéhokoli jiného důvodu, například z důvodu, že se ocitne ve střetu zájmů:
- a) Komise je oprávněna po dohodě s nezávislým expertem nařídít skupině PSA, aby jej nahradila;
 - b) skupina PSA je oprávněna se souhlasem Komise nezávislého experta nahradit;
- (14) Pokud bude nezávislý expert odvolán z výkonu svých funkcí, které pro něj vyplývají z oddílu 4 této přílohy, může mu být uloženo, aby své funkce nadále vykonával, dokud nebude jmenován nový nezávislý expert a dokud mu nesdělí veškeré relevantní informace, jimiž disponuje. Nový nezávislý expert bude jmenován postupem uvedeným v oddíle 1 této přílohy.
- (15) S výhradou bodu 13 této přílohy může nezávislý expert ukončit výkon svých funkcí až poté, co bude Komisí zproštěn funkce a poté, co vykoná všechny povinnosti, které mu přísluší. Komise je však oprávněna kdykoliv požádat o jmenování nového nezávislého experta, pokud se následně zjistí, že závazky uvedené v dopise ze dne 23. července 2013 nebyly v plném rozsahu a zcela splněny.
-

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2016/2069**ze dne 1. října 2014****o opatřeních SA.14093 (C76/2002) provedených Belgií ve prospěch společností Brussels South Charleroi Airport a Ryanair**

(oznámeno pod číslem C(2014) 6849)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

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

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Po informacích zveřejněných v belgickém tisku v červenci roku 2001 a po obdržení stížnosti v lednu roku 2002 byla Komise informována, že Belgie poskytla opatření podpory ve prospěch letecké společnosti Ryanair Ltd (dále jen „Ryanair“) na provozování leteckých služeb na letišti Charleroi. Dopisy ze dne 21. listopadu 2001, 13. června 2002 a 4. července 2002 a rovněž u příležitosti jednání dne 9. října 2002 Belgie sdělila Komisi informace v této věci.
- (2) Dopisem ze dne 11. prosince 2002 ⁽³⁾ oznámila Komise Belgii své rozhodnutí zahájit řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) o těchto opatřeních podle čl. 108 odst. 2 SFEU (dále jen „formální vyšetřovací řízení“). Belgie předala své připomínky dne 14. února 2003.
- (3) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽⁴⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby do jednoho měsíce ode dne zveřejnění předložily svá vyjádření k předmětným opatřením.
- (4) Komise obdržela připomínky zúčastněných stran. Připomínky předala Belgii dopisy ze dne 19. března a 22. dubna 2003 a dala jí možnost se k nim vyjádřit. Komise obdržela vyjádření Belgie dopisy ze dne 16. a 27. května 2003.
- (5) Na žádost Komise proběhla s belgickými orgány tři jednání, a to dne 24. června 2003 a 23. a 25. července 2003. Těmto jednáním následovalo dne 27. srpna 2003 zaslání doplňujících informací, které si Komise vyžádala.
- (6) Dne 19. prosince 2003 zaslala Belgie Komisi dopis s doplňujícími informacemi. V tomto dopise požádaly belgické orgány o nové setkání s Komisí, které se konalo dne 16. ledna 2004.

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

⁽²⁾ Úř. věst. C 248, 17.8.2012, s. 1.

⁽³⁾ SG (2002) D/233141.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 18, 25.1.2003, s. 3.

- (7) Komise přijala dne 12. února 2004 částečně záporné konečné rozhodnutí ⁽⁵⁾ (dále jen „rozhodnutí z roku 2004“).
- (8) Tribunál toto rozhodnutí zrušil rozsudkem ze dne 17. prosince 2008 ⁽⁶⁾ (dále jen „rozsudek z roku 2008“), takže Komise byla nucena přijmout ohledně předmětných opatření nové konečné rozhodnutí. Tribunál usoudil, že skutečnost, že Komise nepřezkoumala opatření, která společnosti Ryanair poskytl Valonský region (dále jen „region“) a správce letiště Charleroi, tj. akciová společnost Brussels South Charleroi Airport (dále jen „BSCA“), jako celek a že neověřila, zda se oba tyto subjekty brány společně zachovaly jako racionální subjekt v tržním hospodářství, představuje nesprávné právní posouzení. Rozsudek z roku 2008 měl za následek opětovné zahájení formálního vyšetřovacího řízení, které bylo předtím uzavřeno konečným rozhodnutím z roku 2004.
- (9) Dopisem ze dne 23. července 2010 poskytla Komise Belgii a rovněž zúčastněným stranám, které předložily připomínky v rámci formálního vyšetřovacího řízení zahájeného dne 11. prosince 2002, možnost předložit nové připomínky v rámci formálního vyšetřovacího řízení, které bylo opětovně zahájeno následkem rozsudku z roku 2008. Na žádost Komise ze dne 20. dubna 2011 zaslaly belgické orgány dodatečné informace dopisy ze dne 14. července a 21. září 2011.
- (10) Dopisem ze dne 21. března 2012 informovala Komise Belgii o svém rozhodnutí rozšířit formální vyšetřovací řízení na nová opatření (dále jen „rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012“).
- (11) Rozhodnutí o rozšíření řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽⁷⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky k předmětným opatřením.
- (12) Belgie předložila své připomínky dne 22. května 2012. Připomínky ze dne 22. května neobsahovaly souhrnnou tabulku uvedenou v příloze I rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012. Tato tabulka byla předána dne 5. června 2012.
- (13) Dne 9. srpna 2012 si Komise vyžádala doplňující informace zejména ohledně nákladů, které měla společnost Sociétés Wallonne des Aéroports (dále jen „SOWAER“) v souvislosti se svými investicemi na letišti Charleroi a úkoly, které plnila pro společnost BSCA. Belgické orgány předaly dne 3. září 2012 roční účty společnosti SOWAER za roky 2001 až 2004 a doplňující informace dne 9. října 2012 a 18. října 2012.
- (14) Dne 26. října 2012 si Komise po jednání vyžádala doplňující informace. Belgie předala tyto informace dne 9. listopadu 2012.
- (15) Komise obdržela připomínky těchto zúčastněných stran:
- připomínky zúčastněné strany C byly přijaty dne 14. září 2012;
 - připomínky Board of Airline Representatives byly přijaty dne 17. září 2012 jakož i připomínky společnosti Air France, sdružení Association of European Airlines a společnosti Brussels Airport Company;
 - připomínky společnosti Brussels Airlines byly přijaty dne 18. září 2012;
 - připomínky společnosti BSCA byly přijaty dne 4. října 2012;
 - společnost Ryanair předala své připomínky dne 3. října 2012 s odkazem na připomínky předané dne 30. září 2011, 13. dubna 2012 a 4. července 2012. Společnost Ryanair předala doplňující připomínky dne 30. dubna 2013, 20. prosince 2013 a 17. a 31. ledna 2014.
- (16) Komise předala tyto připomínky Belgii dne 2. července a 29. října 2012, 3. května 2013, 22. ledna a 24. února 2014 a umožnila jí se k nim vyjádřit. Vyjádření Belgie obdržela dopisy ze dne 17. července 2012, 14. prosince 2012 a 5. června 2013.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 137, 30.4.2004, s. 1.

⁽⁶⁾ Rozsudek ze dne 17. prosince 2008 ve věci T-196/04, *Ryanair v. Komise*, Sb. rozh. 2008, s. II-03646, EU:T:2008:585.

⁽⁷⁾ Viz poznámka pod čarou 2.

- (17) Dne 14. ledna 2014 si Komise vyžádala od Belgie doplňující informace zejména s ohledem na uplatnění zkoušky subjektu v tržním hospodářství na opatření ve prospěch společnosti BSCA. Belgie odpověděla dopisy předanými dne 7. a 24. února 2014. Tyto odpovědi byly ale neúplné, a Komise proto zaslala dne 10. března 2014 Belgii upomínku s uvedením chybějících odpovědí a požádala ji, aby poskytla odpověď. Belgie předala dodatečné podklady dne 24. března 2014.
- (18) Dne 7. února 2014 si Komise vyžádala od Belgie doplňující informace, a to zejména ohledně opatření ve prospěch společnosti Ryanair. Dne 18. a 24. března 2014 předala Belgie částečné odpovědi na položené otázky.
- (19) Dne 7. února 2014 proběhlo na letišti Charleroi rovněž jednání mezi zástupci Valonského regionu, společností SOWAER a společností BSCA na jedné straně a útvaru Komise na straně druhé.
- (20) Dne 25. února a 11. března 2014 si Komise vyžádala od Belgie doplňující informace, a to zejména ujasnění k podkladům předaným Belgií dne 7. a 24. února 2014 ohledně opatření regionu a společností SOWAER ve prospěch společnosti BSCA. Belgie odpověděla dopisy předanými dne 25. března a 4. dubna 2014 (přílohy byly předány dne 9. dubna).
- (21) Po přijetí pokynů ke státní podpoře letišť a leteckých společností (dále jen „pokyny pro letectví“) ⁽⁸⁾ vyzvala Komise dne 17. března a 19. března 2014 Belgii a zúčastněné strany k podání připomínek ohledně uplatnění pokynů pro letectví na tento konkrétní případ. Dne 15. dubna 2014 byla dále zveřejněna zpráva s výzvou členským státům a zúčastněným stranám, aby předložily svá vyjádření, a to včetně tohoto případu, s ohledem na vstup v platnost pokynů EU ke státní podpoře letišť a leteckých společností. Komise obdržela vyjádření společnosti Brussels Airport Company, společnosti Brussels Airlines, organizace „Board of Airlines Representatives“, společnosti Air France a sdružení „Transport et environnement“. Tato vyjádření předala Belgii dne 26. května 2014. Belgie předala své vyjádření dne 26. června 2014.
- (22) Dne 11. dubna 2014 proběhlo nové jednání mezi na jedné straně útvaru Komise a na druhé straně Belgií, společností BSCA a společností SOWAER. Po tomto jednání zaslala Belgie dokumenty a rovněž zprávu ze dne 5. května 2014 o úkolech veřejné služby, které byly svěřeny společnosti BSCA.
- (23) Dne 5. května 2014 zaslala Komise Belgii novou žádost o informace, na kterou Belgie odpověděla dne 13. května 2014.
- (24) Dopisem ze dne 7. května 2014 vyjádřila Belgie souhlas s tím, aby jí Komise podle článku 297 SFEU mohla v rámci tohoto případu výjimečně oznámit rozhodnutí ve francouzském znění, a to vzhledem k závazku útvarů Komise poskytnout jí co nejrychleji překlad rozhodnutí v nizozemském znění. Belgie souhlasila, že pouze francouzské znění rozhodnutí bude závazné a že rozhodnutí nabude účinnosti v okamžiku jeho oznámení ve francouzském znění.
- (25) Následkem zveřejnění návrhu pokynů ke státní podpoře letišť a leteckých společností zaslala dne 2. července 2014 společnost Brussels Airlines aktualizovanou verzi vyjádření, která poskytla dne 25. září 2013. Tato vyjádření byla předána Belgii dne 4. července 2014 a Belgie předala své připomínky dne 18. července 2014.

2. SKUTKOVÉ SOUVISLOSTI OHLEDNĚ ZKOUMANÝCH OPATŘENÍ

2.1. Vznik společností BSCA a SOWAER – historie závazků Valonského regionu a společnosti SOWAER souvisejících s letišťem Brussels South Charleroi Airport

2.1.1. Reforma institucí z roku 1980

- (26) Následkem reformy institucí ze dne 8. srpna 1980 získaly belgické regiony nutné pravomoci pro vybavení a provozování veřejných letišť, která se nacházejí na jejich území, s výjimkou letiště Brusel-National, u kterého si belgický federální stát zachoval příslušné pravomoci.

⁽⁸⁾ Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3.

- (27) Podle Belgie ⁽⁹⁾ se tehdy valonská vláda rozhodla využít hospodářské možnosti takových dopravních infrastruktur a přistoupit postupně k požadovaným investicím. Dne 2. května 1989 schválila valonská vláda zprávu ministra dopravy, ve které stálo, že: „hlavním cílem valonské výkonné moci je tak učinit vše, aby valonská letiště dosáhla co nejrychleji hranici ziskovosti. K dosažení tohoto cíle je nutno provést souběžně několik opatření, a to zejména v oblasti infrastruktury“.

2.1.2. Vznik společnosti BSCA a úmluva mezi regionem a společností BSCA z roku 1991

- (28) Region založil v roce 1991 společnost BSCA, aby spravovala letiště Charleroi Bruxelles Sud (dále jen „letiště Charleroi“).
- (29) Úmluvou ze dne 9. července 1991 (dále jen „úmluva mezi regionem a společností BSCA“) poskytl region společnosti BSCA na dobu 50 roků:
- koncesi na služby pro obchodní správu veřejného majetku letiště Charleroi;
 - koncesi na veřejný majetek pro trvalé a výlučné užívání letištní oblasti.
- (30) Úmluva mezi regionem a společností BSCA, včetně zadávacích podmínek koncese, které tvoří přílohu k úmluvě (dále jen „zadávací podmínky“), stanoví rozdělení nákladů mezi region a společnost BSCA:
- a) Pokud jde o koncesi na služby, úmluva mezi regionem a společností BSCA ⁽¹⁰⁾ stanoví, že společnost BSCA „plní na své náklady“ povinnosti související s obchodní a technickou správou areálu letiště. Podle článku 25 zadávacích podmínek ale až do 1. ledna 1997 přebírá region „náklady na protipožární ⁽¹¹⁾ a údržbářské ⁽¹²⁾ služby“.
 - b) Pokud jde o koncesi na veřejný majetek, úmluva stanoví, že region přebírá náklady související s udržováním postoupené oblasti ve stavu, jejími úpravami, vybavením a zařízeními ⁽¹³⁾, zatímco společnost BSCA zůstává odpovědná za úklid a údržbu této oblasti (...) ⁽¹⁴⁾. Zadávací podmínky ⁽¹⁵⁾ dále stanoví každoroční nebo víceletý program vybavení letiště, který navrhuje společnost BSCA, je schvalován ve spolupráci s regionem a jeho financování přísluší orgánu poskytujícímu koncesi.
- (31) Pokud jde o poplatky, úmluva ⁽¹⁶⁾ stanoví, že:
- společnost BSCA může vybírat poplatky související s letištním provozem a rovněž odpovídající poplatky za každou službu, kterou by mohla muset poskytnout;
 - jako protiplnění za koncesi hradí společnost BSCA regionu roční poplatek, který se rovná 35 % letištních poplatků vybraných společností BSCA v předchozím roce. Tento poplatek je přidělován fondu pro finanční vyrovnání potíží v oblasti životního prostředí vzniklých provozováním letiště.

2.1.3. Opatření související s dotací na „protipožární službu a údržbu“ vyplácenou regionem společností BSCA v období 1997–2002

- (32) Na základě dodatku 2 k zadávacím podmínkám bylo převzetí „nákladů na protipožární služby a údržbu“ regionem prodlouženo až do 1. ledna 2000.

⁽⁹⁾ Zpráva Belgie ze dne 24. února 2014.

⁽¹⁰⁾ Článek 3.2 úmluvy mezi regionem a společností BSCA.

⁽¹¹⁾ Podle článku 12 zadávacích podmínek je protipožární služba definována odkazem na standardy Mezinárodní organizace civilního letectví.

⁽¹²⁾ Podle článků 12 a 19 zadávacích podmínek jsou údržbářské služby definovány jako „technická služba údržby budov, drah, okolí, pozemních komunikací atd.“ a rovněž jako „údržba pozemků, budov, vybavení budov a zařízení, která jsou zahrnuta do koncese nebo dána k dispozici, a to způsobem, aby neustále vyhovovala užívání, ke kterému jsou určena“.

⁽¹³⁾ Článek 10.1 úmluvy mezi regionem a společností BSCA.

⁽¹⁴⁾ Podle článku 13.2 úmluvy mezi regionem a společností BSCA zůstává společnost BSCA odpovědná za úklid a údržbu oblasti svěřené koncesí. Musí rovněž zajišťovat všechny menší či větší opravy. Dodatek 1 k úmluvě ale omezil odpovědnost společnosti BSCA pouze na velké opravy způsobené neprovedením neodkladné údržby.

⁽¹⁵⁾ Článek 22 zadávacích podmínek, které tvoří přílohu k úmluvě mezi regionem a společností BSCA.

⁽¹⁶⁾ Článek 18 úmluvy mezi regionem a společností BSCA.

- (33) Region rovněž převzal náklady na protipožární služby a údržbu za rok 2000 ⁽¹⁷⁾ a 2001 ⁽¹⁸⁾.
- (34) Pokud jde o rok 2002, Belgie tvrdí, že region sice nadále počítal s poskytnutím vyrovnání těchto nákladů, ale v důsledku vzniku společnosti SOWAER a zavedení nového právního rámce došlo ke zpoždění ve formálním prodloužení tohoto vyrovnání. Zachování tohoto převzetí nákladů bylo podle Belgie potvrzeno dopisem ze dne 5. července 2001, který společnost BSCA zaslala valonské správě dopravy a vybavení s podrobným rozbohem hlavních položek rozpočtu společnosti BSCA na rok 2002 věnovaných nákladům souvisejícím s těmito službami, a to po telefonickém rozhovoru, během kterého mělo být potvrzeno, že region převezme náklady na tyto služby za rok 2002.

2.1.4. Základy investičního plánu pro letiště Charleroi na období 1999–2000

- (35) Na konci devadesátých let minulého století vypracovali externí poradci určitý počet studií o možnostech rozvoje letiště Charleroi. Region si tak objednal u společnosti Tractebel strategickou studii rozvoje letiště Charleroi, která byla vyhotovena v dubnu roku 2000 ⁽¹⁹⁾. Souběžně byla jistá studie společnosti Roland Berger International Management Consultant z července roku 2000 věnována rozvoji letištní strategie pro Valonský region ⁽²⁰⁾. V souvislostech vyjednávání s regionem na počátku roku 2001 o případném vstupu do kapitálu společnosti BSCA si společnost Grands Travaux de Marseille objednala studii možného rozvoje letiště ⁽²¹⁾.
- (36) Podle Belgie bylo ještě před těmito studiemi a z důvodu technických omezení v souvislosti se stávající infrastrukturou ⁽²²⁾ jisté, že bude nutno vystavět nový terminál v severní části letiště. Společnost Intercommunale Igretec, která byla pověřena vytvořením letištního komplexu, již vyvlastnila některé pozemky. Také region přistoupil v devadesátých letech minulého století k vyvlastňování a společnost Intercommunale mu v roce 1999 postoupila pozemky, které předtím sama vyvlastnila. Právě na těchto pozemcích byl vybudován nový terminál pro cestující, který je v současné době provozuschopný.
- (37) Během zasedání dne 20. července 2000 schválil Valonský region směrování rámcové dohody o víceletém investičním programu na letišti Charleroi s uvedením zejména „konceptu nového terminálu pro cestující“ a celkovým rozpočtem ve výši 113,74 milionu EUR.

Tabulka 1

Investice do infrastruktury podle rámcové dohody ze dne 20. července 2000

(v milionech)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Celkem BEF	Celkem EUR
Pozemky	145					38			183	4,54
Infrastruktura	340	613	601	1 044	412	100	923	372	4 405	109,20

⁽¹⁷⁾ Na základě výnosu ze dne 16. prosince 1999 o souhrnném rozpočtu výdajů Valonského regionu na rozpočtový rok 2000 a vyhlášky valonské vlády ze dne 27. září 2000, kterou se společnosti BSCA poskytuje dotace na provoz, jíž se mají pokrýt výdaje související s protipožární službou a údržbou letiště Charleroi za rok 2000.

⁽¹⁸⁾ Na základě výnosu ze dne 14. prosince 2000 o souhrnném rozpočtu výdajů Valonského regionu na rozpočtový rok 2001 a vyhlášky valonské vlády ze dne 4. října 2001, kterou se společnosti BSCA poskytuje dotace na provoz, jíž se mají pokrýt výdaje související s protipožární službou a údržbou letiště Charleroi za rok 2001.

⁽¹⁹⁾ Tato studie se týkala rozvoje letiště Charleroi-Bruxelles Sud ve střednědobém (5 roků) a dlouhodobém (20 roků) horizontu. Odkazovala na projekt nového severního terminálu a obsahovala přesný popis navrhovaných investic.

⁽²⁰⁾ Tato studie vyzdvihla možné mezery na trhu, jichž by letiště Charleroi mohlo využít, a zejména možnost vzniku nízkonákladové základny se zmíněním společnosti Ryanair. Tato studie číselně vyjádřila investice, které budou nutné pro rozvoj letiště: systém letištních drah, vyvlastnění, sanace a různé inženýrské sítě, terénní úpravy, nový terminál, parkoviště pro cestující a soukromý příjezd k letišti, veřejný příjezd po silnici a další (pohonné hmoty, kontrolní věž, vozový park atd.).

⁽²¹⁾ Tato studie potvrdila tržní segment pro rozvoj letiště Charleroi, tj. nízkonákladové společnosti, regionální letecké společnosti a charterové letecké společnosti. Tato studie potvrdila, že společnost Ryanair představuje se základnou 5 letadel příležitost rychlého rozvoje provozu v krátkodobém horizontu. Tato studie rovněž provedla analýzu technických podmínek souvisejících s příchodem leteckých společností Easyjet a Go a také regionálních a charterových leteckých společností.

⁽²²⁾ Tato technická omezení souvisela s nutností disponovat systémem ILS (Instrument landing system) kategorie III, aby bylo možno přistávat za snížené viditelnosti, a letiště tak mohlo přijímat letecké společnosti, které na něm udržují základnu letadel, a pravidelné letecké spoje. V oné době původní verze projektu oblasti soustředění hospodářských činností s názvem „Aéropole“ zasahovala mnohem jižněji, takže by znemožnila rozvoj letištní infrastruktury.

- (38) Dne 8. listopadu 2000 přijal region prováděcí rozhodnutí ke svému rozhodnutí ze dne 20. července 2000, kterým došlo ke změnám u předpokladů víceletého investičního programu a celkové investiční náklady dosáhly částky 121 milionů EUR. Podle zprávy připojené k tomuto rozhodnutí ale „k investicím do nového terminálu a jeho doprovodné infrastruktury bude docházet postupně v závislosti na vývoji konkrétních potřeb. Převzetí těchto investičních nákladů bude podléhat přezkumu v závislosti na rozvoji činností“. Ve zprávě se upřesňuje odhad nákladů vyvolaných v tomto stádiu vznikem nového terminálu: „pokud to budou skutečné potřeby letiště vyžadovat (...), výstavba nového terminálu a doprovodné infrastruktury, která je s ním spojena, by mohla vyžadovat investici ve výši řádově 1 514 milionů BEF“, tj. přibližně 34,5 milionu EUR, aniž se podrobněji rozvádí harmonogram použití této částky (viz tabulka 9). Způsoby financování investičního programu letiště Charleroi nebyly k onomu dni ještě stanoveny ⁽²³⁾.

Tabulka 2

Investice do infrastruktury podle zprávy přiložené k rozhodnutí ze dne 8. listopadu 2000

(v milionech)

	2000	2001	2002	2003	2004	Po roce 2004	Celkem BEF	Celkem EUR
Celkem A	93	160	15		38		306	7,59
Celkem B	12	729	709	548	319	743	3 060	75,86
Terminál	0	0	1 514				1 514	37,53
Celkem	105	889	2 238	548	357	743	4 880	120,97

A: přímé financování regionem; B: dotace na investice.

2.1.5. Vznik společnosti SOWAER dne 1. července 2001

- (39) Dne 1. července 2001 založil region společnost pod svou výlučnou kontrolou s názvem Société Wallonne des Aéroports (dále jen „SOWAER“), aby rozvíjela letištní infrastrukturu regionu, dávala tyto infrastruktury k dispozici společností, které příslušná letiště budou spravovat, a udržovala je v provozním stavu tím, že bude na sebe přebírat náklady na velké opravy a údržbu.
- (40) Region předtím schválil v rozhodnutí ze dne 23. května 2001, jehož předmětem bylo „zavedení finančního mechanismu a založení specializované společnosti“, stanovy a finanční plán společnosti SOWAER na období 2001–2004 ⁽²⁴⁾, a zejména celkovou částku investic na letišti Charleroi ve výši 3 753 milionů BEF, tj. přibližně 93 milionů EUR, z čehož 28 milionů EUR bylo určeno na nový terminál (viz tabulka 3).

Tabulka 3

Investice do infrastruktury podle finančního plánu společnosti SOWAER schváleného regionem dne 23. května 2001

(v milionech)

	2001	2002	2003	2004	Celkem BEF	Celkem EUR
Pozemky	253	15	0	38	306	7,59
Infrastruktura	741	709	548	319	2 317	57,44

⁽²³⁾ Tehdy se uvažovalo o finančním zásahu společnosti Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), od kterého se nakonec upustilo. Výše zmíněná zpráva rovněž uvádí, že „bude nutno upravit stávající dokumenty (úmluva o koncesi, zadávací podmínky a protokoly v příloze) podle nového způsobu, který bude zvolen pro financování investic“.

⁽²⁴⁾ Předáno v příloze 19 dopisu Belgie ze dne 26. srpna 2003.

(v milionech)

	2001	2002	2003	2004	Celkem BEF	Celkem EUR
Terminál	10	500	500	120	1 130	28,01
Celkem	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

- (41) Podrobnější finanční plán, který odrážel poslední vývoj investičních programů letišť Lutych (Liège) a Charleroi, byl předložen správní radě společnosti SOWAER v březnu roku 2002 ⁽²⁵⁾. Tento plán byl následně pravidelně aktualizován (přibližně jednou za rok).
- (42) Podle finančního plánu společnosti SOWAER, který byl schválen dne 23. května 2001, byl rovněž omezen příspěvek za rok 2002 do fondu životního prostředí na stropní hranici 75 milionů BEF (1,86 milionu EUR). Tento finanční plán rovněž převedl do příjmů společnosti SOWAER saldo fondu životního prostředí, a to na základě plnění úkolů, kterými byla pověřena.

2.1.6. Úmluva mezi společnostmi SOWAER a BSCA ze dne 15. dubna 2002 a dodatek 3 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA ze dne 29. března 2002

- (43) Dne 15. dubna 2002 uzavřela společnost SOWAER, která dne 29. března 2002 převzala koncesi na veřejný majetek poskytnutou společností BSCA v roce 1991, se společností BSCA úmluvu o sub-koncesi (dále jen „úmluva mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002“), podle níž:
- a) může společnost BSCA využívat až do roku 2040 a výlučným způsobem letištní areál pro účely jeho provozování. Společnost SOWAER se zavazuje, že v tomto letištním areálu provede investiční program (dále jen „investiční program“), který je podrobně rozveden v úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA a který je stejný, jako program zmíněný výše v 40. bodě odůvodnění. Společnost SOWAER se dále zavazuje, že bude provádět velké opravy a údržbu, pokud jde o pozemky, stavby a infrastrukturu;
 - b) jako protiplnění za dání letištního areálu do užívání, provedení investičního programu a vykonání velké údržby má společnost BSCA platit koncesionářský poplatek, který tvoří:
 - proměnlivá roční část odpovídající 35 % výše poplatků z leteckých činností se stropní hranicí, která by se měla časem vyvíjet (dále jen „proměnlivý poplatek se stropní hranicí“);
 - paušální roční poplatek, který by se měl rovněž časem vyvíjet (dále jen „paušální poplatek“).
- (44) Téměř současně uzavřel region se společností BSCA dne 29. března 2002 dodatek, kterým se mění úmluva mezi regionem a společností BSCA. Podle tohoto dodatku 3 ke smlouvě mezi regionem a společností BSCA ⁽²⁶⁾ se region zavazuje vyplácet společnosti BSCA:
- dotaci, která jí umožní nést náklady související s letištními pozemky, stavbami a infrastrukturou, které jí dala do užívání společnost SOWAER. Tato dotace odpovídala paušálnímu poplatku zmíněnému v 43. bodě odůvodnění, takže společnost BSCA nakonec hradila pouze proměnlivý poplatek se stropní hranicí;
 - dotaci na proplacení výdajů (náklady a investice) vynaložených společností BSCA na „protipožární službu a údržbu“. Dodatkem 3 se rovněž mění článek 25 zadávacích podmínek v tom smyslu, že se do provozního účtu vyhrazeného pro náklady na protipožární službu a údržbu zahrnují investiční náklady a/nebo odpisy investic.

2.1.7. Revize investičního programu ze dne 3. dubna 2003

- (45) Dne 3. dubna 2003 vzala valonská vláda na vědomí revizi investičního programu. Tato revize počítala zejména se změnou kapacity nového terminálu v porovnání s úrovní, o níž se rozhodlo v původní verzi investičního

⁽²⁵⁾ Předáno v příloze 2 dopisu Belgie ze dne 24. února 2014.

⁽²⁶⁾ Článek 3.2.2 dodatku 3 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA ze dne 29. března 2002.

programu. Místo kapacity dvou milionů cestujících se nadále počítalo s výstavbou terminálu o kapacitě tří milionů cestujících a rovněž s větším parkovištěm automobilů, než se původně zamýšlelo. Tato revize představovala dodatečné investice ve výši 33 milionů EUR.

2.1.8. Úmluva mezi společnostmi SOWAER a BSCA ze dne 4. dubna 2006 a dodatek 5 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA ze dne 10. března 2006

- (46) Úmluvu mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 nahradila dne 4. dubna 2006 nová úmluva (dále jen „úmluva mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2006“). Tato úmluva přebírá podstatná ustanovení úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 a upřesňuje náplň některých služeb poskytovaných společností SOWAER společnosti BSCA vedle služeb určených v úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002. Mění se jí dále způsoby výpočtu výše koncesionářských poplatků, které má společnost BSCA platit společnosti SOWAER.
- (47) Souběžně byla dne 10. března 2006 změněna úmluva mezi regionem a společností BSCA jejím dodatkem 5. V článku 3.2.2 úmluvy mezi regionem a společností BSCA se nadále stanoví, že:
- předmětem vyrovnání ze strany regionu jsou náklady vzniklé společnosti BSCA u služeb souvisejících s ochranou proti požáru, bezpečností pozemního provozu a bezpečností letiště;
 - toto vyrovnání je omezeno stropní hranicí. Horní hranice stanovená za rok 2006 na částku 5 774 000 EUR je každoročně upravována.
- (48) V dodatku se rovněž upřesňuje, že výše finančního vyrovnání bude revidována před červencem roku 2009.

2.1.9. Dodatek 6 ze dne 15. ledna 2008 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA

- (49) Úmluva mezi regionem a společností BSCA byla znovu změněna dne 15. ledna 2008 (dodatek 6). Podle tohoto pozměňovacího dodatku:
- kromě plnění služeb souvisejících s ochranou proti požáru, bezpečností pozemního provozu a bezpečností letiště pověřuje region společnost BSCA plněním služeb souvisejících se sledováním a zaznamenáváním letů, předběžným plánováním letů⁽²⁷⁾, řízením pozemního pohybu letadel⁽²⁸⁾ a bezpečností⁽²⁹⁾ (tyto úkoly zajišťoval předtím přímo region⁽³⁰⁾);
 - dotace regionu pokrývá nadále nejen náklady společnosti BSCA, které souvisejí s protipožární ochranou, bezpečností pozemního provozu a bezpečností letiště (při zachování stropní hranice), ale také náklady, které souvisejí s bezpečností, sledováním a zaznamenáváním letů, předběžným plánováním letů a řízením pozemního pohybu letadel.

2.2. Rozvoj letiště Charleroi

- (50) Na letišti Charleroi, které nevykazovalo téměř žádné pravidelné cestující, začala ode dne 1. května 1997 působit letecká společnost Ryanair, a to původně pro provozování leteckého spoje Dublin-Charleroi. V dubnu roku 2001 otevřela společnost Ryanair v Charleroi svou první základnu letadel na evropském kontinentě, umístila na ní nejprve dva stroje a zahájila provoz do nových destinací (Shannon, Glasgow, Pisa, Benátky a Carcassonne).
- (51) Od roku 2000 do roku 2013 se provoz na letišti Charleroi zvýšil z 200 000 cestujících na téměř 7 milionů.

⁽²⁷⁾ Tento úkol zahrnuje i) sběr všech informací o pohybech letadel, ii) sběr různých dokumentů letadel a iii) plánování a správu parkování letadel.

⁽²⁸⁾ Navádění letadel až na parkoviště.

⁽²⁹⁾ Služby související s ochranou zahrnují „detekční kontrolu, dohled pomocí videokamer, kontrolní pochůzky a hlídky, kontrolu přístupu a vydávání přístupových karet návštěvníkům“.

⁽³⁰⁾ Úkoly v oblasti ochrany a bezpečnosti na letišti Charleroi byly svěřeny společnosti BSCA výnosem ze dne 19. prosince 2007, který se mění výnos ze dne 23. června 1994 o zřízení a provozování letišť spadajících do pravomoci Valonského regionu. Rovněž na základě tohoto výnosu pověřila společnost BSCA plněním bezpečnostních úkolů společnost BSCA-Security, akciovou společnost založenou za tímto účelem, jejíž kapitál je ze 49 % v držení společnosti BSCA a z 51 % v držení regionu.

Tabulka 4

Roční statistické údaje o provozu na letišti Charleroi

Rok	Počet cestujících	Rok	Počet cestujících
2000	255 317	2007	2 458 980
2001	773 431	2008	2 957 026
2002	1 271 596	2009	3 937 187
2003	1 804 287	2010	5 195 372
2004	2 034 140	2011	5 901 007
2005	1 873 651	2012	6 156 427
2006	2 166 915	2013	6 786 979

- (52) Společnost Ryanair vždy představovala více než [70–80] (*) % provozu na letišti Charleroi.

2.3. Stanovy a akcionáři společnosti BSCA

- (53) Od roku 2001 došlo ve složení akcionářů společnosti BSCA k četným změnám. Na konci roku 2000 držela 80 % podílů ve společnosti BSCA společnost Sambrinvest ⁽³¹⁾ a menší podíly společnosti Cockerill Sambre, Iretec ⁽³²⁾ a několik dalších akcionářů.
- (54) K první změně došlo na základě rozhodnutí valonské vlády ze dne 8. února 2001. Vláda tímto rozhodnutím pověřila společnost Sogepa ⁽³³⁾, již region kontroloval, skoupením 2 680 akcií společnosti BSCA (tj. 43,79 % kapitálu) v držení společnosti Sambrinvest, kmenových akcií v držení společnosti BSCA a rovněž podílů, které by si přáli prodat „soukromí akcionáři“. Vláda dále pověřila ve stejné úmluvě ministra pověřeného správou letišť, aby „vypracoval akcionářskou úmluvu, která by vážala společnost SOWAER, Sambrinvest a případně Iretec a která by mezi nimi koordinovala pravomoci v rámci společnosti BSCA, a to jak na valné hromadě, tak ve správní radě a řídicím výboru“.
- (55) Region se rovněž rozhodl provést souběžně navýšení kapitálu společnosti BSCA: zásada takové rekapitalizace se objevuje v rozhodnutí valonské vlády z května roku 2001 ⁽³⁴⁾. K tomuto navýšení kapitálu v celkové výši 3 941 300 EUR došlo dne 3. prosince 2002. Společnost SOWAER dodala za 49,23 % podílů v kapitálu společnosti BSCA v hotovosti částku 3 808 660 EUR.

(*) Údaj chráněný obchodním tajemstvím.

⁽³¹⁾ Sambrinvest je subjekt rizikového kapitálu, který aktivně působí v oblasti Charleroi-Thuin. Předmětem jeho činnosti je provázet a rozvíjet malé a střední podniky. Až do roku 2012 držel ve společnosti Sambrinvest 50 % podíl Valonský region.

⁽³²⁾ Iretec je zkratkou společnosti Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques. Podílí se na rozvoji a přeměně oblasti Charleroi pomocí rozvoje letiště, sousední oblasti soustředění hospodářských činností a zřizování průmyslových zón. Iretec sdružuje 68 obcí, zejména z provincie Hainaut. Společnosti předsedá ministr-prezident Valonského regionu.

⁽³³⁾ Společnost Société Wallonne de Gestion et de Participation (Sogepa) je oblíbeným finančním nástrojem Valonského regionu při podporování podniků v reorganizaci. Zasahuje formou úvěrů nebo formou kapitálu a spravuje prostřednictvím úkolů, kterými ji vláda pověřuje, podíly, závazky, zálohy či zájmy, které má v těchto společnostech Valonský region či ona sama.

⁽³⁴⁾ Rozhodnutí ze dne 23. května 2001 s názvem „Développement des aéroports, mise en place d'un mécanisme financier et création d'une société spécialisée“ („Rozvoj letišť, zavedení finančního mechanismu a založení specializované společnosti“). Valonská vláda tímto rozhodnutím vyjadřuje svůj souhlas se stanovami společnosti SOWAER, jejím finančním plánem, jejími rozpočtovými prognózami a její správní strukturou. Vyzývá společnost Sogepa, aby přistoupila k založení společnosti SOWAER, a stanoví, že „financování opatření v oblasti životního prostředí, s výjimkou izolování, bude posuzovat společnost SOWAER ve spolupráci s koncesionářskými společnostmi“.

Tabulka 5

Vývoj ve složení akcionářů společnosti BSCA ⁽¹⁾

(v %)

Rok	BSCA	SOWAER	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian airport	Ostatní
2000	6,21	—	0,00	82,84	2,29	0,00	8,66
2001	0,00	—	55,07	39,05	2,29	0,00	3,59
2002	0,00	49,23	27,01	19,16	2,32	0,00	2,28
2003	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2004	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2005	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2006	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2007	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2008	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2009	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2010	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2011	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2012	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2013	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67

Údaje platí k 31. prosinci uvedeného roku.

⁽¹⁾ Dopisy belgických orgánů ze dne 21. září 2011 a 6. února 2014.

- (56) Od roku 2002 do roku 2008 spravovala společnost SOWAER přibližně 49 % podílů v kapitálu společnosti BSCA. Podle belgických orgánů byla tato správa prováděna pro valonskou vládu.
- (57) V roce 2009 otevřela společnost BSCA svůj kapitál soukromému partnerovi. Konsorcium s názvem Belgian Airports (dále jen „konsorcium Belgian Airports“) složené z italské skupiny SAVE a belgické společnosti Holding Communal S.A. ⁽³³⁾ tak nabylo 27,65 % podílů správce letiště. Konsorcium Belgian Airports má právo veta u určitého počtu důležitých rozhodnutí, a to včetně obchodních smluv se společností Ryanair.

3. POPIS OPATŘENÍ

- (58) Předmětem tohoto rozhodnutí jsou dva typy opatření:

- opatření regionu a společnosti SOWAER ve prospěch společnosti BSCA (část 3.1);
- opatření regionu, společnosti SOWAER a společnosti BSCA ve prospěch společnosti Ryanair (část 3.2).

⁽³³⁾ Tato společnost byla v roce 2011 likvidována.

3.1. Opatření regionu a společnosti SOWAER ve prospěch společnosti BSCA

(59) Opatření ve prospěch společnosti BSCA, která jsou předmětem řízení, jsou tato:

- na základě úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA a rozhodnutí o investicích přenechání do užívání společnosti BSCA pozemků a infrastruktury letiště Charleroi, provedení investičního programu, který měl za cíl modernizovat a zvětšit tuto infrastrukturu, a rovněž poskytování určitých služeb společností SOWAER, které zahrnovaly velké opravy infrastruktury, s protiplněním v podobě poplatku hrazeného společností BSCA (část 3.1.1);
- na základě úmluvy mezi regionem a společností BSCA poskytnutí dotace regionem na některé služby související s letištní činností (část 3.1.2);
- upsání společností SOWAER dne 3. prosince 2002 navýšení základního kapitálu společnosti BSCA (část 3.1.3).

3.1.1. *Přenechání do užívání pozemků a infrastruktury letiště Charleroi, a to včetně infrastruktury vybudované díky investičnímu programu, a poskytování určitých služeb, a to zejména velkých oprav, s protiplněním v podobě koncesionářského poplatku*

3.1.1.1. *Přenechání do užívání pozemků a infrastruktury letiště Charleroi, a to včetně infrastruktury vybudované díky investičnímu programu, a poskytování určitých služeb, a to zejména velkých oprav*

(60) Podle úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 společnost SOWAER:

- poskytne společnosti BSCA až do roku 2040 sub-koncesi na veřejných majetek týkající se trvalého a výlučného užívání letištního areálu pro účely jeho provozování,
- dá společnosti BSCA k dispozici nové investice. Investiční program, který zahrnuje zejména výstavbu nového terminálu, prodloužení letištní dráhy, vybudování pojezdové dráhy a parkovací plochy pro dodatečná letadla a nákup zařízení na podporu letové navigace, představuje částku ve výši 93 milionů EUR ⁽³⁶⁾,

Tabulka 6

Investiční program připojený k úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002

(v milionech)

	2001	2002	2003	2004	Celkem BEF	Celkem EUR
Pozemky	253	15	0	38	306	7,59
Infrastruktura	741	709	548	319	2 317	57,44
Terminál	10	500	500	120	1 130	28,01
Celkem	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

⁽³⁶⁾ Tento program je stejný jako program uvedený v 41. bodě odůvodnění.

— provede velké opravy a hlavní údržbu letištních pozemků, budov a infrastruktury, které se nacházejí v oblasti svěřené koncesi.

- (61) Investiční program byl každý rok podroben revizi. Tyto revize zahrnovaly jak aktualizace související s nadnáklady, které se v dubnu roku 2002 nepředpokládaly, tak rozhodnutí o nových investicích. Dne 3. dubna 2003 tak vzala valonská vláda na vědomí revizi investičního programu, již schválila správní rada společnosti SOWAER. Tato revize ⁽³⁷⁾ počítala zejména s novým terminálem o větší kapacitě, než se původně zamýšlelo (3 miliony cestujících místo 2 milionů), a s větším automobilovým parkovištěm, než se původně plánovalo. Představovala dodatečné investice ve výši 33 milionů EUR.
- (62) Investiční program byl až do roku 2009 předmětem každoroční revize ⁽³⁸⁾. Celkové náklady na investiční program společnosti SOWAER na letišti Charleroi za období 2002–2010 v podobě revidované během jeho poslední aktualizace správní radou společnosti SOWAER v roce 2009 dosahují částky 219 103 435 EUR ⁽³⁹⁾. Tento investiční program sice nesl název „investiční program na období 2002–2010“, ale výdaje byly naplánovány až do roku 2017.

Tabulka 7

Celkové náklady investičního programu společnosti SOWAER v Charleroi v jeho podobě revidované správní radou společnosti SOWAER v roce 2009

(v EUR)

Typ investice	
Tradiční investice	[180 000 000–210 000 000]
z toho pozemky	[4 000 000–5 000 000]
z toho parkovací plocha pro letadla	[36 000 000–40 000 000]
z toho nový terminál	[80 000 000–100 000 000]
z toho kontrolní věž	[10 000 000–13 000 000]
Předchozí závazky	[1 000 000–2 000 000]
Inv. vytvářející příjmy	[3 000 000–4 000 000]
Ochrana – bezpečnost – živ. prostředí	[8 000 000–11 000 000]
Mimořádné údržby	[4 000 000–6 000 000]
Celkem	219 103 435

Zdroj: Příloha 7 dopisu belgických orgánů ze dne 21. září 2011.

⁽³⁷⁾ Podle zprávy společnosti SOWAER valonské vládě ze dne 3. dubna 2003 se investiční program na základě této revize zvýšil z 93 na 150,8 milionu EUR, tj. zvýšení o 57,8 milionu EUR, z čehož:

- (a) 33 milionů se týkalo rozšíření terminálu pro cestující oproti původnímu plánu,
- (b) 3 miliony se týkaly druhé fáze výstavby kontrolní věže,
- (c) 2 miliony se týkaly programu ochrany a bezpečnosti,
- (d) 1,6 milionu se týkalo převzetí rozpočtového závazku společností SOWAER,
- (e) 1,5 milionu se týkalo aktualizace akvizic pozemků v okolí letiště,
- (f) 12 milionů se týkalo vytvoření rezerv na případné odpocpy a opravy,
- (g) 4,8 milionu se týkalo položky označené jako „výchyly“.

⁽³⁸⁾ Viz zpráva Belgie ze dne 6. února 2014.

⁽³⁹⁾ V této částce není zahrnut povinný program dodatečných investic (který není v tomto rozhodnutí zkoumán) a ani investice financované společností BSCA z vlastních prostředků.

- (63) Kromě velkých oprav a údržby se společnost SOWAER podle úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2006 zavázala poskytovat společnosti BSCA dodatečné poradenské služby nejrůznější povahy (právní, v oblasti životního prostředí, finanční, správní atd.), analýzu a doporučení v oblasti hluku souvisejícího s letištěm a definici a aktualizaci systému zeměpisných informací (Système d'Information Géographique – SIG).

3.1.1.2. *Koncesionářský poplatek hrazený společností BSCA společností SOWAER*

- (64) Za služby popsané v části 3.1.1.1 platí společnost BSCA společnosti SOWAER koncesionářský poplatek.

(i) Smluvní ustanovení

a. Období od 15. dubna 2002 do 31. prosince 2005

- (65) Podle úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 platí společnost BSCA regionu koncesionářský poplatek, který se skládá z:

— proměnlivé roční částky (dále jen „proměnlivý poplatek se stropní hranicí“), která se rovná 35 % výše letištních poplatků vybraných v daném roce se stropní hranicí ve výši 883 689 EUR v roce 2002 navyšované v období 2003–2006 o 2 % každý rok. Tato stropní hranice byla v roce 2007 navýšena na 2 650 000 EUR a zvyšována o 2 % za rok s tím, že bude od roku 2015 revidována ⁽⁴⁰⁾. Tento poplatek je přidělován fondu pro finanční vyrovnání potíží v oblasti životního prostředí vzniklých provozováním letiště;

— paušální roční částky (dále jen „paušální částka“) stanovené v roce 2002 na 9 371 000 EUR a následně upravované podle indexu. Počínaje rokem 2010 je tato částka zvýšena na 13 525 000 EUR a upravována podle indexu ⁽⁴¹⁾.

- (66) Podle ustanovení úmluvy o koncesi mezi regionem a společností BSCA ve znění změněném dne 29. března 2002 je ale společnost BSCA příjemcem dotace regionu, která jí má umožnit „plnit úkoly veřejné služby v rámci provozování letiště Charleroi, tj. nést náklady související s využíváním letištních pozemků, budov a infrastruktury, které jí byly dány do užívání společností SOWAER“. Tato dotace se rovná výši paušálního poplatku se stropní hranicí, takže společnost BSCA ve skutečnosti hradí pouze proměnlivý poplatek se stropní hranicí. Podle úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA ze dne 15. dubna 2002 je společnost BSCA navíc osvobozena od paušálního poplatku v případě, že neobdrží dotaci regionu ⁽⁴²⁾.

b. Období od 1. ledna 2006

- (67) Úmluva mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 byla revidována úmluvou mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2006, která vstoupila v platnost dne 1. ledna 2006. Podle ustanovení této úmluvy ⁽⁴³⁾ platí společnost BSCA společnosti SOWAER:

— proměnlivou roční částku stanovenou na 1,5 EUR za cestujícího a 8 EUR za tunu nákladu a upravovanou na základě belgického indexu spotřebitelských cen ⁽⁴⁴⁾. Tato proměnlivá částka byla smluvně omezena na maximální výši 956 533 EUR ⁽⁴⁵⁾ v roce 2006, počínaje rokem 2007 na 2 651 067 EUR a od roku 2008 byla tato částka zvyšována o 2 % za rok;

— paušální roční částku ve výši 10 094 000 EUR navyšovanou každý rok o 2 %.

⁽⁴⁰⁾ Článek 11 úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002.

⁽⁴¹⁾ *Idem.*

⁽⁴²⁾ V článku 11.3 úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 se stanoví, že „společnost BSCA bude osvobozena od uhrazení paušálního poplatku do výše dotace Valonského regionu, již neobdrží nebo již nadále nebude dostávat z důvodu, který nesouvisí s jejím pochybením nebo není závislý na její vůli“.

⁽⁴³⁾ Článek 12 úmluvy o službách mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2006.

⁽⁴⁴⁾ Od roku 2007 je úprava podle indexu každoroční. Vypočítává se podle belgického indexu spotřebitelských cen.

⁽⁴⁵⁾ Stropní hranice ve výši 956 533 EUR odpovídá stropní hranici ve výši 883 689 EUR (stanovené v úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002) navyšované každý rok o 2 %.

- (68) Zároveň se úmluvou o koncesi služeb uzavřenou mezi regionem a společností BSCA dne 10. března 2006 mění ustanovení o dotaci regionu, která má krýt fixní část poplatků hrazených společností BSCA společností SOWAER ⁽⁴⁶⁾, a přebírá se doložka o osvobození uvedená výše v 66. bodě odůvodnění ⁽⁴⁷⁾.
- (69) V dodatku 1 ze dne 27. května 2009 k úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2006 se společností BSCA a SOWAER dohodly, že od roku 2009 bude společnost BSCA platit společnosti SOWAER dodatečnou roční částku ve výši [...] EUR za každý další metr čtverečný ⁽⁴⁸⁾, a to ode dne získání nových pozemků společností SOWAER a souvisejícího rozšíření pole působnosti úmluvy o službách. Tyto dodatečné částky dosáhly v roce 2010 výše 1 206 EUR, v roce 2011 výše 1 230 EUR, v roce 2012 výše 1 255 EUR a v roce 2013 výše 1 280 EUR ⁽⁴⁹⁾.
- (ii) Výše poplatků placených společností BSCA společností SOWAER
- (70) Vzhledem k těmto skutečnostem jsou výše poplatků, které společnost BSCA skutečně společnost SOWAER uhradila, shrnuty v tabulce 8 při zohlednění vyrovnání vyplacených regionem společností BSCA na převedení společností SOWAER.

Tabulka 8

Poplatky zaplacené společností BSCA společností SOWAER ⁽¹⁾

(v EUR)

Rok	Fixní část	Proměnlivá část	Poplatky celkem	Čistá výše poplatků
2002	9 371 000	883 689	10 254 689	883 689
2003	9 558 420	901 363	10 459 783	901 363
2004	9 749 588	919 390	10 668 978	919 390
2005	9 944 580	937 778	10 882 358	937 778
2006	10 094 000	956 532	11 050 532	956 532
2007	10 262 000	2 651 067	12 913 067	2 651 067
2008	10 478 000	2 704 088	13 182 088	2 704 088
2009	10 150 000	2 758 170	12 908 761	2 758 761
2010	10 150 000	2 813 333	12 964 539	2 814 539
2011	10 353 000	2 869 600	13 223 830	2 870 830
2012	10 353 000	2 926 992	13 281 247	2 928 247
2013	10 353 000	2 985 532	13 339 812	2 986 812

Kromě proměnlivé a fixní části zahrnuje položka „Poplatky celkem“ dodatečnou částku související s rozšířením oblasti působnosti úmluvy o službách od roku 2009, jak je uvedeno v 69. bodě odůvodnění. Položka „Čistá výše poplatků“ zohledňuje dotaci regionu společností BSCA.

⁽¹⁾ Příloha 2 k dopisu Belgie ze dne 24. února 2014.

⁽⁴⁶⁾ Podle tohoto dodatku se finanční vyrovnání regionu společností BSCA vztahuje nadále pouze na „náklady související s užíváním letištních pozemků, budov a infrastruktury, které jí dala k dispozici společnost SOWAER, při plnění služeb souvisejících s protipožární ochranou, bezpečností pozemního provozu a letiště“. Částky jsou tak zapsány do rozpočtu regionu jako položka s názvem „Dotace společnosti BSCA, která jí umožňuje plnit úkoly veřejné služby v rámci provozování letiště“.

⁽⁴⁷⁾ V článku 12.3 úmluvy o službách ze dne 4. dubna 2006 se stanoví, že „společnost BSCA bude osvobozena od uhrazení ceny služeb až do výše finančního vyrovnání Valonského regionu, jež neobdrží nebo jež nadále nebude dostávat z důvodu, který nesouvisí s jejím pochybením nebo není závislý na její vůli“.

⁽⁴⁸⁾ Tato částka je upravována o 2 % za rok. Uplatňuje se na plochu přidanou k rozloze sub-koncese ode dne jejího získání společností SOWAER.

⁽⁴⁹⁾ Příloha 2 k dopisu Belgie ze dne 24. února 2014.

3.1.2. Dotace vyplácená regionem na určité služby související s letištní činností

3.1.2.1. Smluvní ustanovení

(a) Období od 29. března 2002 do 31. prosince 2005

- (71) Dodatkem 3 ze dne 29. března 2002 k úmluvě o koncesi mezi regionem a společností BSCA se mění článek 3.2 úmluvy mezi regionem a společností BSCA a stanoví se, že Valonský region proplatí výdaje související s protipožární službou a údržbou:

— protipožární služba je definována odkazem na standardy Mezinárodní organizace civilního letectví ⁽⁵⁰⁾;

— údržbářské služby jsou definovány jako „technická služba údržby budov, drah, okolí, pozemních komunikací atd.“ ⁽⁵¹⁾ a rovněž jako „údržba pozemků, budov, vybavení budov a zařízení, která jsou zahrnuta do koncese nebo dána k dispozici, a to způsobem, aby neustále vyhovovala užívání, ke kterému jsou určena“ ⁽⁵²⁾.

- (72) Dodatkem 3 ze dne 29. března 2002 se rovněž mění článek 25 zadávacích podmínek a stanoví se, že koncesionář předkládá orgánu poskytujícímu koncesi rozpočet ohledně položek „protipožární ochrana a údržba“ a že vede oddělený provozní účet, který může orgán poskytující koncesi kdykoliv analyzovat a kontrolovat.

„Na tento provozní účet se zaúčtovávají zejména:

— veškeré náklady na zaměstnance pověřené protipožární ochranou a údržbou letiště a osoby řídící tyto zaměstnance, a to včetně odvodů placených zaměstnavatelem a souvisejících rezerv (nové činnosti),

— náklady na různé služby a zboží (včetně nákladů souvisejících s případnými subdodavateli),

— investiční náklady a/nebo náklady související s odpisem investic ⁽⁵³⁾,

— případné výdaje související se subdodavatelskými činnostmi v oblasti údržby a protipožární ochrany.“

(b) Období od 10. března 2006 do 31. prosince 2007

- (73) Dodatkem 5 ze dne 10. března 2006 k úmluvě o koncesi mezi regionem a společností BSCA se mění článek 3.2.2 úmluvy mezi regionem a společností BSCA takto: „Do rozpočtu Valonského regionu se každý rok zapisuje: (...) finanční vyrovnání přiznané Valonským regionem společnosti BSCA za náklady při plnění služeb souvisejících s protipožární ochranou, bezpečností pozemního provozu a areálu letiště při dodržení podmínek stanovených v článku 25 zadávacích podmínek, které tvoří přílohu této úmluvy.“

- (74) Dodatkem 5 se rovněž mění článek 25 zadávacích podmínek. V článku 25 ve změněném znění se stanoví, že „služby související s bezpečnostní pozemního provozu a areálu letiště zahrnují běžnou údržbu letiště, technickou údržbu budov, letištních drah, okolí a pozemních komunikací, drobné opravy asfaltového povrchu, běžnou údržbu a opravu letištní dráhy a přístupových cest, provozní údržbu a opravu osvětlení a světelné signalizace letištní dráhy, sekání trávy, odstraňování nečistot z letištní dráhy a jejich vyznačování, odstraňování sněhu a každou jinou službu, která zaručuje bezpečnost pozemního provozu, letiště a infrastruktury, s výjimkou obchodních prostor letiště“.

- (75) Podle článku 25 zadávacích podmínek je finanční vyrovnání za rok 2006 omezeno na částku 5 774 000 EUR. Tato maximální výše je upravována každý rok až do 31. prosince 2009. Výše finančního vyrovnání má být revidována nejpozději v druhém pololetí roku 2009.

⁽⁵⁰⁾ Článek 12 zadávacích podmínek.

⁽⁵¹⁾ *Idem.*

⁽⁵²⁾ Článek 19 zadávacích podmínek.

⁽⁵³⁾ Investiční náklady a/nebo náklady související s odpisem investic nebyly v předchozích dokumentech zmiňovány.

- (76) V článku 25.7 zadávacích podmínek, který byl vložen dodatkem 5 ze dne 10. března 2006, se navíc stanoví, že výše vyrovnání nesmí přesáhnout skutečné náklady nesené společností BSCA a že každé nadměrné vyrovnání nákladů bude předmětem rozpočtového vyrovnání, jež se provede snížením rozpočtové položky na následující rok.
- (c) Období od 1. ledna 2008
- (77) Dodatkem 6 ze dne 15. ledna 2008 k úmluvě o koncesi mezi regionem a společností BSCA se mění článek 25.1 zadávacích podmínek a ke službám, jejichž plněním již byla společnost BSCA pověřena ⁽⁵⁴⁾, se přidává sledování a zaznamenávání letů, předběžné plánování letů, řízení pozemního pohybu letadel a bezpečnost.
- (78) Sledování a zaznamenávání letů spočívají v doplňování databáze valonské správy přebíráním informací o letech (počet cestujících, registrační číslo letu, jméno pilota, typ letadla, povaha letu, původ letu, hmotnost letadla atd.). Plánování letů se týká komunikace, letových plánů, časového rozpisu, rádiových oznámení a správy parkovacích ploch pro letadla. Sledování a zaznamenávání letů a také jejich plánování zajišťuje „navigační kancelář“.
- (79) Řízení pozemního pohybu letadel zahrnuje dvě činnosti: navádění letadel „na místě“, které provádí koordinátor zón při každém přeletu letadla, a řízení typu „následuj mě“ („follow me“), které spočívá v navádění letadla pomocí automobilu a používá se pouze u pilotů, kteří letiště neznají (lety pro osoby na služební cestě), a u velkokapacitních letadel s kódem D. Četnost tohoto typu řízení je na letišti Charleroi velmi omezená (maximálně 100 za rok).
- (80) Bezpečnostní služby jsou definovány v článku 25.2 zadávacích podmínek ve znění změněném dodatkem 6 ze dne 15. ledna 2008: „detekční kontrola, dohled pomocí videokamer, kontrolní pochůzky a hlídky, kontrola přístupů a vydávání přístupových karet návštěvníkům“. Společnost BSCA pověřuje plněním ochranných služeb akciovou společností podle obecného práva s názvem BSCA-Security. Úkoly společnosti BSCA-Security jsou definovány odkazem na výnos ze dne 23. června 1997 o vytvoření letišť Valonského regionu ⁽⁵⁵⁾. Společnost BSCA-Security vlastní z 51 % Valonský region a z 49 % společnost BSCA.
- (81) Způsoby finančního vyrovnání jsou stanoveny v článku 25.1 zadávacích podmínek ve změněném znění takto:
- pokud jde o služby související s protipožární ochranou a bezpečností pozemního provozu a letiště, přebírá region náklady, které souvisejí s jejich plněním, stejným způsobem, jako je způsob stanovený v dodatku 5 (viz 75. bod odůvodnění), a to až do 31. prosince 2009, a strany přehodnotí výši vyrovnání nejpozději během druhého pololetí roku 2009;
 - pokud jde o služby související se sledováním a zaznamenáváním letů, předběžným plánováním letů, řízením pozemního pohybu letadel a bezpečností ⁽⁵⁶⁾, přebírá region náklady na tyto služby v roce 2008 a 2009. Ode dne 1. ledna 2010 je převzetí nákladů omezeno na upravenou částku vyrovnání vyplaceného za předchozí rok.
- (82) Mění se článek 25.7 zadávacích podmínek a stanoví se, že výše vyrovnání nesmí přesáhnout skutečné náklady společnosti BSCA po odečtení poplatků případně vybraných od uživatelů na pokrytí těchto služeb.

3.1.2.2. Výše dotace vyplacené Valonským regionem

- (83) V tabulce 9 jsou shrnuty dotace vyplacené Valonským regionem společností BSCA a BSCA-Security, kromě dotace na „úkoly veřejné služby“ vyrovnávající roční paušální poplatek.

⁽⁵⁴⁾ Služby související s protipožární ochranou a bezpečností pozemního provozu a letiště.

⁽⁵⁵⁾ Stanovy společnosti BSCA-Security jsou uvedeny v příloze 10 dopisu Belgie ze dne 5. února 2014.

⁽⁵⁶⁾ V předmětném odstavci jsou rovněž zmíněny služby související s bezpečností pozemního provozu a areálu letiště.

Tabulka 9

Dotace vyplacené regionem společností BSCA nebo společností BSCA-Security ⁽¹⁾ v období 2001–2013 (kromě dotace na „úkony veřejné služby“ vyrovnávající roční paušální poplatek)

	Protipožární ochrana, bezpečnost a údržba	Ochrana a bezpečnost	Navigační kancelář včetně řízení pozemního pohybu letadel	Celkem
2001	2 892 612	—	—	2 892 612
2002	3 201 000	—	—	3 201 000
2003	4 184 964	—	—	4 184 964
2004	5 182 000	—	—	5 182 000
2005	5 525 000	—	—	5 525 000
2006	5 774 000	—	—	5 774 000
2007	5 774 000	—	—	5 774 000
2008	5 993 000	9 233 984	317 000	15 544 054
2009	6 148 000	13 512 788	417 324	20 078 112
2010	6 148 000	13 596 515	419 909	20 164 424
2011	6 148 000	13 703 323	533 323	20 384 646
2012	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
2013	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
Celkem	69 266 576	78 073 852	2 596 388	149 936 816

Zdroj: Příloha 9 dopisu Belgie předaného dne 6. února 2014 a změněná pro dotaci Giro odpovědí Belgie předanou dne 25. března 2014.

⁽¹⁾ Dotace na základě ochrany a bezpečnosti je vyplácena společnostem BSCA-Security.

3.1.3. Navýšení kapitálu upsané společností SOWAER

- (84) V rámci projektů rozvoje a zejména v rámci vyjednávání dohod z roku 2001 se společností Ryanair uvedla strategická zpráva předložená správní radě společnosti BSCA dne 31. července 2001, že společnost „BSCA by měla na konci tří příštích roků vykázat souhrnnou ztrátu ve výši 164 milionů. Její vlastní kapitál by se tím měl k 31. prosinci 2003 snížit na 23 milionů [belgických] franků, což představuje méně než 20 % současného kapitálu ve výši 153 milionů franků. Z tohoto důvodu je nutno počítat s navýšením kapitálu o 5 milionů EUR, abychom se opět neocitli v nejisté situaci“.
- (85) Region ve skutečnosti již ve svém rozhodnutí ze dne 23. května 2001 o finančním plánu společnosti SOWAER schválil podstatu postupných kapitálových vkladů do společností spravujících valonská letiště ⁽⁵⁷⁾. Finanční plán společnosti SOWAER k tomuto dni počítal „s převzetím účasti ve společnosti BSCA ve výši +/- 60 milionů BEF [...] a s následným rozdělením třikrát 30 milionů na tři roky (kapitál ve výši 600 milionů a podíl společnosti SOWAER ve výši 25 %, tj. 150 milionů)“, což představuje kapitálový vklad ve výši 3,718 milionu EUR rozdělený na tři roky.

⁽⁵⁷⁾ Ve finančním plánu se uvádí, že „rozvoj, s nímž se počítá u společností BSCA a SAB, bude vyžadovat výrazné navýšení vlastního kapitálu (kromě externího financování), a tedy kontrolu ze strany společnosti SOWAER“.

- (86) K navýšení kapitálu nakonec došlo jednorázově dne 3. prosince 2002. Upsaný kapitál byl vyplacen v plné výši. Společnost SOWAER tak dodala v hotovosti částku ve výši 3,809 milionu EUR oproti 49,23 % podílů na kapitálu společnosti BSCA ⁽⁵⁸⁾.

3.2. Opatření regionu a společnosti BSCA ve prospěch společnosti Ryanair ⁽⁵⁹⁾

3.2.1. Dohody z roku 2001

- (87) Pojmem „dohody z roku 2001“ bude označován soubor, který se skládá z:
- závazku valonské vlády ze dne 6. listopadu 2001,
 - smlouvy mezi společností BSCA a společností Ryanair ze dne 2. prosince 2001 (dále jen „smlouva z roku 2001“),
 - úmluvy se společností Promocys ze dne 12. prosince 2001 a smlouvy mezi společnostmi Promocys a Leading Verge ze dne 31. ledna 2002, v jejichž případě bylo rozhodnutí přijato na zasedání správní rady společnosti BSCA dne 31. července 2001 ⁽⁶⁰⁾.

3.2.1.1. Závazek valonské vlády ze dne 6. listopadu 2001

- (88) Dne 6. listopadu 2001 uzavřel region dohodu se společností Ryanair. Tato dohoda počítala u společnosti Ryanair s poplatkem za přistání ve výši 1 EUR za odlétajícího cestujícího, což představovalo slevu řádově o 50 % u poplatku za přistání oproti částce stanovené a zveřejněné valonskou vládou, která vzešla z jiné metody výpočtu ⁽⁶¹⁾ (v oné době byly letištní náklady účtované leteckým společnostem určovány podle sazebníku, který stanovila a zveřejňovala valonská vláda a nikoliv společnost BSCA). Region se dále zavázal odškodnit společnost Ryanair za ztráty, které by společnosti přímo vznikly z případné změny úrovně letištních poplatků nebo otevírací doby letiště v období 2001–2016 kromě případů, kdy by byly tyto změny uloženy Evropskou unií, federálním státem, Mezinárodní organizací civilního letectví nebo jinými požadavky mezinárodního práva.

3.2.1.2. Smlouva z roku 2001 včetně ustanovení ohledně společnosti Promocys

- (89) Podle smlouvy z roku 2001 uzavřené mezi společnostmi BSCA a Ryanair stanovila společnost BSCA pro společnost Ryanair poplatek za asistenční služby při mezipřistání ve výši 1 EUR za cestujícího ⁽⁶²⁾, což bylo desetinásobně méně než cena zveřejněná společností BSCA v roce 2001 pro ostatní uživatele.
- (90) Společnost BSCA se rovněž zavázala přispět finančně a poskytováním různých služeb k výdajům souvisejícím s otevřením základny společnosti Ryanair v Charleroi ⁽⁶³⁾. Tento příspěvek dosáhl výše:
- 250 000 EUR na hotelové a životní náklady zaměstnanců Ryanair;
 - 160 000 EUR za novou otevřenou linku, a to až do počtu tří linek na letadlo se základnou v Charleroi, tedy nejvýše 1 920 000 EUR;
 - 768 000 EUR jako spoluúčast na nákladech na najmutí a výškolení pilotů a osádek přidělených na nové destinace obsluhované letištěm;
 - 4 000 EUR na nákup kancelářského zařízení.
- (91) Společnost BSCA musela zároveň dát společnosti Ryanair do bezplatného užívání 100 metrů čtverečních kanceláří a 100 metrů čtverečních tzv. „engineering store“ a zaručit nevylučné právo přístupu do školicího sálu. Společnost BSCA musela také využít svého vlivu, aby společnost Ryanair mohla za minimální cenu či bezplatně používat hangár vyhrazený pro údržbu letadel.

⁽⁵⁸⁾ Ostatní podíly vzešlé z navýšení kapitálu byly upsány v celkové výši přibližně 133 000 EUR některými minoritními akcionáři, a to společností SONACA, Carolo Parking a Igretec.

⁽⁵⁹⁾ Dne 6. července 2012 uzavřela společnost BSCA se společností Ryanair novou dohodu. Tato dohoda není v tomto rozhodnutí zkoumána, protože není uvedena v opatřeních zjištěných v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2002 a ani v opatřeních zjištěných v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012.

⁽⁶⁰⁾ Informace uvedené během jednání mezi Komisí a belgickými orgány dne 24. června 2003.

⁽⁶¹⁾ Přistávací poplatek se v obecném systému platném pro všechny vypočítával na základě hmotnosti letadel za tunu, v případě společnosti Ryanair se ale používal pro výpočet jiný základ a vybíral se za nastupujícího cestujícího.

⁽⁶²⁾ Bod 1.3 smlouvy mezi společnostmi BSCA a Ryanair ze dne 2. prosince 2001.

⁽⁶³⁾ Bod 1.5 smlouvy mezi společnostmi BSCA a Ryanair ze dne 2. prosince 2001.

- (92) Podle ustanovení smlouvy z roku 2001 založily společnosti Ryanair a BSCA společnou společnost pro obchodní propagaci s názvem Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport (dále jen „Promocy“). Předmětem činnosti společnosti Promocy byl rozvoj města Charleroi a jeho oblasti pomocí provozování letiště ⁽⁶⁴⁾ (společnost Promocy například financovala část ceny propagačních letenek společnosti Ryanair). Společnosti BSCA a Ryanair měly přispívat k fungování společnosti Promocy stejným dílem ⁽⁶⁵⁾. Společnosti BSCA a Ryanair tak upsalý stejné podíly na základním kapitálu společnosti Promocy, který dosáhl celkové výše 62 500 EUR. Jak společnost BSCA, tak společnost Ryanair dále platily příspěvek ve výši 4 EUR za cestujícího přepravovaného společností Ryanair a odlétajícího z letiště Charleroi.
- (93) Poplatky za odlétajícího cestujícího platné pro činnosti společnosti Ryanair na základě smlouvy z roku 2001 a příspěvky na financování společnosti Promocy jsou shrnuty v tabulce 10.

Tabulka 10

Poplatky platné pro společnost Ryanair podle smlouvy z roku 2001 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Poplatek za přistání	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Poplatek za cestujícího	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Asistenční služby při mezipřistání	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Promocy	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
Ryanair – čistá platba celkem	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

Sazby podle smlouvy z roku 2001 se mění k 1. dubnu, a jsou proto uplatněny poměrně, aby byly srovnatelné na ročním základě (1. leden až 31. prosinec).

⁽¹⁾ Poplatky za odlétajícího cestujícího podle údajů uvedených v odpovědi belgických orgánů ze dne 14. července 2011. Poplatky za roky 2001 až 2003 jsou stejné jako poplatky v roce 2004.

- (94) Jako protiplnění se společnost Ryanair u společnosti BSCA zavázala, že na letišti Charleroi bude udržovat základnu určitého počtu letadel (dvě až čtyři) a že po období 15 roků (2001–2016) pokryté smlouvou bude provozovat nejméně tři obrátky za den a letadlo s odletem z Charleroi. Irská společnost tak správci letiště zaručovala takový provoz cestujících, že mohl očekávat příjmy jak na základě letištních poplatků, tak na základě činností mimo leteckou dopravu. Pokud by společnost Ryanair během prvních pěti roků plnění smlouvy ukončila své činnosti v Charleroi, byla by podle smlouvy povinna vrátit společnosti BSCA její příspěvek na výdaje související s otevřením základny společnosti Ryanair a příspěvek na marketing. Počínaje pátým rokem plnění smlouvy je výše vrácení stanovena sestupně ⁽⁶⁶⁾.

3.2.2. *Ministerská vyhláška ze dne 11. června 2004 a dopis společnosti BSCA ze dne 24. června 2004*

- (95) Belgie tvrdí, že podle vnitrostátního práva zrušilo rozhodnutí z roku 2004 *de facto* dohody z roku 2001. Region se dne 11. června 2004 rozhodl přijmout ministerskou vyhlášku, kterou se z propagačních důvodů snížily poplatky za přistání letadel na letišti Charleroi. Tato vyhláška vstoupila v platnost dne 13. února 2004 se zpětnou platností. Stanovila, že z propagačních důvodů se pro všechny letecké společnosti snižuje poplatek za přistání

⁽⁶⁴⁾ Bod 4 přílohy C ke smlouvě mezi společnostmi BSCA a Ryanair ze dne 2. prosince 2001.

⁽⁶⁵⁾ Bod 1.6 a příloha C ke smlouvě mezi společnostmi BSCA a Ryanair ze dne 2. prosince 2001.

⁽⁶⁶⁾ Článek 2 smlouvy z roku 2001.

u letadla, které zajišťuje pravidelný spoj, na 1 EUR za cestujícího (tj. na sazbu, již využívala společnost Ryanair na základě dohod z roku 2001). Toto obecné snížení platilo pouze po dobu třiceti šesti měsíců ode dne vstoupení v platnost ministerské vyhlášky.

- (96) Dopisem ze dne 24. června 2004 ⁽⁶⁷⁾ se společnost BSCA zavázala u společnosti Ryanair, že bude uplatňovat ustanovení dohod z roku 2001 až do dne 31. března 2006, a zejména této společnosti zaručila celkové náklady za využívání služeb letiště ve výši 5 EUR za odlétajícího cestujícího, což odpovídalo úrovni, která by vyplynula z plnění dohod z roku 2001, pokud by se nadále uplatňovaly v roce 2005 a 2006 (viz tabulka 10). Tento prozatímní obchodní rámec byl podmíněn nepřekročením stropní hranice 2 milionů cestujících za rok pro všechny letištní činnosti ⁽⁶⁸⁾. Přes mírné překročení této hranice vykázané v roce 2004 ⁽⁶⁹⁾ nedošlo v roce 2004 a v roce 2005 ke změně podmínek poskytovaných společnosti Ryanair.

3.2.3. Dodatek z roku 2005

- (97) Výnosem ze dne 3. února 2005 svěřil region správcům letišť, a mezi nimi společnosti BSCA ⁽⁷⁰⁾, pravomoc stanovit sazby letištních poplatků.
- (98) Ode dne 1. dubna 2006 byla obecná sazba poplatku za přistání účtovaná společností BSCA stanovena na 2 EUR za odlétajícího cestujícího. Tato sazba je upravována podle indexu. Dále byl zaveden systém ročních slev v závislosti na počtu odlétajících cestujících, který je uveden v tabulce 11.

Tabulka 11

Slevy u poplatků za přistání platný od 1. dubna 2006 pro všechny letecké společnosti, které působí na letišti Charleroi ⁽¹⁾

Slevy na ročním základě		
Sleva v procentech (%)	Od # odlétajících cestujících	Do # odlétajících cestujících
0	0	15 000
5	15 001	35 000
10	35 001	50 000
25	50 001	100 000
35	100 001	200 000
50	200 001	—

⁽¹⁾ Dopisy belgických orgánů ze dne 14. července 2011 a <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

- (99) Dne 9. prosince 2005 navrhla společnost BSCA společnosti Ryanair, která návrh přijala, novou obchodní dohodu ze dne 9. prosince 2005 na období do 1. dubna 2006 do 31. prosince 2015 (dále jen „dodatek z roku 2005“).

⁽⁶⁷⁾ Dopis předaný Komisi v zásilce belgických orgánů ze dne 13. září 2004. Tento dopis následoval po memorandu o porozumění („Memorandum of Intent“ – MOI) uzavřenému dne 8. dubna 2004.

⁽⁶⁸⁾ Bod 3b dopisu ze dne 24. června 2004.

⁽⁶⁹⁾ Počet cestujících, kteří použili letiště v roce 2004, dosáhl 2 034 140 osob (viz tabulka 1).

⁽⁷⁰⁾ Články 35 a 36 výnosu ze dne 3. února 2005 o hospodářském oživení a správním zjednodušení. Tato ustanovení byla provedena na letišti Charleroi dodatkem 4 k úmluvě o koncesi z roku 1991 mezi regionem a společností BSCA, který ve svém článku 1 stanoví, že „koncesionář stanoví a vybírá od uživatelů částku letištních poplatků, která se hradí za užívání letiště, jež spravuje“.

(100) Podle ustanovení dodatku z roku 2005:

- poplatky za přistání, které má platit společnost Ryanair, se vypočítávají na základě obecné sazby, přičemž tato sazba počítá se slevou ve výši 50 % při překročení počtu 200 000 cestujících (viz tabulka 11);
- sazby za asistenční služby při mezipřistání (tzv. „handling“) uplatňované na činnosti společnosti Ryanair jsou stanoveny až do roku 2015, jak je uvedeno v tabulce 12;
- společnost Ryanair podléhá novému poplatku označenému jako „poplatek za přístup k infrastruktuře“ („infrastructure access fee“);
- smlouva nadále nepočítá s platbami společnosti BSCA společnosti Promocy.

Tabulka 12

Poplatky platné pro společnost Ryanair podle dodatku z roku 2005 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Poplatek za přistání			[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]
Poplatek za cestujícího			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Asistenční služby při mezipřistání			[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]
Přístup k infrastruktuře			[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]
Ryanair – čistá platba celkem			[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]
Rozdíl se smlouvou z roku 2001			[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]

Hodnoty poplatku za přistání jsou založeny na prognózách počtu cestujících společnosti Ryanair v okamžiku podepsání dodatku z roku 2005.

⁽¹⁾ Poplatky za odlétajícího cestujícího podle údajů uvedených v odpovědi belgických orgánů ze dne 14. července 2011.

(101) Komise zjišťuje, že částky za cestujícího hrazené společností Ryanair podle tabulky 12 jsou, s výjimkou roku [...], stejné jako částky, které byly stanoveny ve smlouvě z roku 2001 ⁽⁷¹⁾ (viz tabulka 10).

(102) Smlouva z roku 2005 také stanoví, že společnost Ryanair po dobu nejméně 6 měsíců od začátku používání nového terminálu umístí na základnu Charleroi 4 letadla s minimálním počtem [25–32] každodenních otáček. V případě nesplnění bude společnost Ryanair platit dodatečně [10–25] %.

⁽⁷¹⁾ Prognózy regionu nezohledňují každoroční úpravy poplatků za přistání podle indexu a ani zvýšení počtu cestujících společnosti Ryanair nad 1,75 milionu. Tyto dvě úpravy mají opačný dopad na skutečnou výši poplatků za cestujícího hrazených společností Ryanair.

3.2.4. Dodatek z roku 2010

- (103) Dne 1. ledna 2009 zavedla společnost BSCA dodatečný poplatek za cestujícího, který platily všechny letecké společnosti působící na letišti Charleroi, jako poplatek na cestující s omezenou pohyblivostí (dále jen „poplatek na cestující s omezenou pohyblivostí“). Dodatek 7 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA povoluje skutečně společnosti BSCA stanovit takový poplatek, který je podle Belgie v souladu s právem Unie ⁽⁷²⁾. Poplatek na cestující s omezenou pohyblivostí byl v roce 2009 stanoven na 0,195 EUR za odlétajícího cestujícího ⁽⁷³⁾.
- (104) Dne 6. prosince 2010 byl výměnou dopisů mezi společnostmi BSCA a Ryanair uzavřen dodatek ke smlouvě mezi společnostmi BSCA a Ryanair (dále jen „dodatek z roku 2010“). Stanoví se v něm:
- odchylka od obecné úrovně poplatku na cestující s omezenou pohyblivostí, na jejímž základě bude společnost Ryanair platit [0,10–0,30] EUR za cestujícího za roční období od 1. února 2009 do 31. ledna 2010. K tomu způsob úpravy poplatku na cestující s omezenou pohyblivostí podle indexu počítá se snižováním sazby úměrně s nárůstem provozu vytvořeného společností Ryanair ⁽⁷⁴⁾;
 - snížení sazby za asistenční služby při mezipřistání pro společnost Ryanair o [0,10–0,50] EUR za cestujícího.

3.2.5. Postoupení podílů společnosti BSCA ve společnosti Promocy

- (105) Dne 31. března 2010 postoupila společnost BSCA společnosti Ryanair svůj podíl ve výši 50 % ve společnosti Promocy ⁽⁷⁵⁾. Společnost BSCA prodala akcie za jejich účetní hodnotu v celkové výši 31 100 EUR (tj. 100 EUR za akcii). Všechna rizika a povinnosti byly převedeny na jediného akcionáře, tj. společnost Ryanair.
- (106) Podle Belgie dosahovaly finanční prostředky společnosti Promocy v okamžiku tohoto postoupení výše 261 073 EUR (saldo aktiv po odečtení kapitálu a zákonných rezerv) ⁽⁷⁶⁾. Společnost BSCA tak postoupila polovinu kapitálu společnosti Promocy za cenu značně nižší, než byla hodnota finančních prostředků podniku.

4. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

4.1. Připomínky zúčastněných stran k opatřením ve prospěch společnosti BSCA

4.1.1. Brussels Airport Company (dále jen „BAC“)

a) Připomínky obdržené v září roku 2012 po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012

- (107) Společnost BAC se domnívá, že všechna opatření ve prospěch společnosti BSCA, jak jsou popsána v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012, představují státní podporu, kterou nelze prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem.
- (108) Podle společnosti BAC nebyla přede dnem 12. prosince 2000 žádná z investic popsaných v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 předmětem právně závazného rozhodnutí.
- (109) Společnost BAC se domnívá, že žádná z investic do infrastruktury se netýkala výkonu veřejné moci, protože všechny tyto investice jsou zásadní pro hospodářské činnosti provozovatele, a to včetně prací na zlepšení fungování letiště (jako jsou přístávací systémy či rozšíření letištní dráhy) nebo na podporu jeho hospodářského rozvoje (automobilová parkoviště, přístupové komunikace či údržbářské haly).

⁽⁷²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě, Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 1.

⁽⁷³⁾ Tato částka je každoročně upravována podle indexu, viz <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

⁽⁷⁴⁾ Poplatek na cestující s omezenou pohyblivostí za rok $N + 1 = [0,10 - 0,30]$ EUR $\times$ počet cestujících společnosti Ryanair 2009 / počet cestujících společnosti Ryanair za rok N. Počet cestujících společnosti Ryanair za rok 2009 je 3 289 725 osob.

⁽⁷⁵⁾ Společnost Promocy byla předčasným podnikem společností BSCA a Ryanair, který vznikl na základě dohod z roku 2001.

⁽⁷⁶⁾ Odpověď Belgie Komisi předaná dne 18. března 2014 pod názvem „Odpověď na žádost Komise o informace ze dne 7. února 2014“ (odpověď na otázku č. 18).

(i) Platby společnosti BSCA za koncesi a infrastrukturu

- (110) Společnost BAC zdůrazňuje, že žádné z opatření ve prospěch společnosti BSCA, jak jsou popsána v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012, není v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Vzhledem k praxi odvětví je návratnost investice, již získávají region a společnost SOWAER, značně nižší, než jakou by očekával soukromý investor ⁽⁷⁷⁾.
- (111) Podle společnosti BAC nebyla žádná investiční podpora poskytnutá společnosti BSCA omezena na nezbytné minimum. Uvedené lze vysvětlit tím, že částka placená společností BSCA za koncesi a infrastrukturu zůstala, s výjimkou jednoho zvýšení v roce 2007, v období 2002–2010 na stejné úrovni, zatímco během stejného období došlo ke zvýšení počtu cestujících a příjmů. Průměrná čistá hodnota infrastruktury se tak pro společnost BSCA zvýšila, zatímco průměrné čisté platby se snížily.

(ii) Služby poskytované společností SOWAER společnosti BSCA a služby proplácené regionem

- (112) Pokud jde o služby poskytované společností SOWAER společnosti BSCA a služby proplácené regionem společností BSCA, společnost BAC prohlašuje, že na letišti Brusel nezasahuje belgický stát, kromě veřejných služeb, jako jsou policejní nebo celní činnosti, do žádné jiné činnosti letiště. Společnost BAC nese náklady související s protipožární službou, bezpečností a údržbou. Služby související se sledováním, zaznamenáváním a plánováním letů hradí letecké společnosti, které letiště Brusel používají, přímo společností Belgocontrol. Na letišti Charleroi nemusí letecké společnosti za tyto služby platit. Služby proplácené Valonským regionem společností BSCA nesouvisejí jako takové s výkonem veřejných pravomocí.
- (113) Společnost BAC se domnívá, že tyto služby nepředstavují služby obecného hospodářského zájmu, protože vyplývají z provozování letiště a zásadních aspektů hospodářské činnosti letiště a nesplňují kritéria rozsudku ve věci *Altmark*.
- (114) Společnost BAC usuzuje, že platby, kterými dochází k proplácení společnosti BSCA v rámci těchto služeb, nejsou v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství a představují podporu na provoz. Protože platby, které provádí společnost BSCA regionu za užívání infrastruktury, jsou nižší, než co by soukromý investor považoval za přijatelné, nepřistoupil by takový investor na dodatečné platby za služby, aniž by získal odpovídající návratnost.
- (115) Společnost BAC zdůrazňuje, že podpory na provoz lze prohlásit za slučitelné pouze v znevýhodněných oblastech, a to za mimořádných okolností a přísných podmínek. V případě letiště Charleroi není žádná z těchto podmínek splněna a podporu nelze považovat za slučitelnou s vnitřním trhem.

(iii) Účast společnosti SOWAER na navýšení kapitálu společnosti BSCA

- (116) Společnost BAC pochybuje, že k navýšení kapitálu společnosti BSCA dne 3. prosince 2002 došlo v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Společnost BAC zdůrazňuje, že pro posouzení, zda by soukromý investor přistoupil k navýšení kapitálu, nesmí být zohledňovány ostatní podpory, jichž společnost BSCA využívá.

(iv) Ovlivnění hospodářské soutěže

- (117) Společnost BAC zdůrazňuje, že podpory umožnily letišti Charleroi posílit jeho konkurenční postavení vůči ostatním letištům a jiným typům dopravy, jako je vysokorychlostní vlak, protože společnosti BSCA umožňují uplatňovat nevysoké letištní poplatky. Z uvedeného vyplývá značný rozdíl mezi poplatky uplatňovanými na letišti Brusel a poplatky uplatňovanými na letišti Charleroi, a to zejména kvůli odlišným poplatkům za cestujícího a poplatkům souvisejícím s bezpečností. Letištní poplatky vybírané společností BSCA jsou v porovnání s letištěm Brusel a jinými srovnatelnými letišti, která se nacházejí ve spádové oblasti letiště Charleroi (jako jsou letiště Eindhoven, Lille a Kolín/Bonn), nižší, než je tržní cena.

⁽⁷⁷⁾ Společnost BAC tvrdí, že soukromý investor by počítal na základě investice ve výši 281 milionů EUR, kterou provedla společnost SOWAER do infrastruktury společnosti BSCA, s návratností investic přinejmenším ve výši 14 milionů EUR (5 %). Společnost SOWAER ale dosáhla v roce 2009 pouze návratnosti ve výši 0,66 % po dani z příjmu právnických osob a Valonský region a ani společnost SOWAER v období 2002–2007 nezískaly žádné jiné příjmy, jako jsou např. dividendy. V období 2007–2009 nedosáhly vyplacené dividendy částky 400 000 EUR a v roce 2010 obdržel Valonský region dividendu ve výši 4,66 milionu EUR. Dále náklady společnosti BSCA na infrastrukturu ve srovnání s příjmy představovaly v roce 2009 pouze 6,7 %, zatímco by běžně měly být pro letiště jedny z nejdůležitějších. Roční náklady společnosti BAC na odpisy např. dosahují výše 30 % jejich ročních příjmů.

- (118) Podle společnosti BAC vedl tento rozdíl v období 2004–2011 ke ztrátě 2,5 milionu cestujících. Rozmach letiště Charleroi nezpůsobil výlučně dodatečný provoz, který letiště Brusel údajně nevytvořilo, jak potvrzuje skutečnost, že průměrný roční růst u referenčního vzorku evropských letišť dosáhl v období 2005–2011 výše 20,5 %, zatímco provoz na letišti Brusel zůstal na stejné úrovni. Ke zvýšení počtu destinací a obrátek na letišti Charleroi k tomu docházelo souběžně se zrušením nebo omezením počtu obrátek u těchto destinací na letišti Brusel.

(b) Přípomínky obdržené v květnu roku 2014 po zveřejnění pokynů pro letectví ke státní podpoře letišť a leteckých společností

- (119) Společnost BAC se domnívá, že jak investiční podpory, tak podpory na provoz, jichž se společnost BSCA dostalo, představují státní podporu, kterou nelze považovat za slučitelnou s vnitřním trhem. Vstup v platnost pokynů pro letectví podle ní tento závěr posiluje.

(i) Investiční podpory

- (120) Společnost BAC zastává názor, že investiční podpory, jejichž příjemcem byla společnost BSCA, představují státní podporu, kterou je nutno považovat za neslučitelnou s vnitřním trhem, protože tato státní podpora není přiměřená cílům obecného zájmu (letiště Brusel-International nebylo přetížené) a není omezena na nezbytné minimum.

(ii) Podpory na provoz

1. Existence státní podpory podle čl. 107 odst. 1 SFEU

- (121) Podle společnosti BAC se rozhodnutí o zahájení řízení v zásadě soustředilo na rozdílné zacházení při financování těchto činností mezi letištěm Charleroi a ostatními podniky v rámci stejného členského státu a ostatními letišti, jako je letiště Brusel-National. V tomto ohledu se společnost BAC domnívá, že proplácení Valonským regionem nákladů na tyto služby společnosti BSCA představuje státní podporu a diskriminační zacházení mezi společnostmi BAC a BSCA v rámci belgického státu, protože v případě společnosti BAC musela tato společnost nést tyto náklady sama.

2. Slučitelnost opatření státní podpory podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU

- (122) V bodě 137 pokynů ke státní podpoře letišť a leteckých společností ⁽⁷⁸⁾ (dále jen „pokyny pro letectví“) se stanoví, že minulé podpory na provoz lze považovat za slučitelné s vnitřním trhem pouze za podmínky splnění určitého počtu kritérií. Podle společnosti BAC podpory na provoz, jejichž příjemcem byla společnost BSCA, tato kritéria nesplňují.

a. Podpora nepřispívá k splnění jasně stanoveného cíle obecného zájmu

- (123) Zatímco si letiště Charleroi a Brusel-National konkurují ve stejné spádové oblasti, vedou podpory poskytnuté společnosti BSCA podle společnosti BAC k překrývání letištních kapacit, které existují v Belgii. Kapacity letiště Charleroi tak byly údajně rozšířeny, aniž byly kapacity letiště Brusel přetíženy. Souhrn cestujících na letištích Charleroi a Brusel dosáhl v roce 2012 celkového počtu 25,4 milionu, což je počet stále nedosahující maximální kapacity příjmu, které je letiště Brusel schopno nabídnout.

b. Neexistence nutnosti státního zásahu

- (124) Společnost BAC zdůrazňuje, že roční provoz na letišti Charleroi přesahoval v období 2001–2002 počet 1 milionu cestujících a v období 2008–2009 počet 3 milionů cestujících. Vzhledem ke kategoriím stanoveným v pokynech pro letectví by společnost BSCA měla sama nést většinu a případně všechny náklady, které na letišti Charleroi vznikly během období, které zvažuje šetření Komise.

⁽⁷⁸⁾ Viz poznámka pod čarou 8.

- (125) Podle společnosti BAC se od vstupu v platnost pokynů pro letectví nesmí společnost BSCA poskytnout žádná podpora na provoz, protože od roku 2009 roční počet cestujících vysoce překročil hranici 3 milionů osob.

c. Podpora není odpovídající a její výše je neúměrná

- (126) Podle společnosti BAC nemusely být údajně nadále odpovídající částky, které společnost BSCA platí za tyto služby: cena za užívání letištní infrastruktury, cena za služby poskytované společností SOWAER či proplácení určitých služeb regionem. Podle společnosti BAC nebyla státní podpora poskytnutá společností BSCA omezena na nezbytné minimum a Valonský region a společnost SOWAER měly k dispozici politiky, které narušují hospodářskou soutěž v menší míře.

d. Podpora vyvolává negativní důsledky pro hospodářskou soutěž a obchod

- (127) Společnost BAC úvodem zdůrazňuje, že v rozporu s ustanovením bodu 131 pokynů pro letectví se podnikatelský plán společnosti BSCA nezabýval otázkou dopadu rozvoje její činnosti na provoz na letišti Brusel.
- (128) Společnost BAC dále upozorňuje Komisi na skutečnost, že předmětnou věc nelze srovnávat s věcí letiště Groningen, v níž Komise usoudila, že podpora na provoz je slučitelná s vnitřním trhem. V této věci totiž Komise uznala nutnost snížit přetížení letiště Schipol a skutečnost, že obě letiště jsou dostatečně vzdálena jedno od druhého, tedy dvě skutečnosti, které nejsou pro tento konkrétní případ relevantní.
- (129) Tyto podpory, které umožnily společnosti BSCA snížit uměle výši letištních poplatků, měly pro společnost BAC tento negativní dopad: výrazné snížení počtu cestujících, kteří letiště používají, a omezení počtu obrátek na spojích provozovaných rovněž na letišti Charleroi či dokonce zrušení těchto spojů.
- (130) Pokud jde o snížení počtu cestujících na letišti Brusel-National, společnost BAC zdůrazňuje, že jeho původem je v rozhodující míře přetažení zákazníků letiště společností BSCA. Zatímco podle společnosti BAC využívání evropských letišť v období 2005–2013 vykázalo růst, využívání letiště Brusel-National zůstávalo na stejné úrovni a souběžně vzrůstal počet cestujících na letišti Charleroi.
- (131) Podle společnosti BAC lze přetažením jejích zákazníků rovněž vysvětlit zrušení spojů na letišti Brusel-National a snížení počtu obrátek na některých letech. Společnost BAC zejména dokládá spojitost mezi lety, které byly zrušeny na letišti Brusel-National, a podobnými lety, které byly zavedeny na letišti Charleroi.
- (132) Společnost BAC doporučuje, aby Komise ve svém budoucím rozhodnutí ohledně těchto podpor prohlásila, i) že v souladu s prahovými hodnotami stanovenými v nových pokynech nesmí být od vstupu v platnost nových pokynů poskytnuta společnosti BSCA žádná další podpora na provoz a žádná další investiční podpora, ii) že poplatky za letištní služby na letišti Charleroi musí být stanoveny na úrovni, která je dostatečná pro pokrytí vzniklých mezních nákladů.

4.1.2. Brussels Airlines

(a) Existence podpory ve prospěch společnosti BSCA

(i) Hospodářská činnost

- (133) Společnost Brussels Airlines tvrdí, že služby v oblasti protipožární ochrany, údržby, ochrany a bezpečnosti a rovněž služby související s přistáním, vzletem a infrastrukturou nespádají do jejích úkolů v oblasti veřejné služby, ale jsou součástí hospodářské činnosti, která spočívá ve správě letiště, a neměly by být dotovány diskriminačním způsobem. Tyto služby nelze údajně považovat za služby obecného hospodářského zájmu. Společnost Brussels Airlines tvrdí, že jiná odvětví ve Valonském regionu financují své vlastní protipožární služby a že se to týká rovněž letiště Brusel. Vzhledem ke skutečnosti, že Valonský region pokrývá náklady související s bezpečností na letišti Charleroi, společnost BSCA je neziskává zpět od leteckých společností, zatímco letiště Brusel nebylo v tomto ohledu příjemcem žádného vyrovnání. Cestující odlétající z letiště Brusel rovněž podléhají poplatku orgánu Autorité belge de l'aviation civile (Belgická správa civilního letectví), což není případ cestujících odlétajících z letiště Charleroi.

(ii) Zvýhodnění

- (134) Společnost Brussels Airlines se nedomnívá, že se region a společnost SOWAER při podpoře společnosti BSCA chovaly jako soukromý subjekt v tržním hospodářství. Ziskovost společnosti BSCA je zřejmě zveličována pomocí příspěvků, dotací a vyrovnávacích opatření, bez nichž by bylo její ziskové rozpětí trvale negativní. Společnost Brussels Airlines si rovněž klade otázku, zda kombinovaná ziskovost společností BSCA a SOWAER odráží postupy zaměřené na trh. Společnost Brussels Airlines zdůrazňuje, že region nejedná jako soukromý investor, protože takový investor by neinvestoval do společnosti, která je strukturálně ztrátová.

(iii) Narušení hospodářské soutěže

- (135) Zatímco v období 2004–2012 se používání letiště Charleroi cestujícími na krátké vzdálenosti ztrojnásobilo, používání letiště Brusel zůstalo na stejné úrovni, protože míra využívání v roce 2012 je stejná jako v roce 2004. Společnost Brussels Airlines dodává, že se počet cestujících, pokud jde o ni, snížil z [...] milionů na [...] milionů. Vzhledem k těmto zjištěním a skutečnosti, že využívání letišť bráno souhrnně vzrostlo o 34 %, vede společnost Brussels Airlines k závěru, že z celého nárůstu mělo prospěch letiště Charleroi. Společnost Brussels Airlines konstatuje, že v období 2004–2007 sice zaznamenala prudký růst jiná evropská letiště (o více než 20 %), avšak v případě letiště Charleroi nelze tento růst vysvětlit pouze zvýšením provozu, ale rovněž skuteností, že značný počet cestujících, kteří obvykle používali letiště Brusel, dala přednost letišti Charleroi. Společnost Brussels Airlines odhaduje tuto ztrátu ve prospěch letiště Charleroi na [...] milionů cestujících za rok, tj. ztrátu příjmů odhadovanou na více než [...] EUR za rok.

(b) Právní základ pro posouzení slučitelnosti podpor ve prospěch společnosti BSCA

- (136) Podle společnosti Brussels Airlines nemá Komise právní základ pro povolení podpory na provoz, která i) byla poskytnuta před vstupem v platnost pokynů pro letectví a ii) byla neslučitelná s vnitřním trhem v okamžiku svého poskytnutí. Zpětné uplatnění pokynů pro letectví je v rozporu s obecnými zásadami práva, a to zejména v případě, kdy podmínky pro povolení podpory na provoz jsou ve srovnání s minulostí méně přísné, jako je tomu v této věci.
- (137) Za prvé, zásady právní jistoty a zákazu zpětné platnosti evropských právních předpisů vylučují možnost, že by předpisy Unie mohly nabýt účinnosti před svým zveřejněním, s výjimkou mimořádných okolností. V tomto konkrétním případě podle společnosti Brussels Airlines žádné mimořádné okolnosti neexistují.
- (138) Za druhé, ve sdělení Komise o stanovení pravidel pro hodnocení protiprávně poskytnuté státní podpory se uvádí, že Komise vždy posuzuje slučitelnost protiprávní podpory s vnitřním trhem z hlediska kritérií právních nástrojů, které platily v okamžiku, kdy byla podpora poskytnuta. Podle společnosti Brussels Airlines se Komise proto nemůže odchýlit od svých vlastních pravidel, aniž by tím neporušila obecné zásady práva (zásada rovného zacházení, zásada legitimního očekávání). Podle společnosti Brussels Airlines proto neexistuje oprávněný důvod, aby se v tomto konkrétním případě toto sdělení nepoužilo.
- (139) Za třetí, podpora na provoz je svou povahou neslučitelná s vnitřním trhem. Podle společnosti Brussels Airlines byla tato zásada jasně uvedena v pokynech z roku 2005.
- (140) Společnost Brussels Airlines považuje přístup Komise v této věci za nepřijatelný, protože:

— Komise již dříve zakázala dotčená opatření, jejichž příjemcem bylo letiště Charleroi;

— ve svém rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 Komise rozšířila oblast opatření, která jsou předmětem vyšetřovacího řízení;

— podle rozhodnutí o rozšíření řízení jsou zkoumaná opatření zjevně neslučitelná s vnitřním trhem.

- (141) Valonský region a společnost BSCA si proto byly podle společnosti Brussels Airlines dokonale vědomy platných předpisů pro státní podporu. Zákaz podpory by proto nebyl v rozporu se zásadou legitimního očekávání. Naopak by bylo mimořádně nespravedlivé opodstatňovat zpětně jejich protiprávní jednání na úkor třetích stran, a to zejména na úkor subjektů, které předpisy dodržovaly. Vyvážení existujících zájmů jasně vyžaduje, aby byly předmětné podpory zakázány.
- (142) Zpětným uplatněním pokynů pro letectví na minulé podpory na provoz, které jsou zjevně neslučitelné, Komise podle společnosti Brussels Airlines tuto neslučitelnost nepřímou uznává.

(c) Slučitelnost podpory ve prospěch společnosti BSCA na základě nových pokynů pro letectví

(i) Cíl obecného zájmu

- (143) Společnost Brussels Airlines upozorňuje Komisi na skutečnost, že očekávané pozitivní důsledky politik v oblasti veřejné podpory, jako je rozvoj a přístupnost regionů, jsou nejisté.
- (144) Přebírání provozu zavedených letišť regionálními letišti má podle společnosti Brussels Airlines několik dalších negativních důsledků:

- za prvé, protože se vytvářejí nové kapacity, zatímco jiné kapacity jsou k dispozici, dochází k neúčinnému překrývání infrastruktur. Na podporu tohoto tvrzení zdůrazňuje společnost Brussels Airlines, že během zvažovaného období (2000–2012) dostupná kapacita letiště Brusel-National stačila na příjem vyššího počtu cestujících. Například v roce 2011 byla maximální kapacita příjmu letiště Brusel 28 milionů cestujících, zatímco pouze 18,8 milionu cestujících ho použilo. Ve stejné době přijalo letiště Charleroi 5,9 milionu cestujících, zatímco jeho kapacita příjmu byla 6–7 milionů cestujících. Obě letiště tak v roce 2011 použilo dohromady 24,7 milionu cestujících, což je počet, který nedosahuje ani maximální kapacity pouhého letiště Brusel;
- za druhé, společnost Brussels Airlines tvrdí, že rozvoj činnosti letiště Charleroi na úkor činnosti letiště Brusel-National a společnosti Brussels Airlines má údajně negativní hospodářský a sociální dopad. Společnost Brussels Airlines srovnává přímou a nepřímou přidanou hodnotu letišť Brusel a Charleroi za období 2007–2009. Přidaná hodnota letiště Charleroi má dosahovat výše 38 milionů EUR, zatímco přidaná hodnota letiště Brusel-National má dosahovat výše 358 milionů EUR. Společnost Brussels Airlines rovněž odkazuje na počet přímo a nepřímou vytvořených pracovních míst oběma letišti za období 2007–2009. Zatímco zaměstnanost na letišti Charleroi se za toto období zvýšila o 589 míst v přepočtu na plné pracovní úvazky, zaměstnanost na letišti Brusel klesla o 1 057 míst. Zatímco počet cestujících na letišti Charleroi na rozdíl od počtu cestujících na letišti Brusel-National v období 2007–2009 výrazně vzrostl, úroveň počtu přímých a nepřímých pracovních míst se nezvýšila do té míry, aby vyrovnala snížení počtu pracovních míst na letišti Brusel;
- za třetí, přebírání cestujících mělo podle společnosti Brussels Airlines negativní vliv na ziskovost tradičních leteckých společností ve prospěch nízkonákladových společností, jejichž ziskovost je většinou založena na dotacích. Zatímco je průměrná ziskovost členů AEA (Association of European Airlines) podle společnosti Brussels Airlines nízká až negativní za celé zvažované období (zisk před úroky a zdaněním dosahoval výše 0,9 miliardy EUR v roce 2000 a výše –0,4 miliardy EUR v roce 2012), je ziskovost společnosti Ryanair podstatná (zisk před úroky a zdaněním dosahoval v roce 2000 výše 84 milionů EUR a v roce 2012 výše 617 milionů EUR). Podle společnosti Brussels Airlines je ale tato ziskovost zvyšována pomocí dotací získaných na letištích. Bez těchto podpor (odhadovaných na 720 milionů EUR v roce 2011) by podle společnosti Brussels Airlines byla ziskovost společnosti Ryanair značně nižší až negativní.

- (145) Společnost Brussels Airlines dále zdůrazňuje, že podpory na provoz byly poskytnuty letišti Charleroi, zatímco i) toto letiště leží ve stejné spádové oblasti jako letiště Brusel-National a ii) posledně jmenované letiště mělo dostupné kapacity. Podle společnosti Brussels Airlines proto podnikatelský plán založený na výhledech nákladní dopravy a dopravy cestujících měl zjistit možný dopad rozvoje tohoto letiště na provoz letiště Brusel. Společnost Brussels Airlines zdůrazňuje, že toto posouzení nebylo nikdy provedeno. Pokud by toto posouzení bylo provedeno, v každém případě by prokázalo, že ke zvýšení provozu na letišti Charleroi dojde na úkor provozu na letišti Brusel. Podle společnosti Brussels Airlines by tento výsledek odpovídal skutečnosti: zvýšení podílu letiště Charleroi na trhu provázené snížením podílu letiště Brusel-National na trhu a omezením počtu obrátek a/nebo

uzavřením několika spojů společnosti Brussels Airlines. Společnost Brussels Airlines proto znovu tvrdí, že podpory na provoz poskytnuté společnosti BSCA nepřispívaly k dosažení cíle obecného zájmu. Tato opatření naopak vedla k nesprávnému použití prostředků a k jejich plýtvání.

(ii) Nezbytnost podpory

- (146) Společnost Brussels Airlines připomíná, že pokyny pro letectví stanoví, že pro využití podpor na provoz je nutno, aby roční provoz na letišti nepřesáhl 3 miliony cestujících. Společnost Brussels Airlines připomíná, že tato prahová hodnota byla přestoupena počínaje rokem 2009. Společnost Brussels Airlines navíc zjišťuje, že u podpor na provoz, které dostávala společnost BSCA, nedošlo v období 2002–2008 k žádnému vývoji, ačkoliv by společnost BSCA měla být teoreticky schopna pokrývat rostoucí část svých provozních nákladů. Letiště Charleroi mělo být navíc schopno pokrýt od roku 2009 své provozní náklady a nebylo způsobilé pro příjem dalších podpor na provoz.

(iii) Nevhodnost podpory

- (147) I v případě, že by se dokázalo, že v roce 2008 letiště Charleroi stále podpory na provoz potřebovalo, je podle společnosti Brussels Airlines přesto jisté, že veřejné financování společnosti BSCA pomocí státní podpory byla nevhodná politika, protože letiště Charleroi nebylo ziskové. Společnost Brussels Airlines zdůrazňuje, že všechna předmětná opatření jsou nevhodná, protože Valonský region se podle jejích informací nesnažil porovnat *ex ante* svá opatření podpory s opatřeními, která by mohla narušit hospodářskou soutěž v menší míře.

(iv) Narušení hospodářské soutěže

- (148) Společnost Brussels Airlines připomíná, že letiště Charleroi leží ve stejné spádové oblasti jako letiště Brusel a že posledně jmenované letiště stále mělo během šetřeného období dostupnou kapacitu. Společnost Brussels Airlines zdůrazňuje, že počet cestujících na letišti Charleroi sice stoupl, ale počet cestujících na letišti Brusel-National v těchto posledních rocích zůstával na stejné úrovni a spíše klesal, zatímco letecký provoz ve všech evropských zemích celkově vzrostl.

4.1.3. Sdružení zástupců leteckých společností (BAR)

(a) Připomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012

- (149) Sdružení BAR tvrdí, že na letišti Brusel náklady spojené s konečnými službami (poplatky), náklady související s bezpečností, některé náklady v oblasti ochrany a náklady protipožární služby nesou uživatelé letiště, zatímco na regionálních letištích je přebírají letištní nebo regionální orgány. Podle sdružení BAR se pro regionální letiště jedná o podstatnou výhodu.

(b) Připomínky obdržené po zveřejnění pokynů pro letectví ke státní podpoře letišť a leteckých společností

(i) Narušení hospodářské soutěže vyvolané podporami na provoz ve prospěch společnosti Brussels South Charleroi Airport (BSCA)

- (150) Sdružení BAR krátce připomíná povahu předmětných podpor: podpory na provoz, jež obdržela společnost BSCA a které vyplatil Valonský region a které „byly pravděpodobně alespoň částečně převedeny společnosti Ryanair“.
- (151) Sdružení BAR kritizuje skutečnost, že Komise oznámením, že si přeje uplatňovat zásady uvedené v pokynech pro letectví „na všechny případy, které se týkají podpor na provoz, i když podpora byla poskytnuta před 4. dubnem 2014“, jedná v rozporu se zásadou právní jistoty a přijímá přístup, který je v protikladu s přístupem, který v roce 2002 doporučovala ve svém sdělení o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory, protože se podle sdružení BAR v tomto sdělení upřesňuje, že podpory je nutno posuzovat „z hlediska ustanovení platných v době, kdy byla podpora poskytnuta“. Sdružení BAR se navíc domnívá, že tato změna politiky Komise porušuje rovněž zásadu odůvodnění, protože Komise nevysvětluje, z jakého důvodu by měl mít vývoj odvětví letectví dopad na přezkum minulých podpor na provoz a ani proč jsou dotčeny pouze tyto podpory a nejsou dotčeny minulé podpory na zahájení provozu nebo investiční podpory. V tomto ohledu sdružení BAR

zdůrazňuje, že za předpokladu, že by Komise prohlásila podporu poskytnutou v minulosti za slučitelnou s vnitřním trhem, zatímco předtím o ní soudila jinak, došlo by tím k porušení nejenom výše zmíněných obecných zásad ale také zásad řádné správy a legitimního očekávání.

- (152) Podle sdružení BAR nejsou předmětné podpory, a to včetně podpor poskytnutých společnosti BSCA v minulosti, slučitelné s vnitřním trhem, i když se zkoumají z hlediska ustanovení pokynů pro letectví, a to z těchto důvodů:

- opatření podpory nejsou nezbytná: společnost BSCA překročila prahovou hodnotu jednoho milionu cestujících, protože jich přijímá 6 milionů, a musí být proto schopna nést své provozní náklady. Podpory na provoz nelze v každém případě prohlásit za slučitelné, protože společnost BSCA vykázala 3 miliony cestujících, a ani za nezbytné, pokud jde o předcházející období, protože společnost BSCA by měla být schopna nést sama své provozní náklady;
- podpora je a byla v rozporu s pravidly hospodářské soutěže: protože společnost BSCA působí ve stejné spádové oblasti jako letiště Brusel-National, které mělo rezervní kapacity, Valonský region měl podle sdružení BAR tuto skutečnost při poskytování podpory zohlednit, což neučinil.

(ii) Doplnkové připomínky k rovným podmínkám hospodářské soutěže

- (153) Pokud se společnost BSCA domnívá, že má být povolena podpora určená na poskytování určitých veřejných služeb na letišti, je podle sdružení BAR nutno porovnat tyto služby se stejnými službami poskytovanými na letišti Brusel-National. Sdružení BAR ale zdůrazňuje, že některé služby poskytované společností BSCA jsou považovány za veřejné služby, zatímco na letišti Brusel-National za takové považovány nejsou.
- (154) Sdružení BAR trvá na tom, že vybírání letištních poplatků nesmí vést k diskriminaci mezi uživateli. Sdružení BAR konkrétně odkazuje na slevy, které má společnost Ryanair u letištních nákladů a které nemají ostatní společnosti působící na tomto letišti, a na skutečnost, že letištní poplatky na letišti Brusel-National jsou podstatně vyšší.
- (155) Sdružení BAR připomíná, že od privatizace letiště Brusel nejsou služby, které poskytuje, nadále výslovně považovány za služby spadající do veřejné oblasti. Tyto služby představují „regulované činnosti“, u nichž se poplatky, které platí uživatelé letiště nebo cestující, kontrolují podle určitého vzorce.
- (156) Sdružení BAR rovněž upozorňuje Komisi na možnost křížení dotací, protože společnost Ryanair vykonává svou činnost jak na letišti Charleroi, tak na letišti Brusel-National. Pokud by se tato možnost měla potvrdit, tak by se jednalo o jasné narušení hospodářské soutěže.

4.1.4. *Sdružení evropských společností letecké navigace (Association des compagnies européennes de navigation aérienne – AEA)*

(a) Připomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012

- (157) Sdružení AEA zdůrazňuje, že dotace poskytované regionálním letištím jsou přijatelné pouze za podmínky, že z nich mají užitek nediskriminačně všichni uživatelé letiště a že nenaruší hospodářskou soutěž mezi letišti stejné spádové oblasti. Sdružení AEA uznává, že letiště mohou upravovat svou infrastrukturu, aby uspokojila zvláštní požadavky uživatelů, ale za podmínky dodržení zásad transparentnosti, úměrnosti k nákladům a nediskriminace.

4.1.5. *Společnost Air France*

(a) Připomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012

- (158) Společnost Air France žádá Komisi, aby neschválila to, co společnost považuje za podporu na provoz, která narušuje hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci a mezi letišti. Společnost Air France se domnívá, že Komise by měla provést vyčerpávající srovnání poplatků uplatňovaných na letišti Charleroi s poplatky uplatňovanými na letištích stejné spádové oblasti, a to zejména na letišti Brusel-National.

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

4.1.6. Společnost BSCA

(a) Přípomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012

- (162) Společnost BSCA vyzývá Komisi, aby své šetření uzavřela kvůli neexistenci státní podpory v její prospěch nebo v prospěch jejich obchodních partnerů.
- (163) Společnost BSCA se úvodem domnívá, že doba, která uplynula od začátku případu, mohla vyvolat u společnosti BSCA a jejích uživatelů legitimní očekávání. Společnost BSCA připomíná, že Komise již byla během svého prvního šetření, které vedlo k rozhodnutí z roku 2004, informována o mechanismu zavedenému Valonským regionem a společností BSCA v roce 1991 v rámci smlouvy o koncesi a jeho pozdějších změnách. Společnost BSCA proto odmítá rozšíření oblasti opatření, která jsou předmětem přezkumu Komise.
- (164) Společnost BSCA upozorňuje Komisi na význam regionálních letišť z hlediska sociálního a hospodářského rozvoje, přístupnosti regionu a rovněž cestovního ruchu. Společnost BSCA se domnívá, že s liberalizací letecké dopravy se objevila nová kategorie cestujících zaměřených na tzv. „city trips“ a krátkodobé cesty z rodinných důvodů a s ní rovněž nově nízkonákladové hospodářské modely, které tuto novou poptávku uspokojí. Společnost BSCA se proto domnívá, že si s letištěm Brusel-National konkuruje jen velmi omezeně. V tomto ohledu společnost BSCA zdůrazňuje více než omezený dopad na letiště Brusel-National spoje mezi Dublínem a letištěm Charleroi Bruxelles Sud, který byl v minulosti otevřen ⁽⁷⁹⁾. Společnost BSCA odůvodňuje svůj úspěch dynamickou politikou prováděnou v posledních rocích valonskými orgány, pružností své infrastruktury a dynamikou pracovníků letiště.
- (165) Pokud jde o služby obecného zájmu, společnost BSCA připomíná, že od roku 1991 dostává vyrovnání za služby obecného zájmu, které jsou definovány v článku 25 zadávacích podmínek, na kterých se dohodla s valonskými veřejnými orgány. Společnost BSCA odmítá analýzu Komise provedenou v jejím rozhodnutí ze dne 21. března 2012, která odmítá přiznat těmto činnostem neehospodářskou povahu. Správce letiště se domnívá, že se zde jedná jednak o obrat ve stanovisku Komise ve srovnání s její stávající rozhodovací praxí a jednak o neznalost mezinárodních a evropských předpisů v oblasti ochrany a bezpečnosti v dopravě. Společnost BSCA připomíná Komisi, že převedení těchto služeb obecného zájmu, které předtím zajišťovala státní správa, bylo odůvodněno snahou o řádnou správu a pružnost. Vyrovnání vyplácené valonskými orgány je proto omezeno stropní hranicí, opodstatněno na základě nákladů a společnost BSCA z něj nemá žádný zisk. Je zaveden systém kontroly, aby se zamezilo každému nadměrnému vyrovnání.
- (166) Pokud jde o navýšení kapitálu, společnost BSCA připomíná, že Komise u příležitosti prvního šetření nevyjádřila žádnou pochybnost, a domnívá se, že toto navýšení je v souladu se zásadou soukromého investora v tržním

⁽⁷⁹⁾ Rozhodnutí 2004/393/ES, 300. bod odůvodnění.

hospodářství. Správce letiště dodává, že o tomto navýšení se rozhodlo na základě důvěryhodného a realistického podnikatelského plánu a že ho opodstatňovaly jeho potřeby v rámci výrazného rozvoje jeho činností. V tomto ohledu společnost BSCA zdůrazňuje, že Komise již v roce 2004 zaznamenala, že výsledky očekávané za rok 2003 přesáhly výsledky předpokládané na základě podnikatelského plánu z roku 2001. Stejně tak počet cestujících, kteří byli přepraveni přes letiště spravované společností BSCA, a rovněž provozní příjem v roce 2001 přesahují odhady stanovené ve stejném podnikatelském plánu. Rozvoj činností společnosti BSCA v partnerství se společností Ryanair dále podle společnosti BSCA údajně společností SOWAER umožnilo využít uspokojivých výsledků společnosti BSCA a u příležitosti prodeje části svých akcií v roce 2009 dosáhnout podstatné nadhodnoty.

4.2. Přípomínky zúčastněných stran k opatřením ve prospěch společnosti Ryanair

4.2.1. Společnost Britannia

(Přípomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2002)

- (167) Letecká společnost Britannia se domnívá, že není neobvyklé, že letiště mohou nabízet marketingovou podporu a slevy v závislosti na počtu cestujících, které společnosti přinášejí, a to zejména v případě dosud ne zcela zavedených letišť. Tyto výhody ale musí zůstat úměrné, realistické a časově omezené. Společnost Britannia vyjadřuje znepokojení nad nerovným zacházením, ke kterému v tomto konkrétním případě dochází mezi leteckými společnostmi. Letištní poplatky jsou nerovné a nerealistické, zatímco nízkonákladové společnosti využívají letištní dráhy, terminály a bezpečnostní systémy stejným způsobem jako ostatní společnosti.

4.2.2. Společnost Scandinavian Airlines

(Přípomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2002)

- (168) Společnost SAS připomíná, že se deregulací evropského vzdušného prostoru zostříla hospodářská soutěž mezi tradičními leteckými společnostmi a rovněž se umožnil vznik nových společností, které vyvinuly nová pojetí podnikání. Je zásadní, aby tato hospodářská soutěž probíhala v souladu s předpisovým *acquis* transparentním a nediskriminačním způsobem.

4.2.3. Společnost KLM Royal Dutch Airlines

(Přípomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2002)

- (169) Společnost KLM vysvětluje, že nízkonákladové společnosti a tradiční společnosti nabízejí odlišné produkty a každá z nich má jak z obchodního, tak z provozního hlediska své opodstatnění. Nízkonákladové společnosti se obvykle vyhýbají velkým letištím, jejichž logistika může být nepružná a náklady na používání vysoké. Rozhodují se pro regionální letištní platformy, které jim umožňují provozovat rychlé otáčky za nižších nákladů. Tento vývoj by se neměl zpochybňovat, ale nelze jím odůvodňovat podporu. Podle společnosti KLM výhody, které společnost Ryanair získala v Charleroi, zdaleka přesahují hranice toho, co je povoleno v rámci čl. 107 odst. 1 SFEU, a protiplatní, na které společnost Ryanair přistoupila a které spočívá ve vytvoření základny určitého počtu letadel na letišti Charleroi, na této skutečnosti nic nemění.

4.2.4. Společnost Air France

(Přípomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2002)

- (170) Společnost Air France se domnívá, že snížení nákladů uplatněné na společnost Ryanair a jejich převzetí Valonským regionem a společností BSCA znevýhodňují konkurenty společnosti Ryanair, kteří zajišťují spoje na trhu uvnitř Společenství. Snížení poplatku za přistání umožňuje společnosti Ryanair omezit její provozní náklady, a tím se stát konkurenceschopnější oproti svým konkurentům nejenom na letech, které provozuje s odletem z letiště Charleroi či s přiletem na něj, ale také na celé síti, kterou provozuje. Závazek odškodnění, který poskytl Valonský region, je rovněž považován za zvýhodnění, které společnosti Ryanair zaručuje stabilitu provozních podmínek, zatímco „praktické používání jakékoliv letištní platformy dokládá, že obchodní a předpisové prostředí není nikdy strnulé. Výše letištních poplatků se tak může snadno zvýšit, je-li správce letiště nucen financovat zvláštní opatření, aby případně uspokojil jiné dopravce, kteří si přejí v Charleroi působit. Také vývoj opatření v oblasti ochrany životního prostředí může změnit podmínky využívání letiště“.

4.2.5. Společnost Austrian Airlines

(Připomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2002)

- (171) Podle společnosti Austrian Airlines vedl příchod nízkonákladových společností k zavedení o dotace mezi letišti a regiony, které chtějí být těmito dopravci dopravně obsluhovány. Tento vývoj zpochybňuje zásadu odměny za využívání infrastruktury, ačkoliv se jedná o jedno ze základních pravidel v oblasti civilního letectví. Poskytnuté podpory nejsou sestupné, nezávisí na úspěchu dosahovanému společností Ryanair na spojích, které dopravně obsluhuje, a prospívají pouze jediné letecké společnosti, což vede k diskriminaci. Společnost Austrian Airlines uzavírá, že „spolupráce“, jako je spolupráce mezi společností Ryanair a Valonským regionem, vede k výraznému narušení hospodářské soutěže a je v rozsáhlé míře neslučitelná s řádným fungováním vnitřního trhu v oblasti letectví.

4.2.6. Sdružení rezidentů a obyvatel obcí v blízkosti letiště Charleroi-Gosselies (*Association des riverains et habitants des communes proches de l'aéroport de Charleroi-Gosselies – ARACH*)

(Připomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2002)

- (172) Sdružení ARACH vyjadřuje znepokojení nad skutečností, že finanční podpory poskytnuté společnosti Ryanair vedou k „bezuzdnému rozvoji letiště“ v oblasti městské zástavby, a „jako občanů a daňových poplatníků se nás týkají sporné veřejné podpory poskytované soukromé společnosti, protože se jedná o nesprávné použití rozpočtových prostředků Valonského regionu“.

4.2.7. Zúčastněná strana A

(Připomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2002)

- (173) Zúčastněná strana A vyjadřuje „hluboké znepokojení“ nad dotacemi, které poskytují orgány místní samosprávy a které narušují podmínky hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy: „Společnost Ryanair tak využívá veřejných příspěvků na spoji Charleroi – Londýn, zatímco vlakový spoj Eurostar, který společně provozují belgická společnost SNCB, britské dráhy a francouzská společnost SNCF, takový příspěvek nedostává. Oba druhy dopravy jsou přesto na spoji Brusel – Londýn v přímé hospodářské soutěži. Provozovatelé železniční dopravy tak musí sami zajišťovat propagaci spoje, nakupovat zařízení a tažné stroje, platit poplatky za použití infrastruktury a tunelu atd. Rovnost zacházení mezi konkurenty je tím narušena.“

4.2.8. Zúčastněná strana B

(Připomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2002)

- (174) Zúčastněná strana B zdůrazňuje, že výhody poskytnuté společnosti Ryanair snižují její strukturu nákladů a umožňují jí uplatňovat nižší ceny. Tyto postupy narušují podmínky hospodářské soutěže bez ohledu na to, zda tyto společnosti odlétají z letiště Charleroi nebo z letiště Brusel-National a jaké spoje dopravně zajišťují. Hospodářská soutěž mezi tzv. „nízkonákladovými“ společnostmi není pouze hospodářská soutěž, již je nutno analyzovat spoj od spoje. Pro řadu cestujících jsou destinace Benátky nebo Barcelona navzájem zaměnitelné. K hospodářské soutěži proto dochází na všech spojích.
- (175) Tento podnik vysvětluje, že přímé náklady u odletu z Bruselu dosahují výše 32,14 EUR na cestujícího oproti 5 EUR u společnosti Ryanair při odletu z letiště Charleroi ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Asistenční služby při mezipřistání jsou sice v případě společnosti Ryanair omezenější než u ostatních leteckých společností, ale tato zúčastněná strana upozorňuje, že celou řadu asistenčních služeb při mezipřistání potřebují všechny společnosti. Skutečnost, že trh asistenčních služeb při mezipřistání je na letišti Brusel-National otevřený hospodářské soutěži, znamená, že náklady na asistenční služby na letišti Brusel-National by běžně neměly příliš

⁽⁸⁰⁾ Přímé náklady na letadlo a otáčku u odletu z letiště Brusel-National zahrnují poplatky za přistání, poplatky za cestujícího, jiné poplatky a náklady na asistenční služby. Na základě předpokládaného počtu cestujících v roce 2003 ve výši 1 700 000 osob dosahuje rozdíl v nákladech částky 23 milionů EUR.

přesahovat tyto náklady na letišti Charleroi. Náklady na asistenční služby jsou obecně na malých letištích vyšší než na velkých, protože podniky obvykle nedosáhnou rozhodné velikosti, aby mohly přistoupit k úsporám z rozsahu. Tato zúčastněná strana se domnívá, že společnost Ryanair ušetřila v roce 2003 částku 17 milionů EUR u skutečných nákladů na asistenční služby při mezipřistání a u poplatku za přistání. Ukazuje se rovněž, že společnost BSCA zřejmě nevzala na vědomí důsledky směrnice Rady 96/67/ES⁽⁸¹⁾: letiště mělo dosáhnout poměrně rychle počtu dvou milionů cestujících za rok a společnost BSCA měla při dosažení tohoto prahu uplatnit směrnici a otevřít trh asistenčních služeb při mezipřistání dalším subjektům.

- (177) Společnost BSCA údajně nejednala jako soukromý investor v tržním hospodářství, ale na pokyn Valonského regionu jednala ze sociálních a politických důvodů. Smlouva na 15 let pravděpodobně neumožní, aby se společnost BSCA prosadila jako zisková záležitost, a společnost údajně bude nadále čelit provozním potížím. Odchod společnosti Ryanair může ohrozit výhled na návratnost investice⁽⁸²⁾.
- (178) Společnost BSCA údajně dostává příspěvky od Valonského regionu, ať už se jedná o příjem z letištních poplatků ve výši 65 % či bezplatné používání infrastruktury, zatímco Valonský region platí příspěvek společnosti SOWAER. Každá platba Valonského regionu má být v zásadě omezena na vyrovnání nákladů, které souvisejí se závazky veřejné služby a zatěžují společnost BSCA, ale situace je v tomto ohledu nejasná.
- (179) Pro tento podnik, který přiznává, že sám občas využíval „marketingových“ zvýhodnění při otvírání spojů do nových destinací, ale nikdy snížení letištních poplatků či nákladů na asistenční služby při mezipřistání, přesahují výhody poskytnuté společnosti Ryanair na letišti Charleroi hranice běžné praxe. Domnívá se přesto, že postoupil stejně vysoká obchodní rizika, když se usadil na letišti Brusel-National v době, kdy hospodářská soutěž ze strany společnosti Sabena byla velmi ostrá.
- (180) Skutečnost, že někteří jiní správci letišť poskytují společnosti Ryanair výhody, není údajně relevantní pro prokázání, že se letiště Charleroi chovalo jako soukromý investor v tržním hospodářství. Podnik odkazuje na rozsudek ve věci *Steinike & Weinling*⁽⁸³⁾.

4.2.9. Společnost Brussels International Airport Company, která se stala společností Brussels Airport Company (dále jen „BAC“)

(Připomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2002)

- (181) Podle společnosti BAC se společnost BSCA údajně nechovala jako soukromý investor, protože poskytnuté výhody se odlišovaly od výhod poskytovaných jinými letišti svým rozsahem⁽⁸⁴⁾. Skutečnost, že společnost Ryanair dostává výhody od jiných letišť, není každopádně relevantní, protože tyto výhody mohou rovněž představovat státní podporu.
- (182) Zúčastněná strana upozorňuje Komisi na několik faktorů, které by se měly zohlednit při analýze možného návratu společnosti BSCA k ziskovosti a které zřejmě vylučují zisk ve střednědobém horizontu:
- (183) Společnost BSCA obdržela v prosinci roku 2002 od Valonského regionu rekapitalizaci ve výši 4 milionů EUR.

— společnost BSCA „je osvobozena od poloviny výše svého poplatku, který má uhradit Valonskému regionu za období 2001–2006. Tato výhoda představuje částku 1 milionu EUR za rok, kterou ale bude společnost BSCA muset splácet počínaje rokem 2007“;

⁽⁸¹⁾ Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36). Směrnice ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 ze dne 29. září 2003 o přizpůsobení ustanovení týkajících se výborů, které jsou nápomocny Komisi při výkonu jejích prováděcích pravomocí, stanovených v právních aktech Rady přijatých postupem podle článku 251 Smlouvy o ES, ustanovením rozhodnutí 1999/468/ES (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽⁸²⁾ Podnik uvádí jako příklad letiště Shannon v Irsku. Letiště Shannon poskytovalo po určitou dobu společnosti Ryanair výhody, jejichž poskytování nebylo prodlouženo. Společnost Ryanair se rozhodla přenést své činnosti na jiné letiště a letiště Shannon nedosáhlo očekávané přiměřené návratnosti investic.

⁽⁸³⁾ Rozsudek ve věci 78/76, *Steinike & Weinling v. Spolková republika Německo*, Sb. rozh., s. 595, EU:C:1977:52; „Vzhledem k tomu, že jakékoliv nesplnění povinností vyplývajících ze Smlouvy ze strany členskému státu v souvislosti se zákazem stanoveným v článku 92 nemůže být ospravedlněno skutečností, že tuto povinnost neplní ani jiné členské státy; že důsledek několika narušení hospodářské soutěže pro obchod mezi členskými státy není, že tak dojde k vzájemnému vyrovnání, ale naopak kumulativní, což zvyšuje negativní důsledky pro společný trh“ (bod č. 24).

⁽⁸⁴⁾ Sazby ukládané letišti Frankfurt-Hahn a Londýn-Stansted jsou údajně vyšší a slevy nižší, ačkoliv společnost Ryanair provozuje 49 destinací s odletem z Londýna a 15 s odletem z letiště Frankfurt-Hahn oproti 9 s odletem z letiště Charleroi.

- Komise by měla zohlednit výši nákladů, které souvisejí s rozšířením letiště Charleroi a jsou odhadovány na 95 milionů EUR, a způsoby financování. Pokud tyto práce nehradí společnost BSCA, je údajně nutno ověřit podmínky, za jakých Valonský region přenechává společnosti BSCA tuto infrastrukturu do užívání. Tato zúčastněná strana pochybuje, že za současného stavu své infrastruktury je letiště schopno přijmout dostatečný počet cestujících, aby se zajistila finanční rovnováha společnosti BSCA;
- Valonský region dává společnosti BSCA bezplatně k dispozici zařízení a zaměstnance nutné pro všechny činnosti v oblasti ochrany letiště Charleroi, tj. kontrolu cestujících a jejich zavazadel před nastoupením do letadla, ačkoliv „obvykle nesou náklady na ochranu uživatelé letiště buď formou poplatku na ochranu, který hradí provozovatel letiště, nebo formou daně v případě, že tyto služby zajišťují orgány veřejné moci“.

4.2.10. Zúčastněná strana C

(Připomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012)

- (184) Zúčastněná strana C se domnívá, že výhody, které Valonský region poskytuje společností BSCA a Ryanair, poškozují hospodářskou soutěž a že letiště Charleroi a Brusel-National působí na stejném trhu.
- (185) Zúčastněná strana C kritizuje vazbu mezi Valonským regionem, společností BSCA a společností Ryanair a rozdíly, které z toho plynou v oblasti poplatků vybíraných od leteckých společností na letišti Brusel a letišti Charleroi. Konkrétněji: i) poplatky za údržbu nejsou přenášeny na uživatele ale vyrovnávány Valonským regionem, ii) poplatky za přistání upřednostňují společnost Ryanair, [...].
- (186) Zúčastněná strana C rovněž tvrdí, že společnost Ryanair neplatí za služby, které spadají do běžné správy letiště, jako je protipožární služba, rozšíření a výstavba infrastruktury a poplatky za cestující.

4.2.11. Společnost Brussels Airlines

(a) Existence podpory

(i) Selektivní zvýhodnění

- (187) Podle společnosti Brussels Airlines byla společnost Ryanair oproti ostatním leteckým společnostem selektivně zvýhodněna.
- (188) Podpory, které poskytl region a společnost SOWAER společnosti BSCA, snižují provozní náklady této společnosti a umožňují jí uplatňovat u leteckých společností, k nimž patří společnost Ryanair, nižší poplatky, a tím snížit rovněž provozní náklady posledně zmíněné společnosti. Vzhledem ke skutečnosti, že Valonský region pokrývá náklady související s bezpečností na letišti Charleroi, společnost BSCA je nezískává zpět od leteckých společností, zatímco letiště Brusel-National nebylo v tomto ohledu příjemcem žádného vyrovnání. Společnost Brussels Airlines se domnívá, že při posuzování obchodních vztahů mezi společností BSCA a společností Ryanair je nutno zohlednit celkový program finanční podpory regionu ve prospěch společnosti BSCA.
- (189) Společnost Ryanair byla rovněž příjemcem přímých finančních opatření, jako je podpora na zahájení provozu a příspěvky na marketingové činnosti. Společnost Brussels Airlines si klade otázky ohledně souladu těchto podpor s podmínkami stanovenými v pokynech z roku 2005 a ohledně dodržení zásad proporcionality a transparentnosti.
- (190) Společnost Brussels Airlines se domnívá, že vzhledem ke kumulativnímu dopadu všech těchto opatření není možné usoudit, že se společnost BSCA chová jako soukromý investor, a vyzývá Komisi, aby opatření nezkoumala odděleně ale jako celek.

1. Srovnání

- (191) Podle společnosti Brussels Airlines byly poplatky, které společnost BSCA vybírala od společnosti Ryanair během dotčeného období, značně nižší než poplatky, které platily jiné letecké společnosti na srovnatelných letištích.

- (192) Společnost Brussels Airlines používá jako referenci letištní poplatky na souboru jiných letišť, která leží ve stejné spádové oblasti jako letiště Charleroi (Eindhoven, Lille a Kolín) nebo která mají podobnou velikost (Marseille, Porto a Boloň), a dospívá k závěru, že letištní poplatky uplatňované na letišti Charleroi nejsou v souladu s poplatky, které by uplatňoval soukromý investor v tržním hospodářství.
- (193) Společnost Brussels Airlines se rovněž domnívá, že letiště Brusel představuje vhodnou referenci pro posouzení diskriminační povahy letištních poplatků: obě letiště se nacházejí ve stejné spádové oblasti a čelí stejnému hospodářskému prostředí. Letiště Brusel může navíc přenést své fixní náklady na více leteckých společností, což vyvrací tvrzení, podle kterého jsou poplatky uplatňované na letišti Brusel nutně vyšší z důvodu jeho velikosti. Srovnání ukazuje, že mezi úrovní letištních poplatků na letišti Brusel a úrovní poplatků na letišti Charleroi existuje značný rozdíl i při zohlednění dodatečných služeb poskytovaných na letišti Brusel-National vzhledem k rozdílným hospodářským modelům leteckých společností.

2. Pokrytí nákladů

- (194) Podle společnosti Brussels Airlines společnost BSCA neprokazuje, že při rozhodování o předmětných dohodách (z roku 2001 a rovněž o jejich úpravách, které následovaly) by byla schopna pokrýt náklady vzniklé z těchto dohod po celou dobu jejich trvání a přitom z nich získat přiměřený zisk na základě střednědobého horizontu. Společnost BSCA se proto nechovala jako soukromý investor v tržním hospodářství.
- (195) Společnost Brussels Airlines tvrdí, že ziskové rozpětí společnosti BSCA je značně nižší než ziskové rozpětí jiných letišť Unie. V roce 2006 a 2007 se průměrné ziskové rozpětí řady letišť Unie pohybovalo od 7 % do 9 %. Zisková rozpětí společností BSCA a SOWAER upravená zohledněním dotací jsou výrazně negativní, a neodpovídají proto výše zmíněným ziskovým rozpětím, což naznačuje existenci postupů nezaměřených na trh.
- (196) Společnost Brussels Airlines klade otázku možnosti odůvodnit snížení ve výši 50 % poskytnuté společnosti Ryanair u těchto poplatků úsporami z rozsahu. Poplatky za cestujícího, na cestujícího se omezenou pohyblivostí a za asistenční služby při mezipřistání se ukazují jako téměř neexistující či mimořádně nízké, zatímco se jedná o náklady, které letecké společnosti běžně nesou.
- (197) Podle společnosti Brussels Airlines je nutno při posuzování podpory ve prospěch společnosti Ryanair zohlednit investiční a provozní náklady, které společnost BSCA nenesla.
- (198) Společnost Brussels Airlines si klade otázku, zda společnost BSCA dostatečně naplánovala odhadované příjmy a náklady letiště na celou dobu trvání dohod uzavřených se společností Ryanair.
- (199) Za snížení u poplatků společnost Ryanair nemohla společnosti BSCA zaručit provoz, který by přinesl příjem, který by byl odpovídající a úměrný nákladům souvisejícím s výhodami poskytnutými společností Ryanair.
- (200) Předmětná opatření proto nejsou podle společnosti Brussels Airlines v souladu se zásadou soukromého investora v tržním hospodářství, představují státní podporu a společnost Ryanair selektivně zvýhodňují.

(ii) Narušení hospodářské soutěže

- (201) Společnost Brussels Airlines tvrdí, že podpory mají negativní dopad na letecké společnosti, které působí na letišti Brusel-National. Podpory umožňují společnosti BSCA uplatňovat nižší poplatky, a tak snižovat náklady společnosti, které působí na letišti Charleroi. Tyto společnosti pak mohou uplatňovat cenový dumping vůči svým konkurentům, kteří působí na jiných letištích. Evropský trh přímých spojů („z místa na místo“) s odletem z Belgie se tak přemístil na letiště Charleroi. V tomto segmentu došlo k nárůstu provozu pouze na letišti Charleroi. Počet cestujících na letišti Brusel-National v posledních rocích zůstával na stejné úrovni, zatímco všude jinde v Evropě se provoz zvýšil. Jinými slovy, podle společnosti Brussels Airlines nárůst místního provozu prospěl v plné míře letišti Charleroi.
- (202) Společnost Brussels Airlines připomíná, že působí na letišti Brusel-National, jehož spádová oblast téměř plně pokrývá spádovou oblast letiště Charleroi. Společnost Brussels Airlines si proto přímo konkuruje se společností

Ryanair: obě společnosti působí ve stejné spádové oblasti a obracejí se na stejné zákazníky. Na trhu Unie nabízejí společnosti Brussels Airlines a Ryanair stejný typ služeb („z místa na místo“) a dopravně obsluhují stejné destinace. 60 destinací obsluhovaných společností Brussels Airlines pokrývá destinace obsluhované společností Ryanair. Ze 46 destinací si společnost Brussels Airlines konkuruje se společností Ryanair na 16 na stejném letišti a na 12 na letišti, které se nachází ve stejné spádové oblasti.

- (203) V důsledku této situace byla společnost Brussels Airlines nucena zrušit některé spoje, které zajišťovala rovněž společnost Ryanair (7 od roku 2007), a na některých spojích omezit počet letů (na 14 destinací). V období 2004–2012 se podíl společnosti Brussels Airlines na trhu snížil z [...] % na [...] %. Její podíly na trhu nadále klesají na úkor letiště Charleroi, jehož podíl na trhu se zvýšil z [...] % na [...] %.

(b) Neslučitelnost s vnitřním trhem

- (204) Pro společnost Brussels Airlines nepřispívá většina podpor poskytnutých společností Ryanair k dosažení cíle obecného zájmu. Podpory byly navíc provedeny takovým způsobem, že vedou k narušení hospodářské soutěže, a toto narušení je v rozporu s obecnými zájmy. Podpory poskytnuté společnosti Ryanair jsou proto podle společnosti Brussels Airlines neslučitelné s vnitřním trhem.

4.2.12. *Společnost BSCA*

(Připomínky obdržené po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012)

- (205) Podle společnosti BSCA nepředstavuje obchodní rámec se společností Ryanair v žádném ohledu podporu ve prospěch společnosti Ryanair. Výsledky vyvolané tímto partnerstvím prokazují ziskovost hospodářského modelu. Společnost BSCA tvrdí, že spravuje své činnosti zcela nezávisle, bez přímého či nepřímého zasahování valonské vlády, a to se týká zejména vyjednávání obchodních smluv s leteckými společnostmi.

4.2.13. *Společnost Ryanair*

- (206) Společnost Ryanair tvrdí, že dohody uzavřené mezi společností Ryanair, společností BSCA a Valonským regionem neobsahují prvek státní podpory, a to ze tří důvodů: uplatňuje se zásada soukromého investora v tržním hospodářství, neexistuje žádná selektivita a dohody nenarušují hospodářskou soutěž.

4.2.14. *Společnost TBI*

- (207) Podle společnosti TBI se dohody uzavřené na letišti Charleroi podobají dohodám, které společnost TBI uzavřela se společností Ryanair a dalšími nízkonákladovými společnostmi, a to zejména na letišti Stockholm Skavsta. Poskytování slev u poplatků za přistání a u nákladů za asistenční služby při mezipřistání je běžná obchodní praxe, která má přilákat společnosti, jež jsou schopny dodat vysoký počet cestujících. Příspěvky formou převzetí nákladů na hotelové ubytování, výškolení zaměstnanců nebo marketing je nutno přirovnat k investicím, které dopravce provedl, a riziku, které nese. Příspěvky na „marketing“ přispívají letišti, jehož značka se zlepšuje stejně jako se zvyšuje počet cestujících. Společnost TBI nabízí tento typ příspěvků zejména v případech, kdy dopravce zahajuje novou službu nebo posiluje počet letů na daném spoji.

4.2.15. *Společnost HRL Morrison and Co*

- (208) Podle společnosti HRL Morrison by soukromý investor mohl zaujmout přístup, kterým postupovalo letiště Charleroi. Svou nabídku by založil na několika rozhodujících faktorech: počet cestujících, který společnost může letišti přinést; její ochota zavázat se dlouhodobě prostřednictvím smluv; zvláštní potřeby společnosti; harmonogram pohybu letadel a jeho soulad s letištní činností (stávající provoz); potřeby z hlediska prostředků terminálu a asistenčních služeb při mezipřistání. Zisk očekávaný od dohody se společností Ryanair by vypočítal

jako celek (a nikoliv jeho jednotlivé součásti brány odděleně). O zisku z takové transakce by se mělo uvažovat za období přibližně 20 roků s tím, že k rozjezdu činností dojde po třech až pěti rocích. Pokud jde o dohodu na 15 roků, akcionáři společnosti HRL Morrison se domnívají, že může být z obchodního hlediska přijatelná, pokud dojde k návratu investice přibližně do pěti roků po podepsání dohody.

5. VYJÁDŘENÍ BELGIE

5.1. Vyjádření Belgie k opatřením ve prospěch společnosti BSCA

5.1.1. Neexistence státní podpory ve prospěch společnosti BSCA

5.1.1.1. Připomínky Belgie po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012

(a) Přenechání užívání infrastruktury společností SOWAER

(i) Hlavní argument uvedený Belgií: k schválení investičního programu valonskou vládou došlo před 12. prosincem 2000

(209) Podle Belgie rozhodla valonská vláda o investičním programu v červenci roku 2000 a potvrdila ho v listopadu roku 2000, tj. před vynesením rozsudku ve věci *Aéroports de Paris* ⁽⁸⁵⁾ (dále jen „rozsudek ve věci ADP“). Tento rozsudek představuje okamžik, od kterého se uplatňují pravidla SFEU pro státní podporu na financování letišť.

(210) Rámcová dohoda ze dne 20. července 2000, kterou se upřesňují podmínky rozvoje regionálních letišť a související opatření v oblasti životního prostředí, představuje dohodu, k níž se dospělo v rámci valonské vlády a kterou se region zavazuje přidělit část svého rozpočtu na rozvoj vlastní infrastruktury letiště Bruxelles-Sud Charleroi. Rozhodnutím ze dne 8. listopadu 2000 se provádí rozhodnutí ze dne 20. července 2000 a předtím stanovená rámcová dohoda se konkretizuje ve víceletém investičním programu. Obě rozhodnutí je proto nutno zvažovat jako celek, protože druhé rozhodnutí doplňuje a upřesňuje první, a to zejména pokud jde o konkrétní harmonogram provádění rozhodnutých finančních opatření.

1. Odmítnutí některých prvků uvedených Komisí v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012

a. Neexistence závazku vůči třetí straně

(211) V rámci těchto rozhodnutí neexistuje žádný třetí příjemce, protože region v nich stanoví své investice pro sebe. Podle Belgie je proto znění těchto dvou rozhodnutí méně formální než v rámci rozhodnutí o poskytnutí podpory ve prospěch třetí strany. Při poskytnutí podpory ve prospěch třetí strany by region přijal zásadu a výše investic bez dodatečného řízení stejným způsobem kromě skutečnosti, že by odeslal dopis s oznámením vládního rozhodnutí, což v tomto konkrétním případě bylo zbytečné.

(212) Podle Belgie ale tento formální nedostatek neznámá, že by tato rozhodnutí neměla závaznou povahu. Přijatá rozhodnutí jsou sice určena regionu, ale přijetí rozhodnutí vlády představuje počátek závazku vlády. Okolnost, že tento závazek je jednostranný, není vlastní jen tomuto konkrétnímu případu. O každém finančním opatření bez ohledu na to, komu je určeno, se rozhoduje jednostranným správním aktem orgánu, který ho poskytuje a kterému zůstává pravomoc akt zachovat, změnit či zrušit.

(213) Pro příjemce proto nebyl vypracován žádný formální dopis s oznámením o poskytnutí podpory, zatímco podle rozsudku ve věci *Fleuren Compost* ⁽⁸⁶⁾ je právě tento akt nutno považovat za právně závazný akt, jímž se příslušný orgán zavazuje podporu poskytnout, a který proto představuje den poskytnutí podpory. Bez podobného dokumentu je jediným možným dnem den rozhodnutí vlády o poskytnutí investic (zásada, částky a harmonogram).

⁽⁸⁵⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 12. prosince 2000 ve věci T-128/98, *Aéroports de Paris v. Komise*, Sb. rozh. 2000, s. II-3929, EU:T:2000:290.

⁽⁸⁶⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 14. ledna 2004 ve věci T-109/01, *Fleuren Compost BV v. Komise*, Sb. rozh., s. II-00127, EU:T:2004:4, bod č. 18.

b. Neodvolatelná, pevná a konečná povaha rozhodnutí z roku 2000

- (214) Belgie uvádí, že podle Komise byla rozhodnutí ze dne 20. července a 8. listopadu 2000 následně podstatně změněna, a nemají proto neodvolatelnou, pevnou a končnou povahu.
- (215) Podle Belgie je nutno v tomto bodě rozlišovat mezi rozhodnutími, kterými se stanoví nové investice odpovídající novým projektům, a rozhodnutími, kterými se konkrétně provádějí, případně pomocí určitých úprav, investice, o nichž se předtím rozhodlo.
- (216) V tomto konkrétním případě Belgie potvrzuje závaznou a neodvolatelnou povahu rozhodnutí z července a listopadu roku 2000 a skutečnost, že následně nebylo přijato žádné nové rozhodnutí o financování. Jediná rozhodnutí, která následně přijalo Valonsko a poté společnost SOWAER, měla za cíl uplatnit a provést opatření financování v souladu s rozhodnutími vlády z července a listopadu roku 2000.
- (217) Pozdější úpravy stanovených částek investic proto nepředstavují nová rozhodnutí o investicích ale nezbytné úpravy toho, co již bylo přiznáno v červenci a listopadu roku 2000, v závislosti na obecném vývoji situace. Některé částky stanovené v rámcové dohodě a programu financování bylo totiž nutno následně přehodnotit, a to zejména z důvodu zvýšení cen surovin, doladění nutných investic na základě technických studií, technických omezení souvisejících s vystavením stavebního povolení nebo výsledků veřejných soutěží. Tyto rozpočtové nebo technické úpravy nemohou podle Belgie představovat podstatné změny.
- (218) Vláda si tak byla vědoma hranic odhadu takových investic a od počátku počítala s tím, že některé položky (mezi nimi výstavba nového terminálu) mohou být přehodnoceny „podle skutečné činnosti letiště“, nebo protože jsou „podmíněny skutečnými potřebami letiště“. Protože skutečná činnost a potřeby letiště se v rámci dohody a investičního programu na několik roků musely nutně vyvíjet, je podle Belgie logické, že vláda vyčíslila určité položky s výhradou stálého vývoje těchto faktorů.
- (219) Ve skutečnosti podle Belgie vůle vlády stanovit a vyčíslit od počátku své závazky, byť s výhradou pozdějších doladění, existovala od přijetí rámcové dohody ze dne 20. července 2000 a od přijetí investičního programu ze dne 8. listopadu 2000. Úpravy těchto rozhodnutí, ke kterým došlo později, nemohou zpochybnit závaznou povahu závazku přijatého v oné době vládou.
- (220) Podpůrně, pokud by některé úpravy měly být do té míry zásadní, jak se má jevit, jednalo by se ve skutečnosti o novou investici a nikoliv o pozdější úpravu již přiznané investice, a pouze tuto investici branou odděleně (*quod non*) by proto bylo možno považovat za investici, o níž se rozhodlo až po přijetí rozhodnutí ze dne 20. července a 8. listopadu 2000.
- (221) Aby podle Belgie přehodnocení této investice mělo za následek její označení za novou investici, musí se provedená změna týkat nejenom rozsahu dané investice, ale rovněž její povahy. Tato změna musí být taková, aby bylo možno tvrdit, že projekt plánovaný v okamžiku přijetí rozhodnutí z července a listopadu roku 2000 nelze v žádném případě vztahovat k projektu, který byl konkrétně následně financován a proveden, a to nezávisle na oprávněném vývoji obecné situace. Například „doplňkovou“ investici, kterou by neopodstatňovalo pozdější přizpůsobení skutečným potřebám letiště, ale o které by se rozhodlo s cílem přidat dodatečnou infrastrukturu k té, s níž se původně počítalo v červenci a listopadu roku 2000, by tak mohla být považována, a to výlučně až do výše tohoto „doplňku“, za novou investici, o níž se rozhodlo mimo rámcovou dohodu a investiční program z roku 2000.
- (222) V tomto konkrétním případě se sice ukázalo, že některé položky byly podceněny nebo neproveditelné ve stanovené lhůtě, ale všechny provedené investice byly ve své zásadě naplánovány rozhodnutími z července a listopadu roku 2000. Pokud byly částky následně změněny, tak k tomu došlo pod tlakem nových skutečností, které bylo v okamžiku přijetí rozhodnutí možno jen obtížně nebo vůbec předvídat.

2. Tvrzení Belgie založená na analýze rozhodnutí z roku 2000

(223) Podle Belgie analýza rozhodnutí ze dne 20. července a 8. listopadu 2000 potvrzuje právně závaznou povahu závazků, které jsou v nich obsaženy.

a. Rozhodnutí valonské vlády ze dne 20. července 2000, kterým se schvaluje rámcová dohoda

(224) Rámcová dohoda a investiční program odpovídají skutečným rozhodnutím, která mají pro vládu za následek závazný závazek. Ostatně okolnost, že se jedná o akt s názvem „rámcová dohoda“, nezabránila Komisi v jednom předchozím rozhodnutí usoudit, že se jedná o právně závazný akt, a určit den podpisu zmíněného aktu za den poskytnutí podpory ⁽⁸⁷⁾.

(225) Podle Belgie rámcová dohoda z července roku 2000 nejenom přesahuje obecnou dohodu, ale konkrétně stanoví přidělení investic. Položky přidělení jsou již určeny a rovněž investiční náklady byly předmětem vyhodnocení, aby rozpočet mohl výdaje okamžitě převzít.

(226) Vláda navíc dbala na upřesnění, že bude nutno zavést „finanční mechanismus *ad hoc*“. Uvedené potvrzuje, že vláda již počítala se zavedením nového veřejného subjektu, který bude pověřen letištní infrastrukturou.

(227) Finanční plán společnosti SOWAER schválený vládou dne 23. května 2001 potvrzuje, že společnost SOWAER provede rozhodnutí vlády z července a listopadu 2000, a odkazuje na rámcovou dohodu ze dne 20. července 2000, čímž jsou odstraněny veškeré pochyby ohledně závazků přijatých Valonskem.

(228) Podle Belgie není tento způsob fungování ostatně podstatný oproti zásadě schválení investičního programu, která je v tomto konkrétním případě základní otázkou. Vznik společnosti SOWAER je pouze prováděcím opatřením rozhodnutí z července a listopadu roku 2000, protože tato společnost je pouhým finančním nástrojem Valonska. Pokud se po přijetí rozhodnutí z července a listopadu 2000 ještě měl určit konkrétní finanční mechanismus na provedení investic rozhodnutých regionem, byly přesto závazky valonských orgánů skutečné a závazné pro finanční mechanismus, který by byl vybrán.

b. Rozhodnutí valonské vlády ze dne 8. listopadu 2000 o provedení rámcové dohody ze dne 20. července 2000 a schválení víceletého investičního programu letiště Bruxelles-Sud Charleroi

(229) Provedením svého rozhodnutí ze dne 20. července 2000 přijala valonská vláda dne 8. listopadu 2000 rozhodnutí. Při této příležitosti schválila „víceletý hmotný investiční program na období 2000–2004 ohledně letiště Bruxelles-Sud Charleroi a související finanční plán“. Každá investice popsaná ve zprávě schválené vládou byla posouzena a náklady na ni přesně vymezeny.

(230) Belgie uzavírá, že o investičním programu na období 2001–2010 ohledně letiště Bruxelles-Sud Charleroi tak bylo skutečně rozhodnuto přede dnem 12. prosince 2000, tj. dnem vynesení rozsudku ve věci *Aéroports de Paris*.

(ii) Podpůrné tvrzení Belgie: financování infrastruktury je v souladu se zásadou soukromého investora

(231) Podle Belgie je v každém případě financování infrastruktury letiště Charleroi v souladu se zásadou soukromého investora.

(232) Na prokázání uvedeného Belgie předložila tabulku hotovostních toků souvisejících s investicemi do nového terminálu a parkoviště automobilů za období 2002–2036 ⁽⁸⁸⁾. Z těchto investičních částek zohlednila pouze 89,7 % investic v případě parkoviště a 28,1 % investic v případě nového terminálu, protože usoudila, že ostatní

⁽⁸⁷⁾ Rozhodnutí Komise 2008/948/ES ze dne 23. července 2008 o opatřeních Německa ve prospěch společnosti DHL a letiště Lipsko/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (Úř. věst. L 346, 23.12.2008, s. 1), bod 291.

⁽⁸⁸⁾ Viz příloha 3 připomínek Belgie předaných dne 23. května 2012.

investice byly určeny na ne hospodářské činnosti. Belgie dále předpokládala, že veřejné financování služeb obecného hospodářského zájmu, a tím infrastruktury vyhrazené těmto činnostem, evropské předpisy pro státní podporu povolují. Belgie na tomto základě dospívá k závěru, že kromě vyrovnání poskytovaného regionem společností BSCA s cílem převzít část poplatků souvisejících s infrastrukturou vyhrazenou službám obecného hospodářského zájmu dosahuje míra ziskovosti financování této infrastruktury výše téměř 2 %. K přenechání infrastruktury do užívání tak nedochází za cenu nižší, než je její hodnota.

(b) Služby společnosti SOWAER ve prospěch společnosti BSCA

- (233) Belgie zdůrazňuje, že značná část nákladů na velkou údržbu a opravy souvisí s infrastrukturou, která je vyhrazena pro ne hospodářské činnosti.

(c) Financování části nákladů na služby obecného zájmu regionem

- (234) Od roku 1991 byla v článku 25 zadávacích podmínek stvrzena zásada účetního oddělení pro účely určení nákladů krytých vyrovnáním.

(i) Hlavní bod: financování ne hospodářských činností

1. Služba protipožární ochrany

- (235) Podle Belgie představují služby protipožární ochrany ne hospodářské činnosti, protože se jedná o činnosti spadající do veřejných pravomocí.

2. Služby související s bezpečností pozemního provozu

- (236) Podle Belgie spadají rovněž služby související s bezpečností pozemního provozu do úkolů veřejné moci.

- (237) U příležitosti rozhodnutí vyneseného Komisí dne 23. července 2008 ohledně letiště Lipsko/Halle totiž Komise podle Belgie sama uznala, že se u služeb souvisejících s bezpečností provozování jedná o ne hospodářské činnosti ⁽⁸⁹⁾. Z přehledu infrastruktury související s bezpečností provozování, který poskytly německé orgány a který je uveden v tabulce v 58. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, vyplývá, že k této infrastruktuře patří infrastruktura nutná pro bezpečnost pozemního provozu, tj.: nepřerušené elektrické napájení provozních prostor, transformátory, osvětlení letištní dráhy, osvětlení provozních prostor atd. Pro připomenutí, toto stanovisko Komise potvrdil Tribunál v rozsudku ve věci *Freistaat Sachsen v. Komise* ⁽⁹⁰⁾ na základě žaloby na neplatnost podané proti výše zmíněnému rozhodnutí Komise.

- (238) Z popisu služeb souvisejících s bezpečností pozemního provozu a letištního areálu, jak je uveden v dodatku 5 k úmluvě o koncesi ze dne 9. července 1991 a v zadávacích podmínkách dohodnutých dne 10. března 2006, vyplývá, že předmětné náklady, tj. běžná údržba letištního areálu související s bezpečností, služba technické údržby budov, letištních drah, okolí a pozemních komunikací, drobné opravy asfaltového povrchu, běžná údržba a oprava letištní dráhy a přístupových cest, provozní údržba a oprava osvětlení a světelné signalizace letištní dráhy, sekání trávy, odstraňování nečistot z letištní dráhy a její vyznačení a odstraňování sněhu, odpovídají skutečně službám souvisejícím s bezpečností provozování, které Komise uznala ve svém rozhodnutí o letišti Lipsko/Halle za ne hospodářské činnosti.

3. Služby související s bezpečností

- (239) Podle Belgie jsou služby související s bezpečností činnostmi spadajícími do veřejných pravomocí, protože se jedná o úkoly, které obvykle vykonává stát. Na podporu svého uvažování uvádí Belgie evropské předpisy a rozhodnutí Komise o letišti Lipsko ⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁹⁾ Rozhodnutí 2008/948/ES, 182. bod odůvodnění.

⁽⁹⁰⁾ Rozsudek ze dne 24. března 2011 ve spojených věcech T-443/08 a T-455/08, *Freistaat Sachsen v. Komise*, [2011] Sb. rozh. II-01311, odstavec 225.

⁽⁹¹⁾ Viz poznámka pod čarou 89.

4. Služby sledování a zaznamenávání letů, předběžného plánování letů a řízení pozemního pohybu letadel

- (240) Podle Belgie jsou úkoly v oblasti sledování a zaznamenávání letů, předběžného plánování letů a řízení pozemního pohybu letadel zásadními prvky bezpečnosti civilního letectví, a odpovídají proto úkolům veřejné moci, protože jsou základními součástmi bezpečnosti letiště.

5. Závěry k financování služeb obecného zájmu poskytovaných společností BSCA na žádost Valonska

- (241) Z předchozí podle Belgie vyplývá, že všechny služby obecného zájmu stanovené v článku 25 zadávacích podmínek, které jsou předmětem vyrovnání regionu ve prospěch společnosti BSCA, představují ne hospodářské činnosti, které jsou v souladu s rozhodovací praxí Komise a evropskou judikaturou vyjmuty z oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (242) Belgie zdůrazňuje, že tyto služby byly předtím vykonávány valonskou správou, a to před rokem 1991 v případě služeb „protipožární ochrana a údržba“ a před rokem 2008 v případě ochrany a služeb v oblasti sledování a zaznamenávání letů, předběžného plánování letů a řízení pozemního pohybu letadel.
- (243) Poskytováním těchto služeb společnost BSCA pouze plní z pověření povinnosti, které jsou uloženy orgánům veřejné moci na základě mezinárodních závazků, které vyplývají ze standardů Mezinárodní organizace civilního letectví, nebo v souladu s evropskými předpisy.

(ii) Podpůrný bod: financování hospodářských činností spadajících do obecného zájmu v souladu s rozsudkem ve věci *Altmark*

- (244) Pokud by Komise podle Belgie měla usoudit, že některé z výše uvedených činností představují hospodářské činnosti, bude nucena konstatovat, že financování těchto činností představuje vyrovnání, která nejsou na základě kritérií uvedených v rozsudku ve věci *Altmark* státní podporou⁽⁹²⁾. Tato vyrovnání totiž dodržují kritéria stanovená judikaturou ve věci *Altmark*, jež umožňují vyloučit existenci státní podpory.

1. Existence jasně vymezených závazků veřejné služby

- (245) Podle Belgie zkoumané činnosti, které souvisejí s ochranou a bezpečností civilního letectví a letištními činnostmi, sledují obecný zájem. V článku 25 zadávacích podmínek, které jsou přiloženy k úmluvě o koncesi ze dne 9. července 1991, jsou stanoveny povinnosti, jež přísluší společnosti BSCA v rámci úkolů souvisejících s ochranou a bezpečností. Toto ustanovení upřesňuje, že tyto služby „vykonává koncesionář v obecném zájmu“. Z tohoto ustanovení vyplývá, že Valonsko svěřilo koncesionáři výkon těchto služeb, a že mu tak dalo pověření.

2. Parametry vyrovnání stanovené objektivně a transparentně

- (246) Parametry vyrovnání jsou stanoveny objektivně a transparentně v článku 25 zadávacích podmínek, v němž se stanoví, že společnost BSCA povede pro činnosti uvedené ve stejném článku oddělený provozní účet.
- (247) Pokud jde o náklady, které nejsou přičitatelné službě obecného zájmu ve své plné výši, jejich přidělení se provádí úměrně na základě procentního podílu osob přidělených ke službě obecného zájmu v případě zaměstnanců a v závislosti na procentním podílu plochy určené pro tyto služby či v závislosti na jiných objektivních kritériích, která musí schválit region.
- (248) Od roku 2006 v případě položek souvisejících s protipožárními službami a údržbou a od roku 2010 v případě služeb souvisejících s bezpečností, navigační kanceláří a řízením pozemního pohybu letadel bylo vyrovnání omezenou stropní částkou upřesněnou v článku 25 zadávacích podmínek s výhradou úprav podle indexu. Výše vyrovnání nemůže v žádném případě přesáhnout náklady, které společnosti BSCA skutečně vznikají při plnění těchto služeb.

⁽⁹²⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003 ve věci C-280/00, *Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Sb. rozh. 2003, EU:C:2003:415, s. I-7447.

- (249) Parametry vyrovnání byly proto stanoveny předem a podrobně, a vyrovnání tak splňuje druhé kritérium rozsudku ve věci *Altmark*.

3. Omezení vyrovnání na vzniklé náklady

- (250) Podle Belgie existují různé mechanismy zamezující nadměrnému vyrovnání:

- před zavedením stropní hranice vyrovnání umožňovalo přesné vymezení nákladů přebíraných Valonskem a rovněž zásada účetního oddělení zamezit každému nadměrnému vyrovnání. Byl ostatně stanoven kontrolní mechanismus pro ověření na jedné straně rozpočtu předkládaného společností BSCA a na druhé straně neexistence nadměrného vyrovnání po vyplacení vyrovnání;
- od roku 2006 nesmí výše zásahu vypláceného za služby související s protipožární ochranou a bezpečností pozemního provozu a areálu letiště přesáhnout částku 5 774 000 EUR, která je každý rok upravována podle indexu;
- vyrovnání poskytované za služby související s bezpečností, navigační kanceláří a řízením pozemního pohybu letadel bylo od roku 2010 omezeno na stropní částku, která se rovná nákladům na tyto služby v roce 2009 a je každý rok upravována podle indexu.

- (251) V článku 25 se dále stanoví, že obdržená částka nemůže v žádném případě přesáhnout skutečně vzniklé náklady a že v případě, že by došlo k nadměrnému vyrovnání, uplatní se mechanismus rozpočtového vyrovnání na úkor rozpočtu na následující rok. Pro připomenutí: rozpočet předběžně vypracovává společnost BSCA a valonská správa ho kontroluje. Tato správa rovněž provádí každý rok kontroly na místě, aby se ujistila, že společnost BSCA dodržuje ustanovení článku 25 zadávacích podmínek.

4. Srovnání s dobře spravovaným a přiměřeně vybaveným podobným podnikem

- (252) Pokud jde o společnost BSCA, žádné srovnání s jiným dobře spravovaným a přiměřeně vybaveným podnikem není podle Belgie nutné, protože se zjevně jedná o dobře spravovaný a přiměřeně vybavený podnik.
- (253) Společnost BSCA dodržuje platné mezinárodní a účetní standardy a všechny poměry zmiňované ve sdělení Komise ze dne 20. prosince 2011 o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu prokazují účinnou správu této společnosti. Tato správa ostatně umožnila v roce 2009 přilákat soukromé investory v rámci částečné privatizace společnosti BSCA.
- (254) Skutečnost, že je společnost BSCA dobře spravovaným a přiměřeně vybaveným podnikem, si lze ověřit především jejími finančními výsledky, které od roku 2000 neustále rostou. Zatímco v roce 2000 vykázala společnost BSCA obrát ve výši 7 578 000 EUR, v roce 2010 dosáhl tento obrát již výše 81 387 000 EUR. Dále je zřejmé, že pokud by společnost BSCA nebyla dobře spravovaným a přiměřeně vybaveným podnikem, letiště Charleroi by v období 1997–2011 nezaznamenalo tak pozoruhodný nárůst počtu cestujících (z 211 065 osob na 5 901 007 osob).
- (255) Ze zavedeného finančního mechanismu vyplývá, že vyrovnání vyplácené společnosti BSCA je svou podstatou nižší než tržní cena za všechny služby, kterými je pověřena, protože je toto vyrovnání od roku 2006 omezeno stropní hranicí u služeb souvisejících s protipožární ochranou a bezpečností pozemního provozu a letištního areálu a od roku 2010 u služeb ochrany.

(d) Navýšení kapitálu společnosti BSCA upsané společností SOWAER v roce 2002

- (256) Podle Belgie Komise až do rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 nikdy nevyjádřila výhrady ohledně navýšení kapitálu společnosti BSCA. Naopak výslovně uznala, že se jedná o transakci provedenou v souladu se zásadou soukromého investora (viz 132. bod odůvodnění rozhodnutí z roku 2004).
- (257) Poslední číselné údaje prokazují, že společnost BSCA vytvářela zisk, který umožnil jen za rok 2010 rozdělit částku 6 505 595 EUR mezi její veřejné a soukromé akcionáře. Hospodářské výsledky posledních pěti roků jsou uvedeny v následující tabulce.

VÝSLEDKOVÉ ÚČTY (v milionech EUR)	2011	2010	2009	2008	2007
Prodej a služby	53 618	48 533	35 434	27 002	19 543
Zisk za období	11 310	9 994	4 445	1 915	1 968
Odměna kapitálu	6 815	6 506	387	387	387

- (258) Pro navýšení kapitálu, který provedla společnost SOWAER, je příznačná míra interní ziskovosti ve výši 26,09 %, která se podobá odhadu společnosti Deloitte & Touche z roku 2003, a potvrzuje tak důvěryhodnost této analýzy. Vzhledem k předchozímu je nutno konstatovat, že soukromý investor by tuto investici bezpochyby provedl.
- (259) Posouzení navýšení kapitálu, které provedla Komise a podle kterého „tyto pochybnosti posiluje zjištění, že společnost BSCA neunesla náklady na infrastrukturu, jež jí byla dána do užívání, a na různé služby poskytované společností SOWAER“, představuje kromě toho nesprávné právní posouzení. Komise totiž musí uplatnit jednotlivě na každou z forem zásahu kritéria nutná pro posouzení jejich správnosti a posoudit u každého ze zásahů, zda se jedná o podporu, a v případě že ano, tak zda je podpora slučitelná či neslučitelná s vnitřním trhem. Filosofie navýšení kapitálu ve společnosti BSCA je odlišná od cíle dání letištní infrastruktury do užívání, a to ještě ve větším měřítku v souvislostech oné doby. Komise proto nemůže nahlížet na oba typy zásahu jako na jeden celek, aby ověřila jejich souhrnnou ziskovost.

5.1.1.2. Vyjádření Belgie po připomínkách zúčastněných stran ohledně neexistence podpory ve prospěch společnosti BSCA obdržených po rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012

(a) Koncesionářský poplatek hrazený společností BSCA

- (260) Jako odpověď na poznámky společnosti BAC ohledně poplatků hrazených společností BSCA za používání infrastruktury Belgie uvádí, že některé poplatky zmiňované společností BAC nejsou pro letiště Charleroi relevantní, a to zejména:
- poplatek zvaný „slot coordination fee“ vzhledem ke skutečnosti, že letiště Charleroi není přetíženo,
 - poplatek zvaný „terminal navigation charge“, který není uložen regionálním letištěm, na nichž pohyb letadel nedosahuje 50 000 pohybů komerčních letů.
- (261) Na rozdíl od tvrzení společnosti BAC počítá podle Belgie společnost BSCA jakožto správce infrastruktury s poplatkem za používání centralizované infrastruktury pro společnosti zajišťující asistenční služby při mezipřistání, a to včetně BSCA jakožto koordinátora. Takový poplatek je zahrnut do smlouvy uzavřené společností BSCA se společností Ryanair.
- (262) Poplatek ve výši 0,18 EUR za odlétajícího cestujícího uložený federální správou spadá do pravomocí federálního státu a nespadá do pravomocí společnosti BSCA.
- (263) Poplatek na osoby s omezenou pohyblivostí byl stanoven na základě nákladů, které společnost BSCA skutečně nese. V tomto ohledu podle Belgie stačí porovnat velikost infrastruktury letiště Charleroi s velikostí infrastruktury letiště Brusel ke zjištění, že správa této služby pro osoby s omezenou pohyblivostí vyžaduje na letišti Charleroi menší náklady než na letišti Brusel, a to již s ohledem na vzdálenost, již je nutno překonat k letadlu či k východu z terminálu.
- (264) Belgie dále uznává, že je správné, že společnost BSCA neukládá v současné době žádný poplatek související s ochranou. Tento úkol, který spadá do výsadních pravomocí veřejné moci, je předmětem vyrovnání ze strany Valonska, ale toto vyrovnání bylo v rámci smlouvy o koncesi mezi společností BSCA a Valonskem omezeno stropní hranicí a náklady přesahující tuto hranici nese společnost BSCA. Nic ale společnost BSCA nenutí k tomu, aby tyto náklady přenesla formou poplatku na cestující.

- (265) Pokud jde o poplatek za parkování, údaj převzatý v tabulce předané společností BAC je podle Belgie nesprávný, protože uvádí, že na letišti Charleroi žádný poplatek za parkování neexistuje, což není pravda, protože sazebník zveřejněný na internetových stránkách společnosti BSCA jasně poukazuje na existenci těchto poplatků, které odpovídají částce 1,98 EUR za den (24 hodin) a tunu.

(b) Financování služeb obecného zájmu

- (266) Několik zúčastněných stran, které předložily své připomínky, a zejména společnosti Brussels Airlines a BAC, se vyjádřilo k financování služeb obecného zájmu zajišťovaných pro Valonsko společností BSCA a odmítají, že by některé služby poskytované společností BSCA, tj. bezpečnost, ochrana, protipožární služba a služby související s bezpečností pozemního provozu a areálu letiště, mohly představovat činnosti vyjmuté z oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU.

(i) Poznámka ke srovnání letiště Charleroi a společnosti BAC

- (267) Společnosti Brussels Airlines a BAC tvrdí, že na letišti Brusel náklady na tyto různé služby nenesou odpovědné veřejné orgány, v tomto konkrétním případě federální stát, a zřejmě z této skutečnosti vyvozují státní podporu ve prospěch letiště Charleroi.
- (268) V tomto ohledu je nutno upřesnit, že v Belgii nespádají všechna letiště pod stejný veřejný orgán, protože regionální letiště spadají pod region, na jehož území se nacházejí, a letiště Brusel spadá do odpovědnosti federálního státu ⁽⁹³⁾. Odpovědnost každého orgánu za letiště, která jsou mu svěřena, byla jasně potvrzena od počátku regionalizace správy letišť (s výjimkou letiště Brusel) dohodou o spolupráci mezi belgickým státem vystupujícím za Národní společnost leteckých cest (Société nationale des voies aériennes – S.N.V.A.) ⁽⁹⁴⁾ a regiony ⁽⁹⁵⁾, v níž se jednoznačně uvádí, že „regiony nesou od vstupu v platnost zmíněného zákona plnou odpovědnost za pravomoci, které na ně byly převedeny. Od tohoto dne jsou oprávněny přijímat všechna příslušná opatření, za něž nesou plnou odpovědnost“.
- (269) Letiště Charleroi tak spadá pod předpisy Valonska, zatímco letiště Brusel reguluje federální stát. V tomto konkrétním případě se Valonský region rozhodl v rámci svých regulačních pravomocí financovat část nákladů na určité služby. Okolnost, že stejné služby jsou v jednom případě hrazeny veřejným orgánem a v druhém případě provozovatelem, nemá ale žádný vliv na jejich označení za hospodářské či nehopodářské činnosti.
- (270) Ve Vlámském regionu jsou ostatně některé služby, které jsou zde zkoumány, přímo poskytovány regionální správou, a region je tak přímo hradí. Jedná se zejména o případ všech nákladů souvisejících se službami letištní ochrany a bezpečnosti na letištích Antverpy a Ostende, a to bez ohledu na objem činností těchto letišť.

(ii) Služby protipožární ochrany

- (271) Pokud jde konkrétně o služby protipožární ochrany, společnost Brussels Airlines tvrdí, že jiné podniky, které se nacházejí ve Valonsku a spadají pod směrnici Seveso ⁽⁹⁶⁾, musí nést náklady na svou protipožární službu, jako je například společnost Total nacházející se ve Feluy, a že na letišti Brusel Vlámský region / federální stát tyto služby nefinancují.
- (272) Podle Belgie toto srovnání s podniky, které podléhají povinnostem směrnice Seveso, není relevantní, protože ze znění této směrnice vyplývá, že se po členských státech požaduje, aby uložily podnikům, které spadají do oblasti její působnosti ⁽⁹⁷⁾, aby samy přijaly preventivní opatření proti požáru. Naopak povinnost organizovat služby protipožární ochrany v rámci letiště ukládá mezinárodní úmluva přijatá Mezinárodní organizací civilního letectví a tato povinnost přísluší přímo členským státům.

⁽⁹³⁾ Čl. 6, odst. 1, X, 7° zákona o institucionální reformě, M.S. 15.8.1980, s. 9434.

⁽⁹⁴⁾ Dnes společnost Belgocontrol.

⁽⁹⁵⁾ M.S., 9. března 1990, s. 4439.

⁽⁹⁶⁾ Směrnice Rady 96/82/ES ze dne 9. prosince 1996 o kontrole nebezpečí závažných havárií s přítomností nebezpečných látek (Úř. věst. L 10, 14.1.1997, s. 13), zvaná „směrnice Seveso“.

⁽⁹⁷⁾ Což není případ letišť.

- (273) Jak Komise, tak Tribunál ostatně potvrdily, že služby protipožární ochrany představují činnosti veřejné moci, které lze vyjmout z oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU.

(iii) Služby související s bezpečností pozemního provozu a areálu letiště

- (274) Společnost Brussels Airlines rovněž odmítá označení služeb údržby, které v tomto konkrétním případě odpovídají zabezpečení pozemního provozu a areálu letiště, za ne hospodářskou činnost. V tomto ohledu si společnost Brussels Airlines vystačí se zdůrazněním, že takové služby spadají do správy letiště, a jsou proto hospodářskou činností.
- (275) Skutečnost, že činnost správy letiště představuje hospodářskou činnost, je tímto dána. Avšak některé činnosti jsou vyjmuty z oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, protože představují výsadní pravomoci veřejné moci nebo jsou svou povahou ne hospodářské, a to i v případě, že jsou, jak zdůrazňuje společnost Brussels Airlines, nezbytné pro správu letiště. Je-li například jasné, že správa letiště (hospodářská činnost) znamená, že je třeba počítat s celní službou, aby bylo možno kontrolovat totožnost cestujících, je přesto nutno konstatovat, že taková služba je součástí výsadních pravomocí obvykle vyhrazených státu a že se jedná o ne hospodářskou činnost. Okolnost, že služby související s bezpečností pozemního provozu a areálu letiště jsou zásadní pro správu letiště, proto ještě nestačí, aby je zbavila jejich ne hospodářské povahy.
- (276) Jak zjistila Komise ve svém výše zmíněném rozhodnutí ohledně letiště Lipsko/Halle: „v daném případě jsou určité náklady vyvolány činnostmi, jež spadají do kompetence veřejné správy. Tyto náklady se vztahují na bezpečnostní funkce a funkce policie, protipožární opatření a opatření v oblasti veřejné bezpečnosti, bezpečnosti provozu, Německou meteorologickou službu a společnost Deutsche Flugsicherung“⁽⁹⁸⁾. Belgie ve svých připomínkách po rozhodnutí o rozšíření formálního vyšetřovacího řízení z roku 2012 připomněla, že ze stejného rozhodnutí vyplývá, že „činnosti bezpečnosti provozování“ zahrnují vše, co je nutné pro bezpečnost pozemního provozu a areálu letiště, tj. elektrické napájení, osvětlení dráhy, osvětlení provozních prostor atd. Právě o údržbu těchto různých funkcí se v tomto případě jedná.

(iv) Služby obecně související s ochranou a bezpečností

- (277) Společnost Brussels Airlines obecně odmítá označení služeb ochrany a bezpečnosti za „ne hospodářské“. V tomto konkrétním případě se zřejmě zdá, že společnost Brussels Airlines zařadila mezi služby související s bezpečností služby související se sledováním a zaznamenáváním letů, plánováním letů a rovněž řízením pozemního pohybu letadel.
- (278) Konkrétněji společnost Brussels Airlines odmítá, že služby související se sledováním a zaznamenáváním letů, plánováním letů a řízením pozemního pohybu letadel spadají pod nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002⁽⁹⁹⁾, již se rozumí „kombinace opatření a lidských a hmotných zdrojů potřebných k zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy“.
- (279) Valonské orgány přesto nikdy nepovažovaly činnosti sledování a zaznamenávání letů, plánování letů a řízení pozemního pohybu letadel za činnosti související s ochranou letiště. Soudí ale, že tyto činnosti jsou zásadní pro bezpečnost letiště, a v tomto ohledu odkazují na vysvětlení, která již podaly ve své odpovědi na rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení.
- (280) Pokud jde o poznámku společnosti BAC ohledně skutečnosti, že letecké společnosti provozující spoje s odletem z Bruselu musí platit poplatek za služby sledování a zaznamenávání letů a plánování letů poskytované společností Belgocontrol, tak se opět jedná o tvrzení založené na zdroji financování určité služby, které nestačí k označení zmíněné služby za ne hospodářskou.
- (281) Belgie poznamenává, že o bezplatnosti některých služeb zajišťovaných společností Belgocontrol v rámci regionálních letišť se rozhodlo již ve výše zmíněné dohodě o spolupráci z roku 1989, v níž se stanoví, že „regiony mohou využít bezplatných asistenčních centrálních služeb společnosti (S.N.V.A.) v oblasti uplatňování

⁽⁹⁸⁾ 182. bod odůvodnění.

⁽⁹⁹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví (Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1).

mezinárodních standardů a doporučení pro civilní letectví“⁽¹⁰⁰⁾. Toto bezplatné poskytování je omezeno na stropní úroveň činností valonských letišť v roce 1989 a všechny služby, které tuto úroveň přesáhnou, jsou hrazeny Valonskem.

- (282) Jak z pokynů z roku 2005, tak z předpisů Unie ohledně služeb letecké navigace vyplývá, že se u těchto služeb jedná o ne hospodářské činnosti, které jsou tak vyjmuty z oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU. Jedná se o jeden ze způsobů regionalizace správy letišť s výjimkou letiště Brusel.
- (283) Podle Belgie z předchozího vyplývá, že žádná z poznámek vyjádřených společnostmi Brussels Airlines a BAC nemůže zpochybnit skutečnost, že úkoly v oblasti protipožární ochrany, úkoly související s bezpečností pozemního provozu a areálu letiště, úkoly související s ochranou a úkoly související se sledováním a zaznamenáváním letů, jejich plánováním a rovněž s řízením pozemního pohybu letadel představují ne hospodářské činnosti.

5.1.1.3. Vyjádření Belgie po připomínkách zúčastněných stran obdržných po zveřejnění nových pokynů pro letectví

- (284) Belgie se zejména vyjádřila k narušení hospodářské soutěže vyvolanému opatřeními ve prospěch společnosti BSCA na základě připomínek zúčastněných stran obdržných po zveřejnění nových pokynů pro letectví.
- (285) Zúčastněné strany (společnosti BAC a Brussels Airlines) zastávají názor, že podpory umožnily společnosti BSCA uplatňovat „nepříliš vysoké poplatky“ a že tím údajně vznikl značný rozdíl mezi poplatky společnosti BSCA a poplatky na ostatních letištích. Tento postup měl údajně za následek snížení počtu cestujících na letišti Brusel-National.
- (286) Belgie odmítá některé číselné údaje poskytnuté společností Brussels Airlines. Pokud jde například o srovnání sazebníků společností BAC a BSCA, Belgie zdůrazňuje, že „společnost Brussels Airlines zahrnuje sazby, které se netýkají leteckých společností ale asistenčních služeb při mezipřistání“. Tabulka poskytnutá společností Brussels Airlines údajně nezahrnuje podobné náklady účtované společností BSCA. Stejně má platit pro jiné náklady ukládané federálním státem.
- (287) Podle Belgie se má se stejnou opatrností přistupovat k tabulkám se srovnáním mezi různými letišti. Do sloupce „passenger charges or fee“ („náklady nebo poplatky za cestujícího“) u letiště Marseille-Provence tak společnost Brussels Airlines údajně zahrnuje poplatek ve výši 13,47 EUR, který má podle Belgie ve skutečnosti odpovídat „poplatku za ochranu uloženému státem a nikoliv poplatku na účet cestujícího ve smyslu letištního poplatku“.
- (288) Pokud jde o neexistenci ovlivnění obchodu, Belgie odkazuje Komisi na své připomínky ze dne 23. května 2012, a pokud jde o rozdíly mezi letišti Brusel-National a Charleroi, na své sdělení ze dne 12. prosince 2012.
- (289) Pokud jde o negativní dopad na letecké společnosti působící na letišti Brusel-National, Belgie zdůrazňuje určitý počet skutečností:
- společnost Brussels Airlines údajně přestala dopravně obsluhovat určité destinace jako Palermo, Krakov a Sevilla. To sice odpovídá skutečnosti, ale již se nebere ohled na to, že lety do těchto destinací byly následně od roku 2014 obnoveny;
 - zatímco společnost BAC zdůrazňuje, že spoje do Nadoru a Tangeru (Maroko) s odletem z letiště Brusel-National byly omezeny kvůli společnosti Jetairfly, která dopravně obsluhuje stejné destinace s odletem z letiště Charleroi, Belgie připomíná, že do těchto destinací rovněž létá z letiště Brusel-National společnost Air Arabia;
 - pokud jde o lety do Istanbulu, Belgie zdůrazňuje, že po přechodu letecké společnosti Pegasus, která dopravně obsluhuje Turecko, na letiště Charleroi, zvýšilo letiště Brusel-National četnost letů do této destinace;
 - Belgie závěrem zdůrazňuje, rovněž na letišti Charleroi došlo ke snížení četnosti některých letů nebo musely být zrušeny některé destinace kvůli přenesení některých letů společností na letiště Brusel-National. Letiště Charleroi tak například přišlo o 3 lety za týden do Casablanky ve prospěch letiště Brusel-National kvůli převedení těchto letů společnosti Air Arabia do Bruselu.

⁽¹⁰⁰⁾ Článek 5.1.

- (290) Belgie připomíná, že společnost Ryanair se nedávno usadila na letišti Brusel-National, což dokazuje, že vysoká úroveň poplatků nezabránila společnosti Ryanair v tomto novém rozvoji. Belgie opět tvrdí, že hospodářská soutěž mezi letištěm Charleroi a letištěm Brusel-National je omezená a týká se přesně vymezených segmentů, a to charterových a nízkonákladových letů.
- (291) Belgie kritizuje skutečnost, že se usuzuje, že pouze obchodní strategie společnosti BSCA v oblasti poplatků vysvětluje úspěch letiště Charleroi. Toto tvrzení údajně nebere na vědomí vznik zcela nového trhu nízkonákladových letů, které odpovídají na novou poptávku. V tomto ohledu Valonsko připomíná, že před několika roky 40 % cestujících na letišti Charleroi letělo letadlem poprvé, což dokazuje, že o tyto cestující nebylo letiště Brusel-National „oloupeno“.

5.1.2. Slučitelnost podpor ve prospěch společnosti BSCA

5.1.2.1. Připomínky Belgie ke slučitelnosti opatření ve prospěch společnosti BSCA posuzované na základě pokynů pro letectví

- (292) Kdyby přes všechno měla Komise usoudit, že společnost BSCA byla příjemcem podpory, tak by podle Belgie ⁽¹⁰¹⁾ musela být tato podpora označena za provozní podporu, již lze v rámci pokynů pro letectví povolit. Podmínky, které je nutno splnit pro povolení takové podpory, v podobě stanovené v bodě 137 pokynů ke státní podpoře letišť a leteckých společností jsou příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle obecného zájmu, nezbytnost podpory, vhodnost státní podpory jako nástroje politiky, motivační účinek, přiměřenost podpory a neexistence negativního dopadu na hospodářskou soutěž.

(a) Příspěvek k dosažení cíle obecného zájmu

- (293) Rozvoj letišť Valonského regionu byl zahrnut do celkové strategie hospodářského a sociálního rozvoje dotčených regionů prováděné od roku 1989. Valonsko poskytlo různé dokumenty a studie, které potvrzují, že se ve sledování tohoto cíle pokračuje.
- (294) Jak dokládají studie objednané Valonským regionem a společností BSCA v období 2000–2001, letiště Brusel-National bylo v oné době na hranici přetížení, a letiště Charleroi tak mohlo zapadat do rámce cíle boje proti přetížení.
- (295) Z různých studií vypracovaných na žádost Valonského regionu a společnosti BSCA dále vyplývá, že v segmentu nízkonákladových letů existovala pro letiště Charleroi skutečná poptávka. Tuto poptávku potvrdil ve skutečnosti jeho úspěch, a zajištění rozvoje letiště Charleroi bylo proto opodstatněno vzhledem k jeho hustě zalidněné spádové oblasti, která leží ve středu Evropy.
- (296) Rozvoj letiště Charleroi prokázal, že se nejednalo o financování neziskových činností, protože letiště dokázalo dosáhnout ziskovosti počínaje rokem 2004. Podnikatelský plán společnosti BSCA vypracovaný v roce 2001 počítal s návratem k ziskovosti v roce 2005, tj. o rok později, což potvrzuje opatrnou a rozumnou povahu tohoto plánu.
- (297) Pokud se podle Belgie přezkoumá souběžný vývoj provozu cestujících na letišti Brusel-National a letišti Charleroi, lze dospět k závěru, že případný dopad letiště Charleroi na letiště Brusel-National byl okrajový. Zastavení rozvoje letiště Brusel-National bylo zapříčiněno úpadkem společnosti Sabena v listopadu roku 2001 a nebylo zapříčiněno souběžným rozvojem letiště Charleroi. Pro připomenutí: studie vypracovaná společností BSCA v roce 2010 zjišťuje, že 40 % těchto cestujících letí letadlem poprvé, což prokazuje, že o odpovídající část cestujících nebylo letiště Brusel „oloupeno“. Další významnou část cestujících tvoří cestující zaměření na tzv. „city trips“, kteří se rozhodují ke krátkodobým cestám, které by bez přitažlivých cenových podmínek nepodnikli. Až do nedávné doby letiště Brusel-National nízkonákladový segment nerozvíjelo nebo jen v malé míře. Společnost EasyJet tak zahájila provoz na svých prvních destinacích na letišti Brusel-National v průběhu roku 2007.

⁽¹⁰¹⁾ Odpověď 15 dopisu Belgie ze dne 24. února 2014.

(b) Nezbytnost podpory

- (298) Případné podpory, které by Komise mohla zjistit, byly nutně nezbytné pro dosažení cíle hospodářského a sociálního rozvoje.

(c) Vhodnost podpory

- (299) Finanční převzetí nákladů souvisejících s úkoly obecného zájmu, které region svěřil společnosti BSCA, představovalo nejvhodnější prostředek pro dosažení výše zmíněného cíle obecného zájmu. Neexistují jiné nástroje politiky nebo nástroje podpory, kterými by bylo možno tohoto cíle dosáhnout.

(d) Motivační účinek

- (300) Motivační účinek existuje, protože bez tohoto financování by nebylo možno zajistit rozvoj činností letiště a ani dosáhnout této úrovně objemu činností, která umožnila zvýšení mobility evropských občanů a díky činností letiště zajistit regionální a hospodářský rozvoj. Belgie odkazuje Komisi na počet cestujících, který společnost BSCA přijala během období, jež je nutno brát v potaz. Pro připomenutí: letiště Charleroi bylo v této době letištěm kategorie D, které nemohlo narušovat hospodářskou soutěž. Je ostatně v souladu s cíli pokynů pro letectví, tj. zajistit výhledově ziskovost regionálních letišť.

(e) Přiměřenost podpory

- (301) Podpora je rovněž přiměřená. Pro připomenutí: vyrovnání poskytované za úkoly obecného zájmu je podle článku 25 uzavřených zadávacích podmínek, které tvoří přílohu k úmluvě o službách mezi Valonským regionem a společností BSCA, omezeno stropní hranicí, takže v případě překročení stropní hranice, což je pravda v případě vyrovnání vyhrazeného protipožární ochrany a zabezpečení pozemního provozu, je společnost BSCA povinná náklady financovat. Případná podpora v rámci poskytování služeb společností SOWAER se týká okrajové částky.
- (302) Vzhledem k omezené výši části podpory v rámci těchto vyrovnání za služby obecného zájmu, kterou by Komise mohla zpochybnit, a vzhledem k cíli těchto služeb je nutno usoudit, že tato podmínka přiměřenosti je splněna.

(f) Neexistence negativního dopadu na hospodářskou soutěž

- (303) Pokud jde o neexistenci negativního dopadu na hospodářskou soutěž nebo jeho zabránění, musí se Komise pro posouzení této podmínky vrátit do okamžiku poskytnutí veřejného financování. Nelze usoudit, že v okamžiku tohoto poskytnutí byl dopad na hospodářskou soutěž nevhodný. Jak bylo Evropské komisi prokázáno, k rozvoji letiště Charleroi nedošlo na úkor jiných letišť. Tyto činnosti vyplývají z vytvoření nového trhu v rámci zvláštního segmentu, který nebyl na letišti Brusel rozvíjen či byl rozvíjen jen v malé míře.
- (304) Pro připomenutí: dvě studie vypracované nezávislými znaleckými společnostmi Roland Berger International Management Consultant a GTM konstatovaly blízké přetížení letiště Brusel-National a neexistenci překrývání klientely mezi oběma letišti. Společnosti používající letiště Brusel neprojevovaly v oné době žádný zájem o letiště Charleroi, zatímco společnost Ryanair, hlavní uživatel letiště Charleroi, neměla v té době žádnou strategii usazování se na hlavních letištích.
- (305) Rámcová dohoda Valonského regionu ze dne 20. července 2000 v podobě rozšířené rozhodnutí ze dne 8. listopadu 2000 obsahovala cíl „provádění politiky, která umožní účinnou spolupráci se správcem letiště Brusel-National“⁽¹⁰²⁾.
- (306) Letiště Charleroi bylo kromě toho znevýhodněno regulačními omezeními, kterými se řídila jeho omezená otevírací doba. V roce 2000 bylo letiště otevřeno do 7 hodin ráno do 22 hodin večer. Tato otevírací doba byla mírně přizpůsobena a rozšířila se od 6 hodin a půl do 23 hodin, aby letiště mohlo přijímat letadla, která na něm měla základnu.

⁽¹⁰²⁾ Zpráva schválená valonskou vládou dne 8. listopadu 2000, s. 2.

- (307) V roce 2000 k tomu letiště nemělo dobrou značku, jak potvrzují studie společností GTM a Roland Berger. Infrastruktura byla skrovná, omezená a málo používaná. Letiště nabízelo pouze jeden pravidelný spoj a několik charterových letů během léta. Nelze usoudit, že v oné době bylo letiště Charleroi schopno letišti Brusel-National jakkoliv konkurovat.
- (308) Letiště Brusel-National bylo zvýhodněno, pokud jde o infrastrukturu (několik terminálů, několik letištních drah atd.) a přístupnost, z důvodu blízkosti hlavního města a železničního spojení, které letiště Charleroi nemá.

5.1.2.2. Připomínky Belgie ke slučitelnosti přenechání infrastruktury do užívání posuzované na základě čl. 106 odst. 2 SFEU

- (309) Tyto připomínky se týkaly slučitelnosti:

- přenechání infrastruktury do užívání posuzované na základě pokynů z roku 2005 (nahrazených pokyny pro letectví z roku 2014);
- financování části nákladů služeb obecného zájmu posuzované na základě čl. 106 odst. 2 SFEU.

- (310) Pokud jde o slučitelnost financování části nákladů služeb obecného zájmu posuzovanou na základě čl. 106 odst. 2 SFEU, Belgie tvrdí, že toto financování je v souladu:

- s čl. 106 odst. 2 SFEU pro období před 19. prosincem 2005;
- s rozhodnutím Komise ze dne 28. listopadu 2005 pro období od 19. prosince 2005 do 31. ledna 2012;
- s rámcem ze dne 20. prosince 2011 pro období po 31. lednu 2012.

- (311) Pokud by podle Belgie Komise usoudila, že nejsou splněny všechny podmínky rozsudku ve věci *Altmark*, bylo by nutno povolit vyrovnání za služby obecného zájmu na základě rozhodnutí ze dne 28. listopadu 2005 ⁽¹⁰³⁾.

- (312) Pokud jde o opatření poskytnutá před 19. prosincem 2005, tj. před vstupem v platnost rozhodnutí ze dne 28. listopadu 2005, jejich slučitelnost je založena přímo na čl. 106 odst. 2 SFEU. Z rozhodovací praxe Evropské komise ⁽¹⁰⁴⁾ vyplývá, že podmínky čl. 106 odst. 2 SFEU splývají s podmínkami uvedenými v rozhodnutí 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 ⁽¹⁰⁵⁾. Slučitelnost opatření poskytnutých před dnem 19. prosince 2005 proto lze posuzovat společně s opatřeními poskytnutými později v souladu s čl. 106 odst. 2 SFEU z hlediska stejných základních kritérií, jako jsou kritéria uvedená v rozhodnutí ze dne 28. listopadu 2005.

- (313) Pokud jde o opatření poskytnutá od 19. prosince 2005, tak spadají do oblasti působnosti rozhodnutí ze dne 28. listopadu 2005, pokud odpovídají vyrovnání za veřejnou službu poskytnutá podnikům, jejichž roční obrat bez daně nedosáhl částky 100 000 000 EUR během dvou hospodářských období, která předcházela hospodářskému období, během něhož k poskytnutí došlo, a to za podmínky že vyrovnání nepřesáhne částku 30 000 000 EUR ⁽¹⁰⁶⁾. Společnost BSCA přitom nikdy nedosáhla ročního obratu přesahujícího částku

⁽¹⁰³⁾ Rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 28. října 2009, kterým se prohlašují za slučitelná se společným trhem veškerá financování poskytnutá belgickými orgány veřejným nemocnicím sítě IRIS regionu Brusel-hlavní město, státní podpora NN 54/2009, internetové stránky *Europa*.

⁽¹⁰⁵⁾ Viz poznámka pod čarou 103.

⁽¹⁰⁶⁾ Pracovní dokument útvarů Komise, často kladené otázky ohledně rozhodnutí Komise ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu, Rámec společenství pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, SEC(2007) 1516 final, s. 6.

100 000 000 EUR. Podle Belgie je dále zřejmé, že vyrovnání za případné služby obecného zájmu, které by Komise označila za hospodářské, zdaleka nedosahuje výše 30 000 000 EUR. Toto vyrovnání proto zjevně spadá do oblasti působnosti rozhodnutí ze dne 28. listopadu 2005.

- (314) Na základě rozhodnutí ze dne 28. listopadu 2005 jsou opatření, která spadají do oblasti jeho působnosti, slučitelná, pokud splňují následující podmínky.

(a) Pověření

- (315) Belgie se domnívá, že prokázala existenci závazků veřejné služby, když „doložila“, že je splněna první podmínka rozsudku ve věci *Altmark* (viz část 5.1.1.1(c)(ii)). Podle Belgie byly parametry výpočtu vyrovnání a rovněž způsoby, jak zamezit každému nadměrnému vyrovnání, podrobně vysvětleny, když Belgie prokázala, že je splněna třetí a čtvrtá podmínka rozsudku ve věci *Altmark*.

(b) Vyrovnání

- (316) Belgie připomíná, že zásah Valonska je omezen stropní hranicí, a to od roku 2006, pokud jde o služby související s protipožární ochranou a bezpečností pozemního provozu a areálu letiště, a od roku 2010, pokud jde o služby související s ochranou, navigační kanceláří a řízením pozemního pohybu letadel. Analytické účetnictví zavedené společností BSCA umožňuje prokázat dodržení této podmínky.

(c) Účetní oddělení

- (317) Podle Belgie je účetní oddělení zaručeno provedením článku 25 zadávacích podmínek, v němž se stanoví, že „koncesionář vede pro služby odlišný provozní účet. Tento účet může být kdykoliv předmětem kontroly na místě ze strany orgánu poskytujícího koncesi“. Oddělení je ostatně potvrzeno dokumentem uvedeným v příloze 8.

(d) Kontrola nadměrného vyrovnání

- (318) Podle článku 25 zadávacích podmínek má Valonsko možnost kdykoliv kontrolovat účty společnosti BSCA vyhrazené službám obecného zájmu. Valonská správa tak každý rok provádí kontrolu na místě, aby ověřila podklady, na nichž je založeno přiznání pohledávek společnosti BSCA předkládané za účelem získání vyrovnání za služby obecného zájmu.

(e) Závěr

- (319) Z předchozího vyplývá, že financování služeb obecného zájmu, které by Komise označila za hospodářské, lze prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem na základě rozhodnutí ze dne 28. listopadu 2005.

5.2. Vyjádření Belgie k opatřením ve prospěch společnosti Ryanair

- (320) Po rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2002 a rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 předložila Belgie vyjádření, která mají prokázat, že opatření ve prospěch společnosti Ryanair, jež jsou zkoumána v tomto rozhodnutí, nepředstavují státní podporu.

5.3. Vyjádření Belgie k promlčecí lhůtě

- (321) Podle připomínek Belgie vyjádřených po přijetí rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 v případě, že se usoudí, že financování služeb obecného zájmu představuje státní podporu, tak se na tuto podporu vztahuje promlčení stanovené v článku 15 nařízení Rady (ES) č. 659/1999⁽¹⁰⁷⁾ (dále jen „prováděcí nařízení“).

⁽¹⁰⁷⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

- (322) Podle tohoto ustanovení počíná promlčecí lhůta dnem, kdy je protiprávní podpora poskytnuta příjemcům. V souladu s předpisy Unie ⁽¹⁰⁸⁾ a rozhodovací praxí Komise ⁽¹⁰⁹⁾ musí Komise posuzovat opatření podle pravidel, která platila v den poskytnutí podpory, „tj. v den právně závazného aktu, na jehož základě získá příjemce na podporu právní nárok“. Judikatura Unie potvrzuje, že den poskytnutí podpory odpovídá dni „právně závazného aktu, jímž se příslušný (vnitrostátní) orgán zavazuje podporu poskytnout“ ⁽¹¹⁰⁾. Právní akt se přitom stává závazným od dne, kdy je stát podle vnitrostátního práva povinen provést svůj závazek na základě předmětného aktu. Do tohoto dne se jedná o pouhé prohlášení o záměru ⁽¹¹¹⁾.
- (323) Z předcházejícího vyplývá, že den, kdy bylo poskytnuto vyrovnání za služby obecného zájmu plněné společností BSCA, je den 9. července 1991, tj. den úmluvy o koncesi a zadávacích podmínkách, které představují právní základ tohoto vyrovnání, jímž je region vázán. Od tohoto dne a bez ohledu na přijetí různých ustanovení, která nemají dopad na zásadu povinného proplácení těchto výdajů regionem, přísluší vyplácení tohoto vyrovnání Valonsku. Toto promlčení se netýká pouze některých ne hospodářských služeb, které jsou předmětem dodatku 6 ze dne 15. ledna 2008. Den 9. července 1991 je proto dnem, kdy počíná promlčecí lhůta.
- (324) Žádné opatření Komise ohledně vyrovnání vypláceného na základě služeb obecného zájmu plněných společností BSCA nepřerušilo lhůtu v délce deseti roků, jak je vyžadováno v článku 15 prováděcího nařízení, a lhůta proto uplynula v červenci roku 2001. Bez ohledu na neexistenci formálního vyjádření tohoto vyrovnání v úmluvě na období 2000–2001 obě strany, tj. Valonsko a společnost BSCA, měly vždy v úmyslu zachovat ho po dobu neurčitou a tento úmysl je potvrzen převzetím těchto nákladů během tohoto období, které bylo konkretizováno dodatkem z roku 2002, takže počátek promlčecí lhůty není zpochybněn.
- (325) Přerušení promlčecí lhůty by snad mohl představovat pouze dopis Komise ze dne 24. dubna 2002, který obsahuje otázky ohledně financování společnosti BSCA, a mohl by se tak nepřímo týkat převzetí nákladů na služby obecného zájmu. Po této žádosti poskytly valonské orgány podrobná vysvětlení a Komise nikdy nezpochybnila zákonnost tohoto financování.
- (326) Z předcházejícího vyplývá, že v případě usouzení, že vyrovnání vyplácené na základě služeb obecného zájmu bráno odděleně představuje státní podporu (*quod non*), jsou pravomoci Komise v oblasti navrácení podpory podle článku 15 prováděcího nařízení promlčeny.

5.4. Vyjádření Belgie ohledně porušení legitimního očekávání

- (327) Po rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 se Belgie vyjádřila k uplatnění zásady legitimního očekávání na dotace vyplácené regionem na určité služby související s letištní činností.
- (328) V souladu s judikaturou Soudního dvora v oblasti státní podpory je Komise povinna automaticky zohlednit mimořádné okolnosti, které podle čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení odůvodňují, že upustí od nařízení vrátit protiprávně poskytnutou podporu, je-li toto navrácení v rozporu s jednou z obecných zásad práva Unie, jako je dodržení legitimního očekávání příjemců.
- (329) Jak shrnul generální advokát Philippe Léger, porušení této zásady je uznáno, jsou-li splněny tyto tři podmínky: „Nejprve musí existovat akt nebo jednání správního orgánu Společenství schopné vzbudit toto očekávání. (...) Dále dotyčná osoba nemohla předvídat změnu směru dřívějšího chování správních orgánů Společenství. (...) Konečně zájem Společenství sledovaný napadeným aktem neodůvodňuje porušení legitimního očekávání dotyčné osoby. (...)“.

⁽¹⁰⁸⁾ Viz 10. bod odůvodnění nařízení Komise (ES) č. 1998/2006 ze dne 15. prosince 2006 o použití článků 87 a 88 Smlouvy na podporu *de minimis*, Úř. věst. L 379, 28.12.2006, s. 5.

⁽¹⁰⁹⁾ Rozhodnutí Komise COM (2006) 3424 final ze dne 1. srpna 2006 o pokynech k ukončení pomoci (2000–2006) ze strukturálních fondů, nezveřejněno, internetové stránky europa.com.

⁽¹¹⁰⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 14. ledna 2004 ve věci T-109/01, *Fleuren Compost BV v. Komise*, Sb. rozh., s. II-00127, EU:T:2004:4, bod 74.

⁽¹¹¹⁾ Rozsudek ze dne 15. února 2001 ve věci C-99/98, *Rakousko v. Komise*, Sb. rozh. s. I-01101, ECLI:EU:C:2001:94, body 34, 35 a 38.

- (330) Pokud jde zejména o dotaci vyplacenou regionem na některé služby související s letištní činností, jsou podle Belgie podmínky uvedené v předchozím bodě odůvodnění splněny.
- (331) Komise přezkoumala dotaci vyplacenou regionem na některé služby související s letištní činností v rámci prvního šetření a ve svém rozhodnutí z roku 2004 nevznesla v tomto ohledu žádnou námitku. V rozhodnutí z roku 2004 Komise výslovně uvedla, že „nepopírá zákonnou možnost valonských orgánů nadále přebírat náklady na údržbu a protipožární ochranu“⁽¹¹²⁾. Služby údržby, jež v té době zajišťovala společnost BSCA, byly definovány takto: „koncesionář musí v rámci koncese služeb zajistit údržbu pozemků, budov a zařízení, součástí a vybavení, které mu byly dány do užívání a které jsou přiděleny na plnění úkolů postoupených služeb, tak, aby stále vyhovovaly pro užívání, k němuž jsou určeny“. Ve stejném smyslu konstatovala Komise v 352. bodě odůvodnění stejného rozhodnutí z roku 2004, že „část nákladů těchto soukromých nebo veřejných letišť je často předmětem vyrovnání za veřejnou službu na základě úkolů vyplývajících z požadavků bezpečnosti nebo ochrany či jiných příspěvků na náklady, které by samy o sobě neměly hospodářskou životaschopnost, ale zůstávají nezbytnými pro provozování těchto platform. Může se jednat o služby letové kontroly, policie, boje proti požárům atd.“.
- (332) Belgie zdůrazňuje, že zrušení rozhodnutí z roku 2004 Tribunálem se žádným způsobem netýkalo tohoto jeho aspektu.
- (333) Z uvedeného dospívá k závěru, že jsou splněny tři podmínky uvedené v 330. bodě odůvodnění.
- (334) Za prvé, rozhodnutí vydané v roce 2004 Komisí a skutečnost, že Tribunál v tomto bodě rozhodnutí nezrušil, „vytvořily předem situaci schopnou vyvolat toto očekávání“. Podle Belgie měla totiž společnost BSCA přesná ujištění, že převzetí nákladů na služby obecného zájmu nemůže představovat státní podporu vzhledem k neexistenci námitek v tomto bodě v rozhodnutí z roku 2004. Toto legitimní očekávání bylo ostatně posíleno ustálenou rozhodovací praxí Komise v této otázce, a to zejména rozlišováním mezi hospodářskými a nehopodářskými činnostmi, jak bylo zopakováno zejména v rozhodnutí o letišti Lipsko/Halle.
- (335) Za druhé, společnost BSCA „nemohla předvídat změnu směru dřívějšího chování správních orgánů Společenství“. Podle Belgie žádná skutečnost neumožňovala společnosti BSCA si představit, že Komise v roce 2012 provede nový přezkum opatření, k němuž v roce 2004 nevyjádřila žádnou výhradu a které v roce 2008 Tribunál nezpochybnil.
- (336) Za třetí, zájem Unie není přednostní před zájmem společnosti BSCA „zachovat situaci, již mohla oprávněně považovat za stálou“. Podle Belgie by rozhodnutí Komise, kterým by se nařídilo vrácení podpory vyplacené společnosti BSCA jako protiplnění za poskytování služeb obecného zájmu, znamenalo pro společnost BSCA značné škody.
- (337) Podle Belgie a jako závěr byla tato finanční vyrovnání, která jsou zásadní pro zajištění ochrany a bezpečnosti areálu a letištní činnosti, po přijetí rozhodnutí z roku 2004 zachována a rozšířena, a to zejména na základě legitimního očekávání vyvolaného postojem Komise, podle kterého nepředstavuje financování služeb obecného zájmu státní podporu ve smyslu článku 107 SFEU. Vzhledem k legitimnímu očekávání, které Komise u společnosti BSCA vyvolala, v případě, že by Komise usoudila, že předmětné podpory představují státní podporu, nemohla by podle článku 15 prováděcího nařízení nařídit vrácení.

6. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

- (338) 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.

⁽¹¹²⁾ 214. bod odůvodnění rozhodnutí z roku 2004.

- (339) Určité opatření je proto označeno za státní podporu, jsou-li splněny tyto kumulativní podmínky: 1) příjemce či příjemci jsou podniky podle čl. 107 odst. 1 SFEU, 2) opatření poskytuje svému příjemci selektivní zvýhodnění, 3) opatření je poskytnuto ze státních prostředků a je přičitatelné státu, 4) opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.
- (340) V této části Komise posuzuje, zda opatření popsaná v části 3 mohou představovat podporu ve prospěch společnosti BSCA a/nebo společnosti Ryanair, a následně se věnuje otázce slučitelnosti zjištěné podpory s vnitřním trhem, uplatnění promlčecí lhůty a zásady legitimního očekávání.

6.1. Existence státní podpory ve prospěch společnosti BSCA

6.1.1. Pojem podnik podle článku 107 SFEU

- (341) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU musí opatření, aby bylo považováno za státní podporu, zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“.
- (342) Soudní dvůr ustáleně vymezuje podniky jako subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní status a způsob jejich financování⁽¹¹³⁾. Soudní dvůr navíc ustáleně soudil, že hospodářskou činnost představuje jakákoliv činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu⁽¹¹⁴⁾.
- (343) Ve svém rozsudku ve věci *Aéroports de Paris* Tribunál dospěl k závěru, že provozování letiště, jež spočívá v poskytování letištních služeb leteckým společnostem, je hospodářskou činností.
- (344) Ve svém rozsudku ve věci *Letiště Lipsko/Halle*⁽¹¹⁵⁾ Tribunál potvrdil, že provozování letiště oproti odměně představuje hospodářskou činnost, k níž neoddělitelně patří výstavba letištní infrastruktury⁽¹¹⁶⁾. Jakmile provozovatel letiště vykonává hospodářské činnosti, představuje bez ohledu na svůj právní status nebo způsob svého financování podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a spadá proto do oblasti působnosti pravidel SFEU pro státní podporu⁽¹¹⁷⁾. Tribunál rovněž potvrdil, že na rozdíl od jejich důsledků nejsou cíle dopravní, hospodářské nebo regionální politiky sledované výstavbou či rozšířením letištní infrastruktury relevantní pro určení, zda se jedná o hospodářskou činnost.
- (345) Otázka, zda pro dané služby existuje trh, může záviset na způsobu, jakým jsou tyto služby v dotčeném členském státě organizovány⁽¹¹⁸⁾. Pravidla pro státní podporu se uplatňují pouze v případě, když se daná činnost provádí v obchodním prostředí. Hospodářská povaha daných služeb se proto může lišit od jednoho členského státu k druhému. Označení dané služby se navíc může měnit v čase v závislosti na politických rozhodnutích nebo hospodářském vývoji.

⁽¹¹³⁾ Společné věci C-180/98 až C-184/98, *Pavlov a další*, Sb. rozh. 2000, s. I-6451, ECLI:EU:C:2000:428.

⁽¹¹⁴⁾ Rozsudek ze dne 16. června 1987 ve věci 118/85, *Komise v. Itálie*, Sb. rozh. 1987, s. 2599, ECLI:EU:C:1987:283, bod 7; rozsudek ze dne 18. června 1998 ve věci C-35/96, *Komise v. Itálie*, Sb. rozh. 1998, s. I-3851, ECLI:EU:C:1998:303, bod 36; rozsudek ve spojených věcech C-180/98 až C-184/98, *Pavlov a další*, ECLI:EU:C:2000:428, bod 75.

⁽¹¹⁵⁾ Výše zmíněný rozsudek ve věci *letišť Lipsko/Halle*, odstavec 102 a násl.

⁽¹¹⁶⁾ Rozsudek ze dne 24. března 2011 ve spojených věcech T-455/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH a Mitteldeutsche Flughafen AG v. Komise*, ECLI:EU:T:2011:117, a T-443/08, *Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt v. Komise*, (dále jen „rozsudek ve věci letiště Lipsko/Halle“), dosud nezveřejněno, body 93, 95, 100 a 119. Viz rovněž rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. prosince 2000 ve věci T-128/98, *Aéroports de Paris v. Komise*, Sb. rozh. 2000, s. II-3929, ECLI:EU:T:2000:290, potvrzený rozsudkem Soudního dvora ze dne 24. října 2002 ve věci C-82/01P, Sb. rozh. 2002, s. I-9297, ECLI:EU:C:2002:617, a rozsudkem ze dne 17. prosince 2008 ve věci T-196/04, *Ryanair v. Komise*, Sb. rozh. 2008, s. II-3643, ECLI:EU:T:2008:585, bod 88.

⁽¹¹⁷⁾ Rozsudek ze dne 17. února 1993 ve spojených věcech C-159/91, *Poucet v. AGV*, a C-160/91, *Pistre v. Cancava*, Sb. rozh. 1993, s. I-637, ECLI:EU:C:1993:63.

⁽¹¹⁸⁾ *Idem*.

- (346) Až do rozsudku ve věci ADP tak bylo ustálenou praxí Komise soudit, že činnost rozvoje a správy letištní infrastruktury nepředstavuje hospodářskou činnost, která by spadala do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU ⁽¹¹⁹⁾. Po rozsudku ve věci ADP Komise konstatovala, že z důvodu postupné liberalizace trhu se tato činnost stala činností hospodářskou. Jak upřesňují pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností ⁽¹²⁰⁾ (dále jen „pokyny pro letectví“) ve svých bodech 28 a 29, „od vyhlášení rozsudku ve věci Aéroports de Paris (12. prosince 2000) je tak třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhá systému kontroly státní podpory. Kvůli nejistotě, která panovala před vynesením rozsudku ve věci Aéroports de Paris, mohly orgány veřejné moci naopak legitimně předpokládat, že financování letištní infrastruktury nepředstavuje státní podporu, a že tedy příslušná opatření nemusí být oznamována Komisi. Z toho plyne, že finanční opatření uskutečněná před rozsudkem Aéroports de Paris nemůže nyní Komise na základě pravidel státní podpory zpochybnit“.
- (347) Je proto nutno určit, zda opatření ve prospěch společnosti BSCA na provozování a výstavbu letištní infrastruktury byla poskytnuta před nebo po 12. prosinci 2000, tj. dni vynesení rozsudku ve věci ADP.
- (348) Jak je ale připomenuto v bodech 34 a 35 pokynů pro letectví, i po vynesení rozsudku ve věci ADP nejsou všechny činnosti provozovatele letiště nutně považovány za činnosti hospodářské povahy. Soudní dvůr tak potvrdil, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy ⁽¹²¹⁾. V kontextu letiště se má obecně za to, že činnosti jako řízení letového provozu, policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy.
- (349) Je tak nutno zjistit opatření ve prospěch společnosti BSCA poskytnuté po 12. prosinci 2000 a vyloučit opatření související s činnostmi, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu.

6.1.1.1. Přenechání do užívání pozemků a infrastruktury letiště Charleroi, a to včetně infrastruktury vybudované díky investičnímu programu, a poskytování určitých služeb, a to zejména velkých oprav, s protiplněním v podobě koncesionářského poplatku

- (350) V této části Komise přezkoumá:

- zda opatření, a to včetně přenechání do užívání nové infrastruktury vytvořené v souladu s investičním plánem, bylo poskytnuto před vynesením rozsudku ve věci ADP;
- jaké jsou investice a rovněž služby poskytované společností SOWAER, které je nutné vyloučit z přezkumu z důvodu jejich nehospodářské povahy.

- (a) Bylo opatření, a to včetně přenechání do užívání nové infrastruktury vytvořené v souladu s investičním plánem, poskytnuto před vynesením rozsudku ve věci ADP?

- (351) Jak je připomenuto v 344. bodě odůvodnění a následujících, výstavbu letištní infrastruktury nelze v zásadě oddělit od hospodářské činnosti provozování letištní platformy.
- (352) Pokud jde o výstavbu infrastruktury letiště Charleroi, která byla předmětem víceletého investičního plánu, belgické orgány se domnívají, že o tomto investičním plánu se rozhodlo před 12. prosincem 2000, tj. dnem vynesení rozsudku ve věci ADP. Tvrzení Belgie, které je uvedeno v části 5.1.1.1(a)(i), má především za cíl

⁽¹¹⁹⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. prosince 2000 ve věci T-128/98, *Aéroports de Paris v. Komise*, Sb. rozh. 2000, s. II-3929, ECLI:EU:T:2000:290.

⁽¹²⁰⁾ Viz poznámka pod čarou 8.

⁽¹²¹⁾ Rozsudek ve věci C-364/92, *SAT v. Control*, 1994, Sb. rozh. 1994, s. I-43, ECLI:EU:C:1994:7, bod 30, a rozsudek ve věci C-113/07, *Selex Sistemi Integrati v. Komise*, 2009, Sb. rozh. 2009, s. I-2207, ECLI:EU:C:2009:191, bod 71.

odmítnout dosah a přesnost předběžných tvrzení, která Komise rozvinula v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012 a podle kterých rámcová dohoda ze dne 20. července 2000 a rozhodnutí valonské vlády ze dne 8. listopadu 2000 (dále jen „rozhodnutí z roku 2000“) neznamenají pro region závazek vůči třetí straně a nemají neodvolatelnou, pevnou a končnou povahu.

(353) Komise se přesto domnívá, že rozhodnutí přenechat společnosti BSCA do užívání infrastrukturu, a to včetně nové infrastruktury, o které se rozhodlo a která se vybuďovala na základě investičního programu, a poskytovat určité služby oproti poplatku nebylo poskytnuto rozhodnutími z roku 2000 ale úmluvou mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002, a to z níže uvedených důvodů.

(354) Relevantním kritériem pro určení dne, kdy je případná podpora považována za poskytnutou, je den přijetí právně závazného aktu, jímž se veřejné orgány zavazují poskytnout předmětné opatření jeho příjemci ⁽¹²²⁾.

(355) V tomto případě Komise soudí, že:

— příjemcem případné podpory je společnost BSCA;

— veřejnými orgány, které podporu poskytly, jsou region a/nebo společnost SOWAER. Jak je upřesněno v 39. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí a připuštěno Belgií ⁽¹²³⁾, společnost SOWAER je nástrojem vytvořeným regionem a pod jeho výlučnou kontrolou pro účely rozvoje letištní infrastruktury Valonska a přenechání této infrastruktury do užívání příslušných společností, které letiště spravují. Společnost SOWAER stejně jako region mohla poskytnout státní podporu.

(356) Před úmluvou mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 neměla společnost BSCA žádný závazek ze strany regionu nebo společnosti SOWAER ohledně provedení investičního programu.

(357) Belgie ostatně uznává, že pro společnost BSCA nebyl vypracován žádný formální dopis o poskytnutí podpory. Podle Belgie byla sice rozhodnutí z roku 2000 určena regionu, ale tato rozhodnutí přesto znamenají počátek závazku vlády. Belgie se domnívá, že okolnost, že tento závazek je jednostranný, není vlastní jen tomuto konkrétnímu případu. Podle ní o každém finančním opatření bez ohledu na to, komu je určeno, se rozhoduje jednostranným správním aktem orgánu, který ho poskytuje a kterému zůstává pravomoc akt zachovat, změnit či zrušit.

(358) Komise zaznamenává, že rozhodnutí z roku 2000 nebyla zveřejněna nebo oznámena společnosti BSCA. Kdykoliv před podepsáním úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA mohl region investiční program změnit přijetím nového jednostranného rozhodnutí či od tohoto programu zcela ustoupit, aniž by takovým rozhodnutím byla dotčena práva společnosti BSCA.

(359) Jak je uvedeno v rozhodnutí o rozšíření řízení z roku 2012, investiční program k tomu obsahoval nejistoty ohledně finančního mechanismu a částek. Tyto částky mohly totiž být upravovány podle vývoje potřeb. Nový terminál Sever tak měl být upravitelný a jeho výstavba „nutně postupná a prováděná podle vývoje skutečné činnosti letiště a provozních potřeb, které z toho vyplývají“. Navíc od způsobu financování, o kterém se tehdy uvažovalo (tj. zásahem společnosti Société Régionale Wallonne du Transport), se nakonec upustilo ve prospěch financování společností SOWAER, která byla novým nástrojem vybaveným finančními prostředky až po svém vzniku dne 1. července 2001, a to pouze částkou 75 000 000 EUR.

(360) Naopak společnost SOWAER se zavázala vůči společnosti BSCA v okamžiku, kdy byl investiční program zahrnut do úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA: měla dát společnosti BSCA do užívání pozemky a infrastrukturu včetně infrastruktury, která měla být teprve vytvořena na základě investičního programu, a poskytovat určité služby oproti koncesionářskému poplatku. Pokud by uvedené nesplnila, nedodržela by své smluvní závazky.

⁽¹²²⁾ Poznámka pod čarou 29 pokynů pro letectví. Viz rovněž rozsudek ze dne 12. prosince 1996 ve věci T-358/94, *Compagnie nationale Air France v. Komise*, Sb. rozh. 1996, s. II-2109, ECLI:EU:T:1996:194, bod 79; rozsudek ze dne 14. ledna 2004 ve věci T-109/01, *Fleuren Compost BV v. Komise*, Sb. rozh. 2004, s. II-127, ECLI:EU:T:2004:4, bod č. 74; rozsudek ze dne 2. prosince 2008 ve spojených věcech T-362/05 a T-363/05, *Nuova Agricast Srl v. Komise*, Sb. rozh. 2008, s. II-297, ECLI:EU:T:2008:541, bod 80; rozsudek ze dne 30. listopadu 2009 ve spojených věcech T-427/04 a T-17/05, *France a France Telecom v. Komise*, Sb. rozh. 2009, s. II-4315, ECLI:EU:T:2009:474, bod 321.

⁽¹²³⁾ Viz 228. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

- (361) Komise přitom soudí, že závazek společnosti SOWAER provést investiční program a poskytovat určité služby je nutno zkoumat společně se závazkem společnosti BSCA platit koncesionářský poplatek. Není totiž možné určit, zda projekty regionu přenechat společnosti BSCA do užívání infrastrukturu, včetně nové infrastruktury vybudované na základě investičního programu, a poskytovat určité služby představují podporu, aniž by byla známa výše poplatku, který má společnost BSCA platit jako protiplnění.
- (362) Komise dospívá k závěru, že opatření, které spočívá v přenechání infrastruktury do užívání společnosti BSCA, a to včetně nové infrastruktury, již se společnost SOWAER zavazuje vybudovat, a v poskytování určitých služeb oproti poplatku, bylo poskytnuto úmluvou mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002. Došlo k němu proto až po vynesení rozsudku ve věci ADP.
- (363) Dále je nutno připomenout, že v investičním programu zahrnutému do úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 došlo k podstatným změnám na základě rozhodnutí valonské vlády ze dne 3. dubna 2003. Na základě rozhodnutí ze dne 3. dubna 2003 vzala valonská vláda na vědomí revizi investičního programu ⁽¹²⁴⁾, kterou se zvýšila částka investic z 93 na téměř 151 milionů EUR, tj. navýšení o 57,8 milionu EUR, z čehož připadlo 33 milionů EUR na nový terminál. Komise soudí, že tato revize investičního programu představuje podstatnou změnu, a tím i nové opatření, které může představovat novou státní podporu ve prospěch společnosti BSCA, jež se připojuje k případné podpoře již poskytnuté prostřednictvím úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002. Vzhledem k tomu, že toto opatření vyplývá z rozhodnutí ze dne 3. dubna 2003, představuje nové opatření, které bylo přijato po vynesení rozsudku ve věci ADP, a proto podléhá pravidlům pro státní podporu.
- (b) Investice a služby poskytované společnostmi SOWAER, které je nutno vyloučit z analýzy z důvodu jejich nehospodářské povahy
- (364) Jak je připomenuto v bodech 34 a 35 pokynů pro letectví, nejsou všechny činnosti provozovatele letiště nutně hospodářské povahy. Soudní dvůr tak potvrdil, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy ⁽¹²⁵⁾. Takové činnosti zahrnují zejména bezpečnost, kontrolu leteckého provozu, policii a celní záležitosti ⁽¹²⁶⁾.
- (365) Komise soudí, že investice a velké opravy u aktiv souvisejících s letovou navigací (např. kontrolní věž), bojem proti požáru letadel, ochranou (definovanou jako ochrana před protiprávními činy), policií a celními záležitostmi mohou být nehospodářské povahy. Vzhledem k tomu, že v tomto případě nejsou služby letové navigace, boje proti požárům letadel, ochrany, policie a celních záležitostí organizovány podle tržní logiky, Komise soudí, že investice a velké opravy, které se týkají aktiv souvisejících s těmito službami, nejsou hospodářské povahy. Konkrétně oplocení části letištního areálu, ke které je přístup přes policejní kontroly, a části areálu, v níž se nacházejí letadla, lze považovat za činnost nehospodářské povahy, protože spadá do oblasti ochrany.
- (366) Komise rovněž považuje za náklady nehospodářské povahy náklady související s investicemi a údržbou budov a vybavení používaných jak pro hospodářské, tak pro nehospodářské činnosti, a to v míře, která odpovídá jejich poměrnému používání pro nehospodářskou činnost. Konkrétně 7 % investičních nákladů vynaložených na nový terminál lze považovat za náklady nehospodářské povahy, protože 7 % plochy terminálu je obsazeno policejní službou, celní službou, pracovníky pověřenými kontrolou cestujících a zavazadel a rovněž pracovníky Veřejné služby Valonska (Service Public de Wallonie), kteří zajišťují bezpečnost areálu.
- (367) Komise naopak považuje za náklady hospodářské povahy investice a velké opravy, které se týkají systému ILS kategorie III ⁽¹²⁷⁾ a světelné signalizace na letištních drahách. Tyto náklady nejsou totiž spojeny s výsadní pravomocí veřejné moci, ale jsou nedílnou součástí obchodního provozování infrastruktury, které spočívá v dání této infrastruktury k dispozici leteckým společnostem za uspokojivých bezpečnostních podmínek. Konkrétně

⁽¹²⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 37.

⁽¹²⁵⁾ Viz poznámka pod čarou 121.

⁽¹²⁶⁾ Bod 35 pokynů pro letectví.

⁽¹²⁷⁾ Systém rádiové navigace, který umožňuje pomáhat při přistání za nepříznivého počasí.

zajištění bezpečnosti pozemního provozu (včetně během přistání a odletu) je nedílnou součástí obchodního provozování letiště, a je proto hospodářské povahy. V nedávném rozhodnutí Komise ohledně letiště Marseille ⁽¹²⁸⁾ byla ostatně bezpečnost provozování vyjmuta z oblasti „nehospodářských“ činností.

- (368) Komise soudí, že rovněž investice, které se týkají detekce požáru na parkovištích pro cestující, jsou hospodářské povahy. Tyto náklady nejsou totiž spojeny s výsadní pravomocí veřejné moci, ale jsou nedílnou součástí obchodního provozování parkoviště pro cestující.
- (369) Jak je navíc připomenuto v bodě 36 pokynů pro letectví, Komise musí ověřit, zda financování činností nehospodářské povahy slouží výlučně k vyrovnání nákladů, které z nich vyplývají, a není přiděleno na hospodářské činnosti ⁽¹²⁹⁾. V opačném případě by jejich financování podléhalo pravidlům pro státní podporu.
- (370) Společnost SOWAER přímo zajišťuje provedení investic a velkých oprav. Financování těchto nákladů tak není předmětem podpory vyplácené společností BSCA, která by ji mohla použít pro hospodářské činnosti.
- (371) Jak je dále připomenuto v bodě 37 pokynů pro letectví, Komise musí ověřit, zda financování nehospodářských činností nevede k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. V opačném případě by jejich financování podléhalo pravidlům pro státní podporu.
- (372) Jak upřesnila Belgie, společnost SOWAER tak provádí investice a velké opravy nediskriminačním způsobem pro letiště, které má na starost, tj. letiště Valonského regionu.
- (373) Jak bylo připomenuto v 26. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, belgické regiony byly vybaveny nutnými pravomocemi v oblasti vybavení a provozování veřejných letišť, která se nacházejí na jejich území, s výjimkou letiště Brusel-National. Vzhledem k tomuto právnímu rámci Komise soudí, že relevantní úroveň pro posouzení existence diskriminace při financování investic a služeb poskytovaných společností SOWAER představuje region a nikoliv federální stát. Vzhledem k tomu, že společnost SOWAER provádí investice a velké opravy nediskriminačním způsobem pro dvě hlavní valonská letiště (Lutych a Charleroi), dospívá Komise k závěru, že neoprávněná diskriminace mezi letišti neexistuje.
- (374) Financování nehospodářských činností popsanych v 365. bodě odůvodnění tak nelze označit za státní podporu, a je proto vyjmuta z další analýzy.

6.1.1.2. Dotace vyplácená regionem na určité služby související s letištní činností

- (375) Jak je uvedeno v části 5.1.1.1(c)(i), Belgie se domnívá, že úkoly, na které region vyplácí dotaci, jsou součástí výkonu pravomocí veřejné moci, a nepředstavují proto hospodářskou činnost.
- (376) Pro posouzení, do jaké míry se dotace týká činností nehospodářské povahy a musí být vyjmuta z kontroly v oblasti státní podpory, je nutno provést stejný přezkum, jako je přezkum popsany v části 6.1.1.1(b).

(a) Protipožární ochrana a ochrana

- (377) Jak je uvedeno v 365. bodě odůvodnění, Komise soudí, že v tomto případě nepředstavují činnosti související s ochranou před požárem letadel a ochranou ⁽¹³⁰⁾ činnosti hospodářské povahy.

⁽¹²⁸⁾ Rozhodnutí Komise (EU) 2016/1698 ze dne 20. února 2014 ve věci státní podpory SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) – Státní podpora letišti Marseille-Provence a leteckým společnostem, které toto letiště využívají (Úř. věst. L 260 27.9.2016, s. 1).

⁽¹²⁹⁾ Rozsudek ze dne 18. března 1997 ve věci C-343/95, *Cali & Figli v. Servizi ecologici porto di Genova*, Sb. rozh. 1997, s. I-1547, ECLI:EU:C:1997:160; rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N 309/2002 a rozhodnutí Komise ze dne 16. října 2002 ve věci N438/02, Subvence správ přístavů na výkon úkolů podřízených veřejné moci.

⁽¹³⁰⁾ Podle nařízení (ES) č. 2320/2002 se „rozumí „bezpečností letectví“ kombinace opatření a lidských a hmotných zdrojů potřebných k zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy“. Společné základní standardy v oblasti ochrany letectví vycházejí z doporučení dokumentu č. 30 Evropské konference pro civilní letectví (ECAC) a definovaných v příloze k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002.

(i) Uplatnění bodu 36 pokynů pro letectví

- (378) Jak je připomenuto v bodě 36 pokynů pro letectví, i v případě, že je určitá činnost považována za neehospodářskou, musí Komise ověřit, zda financování činností neehospodářské povahy slouží výlučně k vyrovnání nákladů, které z nich vyplývají, a není přiděleno na hospodářské činnosti⁽¹³¹⁾. V opačném případě by jejich financování podléhalo pravidlům pro státní podporu.

1. Protipožární ochrana

- (379) Pokud jde o protipožární ochranu, Komise zjišťuje, že podle článku 25 zadávacích podmínek, které tvoří přílohu k úmluvě mezi regionem a společností BSCA z roku 1991, je nutno pro převzetí nákladů na protipožární služby a údržbu regionem, aby společnost BSCA vedla oddělený provozní účet, který může orgán poskytující koncesi kdykoliv analyzovat a kontrolovat.
- (380) Podle článku 3.2.3 úmluvy mezi regionem a společností BSCA ve znění změněném dodatkem 3 zde dne 29. března 2002 se navíc proplacení výdajů souvisejících se službou protipožární ochrany a údržby provádí ve 12 splátkách a k vyplacení dvanácté splátky dochází až po přijetí a schválení zprávy ministru, která je výtažkem z ročních účtů společnosti BSCA a dokládá vzniklé náklady podle stejného schématu, jako je schéma požadované pro výhledový rozpočet, tj. na základě položek definovaných v článku 25 zadávacích podmínek.
- (381) Pro období po 10. března 2006 se v článku 25.7 zadávacích podmínek, který byl vložen dodatkem 5 ze dne 10. března 2006, stanoví, že výše vyrovnání za služby protipožární ochrany a bezpečnosti pozemního provozu a letištního areálu nesmí přesáhnout skutečné náklady nesené společností BSCA a že každé nadměrné vyrovnání nákladů bude předmětem rozpočtového vyrovnání, jež se provede snížením rozpočtové položky na následující rok.
- (382) Komise soudí, že tato ustanovení jsou dostatečná, aby se dospělo k závěru, že od přijetí dodatku 3 z roku 2002 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA je vyrovnání vyplácené regionem za náklady související s protipožární ochranou přiměřené a nebylo použito na dotování hospodářských činností.

2. Ochrana

- (383) Ochrana byla přidána k činnostem, za něž dostává společnost BSCA vyrovnání, dodatkem 6 ze dne 15. ledna 2008. Úkoly v oblasti ochrany jsou definovány jako „soubor opatření a lidských a hmotných zdrojů potřebných k zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy“⁽¹³²⁾. Služby související s ochranou zahrnují „detekční kontrolu, dohled pomocí videokamer, kontrolní pochůzky a hlídky, kontrolu přístupů a vydávání přístupových karet návštěvníkům“⁽¹³³⁾.
- (384) V článku 25.7 zadávacích podmínek ve znění změněném dodatkem 6 ze dne 15. ledna 2008 se stanoví, že „výše finančního vyrovnání určeného na pokrytí nákladů vydaných na plnění služeb nesmí přesáhnout skutečné náklady koncesionáře vzniklé v rámci těchto služeb, a to po odečtení poplatků případně vybíraných od uživatelů na pokrytí těchto služeb. Každé nadměrné vyrovnání těchto nákladů bude předmětem rozpočtového vyrovnání, jež se provede snížením rozpočtové položky na následující rok“.
- (385) Komise soudí, že tato ustanovení jsou dostatečná, aby se dospělo k závěru, že vyrovnání vyplácené za náklady související s ochranou je přiměřené a nebylo použito na dotování hospodářských činností.

(ii) Uplatnění bodu 37 pokynů pro letectví

- (386) Jak je připomenuto v bodě 37 pokynů pro letectví, Komise musí ověřit, zda financování činností neehospodářské povahy nevede k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. V opačném případě by jejich financování podléhalo pravidlům pro státní podporu.

⁽¹³¹⁾ Viz poznámka pod čarou 129.

⁽¹³²⁾ Příloha je nedílnou součástí dodatku 6 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA.

⁽¹³³⁾ Článek 25.2 ve znění změněném dodatkem 6 ze dne 15. ledna 2008 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA.

- (387) Jak upřesnila Belgie, region financuje nehopodářské činnosti obou hlavních valonských letišť (Lutych a Charleroi) nediskriminačním způsobem.
- (388) Jak bylo připomenuto v 26. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, belgické regiony byly vybaveny nutnými pravomocemi v oblasti vybavení a provozování veřejných letišť, která se nacházejí na jejich území, s výjimkou letiště Brusel-National. Vzhledem k tomuto právnímu rámci Komise soudí, že relevantní úroveň pro posouzení existence diskriminace při financování určitých služeb nehopodářské povahy souvisejících s letištní činností představuje region a nikoliv federální stát. Vzhledem k tomu, že region financuje nehopodářské činnosti obou hlavních valonských letišť (Lutych a Charleroi) nediskriminačním způsobem, dospívá Komise k závěru, že neoprávněná diskriminace mezi letišti neexistuje.
- (389) Vyrovnání vyplacené za činnosti společnosti BSCA, které souvisejí s protipožární ochranou a ochranou, tak nelze označit za státní podporu, a je proto vyjmuta z další analýzy.

(b) Údržba a bezpečnost pozemního provozu

- (390) V této části Komise přezkoumá, zda níže uvedené služby mohou být vyjmuty z působnosti pravidel pro státní podporu z důvodu jejich nehopodářské povahy:

— „údržbářské služby“ v podobě definované v člancích 12 a 19 zadávacích podmínek, které tvoří přílohu k úmluvě mezi regionem a společností BSCA;

— „služby související s bezpečností pozemního provozu“ v podobě definované v článku 25 zadávacích podmínek ve znění změněném dodatkem 5 ze dne 10. března 2006.

- (391) Jak je uvedeno v 71. bodě odůvodnění, údržbářská služba je definována v člancích 12 a 19 jako „technická služba údržby budov, drah, okolí, pozemních komunikací atd.“⁽¹³⁴⁾ a rovněž jako „údržba pozemků, budov, vybavení budov a zařízení, která jsou zahrnuta do koncese nebo dána k dispozici, a to způsobem, aby neustále vyhovovala užívání, ke kterému jsou určena“⁽¹³⁵⁾.

- (392) Jak je uvedeno v 73. a 74. bodě odůvodnění, dodatek 5 ze dne 10. března 2006 změnil znění článku 3.2.2 úmluvy mezi regionem a společností BSCA a článku 25 zadávacích podmínek. Podle těchto změněných znění vyplácí region společnosti BSCA vyrovnání za náklady vzniklé u služeb souvisejících s ochranou proti požáru, bezpečností pozemního provozu a areálu letiště. V článku 25 zadávacích podmínek ve změněném znění se stanoví, že „služby související s bezpečností pozemního provozu a areálu letiště zahrnují běžnou údržbu letiště, technickou údržbu budov, letištních drah, okolí a pozemních komunikací, drobné opravy asfaltového povrchu, běžnou údržbu a opravu letištní dráhy a přístupových cest, provozní údržbu a opravu osvětlení a světelné signalizace letištní dráhy, sekání trávy, odstranění nečistot z letištní dráhy a její vyznačení, odstraňování sněhu a každou jinou službu, která zaručuje bezpečnost pozemního provozu, letiště a infrastruktury, s výjimkou obchodních prostor letiště“.

- (393) Komise zjišťuje, že definice „služeb souvisejících s bezpečností pozemního provozu a areálu letiště“, za něž dostává společnost BSCA od 10. března 2006 vyrovnání, pokrývá v široké míře definici „údržbářských služeb“, za něž dostávala společnost BSCA vyrovnání před 10. března 2006. Pro účely zjištění, zda tyto služby představují hospodářské služby, je přezkoumá společně.

- (394) Komise soudí, že tyto služby, ať se již jedná o běžnou údržbu letiště, technickou údržbu budov, letištních drah, okolí a pozemních komunikací, drobné opravy asfaltového povrchu, běžnou údržbu a opravu letištní dráhy a přístupových cest, provozní údržbu a opravu osvětlení a světelné signalizace letištní dráhy, sekání trávy, odstranění nečistot z letištní dráhy a její vyznačení, odstraňování sněhu či každou jinou službu, která zaručuje bezpečnost pozemního provozu, areálu letiště a infrastruktury, nespádají do výsadních pravomocí veřejné moci.

⁽¹³⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 50.

⁽¹³⁵⁾ Viz poznámka pod čarou 52.

Tyto služby se zejména liší od služeb v oblasti ochrany. Jsou nedílnou součástí obchodního provozování letiště, které znamená, že areál letiště, včetně letištních drah, je dostatečně udržován, aby umožnil vzlet a přistání letadel za uspokojivých bezpečnostních podmínek. Žádná výsadní pravomoc veřejné moci není spojena s tímto typem služeb.

- (395) U příležitosti rozhodnutí přijatého dne 23. července 2008 ohledně letiště Lipsko/Halle Komise podle Belgie uznala (viz 237. bod odůvodnění), že se u služeb souvisejících s bezpečností provozování jedná o ne hospodářské činnosti ⁽¹³⁶⁾. Z přehledu infrastruktury související s bezpečností provozování, který poskytly německé orgány, vyplývá, že k této infrastruktuře patří infrastruktura nutná pro bezpečnost pozemního provozu, tj. nepřerušené elektrické napájení provozních prostor, transformátory, osvětlení letištní dráhy, osvětlení provozních prostor atd. Podle Belgie potvrdil toto stanovisko Komise Tribunál v rozsudku vyneseném dne 24. března 2011 ⁽¹³⁷⁾ následkem žaloby na neplatnost podané proti rozhodnutí Komise.
- (396) Komise odmítá, že z 182. a 183. bodu odůvodnění rozhodnutí o letišti Lipsko/Halle lze vyvodit, že Komise v minulosti usoudila, že úkoly srovnatelné s údržbou a bezpečností provozu, jak jsou vymezeny v úmluvě mezi regionem a společností BSCA, spadají do výkonu veřejné moci, a to z těchto důvodů.
- (397) Za prvé, náklady na údržbu a bezpečnost provozu v podobě vymezené v úmluvě mezi regionem a společností BSCA mají mnohem širší záběr než náklady související s investicemi do bezpečnosti provozování, které byly předmětem rozhodnutí ohledně letiště Lipsko/Halle. Posledně zmíněné náklady totiž tvoří nepřerušené elektrické napájení provozních prostor, transformátory, kabely vysokého napětí a osvětlení letištní dráhy. Náklady na údržbu a bezpečnost provozu v podobě vymezené v úmluvě mezi regionem a společností BSCA „zahrnují běžnou údržbu letiště, technickou údržbu budov, letištních drah, okolí a pozemních komunikací, drobné opravy asfaltového povrchu, běžnou údržbu a opravu letištní dráhy a přístupových cest, provozní údržbu a opravu osvětlení a světelné signalizace letištní dráhy, sekání trávy, odstranění nečistot z letištní dráhy a její vyznačení, odstraňování sněhu a každou jinou službu, která zaručuje bezpečnost pozemního provozu, letiště a infrastruktury, s výjimkou obchodních prostor letiště“.
- (398) Za druhé, Komise zjišťuje, že na rozdíl od tvrzení Belgie nedospěla k závěru, že úkoly v oblasti bezpečnosti provozování, které byly předmětem rozhodnutí ohledně letiště Lipsko/Halle, představují úkoly spadající do výkonu výsadních pravomocí veřejné moci. V 182. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise totiž soudí, že „lze konstatovat, že v daném případě jsou určité náklady vyvolány činnostmi, jež spadají do kompetence veřejné správy“ (zdůraznění přidáno). V 183. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise soudí, že „pokud jsou tyto náklady spojeny s činnostmi, jež spadají do kompetence veřejné správy...“, nesmějí být dotyčné náklady považovány za státní podporu (zdůraznění přidáno). Uvádí, že „i kdyby Komise souhlasila s argumentací, kterou předložilo Německo, totiž že náklady nelze v žádném případě považovat za státní podporu, nebylo by tím dotčeno konečné posouzení daného případu“ (zdůraznění přidáno). V předmětných bodech odůvodnění tak Komise nepotvrdila a ani neodmítla stanovisko Německa, podle kterého určité úkoly, včetně úkolů v oblasti bezpečnosti provozování, byly úkoly související s výsadními pravomocemi veřejné moci, ale uvedla, že nemusí zaujmout stanovisko, protože v případě, že by opatření představovalo podporu, jednalo by se o podporu povolenou.
- (399) Za třetí, Komise zjišťuje, že v rozsudku Tribunálu ohledně rozhodnutí Komise o letišti Lipsko/Halle a na rozdíl od tvrzení Belgie Tribunál v bodě 225 svého rozsudku nepotvrdil toto údajné stanovisko Komise. Tribunál skutečně použil 182. a 183. body odůvodnění zmíněného rozhodnutí Komise, aby připomněl její stanovisko, a uzavřel s tím, že Komise usoudila, že o této otázce není nutno rozhodnout s konečnou platností (tj. o otázce, zda je nutno postupovat podle argumentace německých orgánů, podle níž převzetí nákladů nelze v žádném případě považovat za státní podporu).
- (400) Komise z uvedeného dospívá k závěru, že „údržbářské služby“ v podobě vymezené v člancích 12 a 19 zadávacích podmínek, které tvoří přílohu k úmluvě mezi regionem a společností BSCA, a „služby související s bezpečností pozemního provozu“ v podobě vymezené v článku 25 zadávacích podmínek ve znění změněném dodatkem 5 ze dne 10. března 2006 představují služby hospodářské povahy. Jejich financování proto nelze vyjmout z oblasti působnosti pravidel pro státní podporu.

⁽¹³⁶⁾ Viz poznámka pod čarou 89.

⁽¹³⁷⁾ Viz poznámka pod čarou 90.

(c) Sledování a zaznamenávání letů, předběžné plánování letů a řízení pozemního pohybu letadel

(401) V této části Komise přezkoumá, zda níže uvedené služby, jejichž plnění bylo svěřeno společnosti BSCA a za něž společnost BSCA dostává vyrovnání na základě dodatku 6 ze dne 15. ledna 2008, lze vyjmout z oblasti působnosti pravidel pro státní podporu z důvodu jejich ne hospodářské povahy.

— sledování a zaznamenávání letů ⁽¹³⁸⁾ a předběžné plánování letů ⁽¹³⁹⁾,

— řízení pozemního pohybu letadel ⁽¹⁴⁰⁾.

(402) Podle Belgie (viz 240. bod odůvodnění) jsou úkoly v oblasti sledování a zaznamenávání letů, předběžného plánování letů a řízení pozemního pohybu letadel zásadními prvky bezpečnosti civilního letectví, a odpovídají proto úkolům veřejné moci, protože jsou základními součástmi bezpečnosti letiště.

(403) Komise soudí, že se u úkolů, které jsou předmětem tohoto vyrovnání, jedná o činnosti neoddělitelné od hospodářské činnosti provozovatele letiště, kterým je společnost BSCA. Tyto úkoly nelze spojit s úkoly rozšířené ochrany, jako je ochrana před protiprávními činy, ani s jinou činností, která znamená výkon výsadních pravomocí veřejné moci.

(404) Komise dospívá z uvedeného k závěru, že sledování a zaznamenávání letů, plánování letů a řízení pozemního pohybu letadel představují služby hospodářské povahy. Jejich financování proto nelze vyjmout z oblasti působnosti pravidel pro státní podporu.

6.1.1.3. Navýšení kapitálu upsané společností SOWAER

(405) Navýšení kapitálu, které je předmětem formálního vyšetřovacího řízení, bylo upsané společností SOWAER ve prospěch společnosti BSCA v roce 2002, tj. po vynesení rozsudku ve věci ADP ⁽¹⁴¹⁾, a nelze jej proto vyjmout z kontroly Komise v oblasti státní podpory (viz 346. bod odůvodnění).

6.1.2. Selektivní zvýhodnění

(406) Pro účely posouzení, zda jsou státní opatření podporou, je nutno určit, zda tato opatření poskytují podniku, který je jejich příjemcem, hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískal. Existenci hospodářského zvýhodnění lze vyloučit, představují-li předmětná opatření hospodářské transakce prováděné veřejnými subjekty nebo veřejnými podniky, pokud jsou provedeny za běžných tržních podmínek ⁽¹⁴²⁾. V tomto případě se jedná o zjištění, zda by se za podobných okolností soukromý subjekt vycházející z předvídatelných možností ziskovosti a bez ohledů sociální povahy či ohledů na regionální nebo odvětvovou politiku podílel na stejných transakcích jako subjekt, který opatření poskytuje (dále jen „kritérium subjektu v tržním hospodářství“). Existenci hospodářského zvýhodnění lze rovněž vyloučit v případech, kdy předmětná opatření představují finanční vyrovnání poskytovaná příslušným podnikům, aby se jim umožnilo provozovat službu obecného hospodářského zájmu, a to za podmínky, že taková vyrovnání splňují kumulativní podmínky uvedené v rozsudku ve věci *Altmark* ⁽¹⁴³⁾. V následující části provede Komise postupně analýzu jednotlivých dotčených opatření z hlediska podmínek rozsudku ve věci *Altmark* a kritéria subjektu v tržním hospodářství.

⁽¹³⁸⁾ Sledování a zaznamenávání letů spočívají v doplňování databáze valonské správy přebíráním informací o letech (počet cestujících, registrační číslo letu, jméno pilota, typ letadla, povaha letu, původ letu, hmotnost letadla atd.).

⁽¹³⁹⁾ Plánování letů se týká komunikace, letových plánů, časového rozpisu, rádiových oznámení a správy parkovacích ploch pro letadla.

⁽¹⁴⁰⁾ Řízení pozemního pohybu letadel zahrnuje dvě činnosti: i) navádění letadel „na místě“, které provádí koordinátor zón při každém přeletu letadla, a ii) řízení typu „následuj mě“ („follow me“), které spočívá v navádění letadla pomocí automobilu a používá se pouze u pilotů, kteří letiště neznají (lety pro osoby na služební cestě), a u velkokapacitních letadel s kódem D.

⁽¹⁴¹⁾ Viz poznámka pod čarou 85.

⁽¹⁴²⁾ Rozsudek ve věci C-39/94, *SFEI a další*, 1996, Sb. rozh., s. I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudek ve věci C-342/96, *Španělsko v. Komise*, [1999] Sb. rozh., s. I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

⁽¹⁴³⁾ Viz poznámka pod čarou 92.

6.1.2.1. Uplatnění kritérií rozsudku ve věci *Altmark*

- (407) Nejprve je nutno přezkoumat tvrzení Belgie uvedené v části 5.1.1.1(c)(ii), podle kterého dotace na určité služby související s letištními činnostmi – za předpokladu, že část těchto služeb je hospodářské povahy – nemají podle rozsudku ve věci *Altmark* ⁽¹⁴⁴⁾ představovat zvýhodnění společnosti BSCA.
- (408) Jak je analyzováno v části 6.1.1, Komise soudí, že část služeb, na něž je dotace vyplácena, nemají hospodářskou povahu (např. služby protipožární ochrany a v oblasti ochrany), a vyloučí proto ze své analýzy tu část dotace, kterou se vyrovnávají náklady na tyto služby.
- (409) Komise naopak soudí, že jiná část služeb, na něž je dotace vyplácena, mají hospodářskou povahu, jako např. údržba a opravy komerčně využívané infrastruktury nebo řízení pozemního pohybu letadel.
- (410) Komise soudí, že se Belgie dopouští zjevně nesprávného posouzení, když tyto služby označuje za služby obecného hospodářského zájmu. Jak se připomíná v bodě 47 sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu ⁽¹⁴⁵⁾, je pověření „zvláštním úkolem veřejné služby“ obvykle spjato s poskytováním služeb, které by z hlediska svého komerčního zájmu subjekt neposkytoval nebo by je neposkytoval ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek. V bodě 50 zmíněného sdělení se Komise rovněž domnívá, že aby služby mohly být označeny za služby obecného hospodářského zájmu, musejí být určeny občanům, nebo musejí být v zájmu společnosti jako celku. V tomto případě nejsou zjištěné hospodářské služby poskytovány v zájmu občanů, ale pouze proto, aby společnosti BSCA umožnily poskytovat letištní službu. Jsou neoddelitelné od hospodářské činnosti provozování letiště.
- (411) Ostatně společnost BSCA nebyla vybrána postupem, který by odpovídal podmínkám stanoveným čtvrtým kritériem rozsudku ve věci *Altmark*.
- (412) Belgie navíc nepředložila důkaz, že výše dotace byla určena na základě analýzy nákladů, které by středně velký, dobře spravovaný a přiměřeně vybavený podnik vynaložil, aby uspokojil uložené požadavky veřejné služby. Argumenty Belgie jsou totiž nedostatečné:

— Belgie uvádí, že poměry zmíněné ve sdělení uvedeném v 410. bodě odůvodnění prokazují účinnou správu společnosti BSCA (viz 253. bod odůvodnění), aniž by sdělila povahu a hodnotu těchto poměrů;

— Belgie dodává, že tato řádná správa ostatně v roce 2009 umožnila přilákat soukromé investory v rámci částečné privatizace společnosti BSCA. Komise ale zdůrazňuje, že investoři se rozhodli vstoupit do kapitálu společnosti BSCA (a obdrželi právo veta u důležitých rozhodnutí) možná spíše z důvodu existence podpory, která jim dává naději, že společnost BSCA přiláká výrazný provoz a tím vytvoří vysoký zisk, než z důvodu řádné správy. V tomto ohledu lze také připomenout, že soukromí investoři mohou převzít podíly ve špatně spravovaných společnostech, u kterých doufají, že je oživí, pokud mají nebo sdílejí kontrolu nad dotyčnou společností, jako je tomu v případě soukromého investora společnosti BSCA, který má právo veta u důležitých rozhodnutí;

— nestačí rovněž vyvozovat z růstu obrátu nebo provozu letiště Charleroi, že je letiště řádně spravováno, jak činí Belgie (viz 254. bod odůvodnění). Důvodem tohoto zvýšení obrátu a provozu může být podpora, která společnosti BSCA umožňuje nabízet leteckým společnostem velmi příznivé podmínky, a přilákat tak provoz;

— tvrzení Belgie, podle něhož „ze zavedeného finančního mechanismu vyplývá, že vyrovnání vyplácené společnosti BSCA je svou podstatou nižší než tržní cena za všechny služby, kterými je pověřena, protože je toto vyrovnání od roku 2006 omezeno stropní hranicí u služeb souvisejících s protipožární ochranou a bezpečností pozemního provozu a letištního areálu a od roku 2010 u služeb ochrany“ (viz 255. bod odůvodnění), rovněž neprokazuje, že je společnost BSCA spravována účinně, ale pouze případně to, že nedochází k nadměrnému vyrovnání.

⁽¹⁴⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 92.

⁽¹⁴⁵⁾ Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4.

- (413) Jako závěr vyplývá, že není splněno přinejmenším první a čtvrté kritérium rozsudku ve věci *Altmark*. Komise proto nemůže při uplatnění rozsudku ve věci *Altmark* vyloučit, že dotace regionu na služby související s letištní činností představuje zvýhodnění.

6.1.2.2. Uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství

- (414) Pokud jde o určení subjektu, který opatření poskytuje, Komise soudí, že zásahy i) regionu jako majitele pozemků oblasti letiště na jedné straně a ii) společnosti SOWAER pod výlučnou kontrolou Valonského regionu jako hlavního koncesionáře oblasti letiště, majitele infrastruktury vybudované v oblasti letiště a vykonavatele úkolů svěřených regionem na straně druhé je nutno analyzovat společně, protože se týkají stejné činnosti a stejného letiště. Za těchto okolností se společnost SOWAER jeví jako prostředník regionu v této činnosti. Pro účely určení, zda opatření uvedená v části 3.1 společnost BSCA hospodářsky zvýhodňují či nezvýhodňují, bude proto Komise považovat za subjekt, který poskytuje opatření, celek tvořený regionem a společností SOWAER (dále jen „subjekt region-SOWAER“).
- (415) Komise proto soudí, že musí přezkoumat společně závazky subjektu region-SOWAER v případech, kdy se jimi mění součásti vnitřního uspořádání koncese (přenechání infrastruktury do užívání, včetně rozvoje investičního programu a převzetí velkých oprav, koncesionářský poplatek, dotace na určité služby související s letištní činností v případech, kdy jsou tyto činnosti hospodářské povahy) a kdy jsou současné a navzájem spojené.
- (416) Komise proto uplatní kritérium subjektu v tržním hospodářství na tyto čtyři soubory postupně přijatých opatření, které tvoří:
- úmluva mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 a dodatek ze dne 29. března 2002 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA (dále jen „úmluvy z roku 2002“);
 - rozhodnutí valonské vlády ze dne 3. dubna 2003 o výstavbě terminálu o větší kapacitě, než se původně plánovalo (3 miliony cestujících místo 2 milionů), a o naplánování větší kapacity parkovišť pro automobily (dále jen „investiční rozhodnutí z roku 2003“);
 - úmluva o službách mezi společnostmi SOWAER a BSCA ze dne 4. dubna 2006 a pozměňovací dodatek ze dne 10. března 2006 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA (dále jen „úmluva z roku 2006“);
 - pozměňovací dodatek ze dne 15. ledna 2008 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA (dále jen „pozměňovací dodatek z roku 2008“).
- (417) Komise uplatní kritérium subjektu v tržním hospodářství rovněž na navýšení kapitálu společnosti BSCA upsané společnosti SOWAER v prosinci roku 2002.
- (418) Pokud by každé jednotlivé opatření představovalo zvýhodnění, Komise přezkoumá, zda se jedná o zvýhodnění selektivní.

(a) Uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství na opatření, která se týkají přenechání infrastruktury do užívání, včetně provedení nových investic a velkých oprav, a přidělení dotace na určité služby související s letištní činností

(i) Úmluvy z roku 2002

1. Uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství

a. Obecné zásady použitelné na čtyři opatření

- (419) Jak je připomenuto v bodě 51 pokynů pro letectví, musí analýza souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství vycházet z toho, zda má financující subjekt před poskytnutím financování (tj. *ex ante*) dobré vyhlídky na dosažení zisku ⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Rozhodnutí Komise 2013/664/EU ze dne 25. července 2012 ve věci opatření SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finsko Finavia, Airpro a Ryanair na letišti Tampere-Pirkkala (Úř. věst. L 309, 19.11.2013, s. 27).

- (420) Komise zaznamenává, že region nepředložil žádný podnikatelský plán, který by prokazoval, jakou ziskovost region a/nebo společnost SOWAER očekávají od investic naplánovaných v okamžiku, kdy byla přijata závazná rozhodnutí o provedení každé z nich. Neexistence podnikatelského plánu naznačuje, že region a/nebo společnost SOWAER nejednaly podle logiky subjektu v tržním hospodářství, když přijaly opatření ve prospěch společnosti BSCA.
- (421) Komise rovněž zaznamenává, že zprávy předložené na podporu rozhodnutí valonské vlády odůvodňují zájem těchto investic pozitivním dopadem rozvoje letiště na hospodářství a zaměstnanost v Charleroi a jeho oblasti ⁽¹⁴⁷⁾. Komise připomíná, že podle ustálené judikatury ale nelze při uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství zohledňovat ohledy na regionální rozvoj ⁽¹⁴⁸⁾.
- (422) Přes neexistenci podnikatelského plánu regionu a/nebo společnosti SOWAER Komise přezkoumala, zda pro celek tvořený regionem a společností SOWAER je čistá aktualizovaná hodnota každého souboru opatření vymezeného v 416. bodě odůvodnění pozitivní. Pokud je totiž čistá aktualizovaná hodnota pozitivní, znamená to, že předmětné opatření je pro zvažovaný subjekt ziskové.
- (423) Čistá aktualizovaná hodnota byla vypočítána jako aktualizovaný součet finančních toků (příjmy při odečtení nákladů) shrnutých pro subjekt region-SOWAER, které bylo možno očekávat u každého souboru opatření v okamžiku jeho poskytnutí.
- (424) Míra aktualizace, která byla použita pro výpočet čisté aktualizované hodnoty, byla stanovena určením kapitálových nákladů pro subjekt, který opatření poskytl, v okamžiku poskytnutí opatření. Kapitálové náklady subjektu závisí na jeho struktuře financování, a to zejména z hlediska vlastních prostředků a zadlužení. V tomto případě zásadní část nákladů souvisejících s projektem a zatěžujících subjekt region-SOWAER pochází z investic financovaných společností SOWAER. Z tohoto důvodu se Komise rozhodla vyhodnotit kapitálové náklady subjektu, který poskytl opatření, na základě kapitálových nákladů vyplývajících ze struktury rozvahy společnosti SOWAER, která představuje strukturu financování, již zvolil subjekt region-SOWAER, a jejích podmínek přístupu ke kapitálovým trhům.

b. Uplatnění kritéria soukromého subjektu v tržním hospodářství na úmluvy z roku 2002

- (425) Na základě úmluv z roku 2002 se subjekt region-SOWAER rozhodl přenechat společnosti BSCA do užívání oproti koncesionářskému poplatku pozemky a infrastrukturu letiště Charleroi a zároveň se zavázal rozvíjet tuto infrastrukturu v souladu s investičním plánem, který tvoří přílohu k úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002, a provádět velkou údržbu a opravy a rovněž vyplácet společnosti BSCA dotaci na určité služby související s letištní činností.
- (426) Srovnávací scénář by býval pro subjekt region-SOWAER spočíval v tom, že by úmluvy z roku 2002 nepodepsal, a tím by se nezavázal k novým náročným investicím a ani k poskytování dotace na protipožární službu a údržbu. Komise vycházela z předpokladu, že by letiště v tomto srovnávacím scénáři bez podpory zůstalo pravděpodobně nadále v provozu, ale v mnohem menší míře vzhledem k investicím, s nimiž se počítalo v úmluvách z roku 2002 a které byly nezbytné pro výrazné zvýšení provozu na letišti. Tento srovnávací scénář by vedl k mírně pozitivní čisté aktualizované hodnotě, již není možno odhadnout se sebemenší mírou spolehlivosti, protože by bylo velmi obtížné odhadnout, co by býval mohl být očekávaný provoz bez úmluv z roku 2002 a částek koncesionářského poplatku, které by subjekt region-SOWAER od společnosti BSCA získal. Ve svých výpočtech čisté aktualizované hodnoty proto Komise vycházela z předpokladu, že se čistá aktualizovaná hodnota srovnávacího scénáře rovná nule. Dosáhne-li čistá aktualizovaná hodnota úmluv z roku 2002 na základě tohoto předpokladu negativní hodnoty, je negativní tím spíše v případě pozitivní čisté aktualizované hodnoty srovnávacího scénáře. Jedná se tak o předpoklad, který je pro subjekt region-SOWAER a společnost BSCA příznivý.

⁽¹⁴⁷⁾ Viz zpráva ministra pověřeného hospodářstvím ze dne 8. listopadu 2000 valonské vládě.

⁽¹⁴⁸⁾ Rozsudek ve spojených věcech T-129/95, T-2/96 a T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke v. Komise*, [1999] Sb. rozh., s. II-17, ECLI:EU:T:1999:7, bod 120.

i. Náklady a příjmy zohledněné pro výpočet čisté aktualizované hodnoty opatření z roku 2002

(427) Pro účely výpočtu čisté aktualizované hodnoty úmluv z roku 2002 pro subjekt region-SOWAER Komise vymezila náklady a příjmy subjektu region-SOWAER, které bylo možno předjímat v důsledku těchto úmluv, tak, že do výpočtu zahrnula:

— za období 2002–2015:

— předvídatelné investiční náklady (viz tabulka 13) a poskytování služeb hospodářské povahy, které má provádět společnost SOWAER, a rovněž část dotace vyplácené regionem na určité služby související s letištní činností, která je vyplácena na služby hospodářské povahy;

— předvídatelné příjmy z koncesionářského poplatku hrazeného společnostmi BSCA společností SOWAER;

— za období 2016–2040:

— hodnotu hotovostních toků očekávaných u projektu po roce 2015. Hodnota finančních toků projektu po roce 2015 byla odhadnuta metodou stálého růstu s mírou růstu ve výši 2 %, která odráží očekávanou míru inflace za období ⁽¹⁴⁹⁾.

(428) Tyto údaje vycházejí z prognóz, které měly region a společnost SOWAER v roce 2002, a to zejména prognóz ohledně provozu a nákladů. Komise tak nezohlednila vychýlení nákladů investičního programu, která nemohla být předjímana v dubnu roku 2002 při rozhodnutí zahájit program (například zvýšení stavebních cen a vychýlení nákladů souvisejících s potížemi stability půdy, o kterých se v okamžiku vypracování investičního programu nevědělo).

(429) Komise rovněž při výpočtu čisté aktualizované hodnoty nezohlednila hodnotu pozemků a infrastruktury, a to jak při výpočtu v rámci scénáře s přijatými úmluvami z roku 2002, tak při výpočtu v rámci srovnávacího scénáře. Výpočet čisté aktualizované hodnoty je totiž založen na budoucích hotovostních tocích, které se v roce 2002 předpokládaly.

(430) Dále nebyly zohledněny případné nadhodnoty z hlediska kapitálu a dividend, které společnost SOWAER dostávala na základě své účasti v kapitálu společnosti BSCA. Jak totiž upřesnil Soudní dvůr ⁽¹⁵⁰⁾: „Za účelem posouzení, zda opatření státu představuje podporu, je třeba určit, zda podnik-příjemce obdržel hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískal. V rámci tohoto přezkumu přísluší vnitrostátním soudům, aby určily obvyklou odměnu za předmětné služby.“ Komise soudí, že v tomto případě představuje přenechání infrastruktury do užívání za cenu nižší, než je cena tržní, výhodu pro společnost BSCA, a to i za předpokladu, že společnost SOWAER očekává vyrovnání své ztráty zhodnocením kapitálu, který drží, nebo dividendami, které získá. Komise zaznamenává důsledky pro hospodářskou soutěž přístupu, při němž by se zohlednily případné nadhodnoty u kapitálu a dividendy. V krajním případě by tento přístup znamenal uznání, že veřejný orgán může požadovat od letiště, jehož je akcionářem, koncesionářský poplatek v nulové výši (pokud by tento orgán mohl očekávat dividendy a/nebo zvýšení hodnoty svých akcií), aniž by to představovalo podporu. Uvedené by dotčenému letišti umožnilo nabízet leteckým společnostem velmi nízké sazební podmínky, a vedlo by tak k narušení hospodářské soutěže, a to zejména vůči soukromým letištím.

(431) Následující tabulka uvádí investiční náklady hospodářské povahy, které Komise zohlednila při výpočtu čisté aktualizované hodnoty opatření z roku 2002.

Při vypracování této tabulky vycházela Komise z investičního programu stanoveného pro letiště Charleroi, který tvoří přílohu k úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA ze dne 15. dubna 2002. Tento program sice tvoří přílohu k úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA ze dne 15. dubna 2002, ale nevymezuje investice, které ke dni 15. dubna 2002 ještě zbývá provést, nýbrž všechny investice, které měly být provedeny ode dne

⁽¹⁴⁹⁾ Míra růstu ve výši 2 % odpovídá míře růstu používané v postupných dohodách mezi regionem/společnostmi SOWAER a společností BSCA, a to například pro míru zvyšování stropní hodnoty proměnlivého poplatku.

⁽¹⁵⁰⁾ Rozsudek ve věci C-39/94, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) a další v. La Poste a další*, [1996], Sb. rozh., s. I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, body 60 a 61.

1. ledna 2001 nebo které ještě zbývá provést. Pro určení investic, které se ke dni 15. dubna 2002 měly ještě provést, Komise proto přenesla na rok 2002 investice plánované na rok 2001 a 2002 ⁽¹⁵¹⁾ a od této částky odečetla investice, které již byly ke dni 15. dubna 2002 provedeny ⁽¹⁵²⁾.

Tabulka 13

Investiční náklady k provedení ke dni 15. dubna 2002

(v milionech EUR)

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Vyvlastnění (saldo 1. etapy)	0,55	0,00	0,00	0,55
Akvizice nových pozemků	3,59	0,00	0,00	3,59
Saldo akvizice nových pozemků	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovace SABCA	1,39	0,00	0,00	1,39
Odpočty, oprávky a různé	1,12	0,00	0,00	1,12
Mezisoučet	6,64	0,00	0,94	7,59
Renovace technických a správních prostor	1,55	0,00	0,00	1,55
Oplocení areálu letiště	0,27	0,00	0,00	0,27
Světelná signalizace příjezdové a pojezdové dráhy	0,42	0,00	0,00	0,42
Oprava odvodních žlábků	0,27	0,00	0,00	0,27
Rozšíření čerpací stanice kerosinu	0,27	0,00	0,00	0,27
Odklizení odpadu	0,12	0,00	0,00	0,12
Oprava jižní pojezdové dráhy	0,50	0,00	0,00	0,50
Parkoviště vyřazených letadel	0,03	0,00	0,00	0,03
Detekce požáru v podzemním parkovišti pro automobily cestujících	0,17	0,00	0,00	0,17
Odkapávání, očištění	5,18	0,00	0,00	5,18
Zařízení „energie a telekomunikace“	2,01	0,00	0,00	2,01
Technický tunel	0,74	0,45	0,00	1,19

⁽¹⁵¹⁾ V podobě uvedené v investičním programu stanovenému pro letiště Charleroi, který tvoří přílohu k úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA ze dne 15. dubna 2002.

⁽¹⁵²⁾ V podobě uvedené společností BSCA.

(v milionech EUR)

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Služební pozemní komunikace	0,00	0,00	0,82	0,82
Terénní úpravy v areálu	6,20	1,86	0,62	8,68
Prodloužení letištní dráhy	9,92	2,48	0,00	12,39
Severní pojízdná dráha a výjezd z dráhy	2,48	3,72	1,02	7,21
Parkoviště letadel a doplnění dlaždic	4,96	2,48	0,00	7,44
Podpora při navigaci	0,00	0,50	3,07	3,57
Hangár asistenčních služeb a pohonné hmoty	0,25	1,61	0,00	1,86
Kontrolní věž	0,00	0,25	0,25	0,50
Budovy kanceláří a nákladní dopravy	0,00	0,25	2,13	2,38
Mezisoučet	35,33	13,58	7,91	56,82
Nový terminál	12,64	12,39	2,97	28,01
CELKEM	54,62	25,98	11,82	92,42

Následně Komise ponechala pouze onu část těchto investic, o kterých se domnívá, že souvisejí s hospodářskými činnostmi. Vyloučila proto:

- oplocení části areálu letiště, do níž je přístup po policejních kontrolách a v níž se zejména nacházejí letadla (viz vysvětlení v 365. bodě odůvodnění),
- kontrolní věž (viz vysvětlení v 365. bodě odůvodnění),
- 7 % investičních nákladů souvisejících s novým terminálem (viz vysvětlení v 366. bodě odůvodnění).

Komise tak dospěla k tomuto investičnímu plánu:

Tabulka 14

Investiční náklady na činnosti hospodářské povahy, které Komise zohlednila při výpočtu čisté aktualizované hodnoty opatření z roku 2002

(v milionech EUR)

	Hospodářská část (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Vyvlastnění (saldo 1. etapy)	100	0,55	0,00	0,00	0,55
Akvizice nových pozemků	100	3,59	0,00	0,00	3,59

(v milionech EUR)

	Hospodářská část (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Saldo akvizice nových pozemků	100	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovace SABCA	100	1,39	0,00	0,00	1,39
Odpočty, oprávky a různé	100	1,12	0,00	0,00	1,12
Mezisoučet		6,64	0,00	0,94	7,59
Renovace technických a správních prostor	100	1,55	0,00	0,00	1,55
Oplocení areálu letiště	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Světelná signalizace příjezdové a pojezdové dráhy	100	0,42	0,00	0,00	0,42
Oprava odvodních žlábků	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Rozšíření čerpací stanice kerosinu	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Odklizení odpadu	100	0,12	0,00	0,00	0,12
Oprava jižní pojezdové dráhy	100	0,50	0,00	0,00	0,50
Parkoviště vyřazených letadel	100	0,03	0,00	0,00	0,03
Detekce požáru v podzemním parkovišti pro automobily cestujících	100	0,17	0,00	0,00	0,17
Odkapávání, očištění	100	5,18	0,00	0,00	5,18
Zařízení „energie a telekomunikace“	100	2,01	0,00	0,00	2,01
Technický tunel	100	0,74	0,45	0,00	1,19
Služební pozemní komunikace	100	0,00	0,00	0,82	0,82
Terénní úpravy v areálu	100	6,20	1,86	0,62	8,68
Prodloužení letištní dráhy	100	9,92	2,48	0,00	12,39

(v milionech EUR)

	Hospodářská část (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Severní pojízdná dráha a výjezd z dráhy	100	2,48	3,72	1,02	7,21
Parkoviště letadel a doplnění dlaždic	100	4,96	2,48	0,00	7,44
Podpora při navigaci	100	0,00	0,50	3,07	3,57
Hangár asistenčních služeb a pohonné hmoty	100	0,25	1,61	0,00	1,86
Kontrolní věž	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Budovy kanceláří a nákladní dopravy	100	0,00	0,25	2,13	2,38
Mezisosčet		35,06	13,34	7,66	56,06
Nový terminál	93 %	11,76	11,53	2,77	26,05
CELKEM		53,46	24,86	11,37	89,69

Podle výpočtů Komise představovaly investice na činnosti hospodářské povahy, se kterými se původně počítalo, částku 89 690 000 EUR, tj. 97 % investic, se kterými se původně počítalo.

- (432) K těmto investicím je nutno přidat náklady na údržbu a provozní náklady společnosti SOWAER, které lze přičíst hospodářským činnostem letiště Charleroi a které stanovil subjekt region-SOWAER ⁽¹⁵³⁾. Protože Komise považuje 97 % původně plánovaných investic za investice na hospodářské činnosti ⁽¹⁵⁴⁾, vynásobila hodnotou 0,97 náklady na údržbu a provozní náklady uvedené na straně 10 podnikatelského plánu společnosti SOWAER, který tvoří přílohu rozhodnutí regionu ze dne 23. května 2001. Pokud jde o provozní náklady, Komise na základě informací poskytnutých regionem soudí, že 29 % nákladů pro letiště Charleroi a Lutych je přičitatelných letišti Charleroi.

Tabulka 15

Součet nákladů na údržbu (A) a provozních nákladů (B) společnosti SOWAER přičitatelných hospodářským činnostem letiště Charleroi

(v milionech EUR)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A	0,84	0,84	0,84	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41
B	0,47	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	0,56	0,57	0,58	0,60	0,61
A + B	1,31	1,32	1,33	2,06	2,07	2,08	2,09	2,10	2,96	2,97	2,98	2,99	3,00	3,01

⁽¹⁵³⁾ Viz strana 10 podnikatelského plánu společnosti SOWAER, který tvoří přílohu rozhodnutí Valonského regionu ze dne 21. května 2001.

⁽¹⁵⁴⁾ Viz 431. bod odůvodnění

- (433) Je rovněž nutno přidat část dotace na protipožární ochranu a údržbu přičitatelnou hospodářským činnostem. Komise soudí, že 10 % výdajů vyrovnávaných dotací na protipožární ochranu a údržbu v podobě uvedené v podnikatelském plánu společnosti BSCA je hospodářské povahy.

Tabulka 16

Podíl dotace na protipožární ochranu a údržbu, kterou se vyrovnávají hospodářské činnosti

(v milionech EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,33	0,34	0,35	0,39	0,40	0,44	0,44	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54

- (434) Pro určení výstupních hotovostních toků, které je nutno zohlednit při výpočtu čisté aktualizované hodnoty opatření z roku 2002, Komise proto sečetla hodnoty posledních řádek tabulky 14, tabulky 15 a tabulky 16.

Tabulka 17

Výstupní hotovostní toky až do roku 2015 zohledněné Komisí při výpočtu čisté aktualizované hodnoty opatření z roku 2002

(v milionech EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
55,10	26,53	13,05	2,45	2,47	2,52	2,53	2,58	3,44	3,46	3,48	3,50	3,52	3,54

- (435) Pro výpočet čisté aktualizované hodnoty projektu je nutno určit předjímané příjmy. Tyto předjímané příjmy jsou tvořeny proměnlivou částí koncesionářského poplatku společnosti BSCA, jak je stanovena v článku 11.1 úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002, tj. 35 % příjmů společnosti BSCA z leteckých činností se stropní hranicí, která se v čase vyvíjí. Vzhledem k prognózám příjmů z leteckých činností bylo možno předjímat, že proměnlivý poplatek zůstane omezen stropní hranicí až do roku 2015. Tato stropní hranice byla v roce 2002 stanovena na částku 883 689 EUR a měla být navyšována o 2 % až do roku 2006. Následně měla být v roce 2007 stanovena na částku 2 651 067 EUR a opět navyšována o 2 % za rok. Úmluva mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 počítala s tím, že tyto částky budou od roku 2015 revidovány. Komise vycházela z předpokladu, že počínaje rokem 2015 bude stropní hranice zrušena (pokud by Komise vycházela z předpokladu, že stropní hranice zůstane po roce 2015 zachována, dospěla by k čisté aktualizované hodnotě opatření, která nedosahuje hodnotu, již zjistila).

Tabulka 18

Vstupní hotovostní toky až do roku 2015 zohledněné Komisí při výpočtu čisté aktualizované hodnoty opatření z roku 2002

(v milionech EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,88	0,90	0,92	0,94	0,96	2,65	2,70	2,76	2,81	2,87	2,93	2,99	3,05	3,11

- (436) Komise vypočítala čisté hotovostní toky (vstupní při odečtení výstupních) zohledněné Komisí při výpočtu čisté aktualizované hodnoty opatření z roku 2002 jako rozdíl mezi hodnotami poslední řádky tabulky 18 a tabulky 17.

Tabulka 19

Čisté hotovostní toky (vstupní při odečtení výstupních) až do roku 2015 zohledněné Komisí při výpočtu čisté aktualizované hodnoty opatření z roku 2002

(v milionech EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
- 54,21	- 25,63	- 12,13	- 1,52	- 1,51	0,13	0,17	0,18	- 0,63	- 0,59	- 0,56	- 0,52	- 0,48	- 0,44

ii. Míra aktualizace zohledněná při výpočtu čisté aktualizované hodnoty opatření z roku 2002

(437) Jak je vysvětleno v 424. bodě odůvodnění, Komise odhadla pro určení míry aktualizace vážené průměrné kapitálové náklady pro společnost SOWAER v okamžiku poskytnutí opatření. Tento odhad byl proveden na základě těchto údajů a předpokladů:

- poměr mezi zadlužením a vlastním kapitálem společnosti SOWAER ve výši 30 % ⁽¹⁵⁵⁾, a tudíž podíl dluhu na financování (r_D) ve výši 23 %;
- náklady dluhu před zdaněním (k_D) rovnající se váženým průměrným nákladům dluhu před zdaněním společnosti SOWAER v roce 2002, tj. 4,9 % až 5,5 %;
- riziková premie (Δk) ve výši 5,51 % ⁽¹⁵⁶⁾;
- koeficient beta ⁽¹⁵⁷⁾ od 0,91 do 1,23 ⁽¹⁵⁸⁾;
- pokud jde o náklady vlastního kapitálu, náklady před zdaněním kapitálu investovaného bez rizika (r_f) ve výši 5,16 % až 5,37 % ⁽¹⁵⁹⁾;
- míra zdanění (t) ve výši 40,2 %.

Komise je na základě těchto údajů a předpokladů schopna vypočítat vážené průměrné kapitálové náklady (C) podle tohoto tradičního vzorce:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

kde kapitálové náklady (k_E) jsou dány metodou ohodnocení finančních aktiv (CAPM) podle vzorce:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

Na základě tohoto vzorce a předchozích předpokladů Komise soudí, že míra aktualizace ve výši 9 % představuje rozumnou míru.

iii. Výsledek výpočtu čisté aktualizované hodnoty

(438) Čisté hotovostní toky uvedené v tabulce 19 a aktualizované mírou v hodnotě 9 % představují čistou aktualizovanou hodnotu – 83,7 milionu EUR.

⁽¹⁵⁵⁾ Jedná se o analýzu *ex post* založenou na rozvaze společnosti SOWAER za rok 2002. Poměr zadlužení vůči vlastnímu kapitálu společnosti letecké dopravy je průměrně ve výši 35 % podle údajů Damodaran: „Risk Premiums for Other Markets“ 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁶⁾ Zdroj: Damodaran: „Risk Premiums for Other Markets“ 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁷⁾ Koeficient beta je klíčovým faktorem modelu ohodnocení finančních aktiv. Měří poměrnou ziskovost určitého aktiva v porovnání s trhem.

⁽¹⁵⁸⁾ Viz poznámka pod čarou 156.

⁽¹⁵⁹⁾ Úroková míra u belgických dluhopisů na 10 let v dubnu roku 2002.

- (439) Pro výpočet čisté aktualizované hodnoty za celou dobu trvání koncese je nutno přidělit konečnou hodnotu projektu v roce 2015. Uvedeného se dosáhne předpokladem, že se hotovostní tok od roku 2015 rovná průměrnému toku za období 2013–2015 navyšovanému o 2 % za rok. Protože se předpokládá, že od roku 2016 je zrušena stropní hranice u proměnlivé části koncesionářského poplatku, zvažovanými hodnotami za období 2013–2015 jsou hotovostní toky bez existence stropní hranice. Na základě těchto předpokladů Komise vypočítala, že konečnou hodnotu projektu v roce 2015 lze odhadnout na 8,07 milionu EUR.
- (440) Čistá aktualizovaná hodnota opatření z roku 2002 činí – 75,63 milionu EUR. Protože je tato čistá aktualizovaná hodnota negativní, Komise dospívá k závěru, že úmluvy z roku 2002 nejsou v souladu s kritériem soukromého subjektu v tržním hospodářství a zvýhodňují společnost BSCA vůči jejím konkurentům.

2. Selektivita

- (441) Na základě úmluv z roku 2002 se subjekt region-SOWAER rozhodl přenechat společnosti BSCA do užívání pozemky a infrastrukturu letiště Charleroi a zároveň se zavázal rozvíjet tuto infrastrukturu v souladu s investičním programem, který tvoří přílohu k úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002, a provádět velkou údržbu a opravy a rovněž vyplácet společnosti BSCA dotaci na určité služby související s letištní činností, a to oproti koncesionářskému poplatku, který je nižší, než by požadoval soukromý subjekt v tržním hospodářství.
- (442) Komise zaznamenává, že opatření je poskytnuto pouze společnosti BSCA.
- (443) Podle Belgie ⁽¹⁶⁰⁾ zajisté neexistuje na úrovni regionu žádná diskriminace ohledně dotace na určité služby související s letištní činností ⁽¹⁶¹⁾. Podle Belgie jsou úkoly v oblasti ochrany a bezpečnosti v rámci letišť, která patří Vlámskému regionu, prováděny regionem.
- (444) Komise přesto vyjadřuje tyto poznámky.
- (445) V první řadě z důvodu, že je zvýhodnění poskytnuté tím, že koncesionářský poplatek je nižší, než jaký by požadoval soukromý investor za přenechání infrastruktury do užívání, za poskytování služeb a za dotaci, je nutno přezkoumat, zda je opatření poskytnuté společnosti BSCA selektivním zvýhodněním. V tomto rámci není dostačující skutečnost, že dotace je nediskriminačně vyplácena regionem jiným letištím, která spravuje. Bylo by nutno prokázat, že region poskytl stejné opatření jiným letištím, která spravuje, a souhlasil s poplatkem nižším než tržní za stejných podmínek, jako jsou podmínky poskytnuté společnosti BSCA. Belgie uvedené neprokázala.
- (446) Dokonce i za předpokladu, že by Belgie mohla uvedené prokázat, Komise zjišťuje, že takové opatření by v každém případě společnost BSCA selektivně zvýhodnilo, protože příjemcem tohoto opatření by bylo zvláštní hospodářské odvětví (tj. odvětví správy letišť), a nejednalo by se proto o obecné opatření ⁽¹⁶²⁾. Konkrétně správci jiných druhů dopravy nejsou příjemci takového zvýhodnění.
- (447) Komise proto dospívá k závěru, že opatření poskytuje společnosti BSCA selektivní zvýhodnění.

(ii) Investiční rozhodnutí z roku 2003

1. Uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství

- (448) Region by býval mohl zůstat u programu z roku 2002. Rozhodnutí z dubna roku 2003 tak odpovídá srovnávací scénář, který spočívá v tom, že se zůstane u investičního programu, který tvoří přílohu k úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA. Náklady investičního rozhodnutí z roku 2003 vzniklé subjektu region-SOWAER proto odpovídají dodatečným nákladům k nákladům, se kterými se počítalo v „investičním programu“ z roku 2002.

⁽¹⁶⁰⁾ Zpráva Belgie s názvem „Odpověď Valonska na žádost o informace ze dne 14. ledna 2014“ (otázka 13), již Komise obdržela dne 7. února 2014.

⁽¹⁶¹⁾ Belgie nazývá tyto služby „nehospodářskými službami“.

⁽¹⁶²⁾ Rozsudek ve věci 173/73, Itálie v. Komise, EU:C:1974:71.

- (449) Pro posouzení, zda by tržní subjekt přijal investiční rozhodnutí z roku 2003, je nutno zjistit, zda je čistá aktualizovaná hodnota opatření z roku 2003 pozitivní.
- (450) Rozdíl mezi plánem z roku 2003 a plánem z roku 2002 spočívá jak v prognózách z hlediska investic, tak v očekávaném počtu cestujících.
- (451) Pokud jde o investice, Komise zaznamenává rozdíl u položek „nový terminál“ a „parkoviště“, a to jak z hlediska částek, tak termínů provedení investice. Ke zvýšení investic na parkoviště a terminál došlo v roce 2002 v původním investičním plánu a v roce 2004 v investičním plánu z roku 2003. Komise proto zjišťuje, že mezi oběma plány došlo z hlediska investic k dvouročnímu posunu. Na základě informací předaných Belgií Komise dále soudí, že hospodářská část investic do parkoviště a terminálu dosahuje výše 93 %. Výše dodatečných investic vyplývajících z opatření z roku 2003 proto odpovídá tomuto srovnání:

Tabulka 20

Výše dodatečných investic s dvouročním posunem vyplývajících z opatření z roku 2003

(v milionech EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007
Nový terminál	1,6	14	17	9,4	-
Automobilové parkoviště	0,8	6	6	5	1,2
Celkem	2,4	20	23	14,4	1,2
Hospodářská část	2,23	18,60	21,39	13,39	1,12
	2001	2002	2003	2004	2005
Investice podle plánu z roku 2001/2002	0,23	11,53	11,53	2,77	0,00
Výše dodatečných investic (s dvouročním posunem)	2,00	7,07	9,86	10,63	1,12

- (452) Pokud jde o provoz cestujících, Komise zaznamenává rozdíl mezi počtem cestujících předjímaným v roce 2002 na rok 2003 (1,47 milionu) a počtem v roce 2003 (1,7 milionu). Komise proto soudí, že bylo předjímano, že dodatečné investice povedou za celé období k nárůstu počtu cestujících o 16 % (1,7/1,47). Tento dodatečný počet cestujících by nevedl dodatečným příjmům za období 2003–2015, protože je předjímano, že stropní hranice proměnlivého koncesionářského poplatku na tyto roky bude již dosažena. Toto navýšení provozu ale má dopad na příjmy od roku 2016, a tudíž na konečnou hodnotu letiště v roce 2015.
- (453) Jak je vysvětleno v 424. bodě odůvodnění, Komise pro určení míry aktualizace odhadla vážené průměrné kapitálové náklady pro společnost SOWAER v okamžiku poskytnutí opatření. Tento odhad byl proveden na základě těchto údajů a předpokladů:

— poměr mezi zadlužením a vlastním kapitálem společnosti SOWAER ve výši 30 % ⁽¹⁶³⁾, a tudíž podíl dluhu na financování (r_D) ve výši 23 %;

⁽¹⁶³⁾ Viz poznámak pod čarou 155.

- náklady dluhu před zdaněním (k_D) rovnající se váženým průměrným nákladům dluhu před zdaněním společnosti SOWAER v roce 2002, tj. 4,9 % až 5,5 %;
- riziková premie (Δk) ve výši 5,64 % ⁽¹⁶⁴⁾;
- koeficient beta od 0,91 do 1,25 ⁽¹⁶⁴⁾;
- pokud jde o náklady vlastního kapitálu, náklady před zdaněním kapitálu investovaného bez rizika (r_f) ve výši 4,3 % až 5,37 % ⁽¹⁶⁵⁾;
- míra zdanění (t) ve výši 33,99 %.

Komise je na základě těchto údajů a předpokladů schopna vypočítat vážené průměrné kapitálové náklady (C) podle tohoto tradičního vzorce:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

kde kapitálové náklady (k_E) jsou dány metodou ohodnocení finančních aktiv (CAPM) podle vzorce:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

Na základě tohoto vzorce a předchozích předpokladů Komise soudí, že míra aktualizace ve výši 9,5 % představuje rozumnou míru.

- (454) Při zohlednění investic za období 2003–2007 a předjímaného příjmu formou konečné hodnoty v roce 2015 vede výpočet čisté aktualizované hodnoty založený na vážených průměrných kapitálových nákladech ve výši 9,5 % k hodnotě – 19,81 milionu EUR. Investiční rozhodnutí z roku 2003 proto není stejné jako rozhodnutí z roku 2002 v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství.

2. Selektivita

- (455) Komise zaznamenává, že opatření je poskytnuto pouze společnosti BSCA. Komise proto dospívá k závěru, že opatření společnost BSCA selektivně zvýhodňuje.

(iii) Úmluvy z roku 2006

- (456) Úmluvy z roku 2006:

- změnily rozsah služeb, na které společnost BSCA dostává od regionu dotaci, a zavedly stropní hranici u této dotace,
- změnily způsob výpočtu proměnlivé částky koncesionářského poplatku a zároveň zachovaly stropní hranici na výši stanovené v úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002.

- (457) Pokud jde o očekávané náklady opatření z roku 2006, zavedením stropní hranice u dotace regionu umožnila opatření z roku 2006, a to včetně výhledu *ex ante*, omezit zvyšování dotace, a tak snížit náklady subjektu region-SOWAER ve srovnání s předchozím stavem.

- (458) Pokud jde o očekávané příjmy u opatření z roku 2006, je nutno zdůraznit, že podle Belgie bylo rozhodnuto změnit způsob výpočtu proměnlivé částky koncesionářského poplatku tak, aby společnosti spravující letiště (a tedy také společnost BSCA), které získaly právo stanovit výši letištních poplatků, nemohly snížit poplatek,

⁽¹⁶⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 156.

⁽¹⁶⁵⁾ Úroková míra u belgických dluhopisů na 10 let v dubnu roku 2003.

který platí společnosti SOWAER (tento poplatek do té doby závisel na letištních poplatcích). Podle Belgie si společnosti SOWAER a BSCA přály, aby úmluvy z roku 2006 nezměnily finanční rovnováhu danou úmluvami z roku 2002. Z tohoto důvodu:

— stropní hranice opatření zůstává nezměněna;

— zavádí se ochranná doložka, v níž se stanoví, „že v případě mimořádných okolností či změny právních předpisů (...), které nezávisí na vůli smluvních stran a které by hluboce narušily vnitřní uspořádání úmluvy na úkor jedné ze smluvních stran (...), budou smluvní strany spravedlivě usilovat ve spolupráci s Valonským regionem o změny v úmluvě, aby se obnovila vyváženost jejich vzájemných služeb při zachování jejich zájmů“.

(459) Komise soudí, že pro společnost SOWAER bylo skutečně rozumné vyjednat se společností BSCA změnu způsobu výpočtu proměnlivé částky koncesionářského poplatku, aby společnost BSCA neměla možnost snížením letištních poplatků změnit výši proměnlivé částky koncesionářského poplatku ⁽¹⁶⁶⁾. Komise dále konstatuje, že bez nákladní dopravy byla stropní hranice zavedená opatřeními z roku 2006 dosažena při počtu 637 689 cestujících v roce 2006 a při počtu 1 737 378 cestujících v roce 2007, zatímco letiště Charleroi dosáhlo již v roce 2006 počtu 2 170 000 cestujících. Zachování stropní hranice u proměnlivé částky koncesionářského poplatku na stejné úrovni tak mělo zachovat úroveň příjmů společnosti SOWAER. V případě mimořádných okolností, které by vedly ke snížení proměnlivé částky koncesionářského poplatku, mohla společnost SOWAER zahájit se společností BSCA nová jednání s cílem dospět ke změnám, kterými by se obnovila vyváženost vzájemných služeb. Opatření z roku 2006 tak neměla *a priori* snížit příjmy subjektu region-SOWAER.

(460) Opatření z roku 2006 tak měla *a priori* umožnit omezení nákladů subjektu region-SOWAER (viz 457. bod odůvodnění) při zachování jeho příjmů (viz 459. bod odůvodnění). Komise na základě uvedeného dospívá k závěru, že tato opatření jsou v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství. Nepředstavují proto státní podporu. Tato opatření jsou tak vyjmuta z další analýzy.

(iv) Pozměňovací dodatek z roku 2008 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA

(461) Pozměňovacím dodatkem ze dne 15. ledna 2008 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA se zavedl závazek regionu převzít náklady na nové služby hospodářské povahy (řízení pozemního pohybu letadel atd.) prostřednictvím dotace na určité služby související s letištní činností. Náklady na tyto činnosti nesl předtím region přímo.

(462) Podle Belgie byl tento přenos pravomocí v zájmu subjektu region-SOWAER i přes skutečnost, že se zavázal převzít související náklady, protože mohl očekávat snížení nákladů, bude-li tyto služby poskytovat společnost BSCA místo toho, aby je poskytoval přímo region.

(463) Na podporu svého stanoviska uvádí Belgie důvodovou zprávu k návrhu výnosu ⁽¹⁶⁷⁾, jímž se převádějí na společnost BSCA úkoly v oblasti ochrany a bezpečnosti, a rovněž zprávu valonského parlamentu ze dne 6. prosince 2007 ohledně stejného výnosu.

(464) V důvodové zprávě zmíněného návrhu výnosu jsou uvedeny cíle převedení úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti na společnost spravující valonská letiště, tj.:

— vytvářet úspory z rozsahu;

— zhospodárnit investice poskytnuté regionem;

— zvýšit odpovědnost společností spravujících letiště v oblasti správy a financování výkonu provozních úkolů;

— daňově optimalizovat služby zajišťované zmíněnými dceřinými společnostmi.

⁽¹⁶⁶⁾ Například zvýšením poplatků za asistenční služby při mezipřistání tak, aby si udržela své celkové příjmy.

⁽¹⁶⁷⁾ Výnos ze dne 19. prosince 2007, kterým se mění výnos ze dne 23. června 1994 o vytvoření a provozování letišť spadajících pod Valonský region.

- (465) Pokud jde o tento poslední bod, Belgie upřesnila, že se jedná o získání DPH u služeb poskytovaných subdodavatelem BSCA-Security (u úkolů v oblasti ochrany), již region na rozdíl od společnosti BSCA nemohl získat zpět.
- (466) Belgie rovněž uvádí zprávu ⁽¹⁶⁸⁾ valonského parlamentu ohledně návrhu výnosu, v níž ministr pro bydlení, dopravu a územní rozvoj Valonského regionu uvádí, že:
- možný kumulovaný zisk jednotné správy ⁽¹⁶⁹⁾ pro valonský rozpočet se v horizontu roku 2015 pohybuje od 12 milionů (předpoklad stálé politiky) do 32 milionů EUR (předpoklad vycházející z najmutí nových pracovníků místo subdodavatelských zakázek);
 - pokud jde o DPH, nové struktury umožní získat zpět DPH (tj. 21 % z částky 7 milionů EUR každý rok).
- (467) Podle Belgie se poskytování služeb souvisejících s kontrolami v oblasti ochrany výrazně mění v jednotlivých úsecích dne a od jedné sezóny k druhé v závislosti na počtu cestujících, kteří letiště používají. Když tyto úkoly spadaly do pravomoci regionu, byl region nucen zajišťovat stálou přítomnost pracovníků i v době snížené činnosti, protože ho k tomu podle něj nutil statut státních zaměstnanců. Naopak pracovní doba zaměstnanců společnosti BSCA a jejího subdodavatele společnosti BSCA-Security byla měnitelná podle činnosti letiště.
- (468) Komise soudí, že rozumný subjekt v tržním hospodářství by skutečně mohl požádat společnost BSCA, aby od něj převzala tyto činnosti oproti vyrovnání za vzniklé náklady (místo toho, aby tyto činnosti nadále vykonával sám), protože mohl očekávat snížení těchto nákladů. Podklady poskytnuté Belgií jsou dostačující na prokázání, že od opatření se mohlo takové snížení nákladů očekávat. Komise z uvedeného dospívá k závěru, že opatření je v souladu se zásadou soukromého subjektu v tržním hospodářství, a nepředstavuje tak státní podporu. Toto opatření je proto vyjmutu z další analýzy.
- (b) Uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství na navýšení kapitálu upsané společností SOWAER v prosinci roku 2002
- (469) Dne 3. prosince 2002 vložila společnost SOWAER částku 3 808 660 EUR, aby získala 6 143 akcií společnosti BSCA, které představovaly 49,23 % kapitálu společnosti BSCA, tj. cenu 620 EUR za akcii.
- (470) Ve své analýze podnikatelského plánu z roku 2002 tvrdila poradenská společnost Deloitte & Touche, že subjekt region-SOWAER jednal jako obezřetný investor, protože na základě očekávaných výsledků společnosti BSCA za období 2001–2010 měly prostředky investované do společnosti BSCA přinést návratnost investice ve výši řádově 27 % ⁽¹⁷⁰⁾.
- (471) Podle výpočtů Komise na základě podnikatelského plánu společnosti BSCA z roku 2001, dosáhla čistá aktualizovaná hodnota společnosti BSCA po kapitálovém vkladu výše 65,6 milionu EUR. Vzhledem k celkovému počtu akcií po kapitálovém vkladu odpovídá tato čistá aktualizovaná hodnota hodnotě jedné akcie ve výši 5 287 EUR, což značně přesahuje cenu 620 EUR za akcii, která byla zaplacená.
- (472) Tyto skutečnosti tak naznačují, že navýšení kapitálu upsané společností SOWAER v prosinci roku 2002 je v souladu se zásadou soukromého subjektu v tržním hospodářství. Komise ale nedokáže vyloučit, že toto navýšení kapitálu neposkytlo společnosti BSCA hospodářské zvýhodnění. Komise totiž zjišťuje, že k tomuto navýšení kapitálu došlo krátce před poskytnutím úmluv z roku 2002 a že kromě toho ztráty společnosti BSCA, kvůli nimž se kapitálový vklad stal nezbytným, souvisí s obecnou systematikou systému stanoveného úmluvami

⁽¹⁶⁸⁾ Zpráva předložená jménem Komise pro územní rozvoj, dopravu, energii a bydlení valonského parlamentu panem E. Stoffelsem dne 6. prosince 2007 ohledně návrhu výnosu, kterým se mění výnos ze dne 23. června 1994 o vytvoření a provozování letišť spadajících pod Valonský region.

⁽¹⁶⁹⁾ Jednotnou správou je nutno rozumět situaci, kdy se provozovatelům letišť svěří plná odpovědnost za vyřízení záležitostí každého zákazníka, a to včetně úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti.

⁽¹⁷⁰⁾ Podle zprávy Deloitte & Touche „z této analýzy vyplývá, že průměrná roční výnosnost prostředků investovaných na základě upraveného podnikatelského plánu a na výhledové období deseti roků dosahuje výše 27 %“ a že „tuto míru návratnosti je nutno srovnat s mírou tržního rizika u tohoto typu činnosti, která dosahuje výše 15 % za rok“.

z roku 2002. Tyto úmluvy přitom společnost BSCA zvýhodnily. Komise proto nevyklučuje, že rovněž kapitálový vklad z roku 2002 mohl poskytnout společnosti BSCA hospodářské zvýhodnění. Pokud takové zvýhodnění existuje, bylo poskytnuto pouze společnosti BSCA, a je proto selektivní.

6.1.3. Použití státních prostředků a přičitatelnost opatření státu

- (473) V této části Komise přezkoumá, zda úmluvy z roku 2002, navýšení kapitálu z roku 2002 a investiční rozhodnutí z roku 2003 představují opatření poskytnutá ze státních prostředků. Za tímto účelem Komise zjistí, i) zda se u prostředků regionu a společnosti SOWAER jedná o státní prostředky a ii) zda rozhodnutí společnosti SOWAER ohledně opatření jsou přičitatelná orgánům veřejné moci.

6.1.3.1. Státní prostředky

- (474) Prostředky, které má Valonský region jakožto samosprávný územní celek ⁽¹⁷¹⁾ k dispozici, představují státní prostředky.
- (475) Protože společnost SOWAER je ve 100 % vlastnictví regionu a pod jeho výlučnou kontrolou, prostředky, které má na zajištění úkolů, které jí uložil region, představují státní prostředky.
- (476) Opatření poskytnutá společnosti BSCA byla proto přiznána prostřednictvím státních prostředků.

6.1.3.2. Přičitatelnost opatření státu

- (477) Protože je Valonský region samosprávným územním celkem ⁽¹⁷²⁾, jsou jím přijímaná rozhodnutí přičitatelná státu.
- (478) Pokud jde o rozhodnutí, která přijala společnost SOWAER, Komise na základě zejména rozsudku ve věci *Stardust* ⁽¹⁷³⁾ soudí, že přičitatelnost těchto rozhodnutí lze prokázat na základě těchto skutečností:

(a) Obecné skutečnosti

- jak je upřesněno v odůvodnění úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002, představuje společnost SOWAER „specializovanou společnost jednající v přenesené pravomoci jménem Valonského regionu“;
- společnost SOWAER je ve 100 % vlastnictví Valonského regionu a pod jeho výlučnou kontrolou;
- správní radu tvoří pouze zástupci regionu;
- společnost SOWAER je regionem zejména pověřena, aby pro něj a pod jeho kontrolou prováděla investiční programy schválené valonskou vládou;
- jak upřesnila Belgie ⁽¹⁷⁴⁾, valonská vláda jakožto 100 % akcionář společnosti SOWAER schvaluje investiční program a kontroluje jeho provádění;
- společnost SOWAER spravuje pro Valonský region finanční účasti ve společnostech, které spravují letiště (tudiž také BSCA), s cílem zaručit veřejnou účast ve správních společnostech a soulad jejich strategie s hlavními směry stanovenými valonskou vládou.

(b) Skutečnosti specifické pro zkoumaná opatření

(i) Úmluva mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002

- (479) Rozhodnutím ze dne 23. května 2001 schválila valonská vláda finanční plán společnosti SOWAER. Tento finanční plán zahrnuje investiční program pro letiště Charleroi. Právě tento program byl přiložen k úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002.

⁽¹⁷¹⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 12. května 2011 ve spojených věcech T-267/08 a T-279/08, *Region Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis v. Evropská komise*, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108.

⁽¹⁷²⁾ *Idem*.

⁽¹⁷³⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002 ve věci C-482/99, *Francouzská republika v. Komise* (Stardust Marine), [2002] Sb. rozh., s. I-04397, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽¹⁷⁴⁾ Zpráva Belgie ze dne 21. září 2011 (otázka 2).

- (480) Pokud jde o výši poplatku, který zůstává společnosti BSCA k úhradě za přenechání infrastruktury do užívání a převzetí nákladů na určité služby, závisí na dotaci vyplácené regionem společnosti BSCA na paušální poplatek.

(ii) Investiční rozhodnutí z roku 2003

- (481) Rozhodnutím ze dne 3. dubna 2003 vzala valonská vláda na vědomí investiční program z roku 2003.

(iii) Navýšení kapitálu upsané společností SOWAER v roce 2002

- (482) Ve svém rozhodnutí ze dne 23. května 2001 o finančním plánu společnosti SOWAER region schválil podstatu postupných kapitálových vkladů do společností spravujících valonská letiště⁽¹⁷⁵⁾. Finanční plán společnosti SOWAER k tomuto dni počítal „s převzetím účasti ve společnosti BSCA ve výši +/- 60 milionů BEF [...] a s následným rozdělením třikrát 30 milionů na tři roky (kapitál ve výši 600 milionů a podíl společnosti SOWAER ve výši 25 %, tj. 150 milionů)“, což představuje kapitálový vklad ve výši 3,718 milionu EUR rozdělený na tři roky.
- (483) Komise na základě předchozího dospívá k závěru, že úmluvy z roku 2002, navýšení kapitálu z roku 2002 a investiční rozhodnutí z roku 2003 představují opatření přičitatelná státu.

6.1.4. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

- (484) Jako správce letiště Charleroi je společnost BSCA v hospodářské soutěži se správci ostatních letištních platform, které dopravně obsluhují stejnou spádovou oblast. Komise zejména zjišťuje, že letiště Brusel-National se po silnici nachází ve vzdálenosti 69 km, letiště Lutych ve vzdálenosti 78 km, letiště Lille-Lesquin ve vzdálenosti 121 a letiště Maastricht-Cáchy ve vzdálenosti 126 km⁽¹⁷⁶⁾. Tato letiště, která si konkurují s letištěm Charleroi, leží v Belgii nebo v jiných členských státech.
- (485) Internetové stránky společnosti BSCA tento mezinárodní rozměr letiště Charleroi potvrzují: letiště Charleroi „se nachází 45 minut od centra Bruselu, na jih od Nizozemska, na severozápad od Francie a Lucemburska a na západ od Německa, 2 hodiny cesty autem od velkých měst, jako je Kolín, Paříž a Amsterdam“; jeho spádová oblast „čítá 5 milionů možných cestujících ve vzdálenosti méně než hodinu cesty autem a více než 15 milionů ve vzdálenosti méně než dvě hodiny autem“⁽¹⁷⁷⁾.
- (486) Pokud opatření ve prospěch společnosti BSCA tuto společnost hospodářsky zvýhodňují, podněcují letecké společnosti a cestující k tomu, aby si vybrali spíše letiště Charleroi, a tím jejího správce společnost BSCA, než letiště, která dopravně obsluhují stejnou spádovou oblast, a to včetně letišť, která se nacházejí v jiných členských státech. Mohou proto narušit hospodářskou soutěž mezi správci letišť a ovlivňují obchod mezi členskými státy.

6.1.5. Závěr k existenci podpory ve prospěch společnosti BSCA

- (487) Vzhledem k předchozímu Komise soudí, že úmluvy z roku 2002 a investiční rozhodnutí z roku 2003 představují státní podporu ve prospěch společnosti BSCA. Komise nevylučuje, že navýšení kapitálu společnosti BSCA upsané společností SOWAER v roce 2002 může rovněž představovat státní podporu ve prospěch společnosti BSCA.

6.2. Existence státní podpory ve prospěch společnosti Ryanair

- (488) Pro určení, zda opatření ve prospěch společnosti Ryanair představují státní podporu, Komise nejprve přezkoumá, zda je dodatek z roku 2010 přičitatelný státu (část 6.2.1), a následně přezkoumá, zda ostatní opatření ve prospěch společnosti Ryanair jí poskytují výhodu (část 6.2.2).

⁽¹⁷⁵⁾ Ve finančním plánu se uvádí, že „rozvoj, s nímž se počítá u společností BSCA a SAB, bude vyžadovat výrazné navýšení vlastního kapitálu (kromě externího financování), a tedy kontrolu ze strany společnosti SOWAER“.

⁽¹⁷⁶⁾ Vzdálenosti udávané na internetových stránkách <https://maps.google.com>.

⁽¹⁷⁷⁾ <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/localisation-et-bassin-dattraction/index.html>

6.2.1. Přičitatelnost dodatku z roku 2010 státu

(489) V této části Komise přezkoumá, zda je uzavření dodatku z roku 2010 přičitatelné státu. Jak prokázal Soudní dvůr v rozsudku ve věci *Stardust* ⁽¹⁷⁸⁾, „pouhý fakt, že veřejný podnik je pod státní kontrolou, není dostačující pro to, aby opatření přijatá daným podnikem (...) 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“. V rozsudku ve věci *Stardust* se rovněž stanoví, že „lze přičitatelnost opatření podpory přijatého veřejným podnikem státu vyvodit ze souhrnu nepřímých důkazů vyplývajících z okolností daného případu a kontextu, ve kterém bylo toto opatření přijato“.

(a) Pokud jde o vlastnictví kapitálu a hlasy spojené s podíly vydanými podnikem:

(490) Dne 6. prosince 2010 v okamžiku uzavření dodatku z roku 2010 se společností Ryanair bylo rozložení kapitálu společnosti BSCA toto:

- 22,56 % v držení společnosti SOWAER, která je společností v plném vlastnictví regionu a pod jeho výlučnou kontrolou;
- 27,65 % v držení společnosti Sogepa („Société Wallonne de Gestion et de Participation“), která je finančním nástrojem regionu při podporování podniků v reorganizaci a je v plném vlastnictví regionu a pod jeho výlučnou kontrolou;
- 19,16 % v držení společnosti Sambrinvest, která je společností rizikového kapitálu v 50 % vlastnictví regionu a pod společnou kontrolou regionu a soukromých akcionářů ⁽¹⁷⁹⁾;
- 2,32 % v držení společnosti Igretec („Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques“);
- 27,65 % v držení společnosti Belgian Airport, která je zcela soukromou společností složenou z italské skupiny SAVE a belgické společnosti Holding Communal SA.

Vzhledem k tomu, že společnosti SOWAER a Sogepa vlastnily přes polovinu akcií společnosti BSCA a plně patřily regionu, orgány veřejné moci držely většinu kapitálu společnosti BSCA a měly většinu hlasů spojených s těmito akciemi.

(b) Pokud jde o možnost jmenovat přes polovinu členů správního orgánu:

(491) V okamžiku uzavření dodatku ze dne 6. prosince 2010 platné stanovy společnosti BSCA stanovily ⁽¹⁸⁰⁾:

„Správní rada společnosti BSCA se skládá maximálně z 19 členů:

- i) 12 správců jmenovaných na návrh akcionářů kategorie A ⁽¹⁸¹⁾,
- ii) 4 správců jmenovaných na návrh akcionářů kategorie C ⁽¹⁸²⁾,
- iii) 3 nezávislých správců, z nichž 2 jsou jmenováni na návrh akcionářů kategorie A, přičemž jejich kandidaturu musí předem schválit region, a 1 nezávislý správce je jmenován na návrh akcionářů kategorie C (...).

Pokud jde o 12 správců uvedených v bodě i), dva navrhuje společnost Sambrinvest, jednoho společnost Igretec a dva společnost Sogepa (...).

Kandidatury navržené akcionáři kategorie A musí vždy obdržet předchozí schválení Valonským regionem, s výjimkou kandidatur navržených společnostmi Igretec, Sambrinvest a Sogepa.“

⁽¹⁷⁸⁾ Viz poznámka pod čarou 174.

⁽¹⁷⁹⁾ Viz zpráva Belgie ze dne 13. května 2014 (odpověď na otázku 1).

⁽¹⁸⁰⁾ Článek 11 stanov společnosti BSCA ke dni 10. prosinci 2009.

⁽¹⁸¹⁾ V článku 5 stanov se stanoví, že „akcionářem kategorie A může být pouze Valonský region nebo každá specializovaná společnost vytvořená tímto regionem, akciová společnost Sambrinvest a společnost Sogepa nebo Igretec“.

⁽¹⁸²⁾ V článku 5 stanov se stanoví, že „akcionářem kategorie C mohou být pouze společnost Belgian Airports a subjekty, kterým společnost Belgian Airports může volně postoupit své akcie“.

(492) Většina správců (12 z 19) je tak jmenována:

- buď se souhlasem regionu (9 správců, z nichž je 7 kategorie A a 2 jsou nezávislí správci),
- nebo na návrh subjektů pod výlučnou kontrolou regionu (3 správci jmenovaní na návrh společností Igretec a Sogepa).

(493) Vyloučí-li se dva nezávislí správci, zůstává přesto většina správců (10) jmenována buď se souhlasem regionu (7) nebo na návrh subjektů, které jsou pod výlučnou kontrolou regionu (3).

(494) Tři kritéria stanovená ve směrnici o transparentnosti tak byla v okamžiku uzavření dodatku z roku 2010 splněna. Tato kritéria ale umožňují pouze předpokládat rozhodující vliv orgánů veřejné moci. Jak se upřesňuje v článku 2 směrnice o transparentnosti, je pro zjištění, zda veřejná moc měla rozhodující vliv, nutno rovněž přezkoumat platné předpisy.

(c) Pokud jde o platné předpisy pro určení, zda orgány veřejné moci mají rozhodující vliv:

(495) V článku 4.2.3 akcionářské úmluvy z června roku 2009 mezi společnostmi SOWAER, Sogepa, Sambrinvest a Igretec na jedné straně a společností Belgian Airports (Save) na straně druhé, který se odráží v článku 16 stanov společnosti BSCA platných v okamžiku uzavření dodatku z roku 2010, se stanoví, že správci kategorie C jmenovaní na návrh společnosti Belgian Airports mají právo veta u určitých kategorií rozhodnutí:

„Správní rada přijímá rozhodnutí prostou většinou hlasů, s výjimkou rozhodnutí v níže uvedených oblastech, která vyžadují navíc souhlas všech správců kategorie C:

- i) jakákoliv změna podnikatelského plánu;
- ii) přijetí nových podnikatelských plánů po konci podnikatelského plánu 2009–2012 a jakákoliv jejich změna;
- iii) každé rozhodnutí, které se odchyluje od platného podnikatelského plánu, aniž by ho formálně měnilo;
- iv) schválení ročního rozpočtu společnosti (zejména pokud jde o rozvoj, investice, projekty, studie, vybavení, nepřímé náklady a zaměstnance) a každá změna v rozpočtu přesahující částku 100 000 EUR;
- v) návrh předložit valné hromadě změnu v politice v oblasti dividend;
- vi) schválení každé smlouvy nebo dohody mezi společností a Valonským regionem nebo každou společností, již region přímo či nepřímo kontroluje;
- vii) vztahy mezi společností a společností Ryanair;
- viii) jmenování a odvolání pověřeného správce;
- ix) každé rozhodnutí společnosti ohledně nebo týkající se skutečností uvedených v stížnosti podané společností Belgian Airports u společnosti SOWAER v souladu s úmluvou o postoupení akcií;
- x) každé rozhodnutí ohledně vztahů mezi společnostmi BSCA a BSCA-Security v oblasti ochrany (security); a
- xi) uzavření, změna podmínek, vypovězení nebo odstoupení od každého společného podniku a strategické spolupráce, s výjimkou společných podniků a spolupráce s akcionáři skupiny Save či společností, které jsou s nimi spojené.“

(496) Komise dospívá k závěru, že v okamžiku uzavření dodatku z roku 2010 nebylo možno přijmout žádné důležité rozhodnutí ohledně správy obchodní činnosti společnosti BSCA bez souhlasu společnosti Belgian Airports. Společnost BSCA tak byla pod společnou kontrolou soukromých a veřejných akcionářů, a nebyla proto pod rozhodujícím vlivem pouze veřejných akcionářů.

- (497) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že právo veta společnosti Belgian Airports se vztahuje rovněž na vztahy mezi společnostmi BSCA a Ryanair (viz bod iv) v 495. bodě odůvodnění). Společnost BSCA tak bez souhlasu společnosti Belgian Airports nemohla v případě uzavření dodatku z roku 2010 postupovat podle případných pokynů orgánů veřejné moci.
- (498) Přezkum zápisů z jednání správní rady věnovaných uzavření dodatku z roku 2010, a to zejména zápisů ze zasedání ze dne 25. února a 29. dubna 2010, navíc neukazuje na existenci takových pokynů.
- (499) Během svého zasedání dne 25. února 2010 vyjádřila správní rada společnosti BSCA svůj jednomyslný souhlas s návrhem dohody se společností Ryanair.
- (500) Komise na základě uvedeného dospívá k závěru, že rozhodnutí společnosti BSCA uzavřít dodatek z roku 2010 ke smlouvě se společností Ryanair není přičitatelné státu.

6.2.2. Uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství

- (501) 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 ⁽¹⁸³⁾.
- (502) Za účelem určení, zda i) dohody z roku 2001, ii) ministerská vyhláška ze dne 11. června 2004 a dopis společnosti BSCA ze dne 24. června 2004, iii) dodatek z roku 2005 a iv) postoupení společností BSCA jejich podílů ve společnosti Promocy poskytují společnosti Ryanair zvýhodnění, Komise přezkoumala, zda se přijetím těchto opatření subjekt, který je poskytl, zachoval jako subjekt v tržním hospodářství.

6.2.2.1. Určení subjektu, který opatření poskytl

- (503) V bodě č. 102 svého rozsudku ze dne 17. prosince 2008 ohledně rozhodnutí z roku 2004 dospěl Tribunál k závěru, že „odmítnutí Komise přezkoumat všechny výhody udělené Valonským regionem a BSCA a použít zásadu soukromého investora v tržním hospodářství na opatření přijatá Valonským regionem navzdory hospodářským vazbám spojujícím tyto dvě entity je stíženo nesprávným právním posouzením“.
- (504) Pro uplatnění kritéria soukromého subjektu v tržním hospodářství na i) dohody z roku 2001, ii) ministerskou vyhlášku ze dne 11. června 2004 a dopis společnosti BSCA ze dne 24. června 2004, iii) dodatek z roku 2005 a iv) postoupení společností BSCA jejich podílů ve společnosti Promocy bude proto Komise, vzhledem k organickým a hospodářským vazbám mezi subjektem region-SOWAER a společností BSCA v okamžiku poskytnutí těchto opatření ⁽¹⁸⁴⁾, považovat za subjekt, který opatření poskytuje, celek tvořený regionem, společností SOWAER a společností BSCA (dále jen „subjekt region-SOWAER-BSCA“).
- (505) Obě smlouvy z roku 2001 je proto nutno považovat za jediné opatření (dále jen „smlouvy z roku 2001“). Stejně tak je nutno považovat za jediné a stejné opatření ministerskou vyhlášku ze dne 11. června 2004 a dopis společnosti BSCA ze dne 24. června 2004 (dále jen „prozatímní obchodní rámec z roku 2004“).
- (506) Pro uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství budou proto rovněž zrušeny finanční toky mezi těmito třemi subjekty a jejich účty konsolidovány.

6.2.2.2. Uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství

- (507) Za účelem určení, zda jsou opatření vymezená v části 3.2 v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství, Komise přezkoumala podle bodu 53 pokynů pro letectví ⁽¹⁸⁵⁾,

a) zda cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně, nebo

⁽¹⁸³⁾ Viz zejména rozsudek ze dne 29. dubna 1999 ve věci C-342/96, *Španělsko v. Komise*, Sb. rozh. 1999, I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

⁽¹⁸⁴⁾ Zejména společnost BSCA byla v okamžiku poskytnutí těchto opatření veřejným podnikem.

⁽¹⁸⁵⁾ Viz poznámka pod čarou 8.

- b) zda lze pomocí analýzy *ex ante* prokázat, že dohody se společností Ryanair měly vést pro celek tvořený regionem, společností SOWAER a společností BSCA ke kladnému inkrementálnímu přínosu k příjmům.

(a) Srovnání cen účtovaných za letištní služby na letišti Charleroi s tržní cenou

- (508) Komise má vážné pochybnosti, že je v současné době možno určit vhodný srovnávací prvek pro stanovení spolehlivé „tržní ceny“ za služby poskytované správcí letiště.
- (509) Uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství odkazem na průměrnou cenu zjištěnou na jiných podobných trzích se může ukázat jako důvodné, pokud lze takovou cenu rozumně zjistit či odvodit z jiných tržních ukazatelů. Ovšem v případě letištních služeb 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 na stavu rozvoje letiště, počtu leteckých společností, které ho dopravně obsluhují, kapacitě z hlediska přepravy cestujících, stavu infrastruktury, předpisovém rámci, který se může v jednotlivých členských státech lišit, a ztrátách a závazcích letiště z minulosti ⁽¹⁸⁶⁾.
- (510) Liberalizace trhu letecké dopravy navíc činí z každé srovnávací analýzy velmi složitou záležitost. Jak názorně ukazuje tento konkrétní případ, obchodní postupy mezi letišti a leteckými společnostmi nespočívají nutně na seznamu veřejných cen za jednotlivé služby. Tyto obchodní vztahy jsou velmi rozdílné. Zahrnují sdílení rizik v oblasti používání letiště a souvztažných finančních a obchodních odpovědností, všeobecné rozšíření podnětující mechanismů (např. v podobě slev v závislosti na počtu spojů nebo přepravených cestujících) a proměnlivé rozdělení rizik po dobu trvání smluv. Transakce jsou proto navzájem obtížně srovnatelné na základě ceny za obrátku nebo za cestujícího.
- (511) Společnost Ryanair zastává názor, že je možno uplatnit zásadu subjektu v tržním hospodářství na základě srovnání obchodních postupů jiných evropských letišť. Společnost Ryanair se opírá o studii společnosti Oxera za dne 2. října 2011, ve které jsou navrhována jako srovnávací prvky letiště Glasgow-Prestwick a Liverpool John Lennon.
- (512) Komise má přesto vážné pochybnosti ohledně významu těchto dvou srovnávacích prvků pro posouzení situace letiště Charleroi, protože struktura příjmů letiště Glasgow-Prestwick spočívá v široké míře na nákladní dopravě, která na letišti Charleroi neexistuje. Obě letiště byla navíc v posledních rocích příjemci veřejného financování.
- (513) Jak bylo prokázáno výše, transakce, které je nutno analyzovat, zahrnují několik „cen“, tj. zejména různé letištní poplatky, cenu asistenčních služeb při mezipřistání a u některých opatření rovněž příspěvky společnosti Promocyt pověřené marketingovými opatřeními. Každá z těchto transakcí tak vytváří složitý celek finančních toků mezi správcem letiště a leteckou společností a jejími dceřinými společnostmi.
- (514) Srovnání pouhých letištních poplatků, které společnost BSCA účtuje společnosti Ryanair, s letištními poplatky účtovanými na srovnatelných letištích by proto neposkytlo žádný užitečný ukazatel, pokud jde o dodržení zásady subjektu v tržním hospodářství. Pro použití srovnávací metody platné u transakcí, jež jsou předmětem tohoto posouzení, by bylo minimálně nutno nalézt na letištích srovnávací vzorek všech srovnatelných transakcí, do kterého by byly zahrnuty zejména stejné marketingové služby a stejné asistenční služby při mezipřistání. Vyhledání podobného vzorku srovnatelných transakcí by bylo nemožné vzhledem ke složitosti a specifičnosti transakcí, jež jsou předmětem tohoto posouzení, a vzhledem ke skutečnosti, že ceny asistenčních služeb při mezipřistání a marketingových služeb jsou veřejnými údaji pouze ve vzácných případech a jen obtížně by se získávaly pro účely sestavení referenční báze.
- (515) Za předpokladu, že by bylo možno na základě platné srovnávací analýzy určit, že se předmětné „ceny“ v rámci různých transakcí, jež jsou předmětem tohoto přezkumu, rovnají nebo přesahují „tržní ceny“ stanovené pomocí srovnávacího vzorku transakcí, nemohla by přesto Komise dospět na tomto základě k závěru, že jsou tyto transakce v souladu s tržní cenou, pokud by se ukázalo, že v okamžiku jejich uzavření mohl správce letiště očekávat, že vyvolají inkrementální náklady přesahující inkrementální příjmy. Subjekt v tržním hospodářství nemá totiž žádný zájem nabízet zboží nebo služby za „tržní cenu“, pokud takové jednání vede k inkrementální ztrátě.

⁽¹⁸⁶⁾ Viz rozhodnutí Komise 2011/60/Eu ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C 12/2008 (ex NN 74/07) – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava a společností Ryanair (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24), 88. a 89. bod odůvodnění.

- (516) V souvislostech této analýzy považuje Komise za vhodné připomenout, že po přijetí pokynů pro letectví byly jak Belgie, tak zúčastněné strany vyzvány, aby předložily připomínky k uplatnění ustanovení těchto pokynů na tento případ. V tomto konkrétním případě nevznela Belgie a ani zúčastněné strany, s výjimkou společnosti Ryanair, žádnou věcnou 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* jejich dodatečné ziskovosti.

(b) Analýza *ex ante* ziskovosti opatření

- (517) Vzhledem k předchozímu Komise soudí, že na tento případ je nutno uplatnit přístup obecně doporučený v pokynech pro státní podporu letišť a leteckých společností při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi, tj. analýzu *ex ante* inkrementální ziskovosti. Tento přístup je opodstatněn 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⁽¹⁸⁷⁾, 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.
- (518) Jak se upřesňuje v bodě 63 pokynů pro letectví, „Komise má za to, že u ujednání uzavřených mezi leteckými společnostmi a letištěm lze mít za to, že splňují kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, pokud z hlediska *ex ante* inkrementálně přispívají k ziskovosti letiště. Letiště by v době uzavírání ujednání s leteckou společností (...) mělo prokázat, že po dobu trvání daného ujednání dokáže veškeré náklady plynoucí z tohoto ujednání pokrýt s přiměřeným ziskovým rozpětím na základě dobrých střednědobých vyhlídek“⁽¹⁸⁸⁾.
- (519) Komise zdůrazňuje, že kritérium uvedené v bodě 63 pokynů pro letectví vyjadřuje sice logiku kritéria subjektu v tržním hospodářství, ale že toto kritérium, které odkazuje spíše na specifická ujednání uzavřená mezi letišti a leteckými společnostmi než na obecný podnikatelský plán, jak je tomu obvykle v případě uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství, bylo upřesněno teprve nedávno. Komise proto připouští, že pro členské státy a příslušné subjekty může být obtížné předložit dokumenty z doby poskytnutí opatření, které přesně odpovídají požadavkům bodu 63 pokynů pro letectví, když tato ujednání byla uzavřena před mnoha roky. Komise tyto ohledy zohlední při svém uplatnění kritéria soukromého subjektu v tržním hospodářství na dohody se společností Ryanair.
- (520) Podle bodu 64 pokynů pro letectví „k posouzení toho, zda ujednání, které letiště uzavřelo s leteckou společností, splňuje kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, by se měly spolu s letištními poplatky, po odečtení případných slev, marketingové podpory nebo systémů pobídek, vzít v úvahu i očekávané příjmy z jiných než leteckých činností, které pocházejí z činnosti letecké společnosti. Podobně by měly být zohledněny veškeré očekávané náklady, které letiště v souvislosti s činností letecké společnosti na letišti inkrementálně vznikly. (...) Naproti tomu náklady, které by letišti vznikly i nezávisle na ujednání s leteckou společností, by pro účely kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu neměly být brány v potaz“. (Citace s vypuštěním poznámek pod čarou).
- (521) Podle bodu 66 výše zmíněných 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“⁽¹⁸⁹⁾.
- (522) Komise tak uplatnila kritérium subjektu v tržním hospodářství podle výše popsaných zásad na tato opatření:

(i) Smlouvy z roku 2001

- (523) Pro určení, zda smlouvy z roku 2001 přispěly z hlediska *ex ante* v souladu s bodem 63 pokynů pro letectví k ziskovosti subjektu, který poskytl podporu, Komise zjistila, zda čistá aktualizovaná hodnota smluv z roku 2001

⁽¹⁸⁷⁾ Jinak řečeno, pokud je inkrementální ziskovost očekávaná od této transakce pozitivní.

⁽¹⁸⁸⁾ Citace s vypuštěním poznámek pod čarou.

⁽¹⁸⁹⁾ Bod 66.

byla pro subjekt region-SOWAER-BSCA pozitivní. Srovnávací scénář představuje situace, v níž by smlouvy z roku 2001 nebyly uzavřeny a kdy by se subjekt region-SOWAER-BSCA rozhodl upustit od příjmů vyvolaných dodatečným provozem vzniklým z předmětných smluv a nenést náklady vyvolané stejným provozem.

Rekonstituce inkrementálního podnikatelského plánu

- (524) Před smlouvami z roku 2001 vypracovala společnost BSCA podnikatelský plán. Tento podnikatelský plán ale na jedné straně zahrnoval nejenom příjmy získané z provozu vytvořeného společností Ryanair, ale také příjmy získané z provozu vytvořeného jinými leteckými společnostmi. Na druhé straně vymezoval pouze příjmy a náklady společnosti BSCA, zatímco pro účely uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství je nutno považovat za subjekt, který uzavřel smlouvy z roku 2001 se společností Ryanair, subjekt region-SOWAER-BSCA. Tento podnikatelský plán lze proto použít jako zdroj údajů, ale je ho nutno přepracovat, aby mohl být použit pro uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství.
- (525) Komise proto rekonstruovala, co by byl podnikatelský plán vypracovaný subjektem region-SOWAER-BSCA pro posouzení očekávané ziskovosti těchto smluv a zahrnující pouze příjmy a náklady inkrementálních hospodářských činností souvisejících s těmito smlouvami. Za tímto účelem vyšla Komise z obecného podnikatelského plánu společnosti BSCA (tj. plánu pokrývajících všechny činnosti letiště a nikoliv specifický dopad smluv z roku 2001), který existoval před uzavřením smluv z roku 2001. Na základě tohoto obecného podnikatelského plánu vypracovala Komise inkrementální podnikatelský plán, který zahrnuje pouze inkrementální hospodářské činnosti (tj. zohledňující pouze příjmy a náklady související s provozem společnosti Ryanair), a to oddělením provozu, inkrementálních nákladů a příjmů, které bylo nutno očekávat u smluv se společností Ryanair při jejich uzavření⁽¹⁹⁰⁾. Komise následně z uvedeného vyvodila podnikatelský plán pro subjekt region-SOWAER-BSCA tím, že přidala inkrementální náklady a příjmy regionu a společnosti SOWAER související s těmito smlouvami a neutralizovala interní toky v rámci subjektu region-SOWAER-BSCA.

Očekávané inkrementální náklady

Očekávané inkrementální investiční náklady

- (526) Pro určení, zda je nutno část investičních nákladů zohlednit v očekávaných inkrementálních investičních nákladech z důvodu smluv z roku 2001, Komise v souladu s bodem 64 pokynů pro letectví přezkoumala, zda se o investičním programu pro letiště Charleroi rozhodlo v souvislosti se smlouvami z roku 2001 nebo nezávisle na těchto smlouvách.
- (527) Komise konstatuje, že si region již koncem devadesátých let minulého století, tj. před podepsáním smluv z roku 2001, přál rozvíjet letiště, aby se zvýšila hospodářská činnost na jeho území. Valonský parlament tak ve svém prohlášení o regionální politice schváleném dne 15. července 1999 uznává, že regionální letiště představují pro Valonský region důležitá místa hospodářského rozvoje a vytváření pracovních příležitostí⁽¹⁹¹⁾. Ve zprávě valonské vlády ze dne 8. listopadu 2000 (tato zpráva měla informovat valonskou vládu před přijetím rozhodnutí o schválení investičního programu) zdůrazňuje ministr pověřený hospodářstvím, že je důležité „vybavit letiště v rámci celkového rozvoje úplnou infrastrukturou, aby mohlo plnit svou úlohu páky regionálního hospodářství“.
- (528) Podle Belgie bylo již koncem devadesátých let minulého století (a tedy před smlouvami z roku 2001) z důvodu technických omezení v souvislosti se stávající infrastrukturou⁽¹⁹²⁾ jisté, že bude nutno vystavět nový terminál v severní části letiště. Společnost Intercommunale Igretec, která byla pověřena vytvořením letištního komplexu, již vyvlastnila některé pozemky. Také region přistoupil v devadesátých letech minulého století k vyvlastňování a společnost Intercommunale mu v roce 1999 postoupila pozemky, které předtím sama vyvlastnila. Právě na těchto pozemcích byl vybudován nový terminál pro cestující.

⁽¹⁹⁰⁾ Pokud jde o inkrementální provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.), Komise použila údajů o celkových nákladech v podnikatelských plánech a snížení, které umožňuje posoudit, jakým způsobem se tyto nákladové položky vyvíjejí v závislosti na provozu.

⁽¹⁹¹⁾ Zdroj: zpráva valonské vlády přiložená k zápisu z jednání valonské vlády dne 8. listopadu 2000.

⁽¹⁹²⁾ Viz poznámka pod čarou 22.

(529) Během zasedání dne 20. července 2000 schválil Valonský region směrování rámcové dohody o víceletém investičním programu na letišti Charleroi s uvedením zejména „konceptu nového terminálu pro cestující“ a celkovým rozpočtem ve výši 113 740 000 EUR. Dne 8. listopadu 2000 přijal region prováděcí rozhodnutí ke svému rozhodnutí ze dne 20. července 2000, kterým došlo ke změnám u předpokladů víceletého investičního programu. Tato rozhodnutí region sice právně nezavazovala, ale ukazují, že region položil základy investičního programu před podepsáním smluv z roku 2001.

(530) Rozhodnutí ze dne 8. listopadu 2000 se opíralo zejména o zprávu ministra pověřeného hospodářstvím, která odkazovala na dvě studie provedené na konci devadesátých let minulého století a na začátku nového století a jež si objednal region:

— studii provedenou sdružením International Air Transport Association (dále jen „sdružení IATA“): tato studie vymezila tři možnosti rozvoje osobní dopravy na letišti Charleroi, které vycházely z předpokladů růstu počtu cestujících na pravidelných, charterových a služebních letech;

— studii provedenou společností Tractebel a ukončenou v dubnu roku 2000: tato studie měla za cíl vypracovat plán rozvoje infrastruktury na základě obchodních předpokladů (tzv. „high scenario“) studie sdružení IATA.

Shrnutí těchto studií předložené ministrem valonské vlády odkazuje na předpoklady obecného provozu, které nejsou uváděny jako související s konkrétní společností nebo budoucí smlouvou.

(531) Dne 31. července 2001 byla správní radě společnosti BSCA předložena „zpráva o strategickém směřování“, která provázela podnikatelský plán společnosti BSCA z roku 2001. Podle této zprávy se společnost BSCA měla zaměřit na nízkonákladové společnosti a případně na letecké společnosti ze zemí východní Evropy. V této zprávě se zdůrazňovalo, že pro společnost BSCA je zásadní přilákat nové letecké společnosti (vedle společnosti Ryanair) a že letiště Charleroi se musí prosadit jako možné místo pro nové základny, které nízkonákladové společnosti v budoucnosti otevřou.

(532) Podnikatelský plán společnosti BSCA z roku 2001 rovněž potvrzuje, že se investice, a to zejména výstavba nového terminálu, neplánovaly s výhledem pouze na uspokojení potřeb společnosti Ryanair, ale s výhledem na uspokojení potřeb všech leteckých společností, které by letiště Charleroi mohlo přilákat. Podle tohoto podnikatelského plánu má totiž počet cestujících odlétajících se společností Ryanair vzrůst do roku 2015 pouze z 360 000 na 700 000 cestujících (viz tabulka v 526. bodě odůvodnění). K tomuto nárůstu má dojít hlavně v období 2001–2003, tj. před otevřením nového terminálu, s nímž se tehdy počítalo v roce 2005. Region a společnost BSCA tak společně očekávaly, že zvýšení provozu, které umožnily tyto investice, využijí jiné letecké společnosti, než je společnost Ryanair.

(533) Region a společnost BSCA tak neprovedly investice s výhledem na konkrétní zvýšení počtu cestujících společnosti Ryanair, ale aby umožnily využití značných možností provozu, které nesouvisely konkrétně s určitou leteckou společností. Komise na základě předchozí dospívá k závěru, že tyto investice nelze zvláště přiřknout společnosti Ryanair. Není proto relevantní přičítat smlouvám z roku 2001 inkrementální investiční náklady.

Očekávané inkrementální provozní náklady

(534) Očekávané inkrementální provozní náklady v důsledku smluv z roku 2001 se rovnají očekávaným provozním nákladům přímo přičitatelným společnosti Ryanair, ke kterým Komise přidala část očekávaných nepřímých provozních nákladů podle počtu cestujících společnosti Ryanair v poměru k celkovému počtu cestujících. Komise zdůrazňuje, že pokud je za tohoto předpokladu čistá aktualizovaná hodnota smluv z roku 2001 pozitivní, je pozitivní tím spíše, pokud by očekávané inkrementální provozní náklady byly stanoveny pomocí lineárního snižování, jak je navrženo ve studii předložené pro společnost Ryanair společností Oxera.

Očekávané inkrementální příjmy

(535) Na rozdíl od názoru společnosti Ryanair vyloučila analýza provedená Komisí veškerou zbytkovou hodnotu smlouvy se společností Ryanair, protože dlouhodobý dopad reklamy na celkový provoz letiště Charleroi je nedostatečně zdokumentován a obtížně měřitelný.

(536) Výsledky výpočtu čisté aktualizované hodnoty jsou uvedeny v tabulce 21. Vyplyvá z nich pozitivní inkrementální příspěvek společnosti Ryanair ve všech zvažovaných rocích.

Tabulka 21

Očekávané hotovostní toky u opatření z roku 2001

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počet cestujících odlétajících se společností Ryanair	360 000	600 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Celkový počet odlétajících cestujících	384 400	627 800	732 800	797 800	867 800	931 034	1 078 275	1 208 523	1 333 779	1 459 042	1 524 314	1 565 343	1 608 418	1 653 642	1 701 120
Příjem na odlétajícího cestujícího															
Poplatek za cestujícího	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Poplatek za odbavení	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Pohonné hmoty	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]	[0,3–0,7]
Duty Free shop	[3–4]	[3–4]	[3–4]	[3–4]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ostatní obchody	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]
Horeca	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]
Parkoviště	[2–4]	[2–4]	[2–4]	[2–4]	[2–4]	[2–4]	[2–4]	[2–4]	[2–4]	[2–4]	[2–4]	[2–4]	[2–4]	[2–4]	[2–4]
Asistenční služby při mezipřistání	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]
Provize / prodej	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]
Celkem	[14–17]	[14–17]	[14–17]	[14–17]	[14–17]	[14–17]	[14–17]	[14–17]	[14–17]	[14–17]	[14–17]	[14–17]	[14–17]	[14–17]	[14–17]

- (537) Vzhledem k tomu, že inkrementální příspěvek společnosti Ryanair je pozitivní za každý zvažovaný rok, bude nutně pozitivní také čistá aktualizovaná hodnota smlouvy, a to bez ohledu na vážené průměrné náklady zvažovaného kapitálu.
- (538) Komise přesto pro informaci vypočítala čistou aktualizovanou hodnotu na základě průměrných nákladů ve výši od 8,7 do 9 %. Míra aktualizace použitá pro výpočet čisté aktualizované hodnoty smluv odpovídá váženým průměrným kapitálovým nákladům subjektu, který podporu poskytl, a to v okamžiku jejího poskytnutí. V tomto případě příjmy a náklady související se smlouvou se společností Ryanair mají dopad na účty společnosti BSCA. Komise se proto rozhodla použít jako míru aktualizace kapitálové náklady společnosti BSCA. Výpočet vážených průměrných kapitálových nákladů pro společnost BSCA je založen na různých předpokladech:
- výlučné financování vlastními prostředky;
 - riziková prémie ve výši 5,51 % ⁽¹⁹³⁾;
 - ukazatel beta ve výši 0,69 ⁽¹⁹³⁾;
 - náklady před zdaněním kapitálu investovaného bez rizika ve výši 4,9 % až 5,2 %;
 - míra zdanění ve výši 40,2 %.
- (539) Na základě průměrné míry v rozmezí od 8,7 % do 9 %, tj. míry ve výši 8,85 %, tak Komise pro informaci dospívá k závěru, že čistá aktualizovaná hodnota byla pozitivní a dosáhla výše 19,5 milionu EUR.

Tabulka 22

Čistá aktualizovaná hodnota opatření z roku 2001

(v milionech EUR)

	Míra aktualizace 8,85 %
Čistá aktualizovaná hodnota	19,5

Tato pozitivní čistá aktualizovaná hodnota a rovněž pozitivní příspěvky za každý rok prokazují, že se dalo očekávat, že smlouvy z roku 2001 zvýší ziskovost subjektu region-SOWAER-BSCA.

- (540) Pokud jde o závazek regionu odškodnit společnost Ryanair za ztráty, které by společnosti vznikly z důvodu případné změny úrovně letištních poplatků či otevírací doby letiště v období 2001–2016, Komise zaznamenává, že toto odškodnění nemůže přesáhnout výši ztrát, které by společnosti Ryanair přímo vznikly z důvodu změny. Za předpokladu, že by region vyplatil na základě tohoto ustanovení společnosti Ryanair odškodnění, společnost Ryanair by se tím nedostala do výhodnějšího postavení, než v jakém by byla, pokud by region dostal svému závazku. Toto ustanovení proto společnosti Ryanair neposkytuje dodatečné zvýhodnění.
- (541) V souladu s bodem 66 pokynů pro letectví spadají dále tyto smlouvy do rámce celkové strategie, která má alespoň v dlouhodobém horizontu přivést letiště k ziskovosti. Strategie společnosti BSCA spočívala v rozvoji provozu na letišti Charleroi, aby dosáhla zvýšení svých příjmů, a lépe tak pokryla své fixní náklady a stala se ziskovou. Za tímto účelem se společnost BSCA rozhodla specializovat na lety na krátké a střední vzdálenosti z místa na místo, a to zejména na nízkonákladové lety. Společnost BSCA založila tuto strategii na studiích, které na konci posledního desetiletí minulého století svěřila externím poradcům. Podle některých z těchto studií ⁽¹⁹⁴⁾ vykazovalo letiště Charleroi komparativní výhody, aby se v tomto segmentu rozvíjelo, a to zejména své nízké náklady. Podle „zprávy o strategickém směřování“ společnosti BSCA ze dne 31. července 2001 tak společnost BSCA měla za cíl dosáhnout 2,5 až 3 miliony cestujících ⁽¹⁹⁵⁾ v horizontu roku 2010, což podle zprávy „nebylo utopické vzhledem ke zřízení základny společnosti Ryanair a růstu letecké dopravy“. Smlouvy z roku 2001 proto zapadají do rámce této strategie růstu provozu a příjmů.

⁽¹⁹³⁾ Viz poznámka pod čarou 156.

⁽¹⁹⁴⁾ Roland Berger International, studie objednaná společností Grands Travaux de Marseille.

⁽¹⁹⁵⁾ Při zahrnutí odlétajících a přilétajících cestujících.

- (542) Vzhledem k tomu, že bylo dodrženo kritérium soukromého subjektu v tržním hospodářství, nepředstavují smlouvy z roku 2001 státní podporu.

(ii) Prozatímní obchodní rámec z roku 2004

- (543) Pro určení, zda obchodní rámec z roku 2004 přispěl z hlediska *ex ante* v souladu s bodem 63 pokynů pro letectví k ziskovosti subjektu, který poskytl podporu, Komise přezkoumala, zda čistá aktualizovaná hodnota obchodního rámce z roku 2004 byla pro subjekt region-SOWAER-BSCA pozitivní. Alternativní scénář k rozhodnutí přijmout obchodní rámec z roku 2004 představuje neexistence smlouvy se společností Ryanair, a tím upuštění od inkrementálních příjmů a nákladů souvisejících s provozem vytvořeným společností Ryanair.
- (544) Před uzavřením prozatímního obchodního rámce z roku 2004 společnost BSCA aktualizovala dne 22. ledna 2004 svůj podnikatelský plán. Podle Belgie byl podnikatelský plán ze dne 22. ledna 2004 připraven v návaznosti na rozhodnutí z roku 2004 s cílem potvrdit novou nabídku, která měla být učiněna společností Ryanair⁽¹⁹⁶⁾. Tento podnikatelský plán ale na jedné straně zahrnuje nejenom příjmy získané z provozu vytvořeného společností Ryanair, ale také příjmy získané z provozu vytvořeného jinými leteckými společnostmi. Na druhé straně vymezuje pouze příjmy a náklady společnosti BSCA, zatímco pro účely uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství je nutné považovat za subjekt, který uzavřel prozatímní obchodní rámec z roku 2004 se společností Ryanair, subjekt region-SOWAER-BSCA.
- (545) Komise proto rekonstituovala podnikatelský plán pro subjekt region-SOWAER-BSCA, který zahrnuje pouze příjmy a náklady hospodářských činností souvisejících s obchodním rámcem z roku 2004. Za tímto účelem vyšla Komise z obecného podnikatelského plánu společnosti BSCA ze dne 22. ledna 2004 a použila stejnou metodiku, jaká byla použita v případě smluv z roku 2001 a která je popsána v 525. bodě odůvodnění.
- (546) Pro určení inkrementálních nákladů přiřitatelných prozatímnímu obchodnímu rámci z roku 2004 Komise zejména přezkoumala, zda region, společnost SOWAER nebo společnost BSCA musely předpokládat, že z důvodu obchodního rámce z roku 2004 budou nuceny provést určité investice. Pro připomenutí: obchodní rámec z roku 2004 byl zaveden, aby se vyplnilo právní vakuum, které vzniklo zrušením smluv z roku 2001 následkem rozhodnutí Komise z roku 2004. Provedením tohoto obchodního rámce nebyl celek tvořený regionem, společností SOWAER a společností BSCA nucen provést nové investice. O investicích na základě úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 a investicích z roku 2003 bylo již rozhodnuto a práce byly zahájeny. Jak je dále uvedeno v 533. bodě odůvodnění, byl by investiční program zahrnutý do úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 pravděpodobně přijat i bez existence smluv se společností Ryanair. Stejně platí rovněž pro revizi investičního programu z roku 2003, která zapadá do stejné logiky rozvoje letiště s pokud možno diverzifikovanými zákazníky v podobě leteckých společností. Komise na základě uvedeného dospívá k závěru, že není relevantní přičítat obchodnímu rámci z roku 2004 inkrementální investiční náklady.
- (547) Na základě těchto předpokladů Komise určila, že pro analýzu ziskovosti obchodního rámce z roku 2004 jsou relevantní tyto hotovostní toky:

⁽¹⁹⁶⁾ Odpověď Belgie předaná Komisi dne 18. března 2014 (odpověď na otázku 10).

Tabulka 23

Očekávané hotovostní toky opatření z roku 2004

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počet cestujících odlétajících se společností Ryanair	1 033 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941
Celkový počet odlétajících cestujících	1 099 944	1 292 535	1 295 174	1 346 381	1 397 587	1 448 794	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
Příjem na odlétajícího cestujícího												
Poplatek za cestujícího	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Poplatek za odbavení	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Asistenční služby při mezipřistání	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]	[1–1,3]
Pohonné hmoty	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]
Obchodní koncese	[5–9]	[5–9]	[5–9]	[5–9]	[5–9]	[5–9]	[5–9]	[5–9]	[5–9]	[5–9]	[5–9]	[5–9]
Celkem	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]
Náklady na odlétajícího cestujícího												
Příspěvek na propagaci	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Jiné zboží a služby	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]
Mzdy a sociální odvody	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]
Mezisosučet	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]
Náklady na zahájení provozu	0,34	0,18	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

[illegible]

- (548) Z těchto toků vyplývá pozitivní inkrementální příspěvek společnosti Ryanair ve všech zvažovaných rocích. Obchodní rámec proto nutně vykazuje pozitivní čistou aktualizovanou hodnotu, a to bez ohledu na zvolené vážené průměrné kapitálové náklady.
- (549) Pro výpočet čisté aktualizované hodnoty opatření z roku 2004 Komise přesto stanovila pro informaci míru aktualizace, jež se má použít. Tato míra aktualizace odpovídá váženým průměrným kapitálovým nákladům subjektu, který podporu poskytl, a to v okamžiku jejího poskytnutí. Jak je upřesněno v 538. bodě odůvodnění, Komise zohlednila vážené průměrné kapitálové náklady společnosti BSCA. Komise usoudila, že tyto náklady dosahují výše 9,7 %, a to na základě těchto předpokladů:
- výlučné financování vlastními prostředky;
 - riziková premie ve výši 5,72 % ⁽¹⁹⁷⁾;
 - ukazatel beta ve výši 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾;
 - náklady před zdaněním kapitálu investovaného bez rizika ve výši 4,2 % až 4,4 %;
- (550) Níže uvedená tabulka uvádí výsledky výpočtu čisté aktualizované hodnoty obchodního rámce z roku 2004 založeného na míře aktualizace ve výši 9,7 %.

Tabulka 24

Čistá aktualizovaná hodnota opatření z roku 2004

(v milionech EUR)

	Míra aktualizace 9,7 %
Čistá aktualizovaná hodnota	53

Tato pozitivní čistá aktualizovaná hodnota potvrzuje, že se dalo očekávat, že obchodní rámec z roku 2004 zvýší ziskovost subjektu region-SOWAER-BSCA.

- (551) V bodě 66 pokynů pro letectví se stanoví, že dohody musí spadat do rámce celkové strategie, která má alespoň v dlouhodobém horizontu přivést letiště k ziskovosti. V tomto ohledu se správní rada společnosti BSCA při svém zasedání dne 15. dubna 2004 seznámila s nabídkami, které byly učiněny společností Ryanair, a pověřila „pověřeného správce, aby potvrdil podnikatelský plán společnosti BSCA a zvážil případné důsledky předmětných nabídek. Celková analýza musí rovněž ze všech hledisek potvrdit, že v žádném případě není ohroženo trvání a budoucnost letiště a že společnosti BSCA zůstane v dlouhodobém horizontu dostatečný manévrovací prostor, aby pokračovala ve svém rozvoji“. Během následujícího zasedání dne 6. května 2004 „správní rada konstatovala, že nabídky, o kterých se nedávno diskutovalo v Dublinu se zástupci společnosti Ryanair, zajistí vzhledem k předvídatelnému rozvoji letiště, že na letišti Charleroi zůstane zachován provoz společnosti Ryanair za podmínek stanovených v původním podnikatelském plánu (...)“. Protože samotný původní podnikatelský plán zapadal do dlouhodobé strategie rozvoje, Komise dospívá k závěru, že obchodní rámec z roku 2004 zapadal rovněž do stejné strategie.
- (552) Vzhledem k tomu, že bylo dodrženo kritérium soukromého subjektu v tržním hospodářství, nepředstavuje obchodní rámec z roku 2004 státní podporu.
- (iii) Smlouva z roku 2005
- (553) Pro určení, zda smlouva z roku 2005 přispěla z hlediska *ex ante* v souladu s bodem 63 pokynů pro letectví k ziskovosti subjektu, který poskytl podporu, Komise přezkoumala, zda čistá aktualizovaná hodnota smlouvy z roku 2005 byla pro subjekt region-SOWAER-BSCA pozitivní. Alternativním scénářem je neexistence dohody se společností Ryanair po konci platnosti v březnu roku 2006 dopisu společnosti BSCA společnosti Ryanair ze dne 24. června 2004.

⁽¹⁹⁷⁾ Viz poznámka pod čarou 156.

- (554) Za účelem výpočtu čisté aktualizované hodnoty Komise rekonstruovala podnikatelský plán pro subjekt region-SOWAER-BSCA, který zahrnuje pouze příjmy a náklady hospodářských činností souvisejících se smlouvou z roku 2005. Za tímto účelem vycházela Komise z obecného podnikatelského plánu společnosti BSCA ze dne 24. ledna 2004, který je podle Belgie podnikatelským plánem připraveným v návaznosti na rozhodnutí z roku 2004 s cílem potvrdit novou nabídku, která měla být učiněna společností Ryanair, a který vedl k nabídce odeslané společnosti Ryanair dne 9. prosince 2005 ⁽¹⁹⁸⁾. Komise následně uplatnila stejnou metodiku jako v případě smluv z roku 2001, která je popsána v 524. bodě odůvodnění.
- (555) Pro určení inkrementálních nákladů přiřítelných smlouvě z roku 2005 Komise zejména přezkoumala, zda region, společnost SOWAER nebo společnost BSCA musely předpokládat, že z důvodu smlouvy z roku 2005 budou nuceny provést určité investice. Provedením této smlouvy nebyl celek tvořený regionem, společnostmi SOWAER a společností BSCA nucen provést nové investice. O investicích na základě úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 a investicích z roku 2003 bylo již rozhodnuto a práce byly zahájeny. Jak je dále uvedeno v 533. bodě odůvodnění, byl by investiční program zahrnutý do úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 pravděpodobně přijat i bez existence smluv se společností Ryanair. Stejně platí rovněž pro revizi investičního programu z roku 2003, která zapadá do stejné logiky rozvoje letiště s pokud možno diverzifikovanými zákazníky v podobě leteckých společností. Komise na základě uvedeného dospívá k závěru, že není relevantní přičítat smlouvě z roku 2005 inkrementální investiční náklady.
- (556) Na základě těchto předpokladů Komise určila, že pro analýzu ziskovosti opatření z roku 2005 jsou relevantní tyto hotovostní toky:

⁽¹⁹⁸⁾ Viz poznámka pod čarou 198.

Tabulka 25

Očekávané hotovostní toky opatření z roku 2005

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počet cestujících odlétajících se společností Ryanair	1 155 498	1 258 976	1 499 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999
Celkový počet odlétajících cestujících	1 226 732	1 381 415	1 644 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635
Příjem na odlétajícího cestujícího										
Poplatek za cestujícího	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Poplatek za přistání	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]
Obchodní koncese	[6–10]	[6–10]	[6–10]	[6–10]	[6–10]	[6–10]	[6–10]	[6–10]	[6–10]	[6–10]
Asistenční služby při mezipřistání	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]
Pohonné hmoty	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]
Náklady na přístup k infrastruktuře	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]
Celkem	[12–17]	[12–17]	[12–17]	[12–17]	[12–17]	[12–17]	[12–17]	[12–17]	[12–17]	[12–17]
Náklady na odlétajícího cestujícího										
Příspěvek na propagaci	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nákupy v Duty Free										
Fond životního prostředí										
Jiné zboží a služby	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]	[1,5–2,5]
Mzdy a sociální odvody	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]	[4–5]

[illegible]

- (557) Z těchto toků vyplývá pozitivní inkrementální příspěvek společnosti Ryanair ve všech zvažovaných rocích. Smlouva z roku 2005 proto nutně vykazuje pozitivní čistou aktualizovanou hodnotu, a to bez ohledu na zvolené vážené průměrné kapitálové náklady.
- (558) Pro výpočet čisté aktualizované hodnoty opatření z roku 2005 Komise přesto stanovila pro informaci míru aktualizace, jež se má použít. Tato míra aktualizace odpovídá váženým průměrným kapitálovým nákladům subjektu, který podporu poskytl, a to v okamžiku jejího poskytnutí. Jak je upřesněno v 538. bodě odůvodnění, Komise zohlednila vážené průměrné kapitálové náklady společnosti BSCA. Komise usoudila, že tyto náklady dosahují výše 9,3 %, a to na základě těchto předpokladů:
- výlučné financování vlastními prostředky;
 - riziková premie ve výši 5,74 % ⁽¹⁹⁹⁾;
 - ukazatel beta ve výši 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾;
 - náklady před zdaněním kapitálu investovaného bez rizika ve výši 3,5 % až 3,9 %;
- (559) Níže uvedená tabulka uvádí výsledky výpočtu čisté aktualizované hodnoty smlouvy z roku 2005 založeného na míře aktualizace ve výši 9,3 %.

Tabulka 26

Čistá aktualizovaná hodnota opatření z roku 2005

(v milionech EUR)

	Míra aktualizace 9,3 %
Čistá aktualizovaná hodnota	80,6

Tato pozitivní čistá aktualizovaná hodnota potvrzuje, že se dalo očekávat, že smlouva z roku 2005 zvýší ziskovost subjektu region-SOWAER-BSCA.

- (560) Pokud jde o podmínku upřesněnou v bodě 66 pokynů pro letectví, podle níž musí dohoda spadat do rámce celkové strategie, která má alespoň v dlouhodobém horizontu přivést letiště k ziskovosti, zpráva ze dne 8. listopadu 2005, která měla správní radě společnosti BSCA představit obchodní nabídku společnosti BSCA společnosti Ryanair, upřeshuje, že nabídka vychází z podnikatelského plánu na období 2006–2015. Požaduje se v ní, aby se správní rada ujistila, že tento plán vytvoří přijatelnou ziskovost, která bude dostatečná k vyrovnání výchylek očekávaných v budoucnosti a souvisejících s rozpočtovými odhady (v jedné poznámce pod čarou se uvádí, že podnikatelský plán je připravován s přibližnými odhady nákladů a příjmů). Společnost BSCA připomíná, že sazby uplatňované u asistenčních služeb při mezipřistání (tzv. „handling“) „musí umožnit pokrytí nákladů a vytvořit rozumné ziskové rozpětí“. V další části zprávy společnost BSCA upřeshuje, že „náklady související s asistenčními službami při mezipřistání a jejich zvládnutí představují základní kámen nabídky učiněné společností Ryanair. Výrazná část těchto nákladů je fixní nebo částečně proměnlivá, a náklady na cestujícího proto závisí na počtu odbavených cestujících. V obchodní nabídce (společnosti Ryanair) se počítá s minimálním počtem obrátek a nedodržení tohoto minimálního počtu by velmi jistě vedlo ke ztrátě společnosti BSCA u asistenčních služeb při mezipřistání. Počítá se s penále, aby se tomu zamezilo“. Komise dospívá na základě těchto skutečností k závěru, že obchodní nabídka společnosti BSCA společnosti Ryanair sice obsahovala určitá rizika z hlediska společnosti BSCA – zejména riziko, že ziskovost nebude dostatečná v případě, že provoz zajišťovaný společností Ryanair bude nižší, než se počítalo –, ale tato nabídka byla přesto založena na strategii rozvoje, u níž společnost BSCA počítala, že díky provozu, který společnost Ryanair přinese, sníží své náklady na cestujícího, a vytvoří tak dostatečné ziskové rozpětí.
- (561) Vzhledem k tomu, že bylo dodrženo kritérium soukromého subjektu v tržním hospodářství, nepředstavuje smlouva z roku 2005 státní podporu.

⁽¹⁹⁹⁾ Viz poznámka pod čarou 156.

(iv) Postoupení podílů, které společnost BSCA držela ve společnosti Promocy, společnosti Ryanair

- (562) Dne 31. března 2010 postoupila společnost BSCA společnosti Ryanair svůj podíl ve výši 50 % ve společnosti Promocy. Společnost BSCA prodala akcie za jejich účetní hodnotu (tj. 100 EUR za akcii) v celkové výši 31 100 EUR. Všechna rizika a povinnosti společnosti BSCA jakožto akcionáře společnosti Promocy byly převedeny na společnost Ryanair.
- (563) V okamžiku tohoto postoupení podílů dosahovaly finanční prostředky společnosti Promocy 261 073 EUR (saldo aktiv po odečtení kapitálu a zákonných rezerv) ⁽²⁰⁰⁾. Společnost BSCA tak postoupila společnosti Ryanair své podíly ve společnosti Promocy za částku, která byla o 99 436 EUR nižší, než byly finanční prostředky společnosti Promocy v okamžiku postoupení.
- (564) Belgie ale zdůrazňuje, že v okamžiku postoupení existoval daňový spor. Společnost BSCA by musela nést jeho polovinu, pokud by si své podíly ve společnosti Promocy ponechala. Podle Belgie se společnost BSCA proto rozhodla prodat své podíly za jejich účetní hodnotu.
- (565) Belgie předala zprávu finančního ředitele společnosti BSCA ze dne 24. února 2010 určenou správní radě společnosti BSCA, v níž doporučuje schválit postoupení podílů společnosti BSCA ve společnosti Promocy za jejich účetní hodnotu. V této zprávě se připomíná, že společnost Promocy nevyvíjí žádnou činnost od uzavření nové smlouvy se společností Ryanair v roce 2005. Po zahájení vyšetřování a následně soudního řízení ohledně výše zmíněného sporu bylo rozhodnuto nechat společnost Promocy nadále v nečinnosti. Vzhledem k nepatrnému vývoji v této soudní záležitosti se společnost BSCA a Ryanair rozhodly poté společnost Promocy likvidovat. Podle zprávy společnost BSCA navrhla společnosti Ryanair rozdělení čistých aktiv, která tehdy dosahovala výše 350 000 EUR. Společnost Ryanair uvedla, že dává přednost „vyprázdnit“ čistá aktiva provedením posledních marketingových opatření. Vzhledem k existenci soudního řízení se společnost BSCA postavila proti obnovení těchto marketingových akcí. Kvůli překonání této patové situace navrhla společnost BSCA společnosti Ryanair, že jí postoupí své podíly za jejich účetní hodnotu, tj. za částku 31 100 EUR, a to na základě podepsání úmluvy s okamžitým odstoupením společnosti BSCA jako správce společnosti Promocy. Ve zprávě se uvádí, že účetní kontroloři a právní rada společnosti BSCA vyslovili souhlas „s vědomím jako my, že uvedené bezpochyby představuje jediné východisko“. Autor zprávy správní radě doporučil, aby transakci postoupení schválila, což rada jednomyslně učinila.
- (566) Komise soudí, že Belgie předložila dostatečné podklady ohledně existence sporu a jeho rozsahu tím, že Komisi předala oznámení o daňových opravách ⁽²⁰¹⁾.
- (567) Komise proto soudí, že se společnost BSCA chovala jako subjekt v tržním hospodářství, když nesouhlasila s obnovením marketingových akcí a navrhla společnosti Ryanair, že jí z důvodu vyřešení patové situace postoupí své podíly za jejich účetní hodnotu. Opatření proto nepředstavuje státní podporu.

(v) Dodatek z roku 2010

- (568) V části 6.2.1 Komise prokázala, že v době uzavření dodatku z roku 2010 nebyly finanční prostředky společnosti BSCA veřejnými prostředky a že rozhodnutí společnosti BSCA uzavřít dodatek z roku 2010 není přičitatelné státu.
- (569) Ale za předpokladu, že by se usoudilo, že tento závěr Komise není opodstatněný, že dodatek z roku 2010 byl přesto poskytnut ze státních prostředků a že rozhodnutí uzavřít dodatek z roku 2010 je přičitatelné státu, bylo by nutno přezkoumat, zda dodatek z roku 2010 společnost Ryanair zvýhodnil.
- (570) Za tohoto předpokladu by bylo patřičné považovat subjekt region-SOWAER-BSCA za subjekt, který opatření poskytl. Bylo by tak nutno přezkoumat, zda se subjekt region-SOWAER-BSCA choval uzavřením dodatku z roku 2010 jako subjekt v tržním hospodářství.

⁽²⁰⁰⁾ Viz poznámka pod čarou 76.

⁽²⁰¹⁾ Oznámení o daňových opravách předala Belgie Komisi dne 22. července 2014. Společnost Promocy je obdržela po postoupení podílů. Týkájí se hospodářských období 2003, 2004, 2005 a 2006 a celkové částky přibližně 15 milionů EUR.

(571) V dodatku z roku 2010 se stanoví:

- odchylka od obecné úrovně poplatku na cestující s omezenou pohyblivostí, na jejímž základě bude společnost Ryanair platit [0,10–0,30] EUR za cestujícího za roční období od 1. února 2009 do 31. ledna 2010. K tomu způsob úpravy poplatku na cestující s omezenou pohyblivostí podle indexu počítá se snižováním sazby úměrně s nárůstem provozu vytvořeného společností Ryanair ⁽²⁰²⁾;
- snížení sazby za asistenční služby při mezipřistání pro společnost Ryanair o [0,10–0,50] EUR za cestujícího.

(572) Podle Belgie je tento dodatek výsledkem jednání mezi společnostmi BSCA a Ryanair poté, co se společnosti BSCA snížily náklady na asistenční služby při mezipřistání, protože společnost Ryanair zavedla nové postupy, jako je placení za zavazadla přepravovaná v zavazadlovém prostoru (což výrazně snížilo počet zavazadel, která bylo nutno zaregistrovat) a povinné zaregistrování zavazadel přes internet. Podle Belgie se společnost BSCA rozhodla podělit se se společností Ryanair o zisk, který vyplynul z tohoto snížení nákladů, s tím, že se společnost Ryanair zaváže umístit na svou základnu v Charleroi čtyři další letadla.

(573) K podepsání dodatku ze dne 6. prosince 2010 došlo po těchto skutečnostech:

- společnost Ryanair zavedla nové postupy, jako je povinné zaregistrování přes internet (tzv. „web check-in“) a placení za zavazadla přepravovaná v zavazadlovém prostoru, čímž došlo ke snížení počtu zavazadel, která bylo nutno odbavit, a společnosti BSCA se umožnilo dosáhnout úspor;
- v květnu roku 2009 jednala společnost BSCA po zavedení nových postupů společností Ryanair s touto společností o případném zvýšení počtu letadel a snížení poplatků za asistenční služby při mezipřistání (tzv. „handling“);
- dne 30. listopadu 2009 zaslala společnost Ryanair společnosti BSCA dopis ⁽²⁰³⁾, ve kterém navrhuje uzavření dohody o snížení poplatků za asistenční služby při mezipřistání o [0,10–0,50] EUR, což odpovídá polovině částky, kterou společnost BSCA ušetřila, protože společnost Ryanair zavedla nové postupy. Společnost Ryanair navíc dodává, že nemíní platit na osoby s omezenou pohyblivostí. Společnost Ryanair potvrzuje svůj úmysl rozšířit své působení na letišti Charleroi;
- dne 2. prosince 2009 napsal předseda správní rady společnosti BSCA společnosti Ryanair, že před posouzením možnosti přidělit této společnosti nové letištní časy předloží správní radě společnosti BSCA žádost společnosti Ryanair o snížení poplatků za asistenční služby při mezipřistání;
- podle Belgie uvedené vyústilo v ústní dohodu o rozšíření činnosti a snížení nákladů (Belgie uvádí, že v tomto stádiu nedošlo k uzavření písemné smlouvy, protože bylo nutno předložit tuto záležitost správní radě a stále probíhala jednání o osobách s omezenou pohyblivostí);
- dne 8. ledna 2010 předal finanční ředitel společnosti BSCA správní radě společnosti BSCA interní zprávu a finanční podklady, aby prokázal význam přijetí dodatečných čtyř letadel za dohodnutých podmínek (tzn. snížení o [0,10–0,50] EUR poplatku na cestujícího za asistenční služby při mezipřistání). Tyto podklady tvořily:
 - výhledový účet zisků a ztrát ukazující dopad na hospodářský výsledek skutečnosti, že společnost Ryanair umístí 4 dodatečná letadla na letiště Charleroi;
 - tabulka umožňující společnosti BSCA vymezit její vyjednávací prostor pro přiznání dodatečné slevy společnosti Ryanair u nákladů za asistenční služby při mezipřistání při zachování dostatečné ziskovosti u těchto služeb a růstu příjmů u obchodních činností mimo leteckou dopravu (Duty Free, Horeca, parkoviště, autobusová doprava atd.).
- dne 24. února 2010 společnost Ryanair nakonec souhlasila s platbou [0,10–0,30] EUR za odlétajícího cestujícího jako poplatku na osoby s omezenou pohyblivostí za podmínky, že tato částka bude v následujících rocích snižována úměrně s růstem provozu společnosti Ryanair na letišti Charleroi;

⁽²⁰²⁾ Viz poznámka pod čarou 74.

⁽²⁰³⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 30. listopadu 2009 určený společnosti BSCA a předaný Belgií dne 22. července 2014.

- dne 29. dubna 2010 byl ve správní radě společnosti BSCA projednáván návrh dodatku a generální ředitel společnosti BSCA uvedl, že dodatek se již provádí (přílet 4 letadel pro letní sezónu 2010);
- dne 6. prosince 2010 společnosti BSCA a Ryanair schvalují dodatek z roku 2010, který se již provádí.

1. Snížení o [0,10–0,30] EUR u poplatku za asistenční služby při mezipřistání poskytnuté společností BSCA

- (574) Za prvé, Komise zdůrazňuje, že toto snížení představovalo pouze polovinu úspor, kterých společnost BSCA dosáhla z důvodu postupů zavedených společností Ryanair. Komise rovněž zjišťuje, že společnost Ryanair znala ⁽²⁰⁴⁾ rozsah úspor dosažených společností BSCA, což společnosti BSCA vyjednávání ztěžovalo.
- (575) Za druhé, Komise připouští, že společnost BSCA mohla toto snížení odmítnout tím obtížněji, že společnost Ryanair uvažovala o umístění dodatečných čtyř letadel na letiště Charleroi. Vzhledem k tomu, že společnost Ryanair představovala v roce 2009 provoz v počtu 3 289 725 cestujících, a za předpokladu, že polovinu těchto cestujících představovali odlétající cestující, snížení o [0,10–0,50] EUR za odlétajícího cestujícího odpovídalo ztrátě příjmů společnosti BSCA ve výši [500 000–2 000 000] EUR, což je značně méně než nárůst hospodářského výsledku před zdaněním (EBIT ⁽²⁰⁵⁾) o [3–7] milionů EUR, který bylo možno podle výpočtů společnosti BSCA očekávat od čtyř dodatečných letadel ⁽²⁰⁶⁾.

2. Snížení o [0,10–0,30] EUR u poplatku na cestující s omezenou pohyblivostí přiznané společnosti Ryanair

- (576) Belgie tvrdí, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ⁽²⁰⁷⁾ uvádí možnost (a nikoliv povinnost) stanovit poplatek na osoby s omezenou pohyblivostí, aby se vrátily náklady, které letišťům vznikají ⁽²⁰⁸⁾. Podle Belgie bylo pro společnost BSCA mimořádně obtížné, aby tento poplatek u leteckých společností prosadila. Společnost BSCA se pokoušela získat od společnosti Ryanair spoluúčast na nákladech souvisejících s organizací služby pro osoby s omezenou pohyblivostí, ale společnost Ryanair vždy odmítala platit poplatek, o kterém společnost BSCA uvažovala, protože z určitého počtu důvodů nesouhlasila s jeho výší ⁽²⁰⁹⁾. Dodatek z roku 2010 umožnil podle Belgie dospět k dohodě se společností Ryanair ohledně placení poplatku na osoby s omezenou pohyblivostí, který byl jistě nižší než obecná sazba, ale existoval.
- (577) Komise konstatuje, že až do roku 2010 společnost Ryanair neplatila poplatek na cestující s omezenou pohyblivostí a že společnost BSCA nebyla zřejmě schopna prosadit, aby společnost Ryanair takový poplatek platila. Dohoda, byť se týkala snížené částky, proto zlepšila ziskovost společnosti BSCA.
- (578) Komise dále zaznamenává, že snížení o [0,10–0,30] EUR u poplatku za odlétajícího cestujícího představovalo pro společnost BSCA ztrátu příjmů ve výši přibližně [100 000–300 000] EUR ⁽²¹⁰⁾. Přidá-li se k tomu snížení o [0,10–0,50] EUR za odlétajícího cestujícího u poplatku za asistenční služby při mezipřistání, dosahovala ztráta příjmů společnosti BSCA výše přibližně [0,6–2,3] milionu EUR, což je značně méně než nárůst hospodářského výsledku před zdaněním (EBIT ⁽²¹¹⁾) o [3–7] milionů EUR, který bylo možno podle výpočtů společnosti BSCA očekávat od čtyř dodatečných letadel ⁽²¹²⁾.

⁽²⁰⁴⁾ Viz dopis společnosti Ryanair ze dne 30. listopadu 2009.

⁽²⁰⁵⁾ Earnings before interest and taxes.

⁽²⁰⁶⁾ Viz výhledový účet zisků a ztrát předložený správní radě společnosti BSCA.

⁽²⁰⁷⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě (Úř. věst. L 204 26.7.2006, s. 1).

⁽²⁰⁸⁾ V čl. 8 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 se uvádí, že „řídící orgán letiště může pro účely financování této pomoci nediskriminačním způsobem vybírat zvláštní poplatek od uživatelů letiště“.

⁽²⁰⁹⁾ Tyto důvody jsou čtyři:

- omezen na 4 (na základě povolení vydávaných irskými orgány pověřenými bezpečností pro typ provozovaného letadla), zatímco ostatní společnosti, které letiště Bruxelles-Sud Charleroi používají, maximální počet osob s omezenou pohyblivostí na let nestanovily;

- společnost Ryanair ukládá povinnost oznámit přítomnost osoby s omezenou pohyblivostí na palubě letadla 48 hodin předem, jinak tato služba není zajišťována. Ostatní společnosti žádnou povinnost tohoto typu neukládají, čímž se předpokládá, že společnost BSCA přebere náklady bez ohledu na nedodržení povinnosti předchozího oznámení, a společnosti BSCA tak vznikají dodatečné náklady;

- dodržování času odletu a příletu společností Ryanair umožňuje organizovat tuto službu účinnějším způsobem;

- jasný a v široké míře uplatňovaný postup společnosti Ryanair v případě osob s omezenou pohyblivostí (požaduje se od nich, aby byly na letišti nejpozději 1 hodinu a 40 minut před odletem) umožňuje společnosti BSCA optimalizovat tuto službu, a tím snížit náklady v porovnání s ostatními leteckými společnostmi.

⁽²¹⁰⁾ Vzhledem k tomu, že společnost Ryanair představovala v roce 2009 provoz v počtu 3 289 725 cestujících, a za předpokladu, že polovinu těchto cestujících představovali odlétající cestující.

⁽²¹¹⁾ Viz poznámka pod čarou 209.

⁽²¹²⁾ Viz poznámka pod čarou 210.

- (579) Pokud jde o podmínku upřesněnou v bodě 66 pokynů pro letectví, podle níž musí dohoda spadat do rámce celkové strategie, která má alespoň v dlouhodobém horizontu přivést letiště k ziskovosti, jeví se dodatek z roku 2010 jako poměrně omezeně upravená smlouva z roku 2005 a nikoliv jako přepracování této smlouvy, která byla sama založena na strategii rozvoje, u níž společnost BSCA počítala s tím, že díky provozu, který přinese společnost Ryanair, zvýší své příjmy z letištních činností a z činností mimo leteckou dopravu a zároveň sníží své náklady na cestujícího, a vytvoří tak dostatečné ziskové rozpětí v kratším či delším horizontu.
- (580) Za předpokladu, že by se usoudilo, že dodatek z roku 2010 byl poskytnut ze státních prostředků a že rozhodnutí uzavřít dodatek z roku 2010 je přičitatelné státu, muselo by se dospět k závěru, že se subjekt region-SOWAER-BSCA choval při uzavření dodatku z roku 2010 jako subjekt v tržním hospodářství a že tento dodatek nepředstavuje státní podporu.

6.2.3. Závěr k existenci státní podpory ve prospěch společnosti Ryanair

- (581) Komise dospívá k závěru, že
- dodatek z roku 2010 nebyl poskytnut ze státních prostředků a rozhodnutí uzavřít dodatek z roku 2010 není přičitatelné státu;
 - i) dohody z roku 2001, ii) ministerská vyhláška ze dne 11. června 2004 a dopis společnosti BSCA ze dne 24. června 2004, iii) dodatek z roku 2005 a iv) postoupení společnosti BSCA jejích podílů ve společnosti Promocyt jsou v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství.

Opatření ve prospěch společnosti Ryanair proto nepředstavují státní podporu.

6.3. Slučitelnost opatření ve prospěch společnosti BSCA s vnitřním trhem

- (582) Podle závěru v 487. bodě odůvodnění představují úmluvy z roku 2002 a investiční rozhodnutí z roku 2003 státní podporu ve prospěch společnosti BSCA. Tato podpora vyplývá z výsledku úmluv z roku 2002 a investičního rozhodnutí z roku 2003 v podobě příliš nízkého koncesionářského poplatku za infrastrukturu, již jí region a společnost SOWAER přenechaly do užívání, z poskytovaných služeb a z přiznaných dotací a tato podpora trvá až do konce trvání koncese na veřejný majetek poskytnuté společnosti BSCA, tj. do roku 2040. Tato podpora tak společnosti BSCA umožňuje snížit její provozní náklady, a to konkrétně koncesionářský poplatek. Představuje proto podporu na provoz, která byla přijímána od roku 2002 a bude dále přijímána až do roku 2040, pokud nebudou přijata nápravná opatření, kterými se změní způsob výpočtu koncesionářského poplatku. Pro vyloučení názoru, podle něhož by tato podpora mohla představovat investiční podporu, je nutno připomenout, že provádění a financování investičního programu, který tvoří přílohu k úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA, přísluší společnosti SOWAER a nepřísluší společnosti BSCA a že vlastníkem budov a infrastruktury, ve kterých se tyto investice provádějí, je společnost SOWAER. Podpora, již Komise zjistila, tak nespočívá ve snížení investičních nákladů, které by společnost BSCA měla běžně nést, a nepředstavuje proto investiční podporu ale podporu na provoz.
- (583) Předmětem této části je zjistit, zda tato podpora na provoz ve prospěch společnosti BSCA může být slučitelná s vnitřním trhem. Podle závěru v 487. bodě odůvodnění Komise nevylučuje, že navýšení kapitálu společnosti BSCA upsané společností SOWAER v roce 2002 může rovněž představovat státní podporu ve prospěch společnosti BSCA. Pokud navýšení kapitálu představuje podporu, jedná se o opatření, které je rovněž podporou na provoz. V další části Komise zahrne toto navýšení kapitálu do své analýzy slučitelnosti a bude při tom vycházet z předpokladu, že navýšení představuje podporu.

6.3.1. Slučitelnost na základě čl. 106 odst. 2 SFEU

- (584) Podle Belgie (viz část 5.1.2.2) je dotace vyplácená regionem na určité služby související s letištní činností – za předpokladu, že by Komise usoudila, že představuje podporu – v každém případě slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU.
- (585) V 410. bodě odůvodnění vyložila Komise důvody, kvůli nimž soudí, že služby hospodářské povahy, na které region vyplácí dotaci, nelze označit za služby obecného hospodářského zájmu.

(586) Komise navíc soudí, že slučitelnost opatření, které vyplývá z úmluv z roku 2002, je nutno přezkoumávat v jeho souvislostech (tj. koncesionářský poplatek nižší než poplatek v souladu s tržní cenou, zohlednění dotací vyplácených regionem společnosti BSCA) a nepřezkoumávat pouze slučitelnost vlastní dotace regionu.

(587) Komise dospívá k závěru, že opatření ve prospěch společnosti BSCA nelze považovat za slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU nebo na základě rozhodnutí a rámců vycházejících z čl. 106 odst. 2 SFEU.

6.3.2. Slučitelnost na základě čl. 107 odst. 3 SFEU

(588) Podle čl. 107 odst. 3 písm. c) lze považovat za slučitelné s vnitřním trhem podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(589) Podle bodu 172 pokynů pro letectví, které vstoupily v platnost dne 4. dubna 2014, Komise „bude (...) uplatňovat zásady obsažené v těchto pokynech na všechny případy týkající se provozní podpory (podaná oznámení a protiprávní neoznámená podpora) letišť, přestože byla podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014 a začátkem přechodného období“.

(590) Podle některých stran by použití pokynů pro letectví na podporu poskytnutou před jejich vstupem v platnost bylo údajně v rozporu s obecnými zásadami práva (viz část 4.1.2(b)).

(591) V tomto ohledu Komise zdůrazňuje, že Soudní dvůr ve svém rozsudku ve věci *Vizcaya* ⁽²¹³⁾ konstatoval:

— že použití nových pravidel na podporu, která byla provedena bez předchozího oznámení, se netýká dříve nastalé situace, ale týká se probíhající situace,

— že účinné provádění pravidel Unie vyžaduje, aby Komise mohla kdykoliv přizpůsobit své posuzování potřebám této politiky, a

— že členský stát, který Komisi režim podpory neoznámil, nemůže rozumně očekávat, že tento režim bude posuzován z hlediska pravidel platných v okamžiku jeho přijetí.

Soudní dvůr na základě uvedeného dospívá k závěru, že Komise v předmětné věci neporušila zákaz retroaktivity a ani zásadu právní jistoty, když uplatnila nová pravidla, aby posoudila slučitelnost podpory, která byla provedena bez oznámení.

(592) Komise konstatuje, že stejně jako ve věci *Vizcaya* byla podpora ve prospěch společnosti BSCA provedena bez předchozího oznámení. Soudí, že použití bodu 172 pokynů pro letectví na předmětná opatření není v rozporu s obecnými zásadami práva.

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

(594) Aby podpořily vývoj odvětví letectví, pokyny pro letectví tak rozlišují mezi podporou poskytnutou před začátkem přechodného období (včetně podpory vyplacené přede dnem 4. dubna 2014) a podporou poskytnutou později.

⁽²¹³⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 9. června 2011 ve spojených věcech C-465/09 P až C-470/09 P, *Territorio Histórico de Vizcaya – Diputación Foral de Vizcaya a další v. Komise*, ECLI:EU:C:2011:372.

(595) Podmínky uvedené v části 5.1.2 pokynů pro letectví jsou tyto:

- příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu;
- potřeba státního zásahu;
- vhodnost podpory jako nástroje politiky;
- existence motivačního účinku;
- přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum);
- zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod.

(596) Komise proto přezkoumá, zda každá z podpor poskytnutých společnosti BSCA, tj. úmluvy z roku 2002, investiční rozhodnutí a navýšení kapitálu společnosti BSCA upsané společností SOWAER (za předpokladu platného pro celou další část, že se u tohoto posledně zmíněného opatření jedná o státní podporu), splňuje tyto podmínky.

6.3.2.1. Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu

(597) V bodě 113 pokynů pro letectví jsou uvedeny tyto cíle obecného zájmu:

- a) zvýšení mobility občanů Unie a propojení regionů budováním přístupových bodů pro lety v rámci Unie;
- b) boj proti přetížení letecké dopravy na hlavních letištních uzlech Unie;
- c) pomoc regionálnímu rozvoji.“

(598) V daném případě byla podpora poskytnuta na pomoc regionálnímu rozvoji. Zprávy předložené na podporu rozhodnutí valonské vlády odůvodňují význam těchto investic na rozvoj letiště pozitivním dopadem rozvoje letiště na hospodářství a zaměstnanost v Charleroi a jeho oblasti⁽²¹⁴⁾. Vzhledem k otázce přeměny bývalé průmyslové pánve oblasti Charleroi je v nich letištní areál uváděn jako nové místo rozvoje, které zahrnuje výzkum a vývoj, špičková odvětví a otevření se evropskému hospodářství. Ve zprávě ministra vlády se upřesňuje: „Svým prohlášením o regionální politice schváleného dne 15. července 1999 valonský parlament uznává, že regionální letiště představují pro Valonský region významná místa soustředění hospodářského rozvoje a vytváření pracovních příležitostí, na které je nutno nahlížet jak z hospodářského pohledu, tak z pohledu životního prostředí a dopravy. K hlavním cílům patří:

- zvláštní podpora rozvoji hospodářských činností, pokud možno v součinnosti s letištními činnostmi (...), tak, aby veřejný úkol výstavby infrastruktury převzala soukromá iniciativa, která vytváří pracovní místa;
- pracovat na strategické integraci letištních činností do ostatních sítí dopravy cestujících a zboží;
- (...)
- zintenzívnit ochranu životního prostředí a boj proti škodlivému hluku.

(...) Aby letiště mohlo hrát svou roli páky regionálního hospodářství, je nutno vybavit ho ucelenou infrastrukturou v rámci celkového plánu rozvoje.“

(599) Výše zmíněná zpráva rovněž shrnuje výsledky několika studií vypracovaných s cílem nasměrovat politiku rozvoje valonských letišť. Studie vypracovaná společností Tractebel nabízí odhad hospodářského přínosu a vytvořených pracovních míst při dosažení cíle 1 milionu a 2 milionů cestujících. Vyplývá z ní, že při jednom milionu cestujících dojde k vytvoření 6 364 pracovních míst a při dvou milionech cestujících k vytvoření 8 090 pracovních míst.

⁽²¹⁴⁾ Viz například zpráva valonské vládě přiložená k rozhodnutí ze dne 8. listopadu 2000, s. 9 a následující.

- (600) Za předpokladu, že by navýšení kapitálu upsané společností SOWAER představovalo podporu, mělo toto navýšení kapitálu za cíl zabránit případnému úpadku společnosti BSCA, aby tak společnost BSCA mohla pokračovat ve své činnosti a dosáhnout cíle obecného zájmu, který je popsán v předchozím bodě odůvodnění.
- (601) Na základě údajů, které jsou nyní dostupné, Komise konstatuje, že podpory skutečně usnadnily rozvoj oblasti Charleroi, protože umožnily přeměnu skromného letiště na velké regionální letiště s téměř 7 miliony cestujících za rok a vyvolaly výraznou hospodářskou činnost jak uvnitř letiště, tak v jeho okolí. Z hlediska zaměstnanosti umožnilo letiště Charleroi podle jedné studie Belgické národní banky vycházející z údajů za rok 2009 vytvoření 1 323 přímých pracovních míst na plný úvazek a 1 525 nepřímých pracovních míst vyjádřených v ekvivalentech plného pracovního úvazku.
- (602) Komise soudí, že podpora přispěla k jasně vymezenému cíli obecného zájmu, tj. k hospodářskému rozvoji města Charleroi a jeho okolí.
- (603) Podle bodu 114 pokynů pro letectví ale zbývá ještě ověřit, zda podpora nepodněcuje k duplikaci neziskových letišť.
- (604) V tomto konkrétním případě Komise soudí, že výhledy na využívání letiště v podobě doložené studiemi, které byly vypracovány v období 2000–2001 ⁽²¹⁵⁾, tj. krátce před přijetím opatření, byly dostatečné, aby opodstatňovaly tyto investice. Z těchto studií totiž vyplývá, že pro letiště Charleroi existovala poptávka, a to zejména v nízkonákladovém segmentu, ve kterém tehdy letiště Brusel-National nevyvíjelo žádnou činnost. Rozvoj letiště Charleroi a ziskovost jeho správce, společnosti BSCA, potvrzují *ex post* existenci těchto vyhlídek na rozvoj. Společnost BSCA tak dosáhla na konci roku 2013 běžného zisku před zdaněním ve výši 14,86 milionu EUR, což je částka přesahující výši státní podpory, kterou dostala (částky podpory jsou uvedeny v tabulce 34).
- (605) Jak je uvedeno v 484. bodě odůvodnění a rozvinuto v 626. bodě odůvodnění, spádová oblast letiště Charleroi překrývá z velké části spádovou oblast letiště Brusel-National. Jak je prokázáno v 627. až 641. bodě odůvodnění, podpory vyvolaly výrazné narušení hospodářské soutěže tím, že ovlivnily růst počtu cestujících na letišti Brusel-National v segmentu letů z místa na místo na krátké a střední vzdálenosti. Letiště Brusel-National má přitom nevyužitou kapacitu (podle společnosti Brussels Airport Company, která je správcem letiště Brusel-National, kapacita letiště Brusel-National představuje 28 milionů cestujících).
- (606) Od poskytnutí podpory společnosti BSCA v roce 2002 a 2003 se provoz na letišti Brusel-National přesto stále udržoval na počtu přesahujícím 14 milionů cestujících, tj. na polovině jeho teoretické kapacity. Od roku 2002 ⁽²¹⁶⁾ tento provoz roste (s výjimkou roku 2009), ačkoliv je tento růst ve srovnání s růstem na letišti Charleroi mírný.

Tabulka 27

Vývoj počtu cestujících na letištích Brusel-National a Charleroi

(v milionech)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Brusel-National	14,4	15,2	15,6	16,1	16,7	17,8	18,5	17	17,1	18,8	18,9	19,1
Charleroi	1,3	1,8	2,0	1,9	2,2	2,5	3,0	3,9	5,2	5,9	6,5	6,8

Zdroj: brusselsairport.be a charleroi-airport.com.

⁽²¹⁵⁾ Strategická studie společnosti Tractebel o rozvoji letiště Charleroi uzavřená v dubnu roku 2000. Studie společnosti Roland Berger International k vypracování letištní strategie Valonska z července roku 2000. Studie objednaná společností „Grands Travaux de Marseille“ o možném rozvoji letiště Charleroi.

⁽²¹⁶⁾ Po úpadku společnosti Sabena na konci roku 2001 se provoz na letišti Brusel-National snížil z 19,7 milionu cestujících na 14,4 milionu v roce 2002.

Hospodářský výsledek před zdaněním (EBIT ⁽²¹⁷⁾) společnosti BAC je pozitivní přinejmenším od roku 2006 [...].

- (607) Komise tak konstatuje, že podpory ve prospěch společnosti BSCA sice ovlivnily růst počtu cestujících na letišti Brusel-National a z důvodu úspor z rozsahu snížily ziskovost společnosti BAC, ale nevedly k duplikaci neziskových letišť. Uvedené lze vysvětlit zejména hustou zalidněností ⁽²¹⁸⁾ a výraznou poptávkou po leteckých službách ⁽²¹⁹⁾ ve spádových oblastech letišť Charleroi a Brusel-National, což oběma letišťům umožňuje, aby byla zisková.

6.3.2.2. *Potřeba státního zásahu*

- (608) Jak se upřesňuje v bodech 116 a 118 pokynů pro letectví, „státní podpora by se měla zaměřovat na situace, v nichž může přinést materiální zlepšení, které trh sám není schopen poskytnout. (...) Za současných tržních podmínek se bude potřeba financování provozních nákladů z veřejných zdrojů v důsledku vysokých fixních nákladů lišit podle velikosti letiště a u menších letišť bude obvykle úměrně vyšší“. Komise soudí, že letiště přijímající od 1 do 3 milionů cestujících ročně „by v průměru měla být schopna pokrýt většinu svých provozních nákladů“ a že letiště přijímající nad 3 miliony cestujících „jsou obvykle zisková, pokud jde o jejich provoz, a měla by být schopna pokrýt své provozní náklady“.
- (609) Komise ale zaznamenává, že bod 119 pokynů pro letectví, podle kterého „se Komise proto domnívá, že ke způsobilosti pro provozní podporu nesmí roční objem přepravy letiště přesáhnout 3 miliony cestujících“ ⁽²²⁰⁾, není použitelný na podporu poskytnutou přede dnem 4. dubna 2014.
- (610) V době, kdy se o opatřeních v roce 2002 a 2003 rozhodlo, provoz na letišti Charleroi se pohyboval v rozmezí od 1 do 2 milionů cestujících. Podnikatelský plán společnosti BSCA z roku 2002 počítal s tím, že v roce 2011 přesáhne provoz 3 miliony cestujících.
- (611) Podnikatelský plán společnosti BSCA z roku 2002 počítal s tím, že i s podporou dosáhne společnost BSCA ziskovosti až v roce 2005 (ve skutečnosti se společnost stala ziskovou v roce 2004). Pokud by se tak koncesionářský poplatek rovnal poplatku v souladu s tržní cenou, region a společnost SOWAER by bývaly mohly očekávat, že společnost BSCA nahromadí alespoň během prvních roků ztráty a ocitne se ve finančních potížích, což by ohrozilo fungování letiště Charleroi a jeho rozvoj, a tím sledování cíle podpory, kterým byl hospodářský rozvoj. Stejně tak by společnost BSCA bez navýšení kapitálu z roku 2002 čelila finančním potížím takové povahy, že by to ohrozilo fungování a rozvoj letiště Charleroi. Bez podpory by společnost BSCA byla navíc nucena požadovat od společnosti Ryanair a ostatních leteckých společností podstatně vyšší letištní poplatky, aby zajistila svou vlastní finanční rovnováhu. Za tohoto předpokladu je možné, že by se společnost Ryanair, která je hlavním zákazníkem společnosti BSCA, rozhodla přenést svou základnu v Charleroi na jiné letiště a výrazně omezit svou činnost na tomto letišti, což by rovněž ohrozilo rozvoj letiště a přínosy, které region očekával v oblasti hospodářského rozvoje.
- (612) Na základě podnikatelského plánu z roku 2002 Komise soudí, že podpora z roku 2002 a roku 2003 byla potřebná.

⁽²¹⁷⁾ Viz poznámka pod čarou 209.

⁽²¹⁸⁾ Spádové oblasti obou letišť zahrnují region hlavního města Bruselu, který má 1,2 milionu obyvatel a hustotu zalidnění 7 250 obyvatel na kilometr čtverečný. Hustota zalidnění Belgie (která samozřejmě neodpovídá přesně spádové oblasti obou letišť) je jedna z největších na světě s 364 obyvateli na kilometr čtverečný.

⁽²¹⁹⁾ Spádové oblasti obou letišť zahrnují region hlavního města Bruselu. V Bruselu sídlí evropské instituce, mezinárodní organizace a nadnárodní podniky, což vyvolává silnou poptávku po leteckých službách. Hrubý domácí produkt na obyvatele vyjádřený ve standardech kupní síly přesahuje v Belgii (která samozřejmě neodpovídá přesně spádové oblasti obou letišť) o 20 % průměr Evropské unie (zdroj: Eurostat).

⁽²²⁰⁾ Tj. skutečný roční počet cestujících vykázaný během dvou hospodářských období, která předcházela období, během kterého byla podpora oznámena nebo při neexistenci oznámení poskytnuta. V případě nedávno vzniklého letiště, které zajišťuje přepravu cestujících, bude nutno vzít v potaz průměrný roční počet cestujících, který je očekáván během dvou hospodářských období, která následují po zahájení této činnosti. Tyto stropní hodnoty započítávají cesty jedním směrem. Pokud cestující na letišti přilétá a také z něj odlétá, bude započítán dvakrát. Uplatňují se na jednotlivé spoje. Je-li letiště součástí skupiny letišť, je počet cestujících stanoven na základě každého jednotlivého letiště.

6.3.2.3. Vhodnost podpory jako nástroje politiky

- (613) V bodě 120 pokynů pro letectví se stanoví, že „členské státy musí prokázat, že podpora je vhodná pro dosažení zamýšleného cíle nebo řešení problémů, na které je podpora zaměřena. Podpora nebude považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud jiné nástroje politiky nebo podpory, které by méně narušily hospodářskou soutěž, umožňují dosáhnout stejného cíle“.
- (614) Ve smyslu bodů 121 až 123 pokynů pro letectví – ačkoliv se tyto body na tento případ formálně nevztahují – lze přezkoumat, zda by existoval nástroj zásahu, který by umožnil dosáhnout stejného cíle a zároveň by více podpořil účinnou správu letiště. Nástroje, kterými se předem stanoví výše podpory tak, aby se pokryla předvídatelná finanční ztráta, představují nástroje, které podporují účinnou správu letiště.
- (615) Koncesionářský poplatek hrazený společností BSCA je stanoven *ex ante*, a podněcuje tak společnost BSCA, aby letiště spravovala účinně. Je sice pravda, že dotace vyplácená regionem na služby závisí na vzniklých nákladech a nezávisí na paušální částce stanovené *ex ante*, ale část této dotace související se službami hospodářské povahy je poměrně nízká. Rovněž navýšení kapitálu z roku 2002 představuje jednorázový zásah, který tak nevyplyvá z paušální částky stanovené *ex ante*, ale představuje poměrně omezenou částku ve srovnání s výšemi podpory, které vyplývají z úmluv z roku 2001 a investičního rozhodnutí z roku 2003. Komise proto dospívá k závěru, že podpora ve prospěch BSCA zachovává u společnosti BSCA motivaci spravovat letiště účinně a představuje vhodný nástroj politiky.

6.3.2.4. Existence motivačního účinku

- (616) V bodě 124 pokynů pro letectví se upřesňuje, že „provozní podpora má motivační účinek, pokud je pravděpodobné, že by se při neexistenci provozní podpory a s ohledem na možné poskytnutí investiční podpory a objem přepravy výrazně snížil objem hospodářské činnosti dotyčného letiště“.
- (617) Podpora ve prospěch společnosti BSCA umožnila modernizovat letiště Charleroi a zvýšit jeho kapacitu za současného udržení provozních nákladů společnosti BSCA na úrovni, která jí umožnila nabízet a zachovat takové podmínky, které byly pro letecké společnosti a zejména společnost Ryanair přitažlivé, aniž by čelila podstatným finančním potížím. Jak je uvedeno v 611. bodě odůvodnění, společnost BSCA by byla bez podpory nucena požadovat od společnosti Ryanair a ostatních leteckých společností podstatně vyšší letištní poplatky. Za tohoto předpokladu je možné, že by se společnost Ryanair, která je hlavním zákazníkem společnosti BSCA, rozhodla přenést svou základnu v Charleroi na jiné letiště a výrazně omezit svou činnost na tomto letišti.
- (618) Komise z uvedeného dospívá k závěru, že bez podpory by pravděpodobně došlo k podstatnému omezení úrovně hospodářské činnosti letiště Charleroi. Komise proto soudí, že podpora měla motivační účinek.

6.3.2.5. Přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum)

- (619) V bodě 125 pokynů pro letectví se upřesňuje, že, „aby byla provozní podpora letištěm přiměřená, musí být omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti“.
- (620) Pro určení, zda je podpora přiměřená, je nutno přezkoumat, zda podnikatelský plán společnosti BSCA (zahrnující podporu) umožnil společnosti BSCA předpokládat zisk, který nepřesahoval přiměřený zisk.
- (621) Podnikatelský plán společnosti BSCA z roku 2002 vykazuje návratnost vlastních prostředků předjímanou pro období 2002–2015 ve výši 8,3 % a návratnost investovaného kapitálu ve výši 9,6 %. Vzhledem k tomu, že Komise pro účely uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství usoudila, že v roce 2002 se dala očekávat míra návratnosti vlastních prostředků ve výši 9 % ⁽²²¹⁾, Komise dospívá k závěru, že zisk předpokládaný *ex ante* nepřesahuje přiměřenou míru. Protože podpora byla pojata tak, aby společnosti BSCA zajistila pokrytí jejích nákladů a zisk nepřesahující přiměřenou míru, lze považovat podpory z roku 2002 a 2003 za přiměřené.

⁽²²¹⁾ Přesněji řečeno, byla použita míra aktualizace ve výši 9 % (viz 437. bod odůvodnění). Tato míra vycházela z vážených průměrných kapitálových nákladů ve výši 9 %, které zase vycházely míry návratnosti vlastního kapitálu ve výši 9 %, protože společnost SOWAER neměla žádné dluhy.

6.3.2.6. Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod

- (622) V bodě 137 pokynů pro letectví se zdůrazňuje význam posouzení důsledků podpory z hlediska narušení hospodářské soutěže v případě podpor poskytnutých přede dnem 4. dubna 2014. Upřesňuje se v něm, že „zejména při posuzování slučitelnosti provozní podpory poskytnuté přede dnem 4. dubna 2014 bude Komise zohledňovat narušení hospodářské soutěže“.
- (623) V bodě 131 pokynů pro letectví se dále upřesňuje, že „při posuzování slučitelnosti provozní podpory Komise zohlední narušení hospodářské soutěže a účinky na obchod. Nachází-li se letiště ve spádové oblasti jiného letiště s volnou kapacitou, musí obchodní plán vycházející ze spolehlivých prognóz objemu osobní i nákladní přepravy určit pravděpodobný dopad na provoz ostatních letišť nacházejících se v dané spádové oblasti“.
- (a) Vymezení spádové oblasti a konkurenčních letišť
- (624) Podle Belgie odpovídá spádová oblast letiště Charleroi oblasti do vzdálenosti dvou hodin jízdy po silnici a žije v ní 15 milionů osob, které by mohly být zákazníci nízkonákladových společností. Tato oblast zahrnuje Belgii, sever Francie, jih Nizozemska, sever Lucemburska a krajní západ Německa.
- (625) V blízkosti letiště Charleroi se nachází několik letišť, jejichž spádové oblasti překrývají spádovou oblast letiště Charleroi: letiště Lutych (49 minut cesty vozem a vzdálené 78 km) - je ale nutno upřesnit, že se letiště Lutych specializuje na nákladní dopravu -, letiště Lille (1 hod. 12 min. cesty vozem a vzdálené 121 km) a především letiště Brusel-National (46 minut cesty vozem a vzdálené 69 km) ⁽²²²⁾ ⁽²²³⁾.
- (626) Spádová oblast letiště Charleroi překrývá z velké části spádovou oblast letiště Brusel-National. Oblast překrytí zahrnuje zejména region hlavního města Bruselu, což je s 1,2 milionu obyvatel nejhustěji zalidněná oblast překrytí. Letiště Charleroi je sice vzdálenější od centra Bruselu než letiště Brusel-National, ale doba jízdy z centra Bruselu na letiště Charleroi po silnici netrvá déle než o přibližně 30 minut oproti cestě na letiště Brusel-National.

Tabulka 28

Vzdálenost a doba cesty mezi centrem Bruselu a letišti Charleroi a Brusel-National

Z centra Bruselu na...	letiště Charleroi	letiště Brusel-National
Vzdálenost	46 km	12 km
Automobil	45 min	16 min
Autobus	45 min	18 min
Vlak	50 min (přes Charleroi-Sud)	17 min

Zdroj: Rozhodnutí Komise ohledně společností Ryanair / Aer Lingus ze dne 27. února 2013.

⁽²²²⁾ Pro srovnání je vzdálenost mezi letištěm Frankfurt-Hahn a hlavním frankfurtským letištěm 120 km.

⁽²²³⁾ Doba a vzdálenosti udávané na internetových stránkách <https://maps.google.com>.

(b) Analýza narušení hospodářské soutěže vyvolaných podporou

(627) K narušením hospodářské soutěže vyvolaným podporou může dojít z důvodu, že:

- společnost BSCA přitahuje na letiště Charleroi letecké společnosti, které by letiště nebylo bez podpory schopno přitáhnout a které by mohly přidělit své zdroje (letadla, posádky) na jiná letiště, a to zejména na letiště ležící nejbližší, jako je letiště Brusel-National;
- podpora může ovlivnit chování některých cestujících, kteří si vzhledem k svým požadavkům na místo odletu a příletu mohou vybírat mezi službou s odletem či příletem na letiště Charleroi nebo službou s odletem či příletem na letiště Brusel-National. Tyto cestující mohou totiž přilákat nízké sazby nabízené leteckými společnostmi, které působí na letišti Charleroi (sazby, které by mohly být bez podpory ve prospěch společnosti BSCA vyšší), na úkor společností, které působí na letišti Brusel-National.

(i) Přezkum zaměnitelnosti nabídek služeb letišť Charleroi a Brusel-National

(628) Pokud jde o neexistenci nevhodného negativního dopadu na hospodářskou soutěž nebo jeho zabránění, musí se Komise podle Belgie pro posouzení, zda je tato podmínka splněna, vrátit do okamžiku poskytnutí veřejného financování. Stále podle Belgie vyplývá rozvoj letiště Charleroi z vytvoření nového trhu ve zvláštním segmentu, který nebyl v okamžiku poskytnutí podpory na letišti Brusel-National rozvíjen či jen v malé míře, tj. v segmentu nízkonákladové dopravy. Dvě studie vypracované nezávislými znaleckými společnostmi Roland Berger International Management Consultant a GTM navíc prokázaly blízké přetížení letiště Brusel-National a neexistenci překrývání klientely mezi oběma letišti. Společnosti používající letiště Brusel neprojevovaly v oné době žádný zájem o letiště Charleroi, zatímco společnost Ryanair, hlavní uživatel letiště Charleroi, neměla v té době žádnou strategii usazování se na hlavních letištích. V roce 2000 k tomu letiště Charleroi nemělo dobrou značku, jak potvrzují studie společností GTM a Roland Berger International Management Consultant. Infrastruktura byla skrovná, omezená a málo používaná. Letiště nabízelo pouze jeden pravidelný spoj a několik charterových letů během léta. Podle Belgie proto v oné době nešlo usuzovat, že by letiště Charleroi bylo schopno letišti Brusel-National jakkoliv konkurovat. Letiště Brusel-National bylo totiž zvýhodněno, pokud jde o infrastrukturu (několik terminálů, několik letištních drah atd.) a přístupnost, z důvodu blízkosti hlavního města a železničního spojení, které letiště Charleroi nemá.

(629) Pokud jde o tyto připomínky Belgie, Komise poznamenává toto:

- i za předpokladu, že pro účely analýzy slučitelnosti má přezkum účinků podpory na narušení hospodářské soutěže zohlednit okamžik poskytnutí podpory, bylo by přesto nutno zvážit účinky podpory v krátkodobém a dlouhodobém horizontu, jak mohly být předvídaný v okamžiku, kdy byla podpora poskytnuta. V okamžiku poskytnutí podpory bylo možno předvídat, že podpora umožní společnosti BSCA nabízet velmi výhodné sazby za služby, které bude schopna nabízet zejména z důvodu investic provedených společností SOWAER, protože tyto investice měly za následek výrazné zvýšení kapacity letiště Charleroi. V tomto ohledu lze připomenout, že podnikatelský plán z roku 2002 počítal s prudkým nárůstem provozu na letišti Charleroi, který se měl zvýšit z 1,2 milionu cestujících v roce 2002 na téměř 3 miliony cestujících v roce 2010. V okamžiku poskytnutí podpory ve prospěch společnosti BSCA tak bylo jasné, že podpora umožní společnosti BSCA, aby se výrazně rozvíjela, a že nelze vyloučit, že k tomuto rozvoji dojde částečně na úkor konkurenčních letišť, a to zejména letiště Brusel-National;
- Belgie uvádí, že v okamžiku vypracování studií společností Roland Berger International Management Consultant a GTM bylo letiště Brusel-National blízko přetížení. Komise nicméně konstatuje, že v okamžiku poskytnutí opatření, tj. v dubnu roku 2002 a dubnu roku 2003, se letecká společnost Sabena dostala do úpadku a provoz na letišti Brusel-National byl již ve značné míře tímto úpadkem postižen, protože klesl z 19,7 milionu cestujících v roce 2001 na 14,4 milionu cestujících v roce 2002. V okamžiku poskytnutí opatření proto letiště Brusel-National nebylo blízko přetížení.

(630) Pokud jde o otázku zaměnitelnosti nabídek služeb letišť Charleroi a Brusel-National, Komise uznává, že obě letiště nejsou zcela zaměnitelná:

- vzhledem k poměrné vzdálenosti letiště Charleroi od středu bruselské aglomerace a jeho „nízkonákladovému“ profilu (jak jeho infrastrukturou, tak leteckými společnostmi, které ho používají, a službami, které nabízí) nepředstavuje letiště Charleroi vůči letišti Brusel-National alternativní řešení pro určité kategorie cestujících (zejména pro cestující na obchodních cestách, u nichž faktor času hraje nejdůležitější roli);
- letiště Charleroi má profil letiště „z místa na místo“, které je vyhrazeno pro lety na krátké vzdálenosti, což mu neumožňuje, aby představovalo vhodnou alternativu k letišti Brusel-National pro letecké společnosti jako společnost Brussels Airlines, které provozují lety na dlouhé vzdálenosti a/nebo vycházejí z modelu „hub-and-spoke“ („svez a rozvez“), který spočívá v obsazování sítě letů na dlouhé vzdálenosti s odletem z „uzlového“ letiště („hub“) cestujícími v tranzitu sváženými na uzlové letiště prostřednictvím sítě spojů na krátké a střední vzdálenosti;
- letiště Brusel-National může obtížně představovat věrohodnou alternativu k letišti Charleroi pro určité kategorie cestujících, u nichž cena hraje nejdůležitější roli.

(631) Je nicméně pravda, že se nabídky částečně překrývají. Je-li skutečností, že toto překrývání bylo méně rozsáhlé v okamžiku poskytnutí podpory, přesto již existovalo. Navíc bylo možno předvídat, že kvůli podpoře si budou obě letiště více konkurovat. Letiště Charleroi tak nabízí letecké spoje, o které by mohla mít zájem část zákazníků letiště Brusel-National, která používá lety na krátké a střední vzdálenosti. Následující údaje ukazují vývoj počtu leteckých spojů provozovaných s odletem z letiště Charleroi a mezi nimi spoje, u kterých byl do stejné destinace nabízen spoj s odletem z letiště Brusel-National.

Tabulka 29

Spoje s odletem z letiště Charleroi a mezi nimi spoje, u nichž je stejná destinace dopravně obsluhována s odletem z letiště Brusel-National

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Počet spojů s odletem z letiště Charleroi	7	9	11	17	14	26	33	52	67	84	91	97	102
z toho spoje, u nichž je stejná destinace dopravně obsluhována s odletem z letiště Brusel-National	5	5	7	9	9	16	21	32	38	53	60	63	63

Zdroj: Příloha 11 k dopisu Belgie předaného dne 7. února 2014.

(632) Počet spojů nabízených stejným způsobem na letišti Charleroi a letišti Brusel-National tak výrazně vzrostl (z 5 v roce 2002 na 63 v roce 2013), a vyvolal tak silný konkurenční tlak na letiště Brusel-National.

(ii) Přezkum důsledků podpory

(633) Vzhledem k tomuto značnému překrývání mezi spoji provozovanými s odletem z letiště Charleroi a destinacemi provozovanými s odletem z letiště Brusel-National jsou podle správce letiště Brusel-National (dále jen „BAC“) důsledky podpory, která umožňuje společnosti BSCA nabízet leteckým společnostem mimořádně přitažlivé sazby, pro letiště Brusel-National údajně velmi výrazné. Narušení hospodářské soutěže má být mimořádně velké u letů na krátké vzdálenosti, protože poplatek má poměrně silnější dopad na cenu letů na krátké vzdálenosti než letů na dlouhé vzdálenosti.

- (634) V tabulce 30 je uveden vývoj počtu cestujících na odletu a příletu spojů na krátké vzdálenosti na letištích Charleroi a Brusel-National (letiště Brusel-National a Charleroi si nekonkurují u letů na dlouhé vzdálenosti, protože tyto lety nejsou na letišti Charleroi nabízeny).

Tabulka 30

Vývoj počtu cestujících (v milionech) na letech na krátké vzdálenosti s odletem a příletem na letiště Brusel-National (BRU) a letiště Charleroi (CRL)

	BRU		CRL		BRU + CRL	
	Trh letů na krátké vzdálenosti (počet cestujících v milionech)	Roční vývoj (%)	Trh letů na krátké vzdálenosti (počet cestujících v milionech)	Roční vývoj (%)	Trh letů na krátké vzdálenosti (počet cestujících v milionech)	Roční vývoj (%)
2004	11,8		2,0		13,8	
2005	12,2	4	1,9	– 5	14,1	2
2006	12,5	3	2,2	16	14,7	4
2007	13,4	8	2,4	9	15,8	7
2008	13,2	– 1	2,9	21	16,1	2
2009	11,7	– 11	3,9	35	15,6	– 3
2010	11,3	– 3	5,2	33	16,5	6
2011	12,2	7	5,9	14	18,1	9
2012	12,1	– 1	6,5	10	18,6	3
2013	12,4	3	6,8	4	19,2	3

Zdroj: Připomínky společnosti BAC ze dne 8. května 2014.

- (635) Z tabulky uvedené v 634. bodě odůvodnění vyplývá, že zatímco v roce 2004 představoval provoz na letišti Charleroi v segmentu letů na krátké vzdálenosti 17 % provozu na letišti Brusel-National, v roce 2013 již představoval 55 %. Růst letiště Charleroi byl mimořádně výrazný v období 2008–2010, zatímco se ve stejné době provoz na letech na krátké vzdálenosti snižoval na letišti Brusel-National. Tento značný rozvoj letiště Charleroi v období 2008–2010 lze částečně vysvětlit otevřením nového terminálu financovaného společností SOWAER v roce 2008, u kterého bylo v tomto rozhodnutí prokázáno, že za něj společnost BSCA nezaplatila tržní cenu.
- (636) Podle společnosti BAC vede tato situace ke ztrátě 2,5 milionu cestujících, tj. roční ztrátě ve výši 50 milionů EUR. Společnost BAC odhaduje, že ze 4 milionů dodatečných cestujících na letišti Charleroi v roce 2011 oproti roku 2005 se pravděpodobně pouze u 1,5 milionu jedná o nové zákazníky, zatímco u zbývajících 2,5 milionu se jedná o cestující, kteří by se za jiných okolností obrátili na letiště Brusel-National či na něm zůstali.

(iii) Závěr

(637) Komise zjišťuje, že

- letiště Charleroi a Brusel-National si konkurují u určitých letů z místa na místo na krátké a střední vzdálenosti a u určitých uživatelů;
- letiště Brusel-National není přetížené;
- podpora umožnila společnosti BSCA nabízet leteckým společnostem mimořádně lákavé sazby u jejích letištních služeb. Komise soudí, že bez podpory by společnost BSCA nebyla bez pochyby schopna dosáhnout toho, aby společnost Ryanair umístila na letiště Charleroi značný počet letů. Rozvoj letiště Charleroi byl o to výraznější, že se region rozhodl do letiště značně investovat, a zvýšit tím jeho kapacitu: letiště tak zvýšilo svou teoretickou kapacitu ve výši jednoho milionu cestujících před investicemi provedenými na základě opatření z roku 2002 a 2003 na teoretickou kapacitu ve výši 3 milionů cestujících po provedení investic (je nutno poznamenat, že reálná kapacita je ve skutečnosti vyšší, jak potvrzují údaje o provozu letiště Charleroi. Překročení nominální kapacity je obvykle možné snížením komfortu cestujících a/nebo provedením několika úprav, které nevyžadují vysoké investice).

(638) Komise z uvedeného dospívá k závěru, že podpora vyvolala výrazná narušení hospodářské soutěže, která ushodila letištím, která si konkurují s letištěm Charleroi, a to předně letišti Brusel-National. Pokud jde o navýšení kapitálu z roku 2002 a za předpokladu, že představuje podporu, přispělo toto navýšení k těmto narušením, protože zabránilo, aby se společnost BSCA neocitla ve finančních potížích, a umožnilo jí provést rozvoj letiště Charleroi. Tento příspěvek k narušením hospodářské soutěže ale zůstává mírný, protože se jedná o jednorázový zásah v omezené výši oproti částkám podpory, které vyplývají z jiných opatření, která jsou předmětem tohoto přezkumu, ke kterému navíc došlo v počátku rozvoje letiště v době, kdy provoz na tomto letišti byl ještě stále nízký ve srovnání s provozem na letišti Brusel-National.

(639) Komise konstatuje, že od poskytnutí podpory se provoz na letišti Charleroi více než zpětinásobil ⁽²²⁴⁾ (tento růst značně přesahuje průměrný růst letišť), zatímco provoz na letišti Brusel-National v segmentu letů z místa na místo na krátké a střední vzdálenosti zůstal od roku 2004 na stejné úrovni. Uvedené potvrzuje *ex post*, že k části růstu letiště Charleroi došlo na úkor růstu letiště Brusel-National. Komise rovněž zaznamenává, že konkurenční dopad letiště Charleroi byl mimořádně silný od roku 2008 z důvodu navýšení jeho kapacity, jež umožnily zejména investice provedené společností SOWAER.

(640) Komise rovněž konstatuje, že od začátku roku 2014 působí na letišti Brusel-National společnost Ryanair a že se letiště rozvíjí v segmentu nízkonákladové dopravy. Působí na něm již společnost Vueling. Hrozí proto, že se hospodářská soutěž mezi oběma letišti v budoucnosti ještě zostří, protože obě letiště mohou přitahovat stejné letecké společnosti a stejné segmenty zákazníků.

(641) Na základě těchto skutečností dospívá Komise k závěru, že podpora vyvolala podstatná narušení hospodářské soutěže, protože nezvykle nízkými koncesionářskými poplatky snížila provozní náklady společnosti BSCA. Tato narušení byla jistě v prvních rocích po poskytnutí předmětných opatření, tj. v roce 2002 a 2003, omezená, protože investice nebyly dosud zcela provedeny a letiště Charleroi vykazovalo zatím omezený provoz, ale následně se zesilovala a dnes jsou výrazná.

6.3.2.7. Závěr ke slučitelnosti podpory ve prospěch společnosti BSCA na základě čl. 107 odst. 3 SFEU

(642) Komise dospívá k závěru, že podpora ve prospěch společnosti BSCA přispěla k rozvoji regionálního hospodářství, ale měla pro letiště, která si s letištěm Charleroi konkurují, a zejména letiště Brusel-National, značné a rostoucí důsledky.

⁽²²⁴⁾ Tabulka 4: Roční statistické údaje o provozu na letišti Charleroi.

- (643) Komise poznamenává, že v případě, že by podpora byla poskytnuta po vstupu v platnost pokynů pro letectví, tj. po dni 4. dubna 2014, nemohla by být považována za slučitelnou s vnitřním trhem. V bodě 119 pokynů pro letectví se totiž stanoví, že „ke způsobilosti pro provozní podporu nesmí roční objem přepravy letišť přesáhnout 3 miliony cestujících“.
- (644) Tato podpora byla poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014, a proto bod 119 pokynů pro letectví nelze použít. Podle pokynů pro letectví musí ale Komise analyzovat protiprávní podpory na provoz poskytnuté letištím při zohlednění narušení hospodářské soutěže, která tyto podpory vyvolaly ⁽²²⁵⁾. Podle Komise tento požadavek znamená, že je nutno se vyslovit k předmětné podpoře z hlediska na jedné straně jejích pozitivních důsledků pro dosažení cíle obecného zájmu, který sleduje, a na druhé straně jejích negativních důsledků pro hospodářskou soutěž a obchod. V tomto případě bylo prokázáno, že podpora měla značné pozitivní důsledky pro hospodářský rozvoj města Charleroi a jeho oblasti, který lze uznat za cíl obecného zájmu opodstatňující podporu na provoz, a zároveň negativní důsledky, které se zvýraznily, časem vzrostly a staly se podstatnými.
- (645) Vzhledem k tomu, že v tomto případě negativní důsledky podpory, které byly v počátku omezené, časem neustále rostly, až se staly příliš výraznými, Komise soudí, že region a společnost SOWAER měly od určitého dne požadovat, aby společnost BSCA platila koncesionářský poplatek odpovídající úrovni, která by byla stanovena při poskytnutí předmětných opatření v roce 2002 a 2003, pokud by se region a společnost SOWAER chovaly vůči společnosti BSCA jako subjekt v tržním hospodářství, který přenechává svou infrastrukturu do užívání s výhledem na ziskovost. Společnost BSCA by tak byla přechodně příjemcem podpory na provoz formou příliš nízkého koncesionářského poplatku až do daného dne a ne déle.
- (646) Komise soudí, že pro opětovné omezení negativních důsledků podpory pro hospodářskou soutěž a obchod na přijatelnou úroveň, aby podpora mohla být slučitelná s vnitřním trhem, je nutno provést tento přístup *ex post*, a to formou i) navrácení společností BSCA částek podpory získaných od předmětného dne a ii) úpravy způsobů výpočtu koncesionářského poplatku pro období po přijetí tohoto rozhodnutí až do konce trvání koncese společnosti BSCA tak, aby společnost BSCA platila během tohoto období regionu a společnosti SOWAER koncesionářský poplatek odpovídající úrovni, která by byla stanovena při poskytnutí předmětných opatření v roce 2002 a 2003, pokud by se region a společnost SOWAER chovaly vůči společnosti BSCA jako subjekt v tržním hospodářství.
- (647) Protože předmětný den vyplývá z vyvážení pozitivních důsledků pro místní hospodářský rozvoj a negativních důsledků pro hospodářskou soutěž, nemůže být výlučně výsledkem uplatnění určité metody hospodářské analýzy, ale nutně předpokládá, že Komise použije značný prostor pro posouzení, který má oblasti slučitelnosti státní podpory s vnitřním trhem.
- (648) V tomto ohledu Komise poznamenává, že vstup v platnost pokynů pro letectví dne 4. dubna 2014 představuje důležitý vývoj v oblasti veřejné pomoci letištím, protože podle pokynů pro letectví nemohou členské státy od tohoto dne nadále poskytovat nové podpory na provoz letištím s provozem přesahujícím tři miliony cestujících. Cílem tohoto ustanovení je zjevně omezit počínaje dnem 4. dubna 2014 negativní důsledky podpor na provoz poskytovaných letištím. Komise soudí, že tento den představuje rovněž vhodnou referenci v této věci a že ho lze považovat za okamžik, od kterého měla společnost BSCA přestat platit příliš nízký koncesionářský poplatek na základě opatření z roku 2002 a 2003. Pokud jde o navýšení kapitálu z roku 2002 a vzhledem k důvodům uvedeným v 638. bodě odůvodnění a ke skutečnosti, že toto opatření bylo poskytnuto přede dnem 4. dubna 2014, Komise soudí, že za předpokladu, že toto opatření představuje státní podporu, je tato podpora slučitelná s vnitřním trhem.
- (649) Jako závěr Komise soudí, že:
- opatření provedená Belgií ve prospěch společnosti BSCA na základě úmluv z roku 2002 a investičního rozhodnutí z roku 2003 představují státní podporu slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU až do dne 3. dubna 2014 a ode dne 4. dubna 2014 státní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem;

⁽²²⁵⁾ Viz body 131 a 137 pokynů pro letectví.

- za předpokladu, že představuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU, je navýšení kapitálu společnosti BSCA upsané dne 3. prosince 2002 společností SOWAER státní podporou slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

6.4. Použitelnost promlčecí lhůty na podporu ve prospěch společnosti BSCA

- (650) V článku 15 prováděcího nařízení se stanoví, že navrácení státní podpory podléhá desetileté promlčecí lhůtě. Promlčecí lhůta počíná dnem, kdy je protiprávní podpora poskytnuta příjemci.
- (651) Podle Belgie dotace vyplácená regionem společnosti BSCA na určité služby společnosti BSCA související s letištní činností spadá do promlčení stanoveného v článku 15 prováděcího nařízení. Tato dotace byla podle Belgie údajně poskytnuta dne 9. července 1991, tj. v den uzavření úmluvy mezi regionem a společností BSCA a zadávacích podmínek, které tvoří její přílohu. Podle Belgie od tohoto dne a bez ohledu na přijetí různých ustanovení, která nemají dopad na zásadu povinného vyrovnání těchto nákladů regionem, přísluší vyplácení této dotace regionu. Toto promlčení se údajně netýká pouze některých nehospodářských služeb, které jsou předmětem dodatku 6 ze dne 15. ledna 2008.
- (652) Komise nejprve připomíná, že, jak je uvedeno v 415. bodě odůvodnění, Komise soudí, že musí přezkoumat dotaci na určité služby související s letištní činností společně s dalšími prvky vnitřního uspořádání koncese (přenechání infrastruktury do užívání a koncesionářský poplatek).
- (653) I za předpokladu, že by bylo možno přezkoumat dotaci vyplácenou regionem na určité služby související s letištní činností odděleně od úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA, Komise odmítá analýzu, podle níž opatření, kterým se tato dotace poskytuje, nebylo předmětem žádné podstatné změny. Komise naopak soudí, že opatření podstatně změnila každá z těchto úprav:

6.4.1. Dodatek 3 ze dne 29. března 2002

- (654) Komise zaznamenává, že podle článku 25 zadávacích podmínek, které tvoří přílohu k úmluvě mezi regionem a společností BSCA ze dne 9. července 1991, přebral region náklady na služby protipožární ochrany a údržby pouze na přechodnou dobu.
- (655) Tato přechodná doba byla prodloužena až do dne 1. ledna 2000 dodatkem 2 k zadávacím podmínkám, které tvoří přílohu úmluvy.
- (656) Za rok 2000 a rok 2001 vyplatil region společnosti BSCA dotace na výdaje položky „protipožární ochrana a údržba“ na právních základech odlišných od úmluvy mezi regionem a společností BSCA ⁽²²⁶⁾, přičemž předmětné akty nezavazovaly region vůči společnosti BSCA na období po roce 2000 a 2001.
- (657) Pokud jde o rok 2002, Belgie tvrdí, že region sice nadále počítal s poskytnutím vyrovnání těchto nákladů, ale v důsledku vzniku společnosti SOWAER a zavedení nového právního rámce došlo ke zpoždění ve formálním prodloužení tohoto vyrovnání. Zachování tohoto převzetí nákladů bylo podle Belgie potvrzeno dopisem ze dne 5. července 2001, který společnost BSCA zaslala valonské správě dopravy a vybavení s podrobným rozбором hlavních položek rozpočtu společnosti BSCA na rok 2002 věnovaných nákladům souvisejícím s těmito službami, a to po telefonickém rozhovoru, během kterého mělo být podle Belgie potvrzeno, že region převezme náklady na tyto služby za rok 2002.

⁽²²⁶⁾ Za rok 2000: výnos ze dne 16. prosince 1999 o souhrnném rozpočtu výdajů Valonského regionu na rozpočtový rok 2000 a vyhláška valonské vlády ze dne 27. září 2000, kterou se společnosti BSCA poskytuje dotace na provoz, jíž se mají pokrýt výdaje související s protipožární službou a údržbou letiště Charleroi za rok 2000.
Za rok 2001: výnos ze dne 14. prosince 2000 o souhrnném rozpočtu výdajů Valonského regionu na rozpočtový rok 2001 a vyhláška valonské vlády ze dne 4. října 2001, kterou se společnosti BSCA poskytuje dotace na provoz, jíž se mají pokrýt výdaje související s protipožární službou a údržbou letiště Charleroi za rok 2001.

- (658) Jak je upřesněno v 71. a 72. bodě odůvodnění, dodatkem 3 ze dne 29. března 2002 k úmluvě o koncesi mezi regionem a společností BSCA se mění článek 3.2 úmluvy mezi regionem a společností BSCA a stanoví se, že Valonský region proplácí výdaje (náklady a investice) související s protipožární službou a údržbou. Dodatkem 3 se rovněž mění článek 25 zadávacích podmínek a stanoví se, že koncesionář předkládá orgánu poskytujícímu koncesi rozpočet ohledně položek „protipožární ochrana a údržba“ a že vede oddělený provozní účet, který orgán poskytující koncesi může kdykoliv analyzovat a kontrolovat.
- (659) Komise soudí, že dodatek 3 ze dne 29. března 2002 k úmluvě o koncesi mezi regionem a společností BSCA má podstatný dopad na opatření. Dodatkem 3 se totiž zavádí písemný závazek regionu, že převezme náklady související se službami protipožární ochrany a údržby, zatímco neexistoval žádný písemný závazek regionu, který by bylo možno použít na částky, které společnost BSCA vydala ode dne 1. ledna 2002.
- (660) Dodatkem 3 se k tomu mění článek 3.2 úmluvy mezi regionem a společností BSCA a stanoví se, že region proplácí výdaje (náklady a investice) související se službami protipožární ochrany a údržby. Mění se jím rovněž článek 25 zadávacích podmínek a stanoví se, že koncesionář předkládá orgánu poskytujícímu koncesi rozpočet ohledně položek „protipožární ochrana a údržba“ a že vede oddělený provozní účet, který orgán poskytující koncesi může kdykoliv analyzovat a kontrolovat. Komise v tomto ohledu zdůrazňuje, že v dodatku 3 se stanoví zahrnutí investičních nákladů a/nebo odpisů investic do tohoto provozního účtu, zatímco tomu tak předtím nebylo.
- (661) Na základě těchto skutečností Komise soudí, že dotace vyplácená regionem společnosti BSCA na určité služby společnosti BSCA související s letištní činností byla zavedena, nebo v každém případě podstatně změněna, dodatkem 3 ze dne 29. března 2002 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA.

6.4.2. Dodatek 5 ze dne 10. března 2006 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA

- (662) Dodatek 5 ze dne 10. března 2006 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA podstatně změnil dodatek 3 těmito ustanoveními:
- podle článku 3.2.2 úmluvy mezi regionem a společností BSCA ve znění změněném dodatkem 5 region vyrovnává výdaje vydané společností BSCA „na služby související s protipožární ochranou, bezpečností pozemního provozu a areálu letiště“, zatímco předtím region vyrovnával výdaje vydané společností BSCA na služby „protipožární ochrany a údržby“. Podle Belgie mělo toto nové znění za cíl definovat přesněji náklady přebírané Valonským regionem, ale přitom podstatně neměnilo rozsah služeb, jejichž náklady region přebíral. Komise ale konstatuje, že i za předpokladu, že by se ponechala stranou změna označení služeb, za něž společnost BSCA dostává vyrovnání, podrobný rozpis výdajů přebíraných na základě článku 25 zadávacích podmínek ve znění změněném dodatkem 5 se odlišuje tím, že zahrnuje určité výdaje, které nebyly dříve zmiňovány, tj. „služby související s bezpečností pozemního provozu a areálu letiště zahrnující běžnou údržbu letiště, (...), drobné opravy asfaltového povrchu, běžnou údržbu a opravu letištní dráhy a přístupových cest, provozní údržbu a opravu osvětlení a světelné signalizace letištní dráhy, sekání trávy, odstranění nečistot z letištní dráhy a její vyznačení, odstraňování sněhu a každou jinou službu, která zaručuje bezpečnost pozemního provozu, letiště a infrastruktury, s výjimkou obchodních prostor letiště“;
 - dotace je omezena stropní hranicí, zatímco předtím nebyla. Horní hranice platí od vstupu v platnost dodatku 5, a má proto dopad na výši dotace vyplácené regionem společnosti BSCA od prvního roku;
 - výše dotace má být revidována před červencem roku 2009 ⁽²²⁷⁾.

⁽²²⁷⁾ K této revizi nakonec došlo až v roce 2013. Zůstává ale skutečností, že zavedení dne revize výrazně opatření změnilo.

- (663) Na základě těchto různých skutečností Komise soudí, že opatření přijetím dodatku 5 ze dne 10. března 2006 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA prošlo podstatnou změnou.

6.4.3. Dodatek 6 ze dne 15. ledna 2008 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA

- (664) Dodatek 6 ze dne 15. ledna 2008 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA podstatně změnil dodatek 5 tím, že výrazně rozšířil rozsah služeb, na které region vyplácí společnosti BSCA dotaci, protože tyto služby nadále zahrnují sledování a zaznamenávání letů, předběžné plánování letů, řízení pozemního pohybu letadel a bezpečnost. Jak je ale uvedeno v části 6.1.1, Komise soudí, že tyto služby, s výjimkou bezpečnostních služeb, představují služby hospodářské povahy.

6.4.4. Závěr

- (665) Na základě uvedeného dospívá Komise k závěru, že dotaci vyplácenou regionem společnosti BSCA na určité služby související s letištní činností nelze považovat za opatření, které od roku 1991 platilo bez přerušení a neprošlo žádnou podstatnou změnou. Vyplácení této dotace je založeno na několika nových opatřeních, která začala platit postupně. Opatření zkoumaná v tomto rozhodnutí jsou tato: a) dodatek 3 ze dne 29. března 2002 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA, b) dodatek 5 ze dne 10. března 2006 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA a c) dodatek 6 ze dne 15. ledna 2008 k úmluvě mezi regionem a společností BSCA.
- (666) Na opatření a) až c) nelze uplatnit desetiletou promlčecí lhůtu, protože uplynulo méně než deset roků od okamžiku jejich poskytnutí a dnem 20. dubna 2011, kdy Komise předala Belgii svou první žádost o informace ohledně podpor ve prospěch společnosti BSCA. Jak je upřesněno v článku 15 prováděcího nařízení, jakékoli opatření přijaté Komisí nebo členským státem jednajícím na žádost Komise, týkající se protiprávní podpory, přerušuje běh promlčecí lhůty. Komise z uvedeného dospívá k závěru, že promlčecí lhůta stanovená v článku 15 prováděcího nařízení není použitelná na podpory ve prospěch společnosti BSCA, které jsou zkoumány v tomto rozhodnutí.

6.5. Použitelnost zásady legitimního očekávání na dotaci vyplácenou regionem na určité služby související s letištní činností

- (667) V čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení se rovněž stanoví, že „Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva Unie“. Komise zejména nemůže požadovat navrácení podpory, která sice byla poskytnuta během období deseti roků vymezeného v čl. 15 odst. 1 prováděcího nařízení, ale je kryta existencí legitimního očekávání – na straně jejího příjemce –, které vyplývá z aktů nebo stanovisek přijatých Komisí v minulosti.
- (668) Jak je uvedeno v části 5.4 tohoto rozhodnutí, Belgie zastává názor, že navrácení týkající se dotace vyplácené regionem na určité služby související s letištní činností by bylo v rozporu se zásadou legitimního očekávání.
- (669) Soudní dvůr ale stanovil, že příjemce protiprávní podpory se obvykle nemůže dovolávat legitimního očekávání⁽²²⁸⁾. Příjemce by si totiž měl ověřit, zda podpora, která mu byla poskytnuta, byla oznámena a povolena Komisí. V tomto ohledu Komise připomíná, že podpory ve prospěch společnosti BSCA Komisí oznámeny nebyly.

6.5.1. Neexistence přesných ujištění

- (670) Jak navíc Soudní dvůr upřesnil⁽²²⁹⁾, nikdo se nemůže dovolávat porušení zásady legitimního očekávání, „pokud neexistují určité záruky, které mu byly poskytnuty správou (...)“.

⁽²²⁸⁾ Rozsudek ve věci C-5/89, *Německo v. Komise*, [1990] Sb. rozh., s. I-3437, ECLI:EU:C:1990:320, bod 14; rozsudek ve věci C-169/95, *Španělsko v. Komise*, [1997] Sb. rozh., s. I-135, ECLI:EU:C:1997:10, bod 51; rozsudek ve věci C-148/04, *Unicredito Italiano SpA v. Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova 1*, [2005] Sb. rozh., s. I-11137, ECLI:EU:C:2005:774, bod 104.

⁽²²⁹⁾ Rozsudek ve spojených věcech C-182/03 a C-217/03, *Belgie a Forum 187 ASBL v. Komise*, [2006] Sb. rozh., s. I-5479, ECLI:EU:C:2006:416, bod 147.

- (671) Belgie zastává názor, že vzhledem k neexistenci námitek Komise v jejím rozhodnutí z roku 2004 se společnost BSCA dostalo přesných ujištění, že dotace nemůže představovat státní podporu. Belgie se opírá zejména o 214. bod odůvodnění rozhodnutí z roku 2004, v němž Komise uvádí, že „nepopírá zákonnou možnost valonských orgánů nadále přebírat náklady na údržbu a protipožární ochranu“. Uvádí, že toto legitimní očekávání bylo posíleno rozhodovací praxí Komise při rozlišování mezi hospodářskými a nehospodářskými činnostmi, jak bylo zopakováno v rozhodnutí Komise o letišti Lipsko/Halle.
- (672) Komise soudí, že neexistence námitek ohledně podpory ve prospěch společnosti BSCA v jejím rozhodnutí z roku 2004 nemůže představovat „přesné ujištění“. Komise připomíná, že rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2002 a ani konečné rozhodnutí z roku 2004 se nezabývalo opatřeními ve prospěch společnosti BSCA. Pokud jde o 214. bod odůvodnění rozhodnutí z roku 2004, Komise zdůrazňuje, že je mu třeba rozumět v jeho souvislostech. Ve zmíněných souvislostech se ukazuje, že předmětný bod odůvodnění nelze chápat jako schválení opatření z hlediska pravidel pro státní podporu, ale pouze jako vysvětlení uvažování, podle kterého Komise neposuzuje soulad tohoto opatření s pravidly pro státní podporu, ale zohledňuje nejistotu ohledně finančního převzetí regionem určitých služeb v podnikatelském plánu společnosti BSCA pro účely uplatnění kritéria soukromého subjektu v tržním hospodářství na smlouvy z roku 2001.
- (673) Jak je uvedeno v 397. až 399. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, Komise odmítá, že z 182. a 183. bodu odůvodnění rozhodnutí o letišti Lipsko/Halle lze vyvodit, že Komise v minulosti usoudila, že úkoly srovnatelné s údržbou a bezpečností provozu, jak jsou vymezeny v úmluvě mezi regionem a společností BSCA, spadají do výkonu veřejné moci.

6.5.2. Předvídatelnost změny směru chování

- (674) Jak upřesňuje Soudní dvůr ⁽²³⁰⁾, „když je opatrný a obezřetný hospodářský subjekt s to předvídat přijetí opatření Společenství, které se může nepříznivě dotknout jeho zájmů, dovolávat takovéto zásady se nemůže, pokud je toto opatření přijato“ ⁽²³¹⁾.
- (675) Podle Belgie žádná skutečnost neumožňovala společnosti BSCA předvídat, že Komise v roce 2012 provede nový přezkum opatření, k němuž v roce 2004 nevyjádřila žádnou výhradu a které v roce 2008 Tribunál nezpochybnil.
- (676) Komise odmítá, že přijetím rozhodnutí z roku 2004 zaujala stanovisko k opatřením ve prospěch společnosti BSCA. Rozhodnutí z roku 2012 proto nepředstavuje změnu směru chování.
- (677) Komise rovněž odmítá, že toto rozhodnutí představuje změnu v její rozhodovací praxi týkající se rozlišování mezi hospodářskými a nehospodářskými činnostmi. Pokud jde o rozhodnutí ohledně letiště Lipsko/Halle zmiňované Belgií na prokázání údajné změny směru chování Komise, Komise odmítá, že by z tohoto rozhodnutí bylo možno vyvodit, že Komise v minulosti usoudila, že úkoly srovnatelné s údržbou a bezpečností provozu spadají do výkonu veřejné moci (viz 397. až 399. bod odůvodnění).
- (678) Jako závěr Komise soudí, že navrácení protiprávní a neslučitelné podpory poskytnuté společnosti BSCA není v rozporu se zásadou legitimního očekávání.

7. ZÁVĚR A KVANTIFIKACE PODPOR, KTERÉ JE NUTNO ZÍSKAT OD SPOLEČNOSTI BSCA ZPĚT

7.1. Podpory provedené protiprávně ve prospěch společnosti BSCA

- (679) Komise konstatuje, že přijetím úmluv z roku 2002 a investičního rozhodnutí z roku 2003 provedla Belgie protiprávně státní podporu ve prospěch společnosti BSCA porušením čl. 108 odst. 3 SFEU. Tuto podporu tvoří rozdíl mezi poplatkem, který by požadoval subjekt v tržním hospodářství (dále jen „poplatek v souladu s tržní cenou“) a poplatky, které skutečně společnost BSCA regionu a společnosti SOWAER platila.

⁽²³⁰⁾ *Idem*.

⁽²³¹⁾ Rozsudek ze dne 11. března 1987 ve věci 265/85, *Van den Bergh en Jurgens a Van Dijk Food Products Lopik v. Komise*, Sb. rozh., s. 1155, ECLI:EU:C:1987:121, bod 44.

- (680) Poplatek v souladu s tržní cenou odpovídá poplatku, který by bývala měla společnost BSCA platit, aby každé z obou opatření (úmluvy z roku 2002 a investiční rozhodnutí z roku 2003) mělo pro region a společnost SOWAER nulovou čistou aktualizovanou hodnotu. Komise určila poplatek v souladu s tržní cenou v souvislosti uvažování vyloženého v části 6.1.2.2, jež umožnilo prokázat, že úmluvy z roku 2002 a investiční rozhodnutí z roku 2003 vedly ke koncesionářskému poplatku, který byl nižší, než by požadoval subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost.
- (681) Komise usoudila, že obezřetný subjekt by nepožadoval, aby společnost BSCA platila již od podepsání úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 poplatek, který by odrážel investice, jež se společnost SOWAER zavázala podle této úmluvy provést, když tyto investice ještě nebyly provedeny a společnosti BSCA neplynuly příjmy, které byly od těchto investic očekávané. Obezřetný subjekt by souhlasil s tím, že se poplatek zvýší, až správce bude moci nové investice využívat. Jinak by se správce vystavil riziku, že bude mít finanční potíže během roků, kdy mu z provozování nové infrastruktury ještě nebudou plynout příjmy. Komise konstatuje, že úmluva o sub-koncesi mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 počítala se zvýšením koncesionářského poplatku v roce 2007, to znamená dva roky po uvedení do provozu nového terminálu, se kterým se tehdy počítalo (2005). Komise proto soudí, že obezřetný subjekt by souhlasil, aby společnost BSCA platila poplatek stanovený v úmluvě mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002 až do dvou roků po konci roku, kdy byl uveden do provozu nový terminál (tj. 2007), ale požadoval by, aby společnost BSCA platila poplatek v souladu s tržní cenou po tomto období, to znamená poplatek, který by umožnil subjektu region-SOWAER získat nulovou čistou aktualizovanou hodnotu za celé období.
- (682) V tabulce 31 jsou uvedeny:
- a) proměnlivé koncesionářské poplatky očekávané od společnosti BSCA na základě ustanovení, která platila v okamžiku poskytnutí opatření z roku 2002 ⁽²³²⁾;
- b) dodatečný koncesionářský poplatek, který je pojat jako fixní roční částka upravovaná mírou ve výši 2 % za rok, která má odrážet inflaci ⁽²³³⁾, a tuto částku měla společnost BSCA platit od roku 2007, aby koncesionářské poplatky hrazené společností BSCA odpovídaly koncesionářskému poplatku v souladu s tržní cenou, a to jako protiplnění za úmluvy z roku 2002 ⁽²³⁴⁾;
- c) dodatečný koncesionářský poplatek, který je pojat jako fixní roční částka upravovaná mírou ve výši 2 % za rok, která má odrážet inflaci, a tuto částku měla společnost BSCA platit od roku 2008, aby koncesionářské poplatky hrazené společností BSCA odpovídaly koncesionářskému poplatku v souladu s tržní cenou, a to jako protiplnění za investiční rozhodnutí z roku 2003 ⁽²³⁵⁾.
- Součet (a + b + c) představuje očekávané koncesionářské poplatky v souladu s tržní cenou: jejich výše je taková, že se čistá aktualizovaná hodnota úmluv z roku 2002 a investičního rozhodnutí z roku 2003 rovná nule.

Tabulka 31

Předjímané koncesionářské poplatky v souladu s tržní cenou

(EUR)

	a) Očekávané koncesionářské poplatky společnosti BSCA v okamžiku poskytnutí opatření z roku 2002	b) Koncesionářské poplatky, které je nutno přidat k a), aby se čistá aktualizovaná hodnota opatření z roku 2002 rovnala 0.	c) Koncesionářské poplatky, které je nutno přidat, aby se čistá aktualizovaná hodnota investičního opatření z roku 2003 rovnala 0.	(a + b + c) Koncesionářské poplatky v souladu s tržní cenou
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363

⁽²³²⁾ Tyto poplatky odpovídají proměnlivé části koncesionářského poplatku, protože fixní část, kterou má společnost BSCA platit, je vyrovnávána platbou Valonského regionu společnosti BSCA.

⁽²³³⁾ Míra ve výši 2 % je u inflace cílem Evropské centrální banky.

⁽²³⁴⁾ Tyto dodatečné koncesionářské poplatky byly vypočítány na základě předpokladu, že se zvyšovaly o 2 % ročně.

⁽²³⁵⁾ *Idem*.

(EUR)

	a) Očekávané koncesionářské poplatky společnosti BSCA v okamžiku poskytnutí opatření z roku 2002	b) Koncesionářské poplatky, které je nutno přidat k a), aby se čistá aktualizovaná hodnota opatření z roku 2002 rovnala 0.	c) Koncesionářské poplatky, které je nutno přidat, aby se čistá aktualizovaná hodnota investičního opatření z roku 2003 rovnala 0.	(a + b + c) Koncesionářské poplatky v souladu s tržní cenou
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	8 301 157	0	10 952 224
2008	2 704 088	8 467 180	2 391 141	13 562 409
2009	2 758 170	8 636 524	2 438 964	13 833 658
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

(683) Protože u prací došlo ke zpoždění a terminál byl nakonec uveden do provozu v roce 2007, Komise soudí, že společnost BSCA měla platit poplatek v souladu s tržní cenou od konce roku 2009, tj. ode dne 1. ledna 2010. Komise usoudila, že dva roky zpoždění u prací nemá převzít na své náklady společnost BSCA ale region a společnost SOWAER, protože tyto subjekty byly pověřeny provedením investic. Komise proto usoudila, že společnost BSCA měla platit koncesionářský poplatek v souladu s tržní cenou pouze od konce roku 2009, aniž by tento koncesionářský poplatek byl navýšen ve srovnání s předpokladem, že ho měla platit na konci roku 2007, jak se plánovalo podle úmluvy mezi společnostmi SOWAER a BSCA z roku 2002.

(684) Pro určení koncesionářských poplatků v souladu s tržní cenou, které měla společnost BSCA platit a bude muset platit v budoucnosti, je proto nutno zohlednit proměnlivé poplatky, které má společnost BSCA skutečně platit (k nimž je nutno přidat poplatky b) a c) uvedené v tabulce 31). Ukazuje se, že provoz byl sice značně vyšší než provoz, s nímž se počítalo v roce 2002, ale poplatky, které se měly skutečně platit (uvedené v sloupci a) tabulky 32), přesto odpovídají očekávaným proměnlivým koncesionářským poplatkům (uvedeným v sloupci a) tabulky 31), a to z důvodu stropní hranice u proměnlivého koncesionářského poplatku, která byla stanovena již od roku 2002.

(685) V tabulce 32 jsou uvedeny součásti koncesionářského poplatku v souladu s tržní cenou:

Tabulka 32

Koncesionářské poplatky v souladu s tržní cenou při zohlednění zpoždění prací ⁽¹⁾

(EUR)

	a) Očekávané koncesionářské poplatky společnosti BSCA v okamžiku poskytnutí opatření z roku 2002	b) Koncesionářské poplatky, které je nutno přidat k a), aby se čistá aktualizovaná hodnota opatření z roku 2002 rovnala 0.	c) Koncesionářské poplatky, které je nutno přidat, aby se čistá aktualizovaná hodnota investičního opatření z roku 2003 rovnala 0.	(a + b + c) Koncesionářské poplatky v souladu s tržní cenou
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	0	0	2 651 067
2008	2 704 088	0	0	2 704 088
2009	2 758 170	0	0	2 758 170
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

⁽¹⁾ Tabulka vychází z předpokladu, že provoz na letišti Charleroi je takový, že podle platných ustanovení zůstane proměnlivý koncesionářský poplatek omezen stropní hranicí také v roce 2014 a 2015. Pokud by se tento předpoklad nenaplnil, bylo by nutno nahradit částky uvedené v sloupci a) za rok 2014 a 2015 částkami, které má společnost BSCA zaplatit jako proměnlivý koncesionářský poplatek. Uvedené by nemělo vliv na sloupce b) a c).

(686) Po roce 2013, např. za rok $(2013 + n)$, obecněji platí, že koncesionářský poplatek v souladu s tržní cenou dosahuje výše: $a) + (9\,348\,451 + 2\,640\,013) \times (1,02)^n$, tj. $a) + 11\,988\,464 \times (1,02)^n$, kde a) je proměnlivá část koncesionářského poplatku, který má společnost BSCA zaplatit za rok $(2013 + n)$. Jak je vysvětleno na konci 685. bodu odůvodnění, bude část a) za rok 2014 a 2015 pravděpodobně omezena stropní hranicí. V těchto výpočtech čisté aktualizované hodnoty a koncesionářského poplatku v souladu s tržní cenou u opatření z roku 2002 a 2003 vycházela Komise z předpokladu, že po roce 2015 nebude existovat stropní hranice. Od roku 2016 se proto část a) poplatku v souladu s tržní cenou bude rovnat 35 % příjmů z leteckých činností.

- (687) Na základě výše popsaných předpokladů a metod a za předpokladu, že u koncesionářského poplatku hrazeného společností BSCA nedojde ke změně, dospívá Komise k závěru, že z důvodu úmluv z roku 2002 a investičního rozhodnutí z roku 2003 společnost BSCA obdržela a až do dne 31. prosince 2015 bude dostávat částky podpory (bez úroků), které odpovídají součtu sloupců b) a c) tabulky 32. Tyto částky podpory jsou uvedeny v této tabulce:

Tabulka 33

Částky podpory bez úroků obdržené společností BSCA až do dne 31. prosince 2015 za předpokladu, že by koncesionářský poplatek zůstal nezměněn až do dne 31. prosince 2015

(EUR)

	Podpora související s opatřením z roku 2002 (bez úroků)	Podpora související s opatřením z roku 2003 (bez úroků)	Podpora celkem (bez úroků)
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
2014	9 535 420	2 692 814	12 228 234
2015	9 726 129	2 746 670	12 472 799
Celkem	55 569 842	15 692 986	71 262 828

- (688) Ke dni 31. října 2014, tj. ke dni tohoto rozhodnutí, obdržela společnost BSCA z důvodu úmluv z roku 2002 a investičního rozhodnutí z roku 2003 tyto částky podpory ⁽²³⁶⁾ (bez úroků):

Tabulka 34

Částky podpory obdržené společností BSCA až do dne 30. září 2014 – bez úroků

(EUR)

	Podpora související s opatřením z roku 2002 (bez úroků) obdržená do dne 30. září 2014	Podpora související s opatřením z roku 2003 (bez úroků) obdržená do dne 30. září 2014	Podpora celkem (bez úroků) obdržená do dne 30. září 2014
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
30.9.2014	7 131 972	2 014 077	9 146 049
Celkem	43 440 265	12 267 579	55 707 844

7.2. Podpory k navrácení

- (689) Vzhledem k závěrům části 6.3.2 ohledně slučitelnosti podpory ve prospěch společnosti BSCA, představuje podporu, kterou je nutno získat zpět, pouze rozdíl mezi poplatkem v souladu s tržní cenou, který byl vypočítán podle metod popsanych v 680. až 683. bodě odůvodnění, a poplatkem, který společnost BSCA platila ode dne 4. dubna 2014.

- (690) Protože období od 4. dubna do 1. října 2014 čítá 180 dnů, podpora (bez úroků) ke dni 1. října 2014, kterou je nutno získat zpět, dosahuje výše $(180/365) \times 12\,228\,234$ EUR, tj. 6 030 362 EUR.

⁽²³⁶⁾ Tyto částky jsou až do roku 2013 včetně stejné jako částky uvedené v předchozí tabulce. Pro rok 2014 byl použit poměr $(273/365)$, protože období od 1. ledna do 30. září má 273 dní.

(691) Dokud koncesionářský poplatek, který má společnost BSCA platit, nedosáhne úrovně poplatku v souladu s tržní cenou, bude společnost BSCA nadále dostávat protiprávní a neslučitelnou podporu, jejíž výši bude nutno získat zpět.

(692) V případě, že koncesionářský poplatek hrazený společností BSCA dosáhne úrovně poplatku v souladu s tržní cenou uvedeného v tabulce 32 během roku 2014, částka podpory (bez úroků), kterou je nutno získat zpět, se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

je-li N počet dní mezi 4. dubnem 2014 a dnem, kdy koncesionářský poplatek hrazený společností BSCA dosáhne úrovně koncesionářského poplatku v souladu s tržní cenou,

částka podpory (bez úroků), kterou je nutno získat zpět = $(N/365) \times$ výše podpory za rok 2014

= $(N/365) \times 12\,228\,234$ EUR.

(693) V případě, že koncesionářský poplatek hrazený společností BSCA dosáhne úrovně poplatku v souladu s tržní cenou uvedeného v tabulce 32 během roku 2015, částka podpory (bez úroků), kterou je nutno získat zpět, se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

je-li N' počet dní mezi 1. lednem 2015 a dnem, kdy koncesionářský poplatek hrazený společností BSCA dosáhne úrovně koncesionářského poplatku v souladu s tržní cenou,

Částka podpory (bez úroků), již je nutno získat zpět,

= částka podpory (bez úroků), již je nutno získat zpět za rok 2014 + částka podpory (bez úroků), již je nutno získat zpět za rok 2015

= $((\text{počet dnů mezi 4. dubnem a 31. prosincem 2014})/365) \times$ částka podpory za rok 2014 + $(N'/365) \times$ částka podpory za rok 2015

= $(272/365) \times 12\,228\,234 + (N'/365) \times 12\,472\,799$

= $9\,112\,547 + N' \times 34\,172$ EUR.

(694) Belgické orgány získají zpět částku vypočítanou podle vzorců uvedených v 692. a 693. bodě odůvodnění do 4 měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.

(695) Belgické orgány dále v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES ⁽²³⁷⁾, 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 ⁽²³⁸⁾. Komise soudí, že den dání podpory k dispozici odpovídá dnům úhrady poplatků pod tržní cenou, jak byly stanoveny v úmluvách mezi společnostmi SOWAER a BSCA platných v okamžiku předmětné platby.

(696) Tímto rozhodnutím není dotčeno případné navrácení jiné státní podpory poskytnuté společnosti BSCA, která by nebyla předmětem tohoto rozhodnutí.

(697) Dopisem ze dne 7. května 2014 vyjádřila Belgie souhlas s tím, aby jí Komise podle článku 297 SFEU mohla v rámci tohoto případu výjimečně oznámit rozhodnutí ve francouzském znění, a to vzhledem k závazku útvarů Komise poskytnout jí co nejrychleji překlad rozhodnutí v nizozemském znění. Belgie souhlasila, že pouze francouzské znění rozhodnutí bude závazné a že rozhodnutí nabude účinnosti v okamžiku jeho oznámení ve francouzském znění.

⁽²³⁷⁾ 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).

⁽²³⁸⁾ Viz čl. 14 odst. 2 výše uvedeného nařízení (ES) č. 659/99.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Opatření ve prospěch společnosti Ryanair Ltd. (dále jen „Ryanair“), tj. závazek valonské vlády u společnosti Ryanair ze dne 6. listopadu 2001, smlouva mezi společnostmi BSCA a Ryanair ze dne 2. prosince 2001, úmluva o společnosti Promocy ze dne 12. prosince 2001, smlouva mezi společnostmi Promocy a Leading Verge ze dne 31. ledna 2002, ministerská vyhláška ze dne 11. června 2004, dopis společnosti BSCA ze dne 24. června 2004 určený společnosti Ryanair, obchodní dohoda mezi společnostmi BSCA a Ryanair ze dne 9. prosince 2005, dodatek ze dne 6. prosince 2010 ke smlouvě mezi společnostmi BSCA a Ryanair a postoupení podílů společnosti BSCA ve společnosti Promocy dne 31. března 2010, nepředstavují státní podporu ve prospěch společnosti Ryanair podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

2. Opatření ve prospěch společnosti Brussels South Charleroi Airport (dále jen „BSCA“), která tvoří úmluva mezi společností Société wallonne des aéroports (dále jen „SOWAER“) a společností BSCA ze dne 4. dubna 2006, dodatek 5 k úmluvě mezi Valonským regionem a společností BSCA ze dne 10. března 2006 a dodatek 6 k úmluvě mezi Valonským regionem a společností BSCA ze dne 15. ledna 2008, nepředstavují státní podporu ve prospěch společnosti BSCA podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

1. Opatření protiprávně provedená Belgií v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie ve prospěch společnosti BSCA na základě úmluvy o sub-koncesi mezi společnostmi SOWAER a BSCA ze dne 15. dubna 2002, dodatku 3 k úmluvě mezi Valonským regionem a společností BSCA ze dne 29. března 2002 a rovněž rozhodnutí Valonského regionu o investici ze dne 3. dubna 2003 představují až do dne 3. dubna 2014 státní podporu slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

2. Za předpokladu, že představuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, je navýšení kapitálu společnosti BSCA upsané dne 3. prosince 2002 společností SOWAER státní podporou slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

Opatření protiprávně provedená Belgií v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie ve prospěch společnosti BSCA na základě úmluvy o sub-koncesi mezi společnostmi SOWAER a BSCA ze dne 15. dubna 2002, dodatku 3 k úmluvě mezi Valonským regionem a společností BSCA ze dne 29. března 2002 a rovněž rozhodnutí Valonského regionu o investici ze dne 3. dubna 2003 představují ode dne 4. dubna 2014 státní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 1 zmíněné Smlouvy.

Článek 4

1. Belgie ukončí podporu uvedenou v článku 3 tím, že zvýší koncesionářský poplatek hrazený společností BSCA minimálně na úroveň koncesionářského poplatku v souladu s tržní cenou a získá od příjemce zpět částky podpory obdržené na základě opatření uvedených v článku 3 počínaje dnem 4. dubna 2014.

2. K částkám, které je nutno vrátit, se přičítají úroky počínaje dnem, kdy byly dány k dispozici příjemci, až do jejich skutečného vrácení.

3. Úrok bude vypočten jako složený úrok podle kapitoly V nařízení (ES) č. 794/2004.

4. Belgie zruší všechny neprovedené platby podpor uvedených v článku 3 počínaje dnem přijetí tohoto rozhodnutí.

Článek 5

1. Navrácení podpory uvedené v článku 3 se provede s okamžitým účinkem.
2. Belgie zajistí, aby toto rozhodnutí bylo provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 6

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Belgie Komisi tyto informace:
 - a) dny, kdy společnost BSCA uhradila koncesionářské poplatky za rok 2014, a výpočet úroků z navrácení;
 - b) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření pro dosažení souladu s tímto rozhodnutím;
 - c) doklady prokazující, že příjemci bylo nařízeno podporu vrátit.
2. Belgie bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých s cílem vykonat toto rozhodnutí až do úplného navrácení podpor uvedených v článku 3. Na pouhou žádost Komise předloží neprodleně informace o již přijatých a plánovaných opatřeních pro splnění tohoto rozhodnutí. Rovněž poskytne podrobné informace o částkách podpory a úrocích, které již byly od příjemce získány zpět.

Článek 7

Toto rozhodnutí je určeno Belgickému království.

V Bruselu dne 1. října 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

PŘÍLOHA

Informace o obdržení částek, částkách k vrácení a již vrácených částkách

Totožnost příjemce	Celková částka obdržené podpory (*)	Celková částka podpory k vrácení (*) (jistina)	Celková již vrácená částka (*)	
			Jistina	Úroky

(*) v milionech EUR

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS