



Obsah

II *Nelegislativní akty*

ROZHODNUTÍ

- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2018/628 ze dne 11. listopadu 2016 o státní podpoře SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) poskytnuté Rakouskem ve prospěch letiště Klagenfurt, společnosti Ryanair a dalších leteckých společností využívajících toto letiště (oznámeno pod číslem C(2016) 7131)⁽¹⁾** 1

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP.

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2018/628

ze dne 11. listopadu 2016

o státní podpoře SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) poskytnuté Rakouskem ve prospěch letiště Klagenfurt, společnosti Ryanair a dalších leteckých společností využívajících toto letiště

(oznámeno pod číslem C(2016) 7131)

(Pouze německé znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání stanovisek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽¹⁾, a s ohledem na tato stanoviska,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Dopisem ze dne 5. října 2007 podal jeden z konkurentů irské letecké společnosti Ryanair plc (dále jen „Ryanair“) na evropském trhu osobní letecké dopravy, který požádal o neodhalení své identity, ke Komisi stížnost, v níž uvedl, že spolková země Korutany, město Klagenfurt a společnost Kärnten Werbung Marketing & Innovationsmanagement GmbH (dále jen „Kärnten Werbung“) a letiště Klagenfurt (dále jen „KLU“) poskytly společnosti Ryanair protiprávní státní podporu. K jejímu poskytnutí mělo dojít prostřednictvím společnosti Kärntner Flughafen Betriebsgesellschaft mbH (dále jen „KFBG“), která letiště Klagenfurt provozuje.
- (2) Dopisem ze dne 11. října 2007 Komise tuto stížnost postoupila Rakousku a vyžádala si od něj doplňující informace. Rakouské orgány odpověděly dopisem ze dne 2. ledna 2008.
- (3) Dopisy ze dne 15. listopadu 2010 a 24. března 2011 si Komise od rakouských orgánů vyžádala doplňující informace, které rakouské orgány předložily v dopisech ze dne 28. ledna 2011 a ze dne 30. května 2011.
- (4) Dne 8. dubna 2011 si Komise vyžádala informace od společnosti Ryanair, která odpověděla dopisem ze dne 4. července 2011. Vysvětlení společnosti Ryanair postoupila Komise dne 15. července 2011 rakouským orgánům, které dopisem ze dne 20. září 2011 předložily své stanovisko.
- (5) Po prověření informací zaslanych rakouskými orgány se Komise dne 22. února 2012 rozhodla zahájit vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). Rozhodnutí o zahájení formálního

⁽¹⁾ Úř. věst. C 233, 3.8.2012, s. 28.

vyšetřovacího řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo téhož dne předáno Rakousku a následně zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k tomuto opatření zaujaly stanovisko ⁽²⁾.

- (6) Dopisem ze dne 13. března 2012 požádalo Rakousko Komisi o prodloužení lhůty pro podání svého stanoviska k rozhodnutí o zahájení řízení. Komise toto prodloužení lhůty povolila dopisem ze dne 19. dubna 2012. Rakousko předložilo svá stanoviska dne 16. května 2012, 11. června 2012 a 31. srpna 2012.
- (7) Dopisy ze dne 20. června 2012, 5. října 2012, 3. května 2013 a 28. května 2014 postoupila Komise stanoviska zúčastněných stran Rakousku.
- (8) Dopisem ze dne 24. února 2014 sdělila Komise Rakousku a zúčastněným stranám řízení, že dne 20. února 2014 byly přijaty pokyny Komise ke státní podpoře letišť a leteckých společností ⁽³⁾ (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014“), a požádala je, aby se vyjádřily k uplatnění těchto nových pokynů EU ke státní podpoře letišť a leteckých společností na toto vyšetřovací řízení. Rakouské orgány odpověděly dopisem ze dne 20. března 2014.
- (9) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 byly zveřejněny v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 4. dubna 2014. Tyto pokyny nahradily pokyny Společenství pro financování letišť a pro poskytování státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť ⁽⁴⁾ z roku 2005 (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005“).
- (10) Dopisem ze dne 28. května 2014 Komise požádala Rakousko o další informace týkající se marketingové dohody mezi KLU a společností Ryanair uzavřené dne 22. ledna 2002. Komise byla o této smlouvě již dříve informována prostřednictvím podání učiněného zúčastněnou stranou (společností Ryanair). Rakousko odpovědělo na tuto žádost o další informace dopisem ze dne 11. června 2014.
- (11) Po prověření informací zaslanych rakouskými orgány se Komise dne 23. července 2014 rozhodla vyšetřovací řízení rozšířit. Rozhodnutí o rozšíření formálního vyšetřovacího řízení ⁽⁵⁾ (dále jen „rozhodnutí o rozšíření řízení“) bylo téhož dne předáno Rakousku a následně zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k tomuto opatření zaujaly stanovisko.
- (12) Své stanovisko k opatření, které bylo předmětem rozhodnutí o rozšíření řízení, předložilo Rakousko dopisem ze dne 20. srpna 2014. Komise obdržela stanoviska zúčastněných stran. Tato stanoviska byla postoupena Rakousku, které tak dostalo možnost se vyjádřit; odpověď Rakouska přišla dne 17. prosince 2014.
- (13) Dopisy ze dne 1. prosince 2014, 5. února 2015, 24. dubna 2015 a 11. prosince 2015 postoupila Komise stanoviska zúčastněných stran Rakousku.
- (14) Dopisy ze dne 15. prosince 2014, 13. ledna 2015, 5. února 2015, 19. března 2015 a 25. září 2015 si Komise od rakouských orgánů vyžádala doplňující informace, které rakouské orgány předložily v dopisech ze dne 28. ledna 2015, 12. února 2015, 31. března 2015, 14. dubna 2015 a 11. listopadu 2015.

2. POPIS OPATŘENÍ A DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

2.1. Úvod

- (15) V daném případě jde o několik opatření, která se týkají KLU a různých leteckých společností působících na KLU:

— KLU bylo mezi lety 2000 a 2010 financováno svými společníky.

⁽²⁾ Rozhodnutí Komise SA.24221 (ex CP 281/2007) – Rakousko – Letiště Klagenfurt – Ryanair a další letecké společnosti používající letiště (Úř. věst. C 233, 3.8.2012, s. 28).

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

⁽⁴⁾ Sdělení Komise – Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozhodnutí Komise SA.24221 (ex CP 281/2007) – Rakousko – Letiště Klagenfurt – Ryanair a další letecké společnosti (Úř. věst. C 348, 3.10.2014, s. 36).

- V roce 2005 zavedlo KLU systém pobídek ve prospěch několika leteckých společností.
- KLU uzavřelo různé dohody se společnostmi Ryanair, Leading Verge.com Limited (dále jen „LV“), Airport Marketing Services (Jersey) Limited (dále jen „AMS“), Hapag Lloyd Express, TUIfly, Air Berlin a Austrian Airlines (dále jen „AUA“).

2.2. Obecná vysvětlení k letišti Klagenfurt

- (16) KLU leží na okraji Klagenfurtu, hlavního města rakouské spolkové země Korutany. Korutany jsou horská oblast na jihu Rakouska.
- (17) KLU bylo založeno v roce 1915 jako vojenské letiště. Záhy se začalo využívat i k civilním účelům a toto dvojí využití přetrvává dodnes.
- (18) Vlastníkem a provozovatelem KLU je od roku 1939 společnost KFBG, která měla různé společníky. Do roku 2003 vlastnily obchodní podíly Rakouská republika (60 %), spolková země Korutany (20 %) a město Klagenfurt (20 %). V dubnu 2003 převzala spolková země Korutany obchodní podíly Rakouské republiky, přičemž se zavázala umožnit kdykoliv vojenské využití letiště. Od roku 2003 tak podíly patřily spolkové zemi Korutany (80 %) a městu Klagenfurt (20 %). V listopadu 2008 byl 80 % podíl spolkové země Korutany na letišti převeden na Kärntner Landes- und Hypothekenbankholding.
- (19) Hlavní přistávací dráha letiště je 2 720 m dlouhá a nezměnila se od roku 2000. Terminál má maximální kapacitu 600 000 cestujících. Objem osobní přepravy se vyvíjel takto:

Tabulka 1

Objem dopravy KLU

Rok	Cestujících celkem	Pohyby letadel	Letecký náklad v kg
2000	235 503	8 325	78 931
2001	226 701	7 133	67 159
2002	259 717	6 894	29 939
2003	313 557	6 979	47 347
2004	486 274	8 810	57 881
2005	522 697	8 907	53 212
2006	409 004	7 718	41 563
2007	469 033	8 103	34 894
2008	429 889	7 679	23 935
2009	410 512	7 785	30 153
2010	425 933	7 482	13 443
2011	375 307	6 451	206
2012	279 045	4 576	0
2013	258 421	4 262	0
2014	224 846	3 920	0
2015	227 625	3 922	0

- (20) KLU se nachází v Korutanech, nejjihnější spolkové zemi Rakouska. Korutany situované ve Východních Alpách jsou známé svými horskými pásmy, jako jsou například Vysoké Taury, Karnské Alpy a Karavanky, a cestovní ruch zde patří k nejdůležitějším hospodářským odvětvím. Z důvodu horské polohy panuje v Korutanech kontinentální podnebí vyznačující se dlouhými a chladnými zimami.
- (21) Níže jsou uvedeny vzdálenosti, resp. dojezdové časy autem mezi KLU a jinými letišti. Je však nutné podotknout, že uvedených časů lze dosáhnout jen za optimálních podmínek a jízda často trvá déle, neboť na silnicích a v tunelech dochází z důvodu počasí k dopravním omezením a zácpám.
- Letiště Lublaň (Slovinsko): 80 km, 1 h 30 min.
 - Letiště Štýrský Hradec (Rakousko): 128 km, 1 h 10 min.
 - Letiště Maribor (Slovinsko): 137 km, 1 h 47 min.
 - Letiště Terst (Itálie): 203 km, 1 h 51 min.
 - Letiště Salzburg (Rakousko): 223 km, 2 h
 - Letiště Benátky (Itálie): 282 km, 2 h 34 min.
 - Letiště Treviso (Itálie): 290 km, 2 h 43 min.

2.3. Subjekty zúčastněné na opatřeních na letišti Klagenfurt

2.3.1. Destinations Management GmbH

- (22) Společnost Destinations Management GmbH (dále jen „DMG“) je 100 % dceřiná společnost společnosti KFBG. DMG poskytuje KLU různé služby v sektoru letecké dopravy, například jako cestovní kancelář, organizátor akcí a poradce v oblasti získávání leteckých společností pro cílové letiště Klagenfurt.

2.3.2. Kärnten Werbung, Marketing & Innovationsmanagement GmbH

- (23) Společnost Kärnten Werbung je ve vlastnictví Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding (do listopadu 2008 spolkové země Korutany) (60 %), hospodářské komory Korutany (30 %) a dělnické komory Korutany (10 %). Účelem společnosti jsou marketingové aktivity pro cestovní ruch ve spolkové zemi Korutany. Společnost Kärntner Werbung je financována svými společníky, tzn. společností Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding, hospodářskou komorou Korutany a dělnickou komorou Korutany. Její kontrolu zajišťuje dozorčí rada jmenovaná společníky.

2.3.3. Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding

- (24) Společnost Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding (dále jen „KLH“) byla právnickou osobou veřejného práva, která byla v roce 1990 zřízena na základě korutanského zemského zákona o holdingu (KLH-G) ⁽⁶⁾. V případě KLH se jednalo o právní subjekt *sui generis* a svrchovaný právní subjekt. KLH nebyla kapitálovou obchodní společností. Byla však zapsána pod číslem firmy v obchodním rejstříku. KLH nezveřejňovala ani žádné rozvahy nebo roční závěrky, ale poskytovala tyto podle § 28 KLH-G korutanské zemské vládě. KLH fungovala jako holdingová společnost (holding) pro podíly spolkové země Korutany na tehdejší bance Kärntner Landes-Hypothekenbank a dalších společnostech, jako například Land Kärnten Beteiligungen GmbH, Kärntner Vermögensverwaltung GmbH aj. KLH měla 80 % podíl na společnosti KFBG.
- (25) Podle svých stanov měla společnost KLH nabývat, držet, spravovat a prodávat majetek, zejména podíly ve firmách, a také zakládat společnosti. KLH měla převzít strategické řízení všech společností převedených do koncernu KLH. To mělo zajistit vytvoření synergických efektů a jasné rozdělení kompetencí a umožnit centrální controlling. KLH měla v rámci svých obchodů sledovat zájmy spolkové země Korutany. Operativní obchod zůstal v kompetenci koncernových společností. Pro přímé a nepřímé financování a podporu záměrů KLH zřídila spolková země Korutany účelově vázaný fond s názvem „Zukunft Kärnten“ (Budoucnost Korutan). Výše základního jmění činí 500 mil. EUR.

⁽⁶⁾ Dne 28. dubna 2016 rozhodla spolková země Korutany o zrušení KLH bez likvidace. Podíly vlastněné společností KLH byly převedeny na účelovou společnost s názvem „Kärntner Beteiligungsverwaltung“ (K-BVG). Jelikož se v tomto rozhodnutí jedná o období, kdy společnost KLH ještě existovala, je v celém textu rozhodnutí používán název „KLH“.

- (26) Představenstvo společnosti KLH bylo jmenováno dozorčí radou společnosti KLH. Dozorčí rada byla naproti tomu jmenována korutanskou zemskou vládou. Ve znění stanov se uvádí, že členové dozorčí rady jsou jmenováni podle poměru sil stran zastoupených v korutanském zemském sněmu. Mimoto byl při rozhodování představenstva o investicích v hodnotě nad 50 000 EUR v každém případě nutný souhlas dozorčí rady. Podle § 5 svých stanov podléhala KLH stálému dozoru spolkové země Korutany. Korutanská zemská vláda měla zaručit, aby všechna rozhodnutí společnosti KLH byla v zájmu spolkové země Korutany.

2.3.4. *Leading Verge.Com Limited*

- (27) V případě LV se jedná o 100 % dceřinou společnost společnosti Ryanair, která pro společnost Ryanair vykonává marketingovou činnost.

2.3.5. *Airport Marketing Services (Jersey) Limited*

- (28) Společnost AMS je 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair. Její hlavní obchodní činnost spočívá v prodeji reklamních ploch na internetových stránkách společnosti Ryanair. AMS je majitelem výhradní licence pro marketingové služby na internetových stránkách Ryanair www.ryanair.com.

2.4. **Financování letiště Klagenfurt městem Klagenfurt, spolkovou zemí Korutany a dalšími subjekty**

- (29) V letech 2000 až 2010 obdrželo KLU finanční částky od svých společníků, od Spolkového ministerstva vnitra a Spolkového ministerstva financí. Tyto různé dotace poskytnuté společnosti KFBG a DMG jsou patrné z následující tabulky.

Tabulka 2

Dotace pro KFBG

Rok poskytnutí dotace	Spolková země Korutany pro KFBG	Město Klagenfurt pro KFBG	KLH pro DMG	KLH (Fond budoucnosti) pro DMG	Spolková země Korutany pro DMG	Spolková ministerstva pro KFBG
2000	36 336	0	0	0	0	24 000
2001	145 349	0	0	0	0	24 000
2002	90 840 + 180 000 + 134 500	90 840	0	0	1 000 000	27 000
2003	377 964 + 96 850 + 88 500	181 680	0	0	0	553 000
2004	1 424 100 + 120 000 + 25 000 + 5 280	181 680	0	0	0	878 000
2005	1 193 579	151 400	0	0	0	642 000
2006	1 149 887	0	0	0	0	791 000
2007	459 855	104 000	0	0	0	824 000

Rok poskytnutí dotace	Spolková země Korutany pro KFBG	Město Klagenfurt pro KFBG	KLH pro DMG	KLH (Fond budoucnosti) pro DMG	Spolková země Korutany pro DMG	Spolková ministerstva pro KFBG
2008	800 000	247 000	570 000	0	0	1 134 000
2009	800 000	93 000	615 000	115 969	0	682 000
2010	473 600	300 000	0	346 179	0	896 000
2011	800 000	304 000	0	473 925	0	0

2.5. Systém letištních pobídek společnosti Kärntner Flughafen Betriebs GmbH z roku 2005

- (30) Cenový sazebník KLU je každoročně potvrzován Spolkovým ministerstvem dopravy a sestává z části I „Sazebník“ a části II „Poplatkový řád“. Část I obsahuje následující tarify: přistávací poplatek (za každý turn-around), poplatek za cestujícího (za každého odlétajícího cestujícího), parkovací poplatek (za každý turn-around) a poplatek za infrastrukturu (ve vzduchu: za každý turn-around, na zemi: za každého cestujícího). Poplatky za infrastrukturu jsou za využívání centrální letištní infrastruktury; vybírají se v případě poskytnutí služby ramp handlingu nebo přepravního handlingu a sestávají ze vzdušného poplatku za infrastrukturu, který se odvíjí od maximální vzletové hmotnosti letadla („maximum take-off weight“, dále jen „MTOW“) a počtu sedadel, a pozemního poplatku za infrastrukturu za každého odlétajícího cestujícího.
- (31) Část II („Poplatkový řád“) se zabývá službami pozemního odbavení. Poplatky za služby pozemního odbavení jsou rozčleněny do dvou skupin: za služby, které je nutné uhradit nezávisle na tom, v jakém rozsahu jsou využívány (poplatek za přepravní handling („traffic handling charge“, dále jen „THC“) a poplatek za ramp handling („ramp handling charge“, dále jen „RHC“), a za individuální služby, které se hradí pouze v rozsahu jejich využití. Výše THC a RHC se řídí maximální vzletovou hmotností letadla. THC se pohybuje v rozmezí 337 a 3 886 EUR, RHC v rozmezí 226 a 2 404 EUR.
- (32) V roce 2005 zavedla společnost KFBG systém pobídek (dále jen „systém pobídek z roku 2005“) pro letecké společnosti s výchozím a cílovým letištěm Klagenfurt, aby podpořila létání na nová cílová letiště (dále jen „destinační pobídka“), zintenzivnila stávající letecké spoje (dále jen „frekvenční pobídka“) a posílila a zajistila stávající letecké spoje (dále jen „pobídka na cestujícího“). Systém vstoupil v platnost 1. září 2005 a vypršel k 31. prosinci 2008. V prosinci 2008 byl systém pobídek prodloužen do roku 2013.
- (33) Systém destinačních a frekvenčních pobídek nabízel pobídky ve formě procentuální slevy na určité letištní poplatky (přistávací poplatek, vzdušný poplatek za infrastrukturu, poplatek za ramp handling), které byly uvedeny v cenovém sazebníku KLU.
- (34) U pobídky na cestující se jednalo o absolutní částku na cestujícího na letu startujícím z KLU, která byla pevně stanovena na celou dobu platnosti systému. Pobídka byla odečtena od stejných poplatků jako u destinační a frekvenční pobídky. Částka byla uvedena jako maximální. V případě zvýšení či snížení počtu letů byla částka odpovídajícím způsobem upravena, přičemž však nesmělo dojít k překročení maximální částky.
- (35) Kombinace destinační a frekvenční pobídky s pobídkou na cestující byla možná v té formě, že všechny druhy pobídek byly kombinovatelné, ale nebylo možné je kumulovat na cestující. To znamená, že počty cestujících, které byly podkladem pro výpočet destinačních a/nebo frekvenčních pobídek, byly za účelem stanovení pobídky na cestující odečteny od celkového počtu cestujících.
- (36) Systém pobídek byl zveřejněn na internetových stránkách KLU a byl otevřený pro všechny letecké společnosti operující na KLU, platil však jen pro linkové lety; charterové lety byly ze systému vyňaty. Systém měl být aplikován na základě předchozí dohody mezi společností KFBG a leteckou společností o plánovaných četnostech letů a trasách.
- (37) Pobídku společnost KFBG uhradila na konci kalendářního roku. K tomuto datu musela letecká společnost doložit počet cestujících a skutečné pohyby letadel z letiště KLU a na letiště KLU.

Tabulka 3

Pobídky na KLU od roku 2005

Rok	Destinační pobídka na přistávací poplatek, vzdušný poplatek za infrastrukturu a poplatek za ramp handling	Frekvenční pobídka na přistávací poplatek, vzdušný poplatek za infrastrukturu a poplatek za ramp handling	Pobídka na cestujícího (maximální částka) na každého odlétajícího cestujícího (v EUR)
2005-2008	1. Rok: 70 %	1. Rok: 60 %	7,62
2009	2. Rok: 60 %	2. Rok: 50 %	5,06
2010	3. Rok: 50 %	3. Rok: 40 %	4,85
2011			4,85

Tabulka 4

Přehled pobídek vyplacených na KLU od roku 2005 leteckým společnostem

(v tisících EUR)

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2003-2005
Pobídka na cestujícího:									
Austrian Airlines Group	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...] (!)
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
TUIfly (HLX)					[...]	[...]			
airberlin			[...]	[...]	[...]				
Lufthansa		[...]	[...]						
Germanwings	[...]	[...]							
Destinations-Incentive									
Lufthansa			[...]	[...]	[...]	[...]			
Robin Hood					[...]				
Ryanair			[...]	[...]	[...]	[...]			
TUIfly (HLX)						[...]	[...]	[...]	
airberlin			[...]	[...]					
Condor	[...]	[...]	[...]						
Frequenz-Incentive									
Austrian Airlines Group									
Germanwings		[...]	[...]	[...]	[...]				
CELKEM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Předmětem profesního tajemství

(!) Částky v závorkách jsou pobídky, které byly na základě dohody o narovnání (viz odstavec 2.9) zpětně vyplaceny společností AUA.

Tabulka 5

Uplatnění pobídek od roku 2005

		Pobídka na cestujícího	Destinační pobídka	Frekvenční pobídka
Austrian Airlines	1.1. – 31.12.2002 ⁽¹⁾	1.1.2003 ⁽¹⁾ – 26.10.2013		
Lufthansa	1.1.–31.12.2002	1.1.2003 – 31.12.2003 a 1.1.2004 – 29.3.2008 a 30.3.2011 – 31.1.2012	30.3.2008 – 29.3.2011	
Lufthansa				
Air Alps	1.1. – 24.1.2002			
Air Direct	4.3. – 10.6.2002			
Styrian Spirit	17.12.2005 – 15.3.2006			
Robin Hood			9.9.2009 – 1.10.2009	
Ryanair	27.6.2002 – 29.10.2005	19.12.2006 – 5.11.2013	27.10.2008 – 31.3.2011	
TUIfly	30.8.2003 – 31.3.2008	1.4.2008 – 24.10.2009	14.12.2006 – 30.3.2008	
Air Berlin		25.10.2009 – 31.10.2011	4.11.2010 – 31.10.2011	
Germanwings		25.10.2012 – 26.10.2013		25.10.2009 – 24.10.2012
Condor			16.12.2011 – 31.3.2013	

⁽¹⁾ Uplatnění pobídek na AUA za období před rokem 2005 proběhlo na základě dohody o narovnání (viz odstavec 2.9).

2.6. Dohody se společnostmi Ryanair, LV a AMS

2.6.1. Dohody z roku 2002

- (38) V listopadu 2001 vyhlásila společnost DMG zadávací řízení na provozování letecké linky mezi Londýnem a Klagenfurtem. Oznámení o zadávacím řízení bylo zveřejněno v Úředním věstníku ze dne 14. listopadu 2004 na s. 219 a ve Věstníku veřejných zakázek Spolkového ministerstva hospodářství a práce. Nabíduta byla smlouva pro každodenní (přímou) leteckou linku Londýn – Klagenfurt a zpět pro minimálně 100 000 cestujících ročně z centrálního londýnského letiště s dobou platnosti tři roky a možností prodloužení smlouvy o dalších pět let. Na oplátku nabídla společnost DMG:

- příspěvek na marketingová opatření letecké společnosti formou pevně stanovené částky ve výši 2 mil. ATS (145 345,67 EUR); tato podpora musí být použita na propagaci a podporu prodeje leteckého spoje, využití musí být každého půl roku dokládáno,
- náhrada 97 % poplatků za turn-around (letištní poplatky, poplatky za pozemní odbavení a ramp handling, jakož i poplatek za zabezpečení letového provozu) letiště KLU. Tyto poplatky jsou spojené s přistáním na KLU.

- (39) Zadávací řízení počítalo rovněž s alternativní nabídkou se 4 lety týdně a 60 000 cestujícími z Londýna. V tomto případě společnost DMG na oplátku nabízela podporu marketingu ve výši 1 mil. ATS (72 672,82 EUR) a náhradu 97 % poplatků za turn-around.
- (40) Jelikož se do zadávacího řízení nepřihlásil žádný účastník, bylo zrušeno. Následně proběhlo dohodnuté řízení bez předchozího zveřejnění, na jehož základě byla uzavřena smlouva se společností Ryanair.

2.6.1.1. Dohoda o letištních službách „Airport Services Agreement“ mezi společnostmi KFBG a Ryanair ze dne 22. ledna 2002

- (41) Dne 22. ledna 2002 uzavřely společnosti KFBG a Ryanair dohodu, která vstoupila v platnost dne 27. června 2002 na dobu pěti let s možností automatického prodloužení o dalších pět let, za předpokladu, že společnost Ryanair v plném rozsahu dostojí svým závazkům z této dohody.
- (42) Společnost Ryanair byla podle této dohody povinna od okamžiku nabytí platnosti dohody nabízet minimálně jednou denně za použití letadla typu B737 služby osobní letecké dopravy za nízké ceny mezi KLU a letištěm London-Stansted (dále jen „STN“) (348 letů ročně, resp. 87 letů čtvrtletně).
- (43) Podle této dohody hradí společnost Ryanair společnosti KFBG paušální poplatek ve výši [...] EUR na každý let, který zahrnuje odletové a přistávací poplatky, poplatky za osvětlení, hlukové poplatky a poplatky za noční provoz, poplatky za ramp handling a odbavení cestujících, poplatky za infrastrukturu, poplatky za lokální zabezpečení letového provozu a poplatky za služby KLU.
- (44) Společnost Ryanair vybírá za každou letenku a odlétajícího cestujícího částku ve výši [...] EUR jako letištní poplatek. Dále společnost Ryanair vybírá za každou letenku a odlétajícího cestujícího částku ve výši [...] EUR (stanovenou rakouskou vládou) jako bezpečnostní poplatek pro letiště.
- (45) Pro informaci vyhotovuje společnost Ryanair společně se společností DMG pro KLU pravidelný marketingový plán k leteckým spojům. Co se týče využití poskytnuté marketingové podpory, má společnost Ryanair zcela volnou ruku; jedinou podmínkou je, že musí vytvořit odkazy z příslušných turistických internetových stránek na internetové stránky Ryanair a všude, kde je to možné, použít vhodná loga.
- (46) Společnost KFBG je povinna poskytovat společnosti Ryanair terminálové a odbavovací služby (včetně bezplatných reklamních ploch k propagaci značky na letenkových a odbavovacích přepážkách a nástupištích do letadel), PR služby, jako například lokální tiskové konference za účelem oznámení nových destinací, zajistit ze strany společnosti DMG pro společnost LV za každodenní lety provozované od 27. června 2002 úhradu částky ve výši [...] EUR ročně, která je splatná vždy čtvrtletně předem ve výši [...] EUR. Rozdíly mezi touto částkou a částkami skutečně uhrazenými společností DMG společnosti LV hradí společnosti Ryanair společnost KFBG.

2.6.1.2. Marketingová dohoda mezi společnostmi DMG a LV ze dne 22. ledna 2002 (první marketingová dohoda)

- (47) Dne 22. ledna 2002 uzavřely společnosti DMG a LV s okamžitou účinností dohodu s dobou platnosti do 26. června 2007 a automatickým prodloužením o dalších pět let, pokud společnost LV v plném rozsahu dostojí svým povinnostem z této dohody.
- (48) Podle této dohody má společnost LV z pověření společnosti DMG zavést marketingová opatření s cílem zvýšit povědomí o spolkové zemi Korutany v anglicky mluvících zemích a zajistit, aby řádně registrované letecké společnosti Ryanair převzaly v pravidelném leteckém provozu přepravu cestujících na nových trasách z míst ležících na území Spojeného království a/nebo kontinentální Evropy na letiště KLU a využívaly k tomuto účelu letadla s kapacitou minimálně 140 míst.
- (49) Sjednané služby měly dále zahrnovat 348 letů ročně (87 letů čtvrtletně) – marketingová dohoda se vztahovala na lety podle dohody o poskytování letištních služeb uzavřené mezi společností KFBG a společností Ryanair. Společnost LV se zavazuje zprostředkovat zavedení a poskytování služeb, sestavit reklamní plán a vytvořit odkazy na internetové stránky společnosti DMG a realizovat další PR činnosti za účelem propagace služeb, včetně odkazů mezi turistickými internetovými stránkami a internetovými stránkami zákazníků provozovatele letecké dopravy LV.

- (50) Společnost DMG hradí ročně [...] EUR za každodenní lety, a to čtvrtletně předem ve výši [...] EUR (tato úhrada je uvedena i ve smlouvě mezi společnostmi KFBG a společností Ryanair ze dne 22. ledna 2002). Tato částka je uvedena i ve smlouvě mezi společnostmi KFBG a společností Ryanair, v níž je stanoveno, že společnost KFBG je povinna „zajistit“ úhradu ze strany DMG pro LV.

2.6.1.3. Marketingová dohoda mezi společnostmi DMG a AMS ze dne 22. ledna 2002 (druhá marketingová dohoda)

- (51) Další marketingová dohoda byla uzavřena dne 22. ledna 2002 mezi společnostmi DMG a AMS. Vstoupila v platnost tentýž den na dobu pěti let s možností prodloužení o dalších pět let.
- (52) Dohoda stanoví následující: Společnost AMS má z pověření společnosti DMG nejpozději do 1. května 2002 na stránkách www.ryanair.com vytvořit a provozovat dva odkazy na internetové stránky zvolené společností DMG, na nichž budou prezentovány pozoruhodnosti spolkové země Korutany. Společnost AMS poskytne dodatečné služby, pokud se na tom strany v souladu s článkem 5.1 a 5.2 dohody dohodnou.
- (53) Společnost DMG hradí společnosti AMS za popsané služby ročně [...] EUR.

2.6.1.4. Vedlejší ujednání k marketingové dohodě mezi společnostmi DMG a LV ze dne 22. ledna 2002 (třetí marketingová dohoda)

- (54) Vedlejší ujednání k marketingové dohodě mezi společnostmi DMG a LV ze dne 22. ledna 2002 (první marketingová dohoda) bylo podepsáno oběma stranami dne 22. ledna 2002 a vstoupilo v platnost tentýž den.
- (55) Strany sjednávají, že „s ohledem na dohodu uzavřenou mezi společnostmi LV a DMG dne 22. ledna 2002 má společnost DMG společností LV 1. května 2002 uhradit další platbu za marketing ve výši [...] EUR, a to za dodatečná, intenzivnější marketingová opatření během doby platnosti dohody“.

2.6.1.5. Shrnutí plateb v rámci různých dohod se společností Ryanair a jejími dceřinými společnostmi

Tabulka 6

Platby společnosti KFBG pro Ryanair 2002 – 2005 (v EUR) v rámci marketingových dohod

Rok	2002	2003	2004	2005
Náhrada poplatků za turn-around	[...]	[...]	[...]	[...]
Platby podle první marketingové dohody	[...]	[...]	[...]	[...]
Platby podle druhé marketingové dohody	[...]	[...]	[...]	[...]
Platby podle třetí marketingové dohody (vedlejší ujednání k první marketingové dohodě)	[...]			

- (56) Všechny dohody uzavřené v roce 2002 mezi společnostmi KFBG, DMG, Ryanair, LV a AMS skončily k 29. říjnu 2005, kdy společnost Ryanair poskytování služeb osobní letecké dopravy mezi letišti KLU a STN z ekonomických důvodů zastavila.

2.6.2. Dohody z roku 2006

2.6.2.1. Dohoda o letištních službách „Airport Services Agreement“ mezi společnostmi KFBG a Ryanair ze dne 23. srpna 2006

- (57) Dne 23. srpna 2006 uzavřely společnosti KFBG a Ryanair dohodu o poskytování služeb realizovaných třikrát týdně v době od 19. prosince 2006 do 21. dubna 2007, která ještě tentýž den vstoupila v platnost. Tato dohoda vycházela ze zveřejněných tarifů KLU a systému pobídek zavedeného v září 2005.

- (58) Společnost Ryanair byla povinna zavést a provozovat třikrát týdně službu letecké dopravy na trase STN-KLU-STN, přičemž objem osobní přepravy musel během smluvní doby činit minimálně 8 000 odlétajících cestujících. Společnost Ryanair byla povinna hradit oficiální letištní poplatky KLU. Na základě systému pobídek byla společnosti Ryanair na každého odlétajícího cestujícího v nové nabídce linkové dopravy poskytnuta pobídka ve výši 7,62 EUR.
- (59) Dohoda počítala s možností prodloužení o pět let – od 22. dubna 2007 do 21. dubna 2012.

2.6.2.2. Marketingová dohoda „Marketing Services Agreement“ mezi společnostmi DMG a AMS ze dne 21. prosince 2006

- (60) Dne 21. prosince 2006 uzavřely společnosti DMG a AMS marketingovou dohodu, která vstoupila v platnost dne 28. února 2007. Tato dohoda byla spojena se závazkem společnosti Ryanair obsluhovat v době od 19. prosince 2006 do 21. dubna 2007 leteckou trasu STN-KLU (srov. 61. bod odůvodnění).
- (61) Společnost AMS byla v rámci této dohody povinna poskytnout ročně balíček marketingových služeb v hodnotě [...] EUR podle aktuálního ceníku AMS. K těmto marketingovým službám patřil odkaz ze stránek www.ryanair.com na internetové stránky specifikované společností DMG, obsah na stránkách destinací Klagenfurt/Korutany specifikovaný společností DMG a e-mailové nabídky s propagací Klagenfurtu/Korutany, které byly zaslány odběratelům těchto internetových stránek. Podle článku 5 této dohody měly obě strany možnost rozhodnout o dalších marketingových službách nad rámec sjednané částky. Internetové stránky specifikované společností DMG nesměly nabízet žádné lety, pronájmy vozidel, ubytování a jiné služby, které by mohly být v budoucnu nabízeny na internetových stránkách www.ryanair.com, směly však prezentovat turisticky zajímavá místa a obchodní příležitosti v Klagenfurtu/Korutanech.
- (62) Společnost DMG byla povinna za tyto marketingové služby uhradit na základě faktury formou měsíčních splátek částku [...] EUR.
- (63) Dohoda počítala s možností prodloužení o dalších pět let od 22. dubna 2007 do 21. dubna 2012. Podstatou dohody byly celoroční pravidelné lety třikrát týdně na trase STN-KLU-STN. Roční balíček marketingových služeb měl být z hlediska obsahu a poplatků každý rok po vzájemné dohodě upravován.

2.7. Dohody se společnostmi Hapag Lloyd Express (HLX) a TUIfly

- (64) V listopadu 2002 vypsala společnost DMG druhé zadávací řízení na provozování letecké linky mezi Klagenfurtem a některou z evropských aglomerací (vyjma Londýna a destinací s leteckou vzdáleností do 500 km). Oznámení o zadávacím řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ze dne 11. prosince 2002, s. 240 a ve Věstníku veřejných zakázek Spolkového ministerstva hospodářství a práce. Nabídnuta byla smlouva pro každodenní přímou leteckou linku mezi Klagenfurtem a některou z evropských aglomerací s 348 lety (rotacemi) ročně s dobou platnosti pět let a možností prodloužení o dalších pět let. Na oplátku nabídla společnost DMG:
- a) příspěvek na marketingová opatření letecké společnosti formou pevně stanovené částky ve výši 145 000 EUR; tato podpora musela být použita na propagaci a podporu prodeje leteckého spoje, využití muselo být každého půl roku dokládáno;
- b) náhradu 95 % poplatků za turn-around (letištní poplatky, poplatky za pozemní odbavení a ramp handling, jakož i poplatek za zabezpečení letového provozu) letiště KLU. Tyto poplatky jsou spojené s přistáním na KLU.
- (65) Jelikož se do druhého zadávacího řízení nepřihlásil žádný účastník, bylo zrušeno. Následně proběhlo dohodnuté řízení bez předchozího zveřejnění, na jehož základě byla uzavřena smlouva se společností HLX.
- (66) Podle informací zaslanych Rakouskem vstoupila dohoda o spolupráci mezi společnostmi KFBG a HLX v platnost 30. srpna 2003 a vypršela k 31. březnu 2008. Písemně byla formalizována až dohodami z 24. května 2004 a 4. června 2004. Dohoda zahrnovala možnost prodloužení oběma stranami.

- (67) Společnost HLX se zavázala ke zřízení a provozování tras Klagenfurt – Kolín nad Rýnem/Bonn (s šesti pravidelnými lety týdně) a Klagenfurt – Hannover (se třemi pravidelnými lety týdně). Za tyto služby letecké dopravy měla společnost HLX hradit oficiální poplatky KLU podle poplatkového řádu KLU.
- (68) Společnost HLX se kromě toho zavázala poskytnout ve prospěch KLU balíček marketingových služeb, například formou doprovodných reklam k nabídce letů v lokálních, regionálních a národních médiích a na internetu, stejně jako formou reklamních plakátů ve veřejném prostoru. Mimoto se společnost HLX zavázala k pozitivnímu reprezentování KLU na svých internetových stránkách a ke zřízení odkazu na internetové stránky KLU.
- (69) Společnost KFBG přislíbila jednorázovou platbu ve výši [...] EUR za marketingové náklady vzniklé před zahájením a ve fázi zavádění nabídky letů (iniciační náklady). Dále měla společnost KFBG hradit za každý nový cíl měsíčně částku za marketingové služby, která činila od 1. října 2003 [...] EUR a od 1. května 2004 do 31. března 2008 [...] EUR.
- (70) V prosinci 2003 vypsal společnost DMG třetí zadávací řízení na zřízení pravidelných leteckých linek mezi Klagenfurtem a evropskými aglomeracemi (vyjma Londýna a destinací s leteckou vzdáleností do 500 km). Oznámení o zadávacím řízení bylo zveřejněno v Úředním věstníku EU a ve Věstníku veřejných zakázek Spolkového ministerstva hospodářství a práce ze dne 30. prosince 2003. Nabídnuta byla smlouva na každodenní přímou leteckou linku mezi Klagenfurtem a evropskými aglomeracemi s 3–7 lety (rotacemi) týdně s dobou platnosti 5 let. Na oplátku nabídla společnost DMG:
- a) příspěvek na marketingová opatření letecké společnosti formou pevně stanovené částky ve výši 29,90 EUR za každého odlétajícího cestujícího,
 - b) náhradu 98 % poplatků za turn-around (letištní poplatky, poplatky za pozemní odbavení a ramp handling, jakož i poplatek za zabezpečení letového provozu) letiště KLU. Tyto poplatky jsou spojené s přistáním na KLU.
- (71) Jelikož se do třetího zadávacího řízení nepřihlásil žádný účastník, bylo zrušeno. Následně proběhlo projednávací řízení bez předchozího zveřejnění, na jehož základě byla uzavřena smlouva se společností HLX. Od 1. května 2004 zahrnovala nabídka letů společnosti HLX ještě další dvě destinace, a to Hamburk a Berlín.
- (72) Rakouské orgány tvrdily, že platby uhrazené společnosti HLX za marketingové služby přibližně odpovídaly náhradě poplatků za turn-around podle druhého a třetího zadávacího řízení společnosti DMG z listopadu 2002 a prosince 2003 (7). Podmínky dohody uzavřené se společností HLX měly odpovídat podmínkám druhého a třetího zadávacího řízení společnosti KFBG.
- (73) V lednu 2007 byly společnost HLX a další firma s názvem „Hapag-Lloyd Flug“ sloučeny do nové letecké společnosti TUIfly. Společnost TUIfly pokračovala v poskytování služeb letecké dopravy zajišťovaných dříve společností HLX. Po tomto sloučení uzavřela společnost KFBG dne 10. prosince 2008 následnou dohodu se společností TUIfly. Tato dohoda vstoupila v platnost 1. dubna 2008 a vypršela automaticky 31. března 2013.
- (74) Podle této dohody byla společnost TUIfly povinna v letní letové sezóně mezinárodní letecké organizace (International Air Transport Association, dále jen „IATA“) pro rok 2008 obsluhovat trasy Klagenfurt – Kolín nad Rýnem sedmkrát týdně, Klagenfurt – Hannover dvakrát týdně, Klagenfurt – Berlín třikrát týdně a Klagenfurt – Hamburk dvakrát týdně, přičemž očekávaný objem osobní přepravy činil minimálně 50 000 odlétajících cestujících. V zimní letové sezóně IATA 2008/2009 měla společnost TUIfly obsluhovat trasy Klagenfurt – Kolín nad Rýnem sedmkrát týdně, Klagenfurt – Hannover čtyřikrát týdně, Klagenfurt – Berlín čtyřikrát týdně a Klagenfurt – Hamburk čtyřikrát týdně, přičemž očekávaný objem osobní přepravy činil minimálně 40 000 odlétajících cestujících.
- (75) Dále se společnost TUIfly podle této dohody zavázala poskytnout KLU a regionu Korutany obsáhlý balíček marketingových služeb. K těmto službám patřila reprezentace Klagenfurtu jako dovolenkové destinace ve dvou měsíčních elektronických zpravodajích, na internetových stránkách s nabídkou výhodných letů, na úvodní stránce společnosti TUIfly, na stránce destinací KLU, na palubních lístcích a v palubních časopisech, na letním, resp. zimním letovém řádu společnosti TUIfly, ve spotu palubní televize, stejně jako prostřednictvím brandingu letadla a různých mediálních akcí.

(7) Jak však vyplývá z 65. a 71. bodu odůvodnění, počítala obě zadávací řízení s různou náhradou poplatků za turn-around.

- (76) Společnost KFBG měla za tyto marketingové služby uhradit ročně částku ve výši [...] EUR a jednorázovou částku ve výši [...] EUR za branding letadla.

2.8. Dohoda se společností Air Berlin

- (77) Od zimní letové sezóny IATA 2009/2010 převzala od TUIfly spoje mezi uvedenými městy společnost Air Berlin. Po tomto převzetí podepsaly společnosti KFBG a TUIfly dne 28. října 2009 smlouvu, kterou svou dohodu ze dne 10. prosince 2008 s účinností od 25. října 2009 zrušily. Společnost DMG uzavřela se společností Air Berlin následnou dohodu na období od 25. října 2009 do 31. března 2013, která byla podepsána k různému datu, konkrétně 8. července 2010, 13. října 2010 a 25. října 2010. Dohoda zahrnovala možnost prodloužení oběma stranami.
- (78) Podle této dohody byla společnost Air Berlin povinna v zimní letové sezóně IATA 2009/2010 obsluhovat trasu Klagenfurt – Kolín nad Rýnem čtyřikrát až sedmkrát týdně (minimálně čtyři a maximálně sedm služeb letecké dopravy týdně podle rozhodnutí Air Berlin), Klagenfurt – Berlín pětikrát až šestkrát týdně, Klagenfurt – Hannover dvakrát týdně a Klagenfurt – Hamburk pětikrát až šestkrát týdně, přičemž očekávaný objem osobní přepravy činil v této zimní sezóně minimálně 31 000 odlétajících cestujících. V letní letové sezóně IATA 2010 měla společnost Air Berlin obsluhovat trasu Klagenfurt – Kolín nad Rýnem pětikrát až šestkrát týdně, Klagenfurt – Berlín čtyřikrát až pětikrát týdně, Klagenfurt – Hannover dvakrát týdně a Klagenfurt – Hamburk třikrát až čtyřikrát týdně, přičemž očekávaný objem osobní přepravy činil v této letní sezóně minimálně 42 000 odlétajících cestujících.
- (79) V zimní letové sezóně IATA 2010/2011 měla společnost Air Berlin obsluhovat trasu Klagenfurt – Düsseldorf dvakrát až třikrát týdně, Klagenfurt – Berlín třikrát týdně a Klagenfurt – Hamburk dvakrát až třikrát týdně, přičemž očekávaný objem osobní přepravy činil minimálně 19 000 odlétajících cestujících. V letní letové sezóně IATA 2011 měla společnost Air Berlin obsluhovat trasu Klagenfurt – Düsseldorf dvakrát až třikrát týdně, Klagenfurt – Berlín třikrát až čtyřikrát týdně a Klagenfurt – Hamburk dvakrát týdně, přičemž očekávaný objem osobní přepravy činil minimálně 28 000 odlétajících cestujících.
- (80) Dále byla společnost Air Berlin podle této dohody povinna poskytnout KLU a regionu Korutany obsáhlý balíček marketingových služeb, jako např. prezentaci Klagenfurtu na hlavních internetových stránkách Air Berlin, v německém elektronickém zpravodaji a nizozemském elektronickém zpravodaji, při internetovém odbavení, na ústřížku palubního lístku pro cestujícího, jako spořič obrazovky, v různých tištěných a televizních médiích na palubě letadel a na regionálních mediálních akcích.
- (81) Společnost DMG souhlasila, že za tyto marketingové služby v zimní letové sezóně 2009/2010 uhradí částku ve výši [...] EUR a v letové sezóně 2010/2011 částku ve výši [...] EUR.

2.9. Dohoda se společností Austrian Airlines ze dne 20. října 2005

- (82) Od 1. října 2003 společnost AUA sama od sebe snížila vůči KLU úhrady za tehdy splatné poplatky za turn-around. Dne 17. listopadu 2003 podala společnost KFBG na společnost AUA u zemského soudu civilní žalobu kvůli neuhrazeným letištním poplatkům. Dne 7. ledna 2004 zaslala společnost AUA žalobní odpověď. Mimoto podala společnost AUA dne 17. října 2004 k národnímu kartelovému soudu návrh podle kartelového zákona kvůli zneužití dominantního postavení na trhu ze strany společností KFBG.
- (83) Dne 20. října 2005 podepsaly společnosti KFBG a AUA dohodu o narovnání pro období od 1. října 2003 do 20. října 2005. Tímto se strany dohodly oba spory před zemským soudem i před národním kartelovým soudem ukončit.
- (84) Společnost AUA se zavázala uhradit společnosti KFBG částku ve výši [...] EUR.
- (85) Strany se dohodly, že systém pobídek společnosti KFBG ze dne 1. září 2005 se má stát součástí dohody o narovnání a má pro společnost AUA zpětně platit od 1. října 2003.

2.10. Důvody pro zahájení řízení v únoru 2012 a rozšíření řízení v červenci 2014

- (86) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení a o rozšíření řízení vyjádřila Komise pochybnosti ohledně následujících opatření:

2.10.1. *Financování letiště Klagenfurt městem Klagenfurt, spolkovou zemí Korutany a dalšími subjekty*

- (87) Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda veřejné prostředky vyplacené společníky KFBG, Spolkovým ministerstvem vnitra a Spolkovým ministerstvem financí v letech 2000 až 2010 KLU představují státní podporu, a pokud ano, zda je tato státní podpora slučitelná s vnitřním trhem.

2.10.2. *Systém letištních pobídek společnosti Kärntner Flughafen Betriebs GmbH z roku 2005*

- (88) Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda snížené letištní poplatky v rámci systému pobídek z roku 2005 představují státní podporu, a pokud ano, zda je tato státní podpora slučitelná s vnitřním trhem.

2.10.3. *Dohody se společnostmi Ryanair, LV a AMS z roku 2002 a 2006*

- (89) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila Komise pochybnosti o tom, zda Ryanair a její dceřiná společnost LV uzavřením dohod se společnostmi KFBG a DMG v roce 2002 požívaly státní podporu, a pokud ano, zda je tato státní podpora slučitelná s vnitřním trhem.

- (90) Ve svém rozhodnutí o rozšíření řízení vyjádřila Komise pochybnosti o tom, zda dvě dodatečné dohody z roku 2002 mezi společnostmi DMG a AMS, stejně jako LV, které je nutné zahrnout do podrobné analýzy všech dohod uzavřených v roce 2002, představují státní podporu, a pokud ano, zda je tato státní podpora slučitelná s vnitřním trhem.

- (91) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení navíc Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda společnost Ryanair a její dceřiná společnost LV uzavřením dohod se společnostmi KFBG a DMG v roce 2006 obdržely státní podporu, a pokud ano, zda je tato státní podpora slučitelná s vnitřním trhem.

2.10.4. *Dohody se společnostmi Hapag Lloyd Express (HLX) a TUIfly*

- (92) Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda společnosti HLX/TUIfly uzavřením dohod se společností KFBG obdržely státní podporu, a pokud ano, zda je tato státní podpora slučitelná s vnitřním trhem.

2.10.5. *Dohoda se společností Air Berlin*

- (93) Dále Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda společnost Air Berlin uzavřením dohod se společností KFBG obdržela státní podporu, a pokud ano, zda je tato státní podpora slučitelná s vnitřním trhem.

2.10.6. *Dohoda se společností Austrian Airlines ze dne 20. října 2005*

- (94) Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda dohoda o narovnání mezi společnostmi KFBG a AUA ze dne 20. října 2005 představuje státní podporu, a pokud ano, zda je tato státní podpora slučitelná s vnitřním trhem.

3. ANALÝZY NÁKLADŮ A VÝNOSŮ PROVEDENÉ RAKOUSKÝMI ORGÁNY

- (95) Rakouské orgány prohlásily, že společnost KFBG neprovedla žádnou ex ante analýzu nákladů a výnosů, a sice ani před uzavřením dohod s leteckými společnostmi ani před zavedením systému pobídek v roce 2005.

- (96) Aby mohla Komise posoudit analyzovaná opatření, zaslalo Rakousko rekonstruovanou ex ante analýzu nákladů a výnosů pro všechny dohody mezi společností KFBG/DMG a různými leteckými společnostmi, stejně jako pro systém pobídek z roku 2005.

- (97) Při rekonstrukci těchto analýz použily rakouské orgány pouze data a informace, které byly k dispozici k okamžiku uzavření dohod a zavedení systému pobídek; dále předložily odhady pro doby platnosti jednotlivých dohod.

4. STANOVISKO RAKOUSKA

- (98) Za prvé rakouské orgány odkazovaly na značný veřejný zájem na provozování letiště KLU v Korutanech. Letiště KLU podle nich představuje pro region Korutany důležité napojení na jiné regiony a členské státy. Kromě toho je provozování KLU nutné k plnění mandatorních úkolů ve veřejném zájmu, stejně jako z vojenských důvodů. Spolková země Korutany se zavázala umožnit vojenské využití letiště KLU Rakouskou republikou.
- (99) Za druhé rakouské orgány tvrdí, že za KLU neexistuje žádná náhrada, neboť překonat vzdálenosti k alternativním letištím (Lublaň, Maribor, Terst nebo Štýrský Hradec) v alpském regionu Korutany je za nepříznivého počasí mnohem obtížnější než v rovinaté krajině. Proto by měly být předpoklady ohledně spádové oblasti letiště v horské oblasti jakou je Klagenfurt odpovídajícím způsobem upraveny.
- (100) Za třetí Rakousko uvádí, že financování KLU bylo v posledních dvaceti letech ziskové, pokud se nebere ohled na náklady smluv s různými leteckými společnostmi. Analýza nákladů na provoz KLU musí být provedena na základě analýzy mezních nákladů.
- (101) Rakousko souhlasilo s tím, že všechna analyzovaná opatření byla poskytnuta za použití státních prostředků a jsou přičitatelná Rakousku.
- (102) Rakousko však nevidí žádné důvody domnívat se, že společnost KFBG získala v důsledku finančních příspěvků svých společníků hospodářské zvýhodnění. Úhrady společníků představovaly náhradu nákladů vynaložených společností KFBG na marketingové dohody s různými leteckými společnostmi, které posloužily jak KLU, tak i městu Klagenfurt a spolkové zemi Korutany. Obvykle má spolková země Korutany hradit určité náklady na vykonávání mandatorních úkolů ve veřejném zájmu letištěm KLU, takže spolková země Korutany nebo spolková ministerstva jsou k úhradě těchto nákladů oprávněny.
- (103) Rakousko dále tvrdilo, že provoz KLU je nutné považovat za službu obecného hospodářského zájmu, jelikož odpovídá veřejnému zájmu a spolková země Korutany má povinnost toto letiště provozovat, aby byla zajištěna dostupnost regionu Korutany.
- (104) K dohodám mezi KLU a leteckými společnostmi, stejně jako k systému pobídek Rakousko uvedlo, že podle jeho názoru nevzniká různým leteckým společnostem působícím na KLU žádné hospodářské zvýhodnění, neboť některé smlouvy obsahovaly stejné podmínky jako předcházející zadávací řízení KLU, a tudíž evidentně odpovídaly tržním podmínkám. Rovněž systém pobídek z roku 2005 byl podle vyjádření v souladu s trhem.
- (105) Ohledně selektivnosti analyzovaných opatření uvádí Rakousko, že se všechny letecké společnosti mohly zúčastnit předcházejících zadávacích řízení, takže následné uzavření smluv s jednotlivými leteckými společnostmi nelze považovat za selektivní. Jelikož navíc nelze KLU nahradit jinými letišti, nedochází k žádné deformaci hospodářské soutěže nebo omezení obchodu.
- (106) Rakouské orgány neprovedly žádné nezávislé hodnocení výsledku marketingových aktivit; uvádějí však, že v důsledku stále spolupráce a úspěchu leteckých linek došlo k pozitivnímu vývoji počtu cestujících na KLU.
- (107) K dohodě o narovnání mezi společnostmi KFBG a AUA Rakousko prohlašuje, že uzavření této dohody bylo zároveň čistě tržně motivovaným krokem.
- (108) S ohledem na systém pobídek rakouské orgány uvedly, že KLU jednalo při jeho zavedení jako soukromý investor. Slevy na letištní poplatky poskytnuté na základě tohoto systému podle nich odpovídají tržním podmínkám.

5. STANOVISKA ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

5.1. Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings

- (109) Společnosti AUA, Lufthansa a Germanwings předložily dvě společná stanoviska. V nich vysvětlily, že rozhodnutí o zahájení řízení má několik právních vad: nedostatečné odůvodnění přičitatelnosti státu a účasti veřejného sektoru, nesprávný výklad zásady tržně jednajícího investora a nepřiměřeně dlouhá doba mezi podáním stížnosti v roce 2007 a zahájením řízení dne 22. února 2012.
- (110) Dále tyto tři letecké společnosti zastávaly názor, že letištní poplatky KLU jsou slučitelné se zásadou tržně jednajícího investora. Financování letiště nespadá do oblasti platnosti pravidel státní podpory, jelikož nabízené služby letecké dopravy sloužily k lepšímu napojení regionu Korutany na jiné regiony a členské státy. K ziskovosti KLU tyto tři letecké společnosti uvedly, že KLU by bylo ziskové, kdyby několik leteckých dopravních společností nezískalo zvýhodněné letištní poplatky, a předložily své odhady k celkovým výhodám poskytnutým určitým jiným leteckým společnostem.
- (111) Společnosti AUA, Lufthansa a Germanwings vysvětlily, že systém pobídek KLU neumožňuje srovnání s letišti jako je Frankfurt/Hahn nebo Lübeck (které uvádělo Rakousko). Tato letiště se vyznačují tím, že byla přizpůsobena potřebám společnosti Ryanair. Na těchto letištích je Ryanair dominantní leteckou společností, což však neplatí pro KLU. Kromě toho zaujaly tyto tři letecké společnosti stanovisko ke kalkulaci nákladů letiště.

5.2. Ryanair

5.2.1. Přímé stanovisko společnosti Ryanair

- (112) Společnost Ryanair vznáší námitky proti rozhodnutí o zahájení řízení ohledně dohod s KLU z let 2002 a 2006. Společnost Ryanair uvedla, že tyto smlouvy jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího investora a nepředstavují tudíž státní podporu.
- (113) Společnost Ryanair v zásadě tvrdila, že jí nebyla poskytnuta žádná výhoda, jelikož smlouvy odrážejí běžné tržní podmínky.
- (114) Ohledně otázky podpory marketingu společnost Ryanair argumentovala, že slevy poskytnuté ze strany KLU jsou v souladu s průmyslovou praxí, neboť mnoho letišť v soukromém i veřejném vlastnictví využívá pro nové destinace stejné nebo ještě vyšší slevy ⁽⁸⁾.
- (115) Dále společnost Ryanair poukazuje na to, že Komise očividně uplatnila nesprávnou analýzu nákladů, neboť náklady na infrastrukturu, stejně jako pevné provozní náklady by měly být považovány za ztracené náklady, a to, že KLU jako tržně jednající investor své ceny stanoví na úrovni mezních cen, se jeví jako logický krok.
- (116) Společnost Ryanair odmítá, že by v důsledku snížení letištních poplatků na KLU získala selektivní zvýhodnění. Společnost Ryanair získala přístup k infrastrukturám KLU nediskriminačním způsobem, neboť na služby byly vypsány veřejné zakázky a žádná jiná letecká společnost neprojevila zájem; navíc nebyla žádná jiná letecká společnost odmítnuta. Společnost Ryanair získala slevy jako protislužbu za značné obchodní riziko, které na sebe vzala zřízením leteckých linek na tenkrát ještě neznámé letiště.
- (117) Ohledně smluv se společností AMS se společnost Ryanair důrazně ohrazuje proti společnému posuzování různých dohod mezi Ryanair a společností KFBG a marketingových dohod se společností AMS. Uzavření marketingové dohody se společností AMS není podmínkou pro provozování tras společností Ryanair z/na KLU.
- (118) Společnost Ryanair uvádí, že Komise ignorovala hodnotu marketingových služeb na internetových stránkách Ryanair, které patří k nejoblíbenějším cestovatelským internetovým stránkám na světě.
- (119) Dle názoru společnosti Ryanair není prokázáno, že by se rakouské orgány účastnily analyzovaných opatření v souvislosti se společností Ryanair nebo AMS a že jsou tato opatření přičitatelná těmto orgánům.

⁽⁸⁾ Jako příklad uvedla společnost Ryanair letiště [...].

- (120) Kromě toho uvádí společnost Ryanair následující kritické body: Náklady na bezpečnost by neměly být přiřazovány k hospodářské činnosti letišť. Jelikož žádná z dohod mezi společností Ryanair a KLU není spojena se státními podporami, není relevantní uplatnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Neexistence obchodního plánu nevyklučuje, že se veřejná instituce chovala jako tržně jednající investor. Ohledně definice spádové oblasti neexistuje v případě KLU žádná spojitost s jinými spory ohledně státní podpory.

5.2.2. Studie a analýzy předložené společností Ryanair

- (121) Nakonec společnost Ryanair předložila řadu poznámek poradenské firmy Oxera a analýzu prof. Damiena P. McLoughlina.

5.2.2.1. Poznámka společnosti Oxera 1 – „Economic MEIP⁽⁹⁾ Assessment for Klagenfurt Airport“ (Ověření dodržování zásady tržně jednajícího investora pro letiště Klagenfurt), vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 4. července 2011

- (122) Společnost Ryanair pověřila firmu Oxera ověřením, zda jsou dohody mezi společností Ryanair a KLU, stejně jako poplatky hrazené společností Ryanair KLU slučitelné se zásadou tržně jednajícího investora. Do hodnocení nebyla zahrnuta marketingová dohoda mezi společnostmi DMG a AMS ze dne 21. prosince 2006.
- (123) Společnost Oxera provedla dvě analýzy: srovnávací analýzu a analýzu ziskovosti. Společnost Oxera dospěla k závěru, že letiště [...] a [...] jsou s ohledem na několik charakteristických znaků srovnatelná s KLU. Společnost Oxera porovnávala poplatky, které Ryanair hradí těmto letišťům, a to po odečtení marketingové podpory hrazené společností Ryanair v rámci dohody z roku 2002 se společností DMG, nikoliv však po odečtení plateb, které společnost Ryanair obdržela v rámci marketingové dohody z roku 2006. Po porovnání poplatků uhrazených za turn-around a za cestujícího dospěla společnost Oxera k závěru, že poplatky na KLU byly vždy vyšší než na obou dalších letištích.
- (124) V případě analýzy ziskovosti provedené společností Oxera se jedná o ex ante hodnocení na základě dodatečných nákladů a výnosů a zásady samostatného financování⁽¹⁰⁾, které se týkalo pouze dohod z roku 2002. Společnost Oxera z toho vyvodila, že dohody z roku 2002 byly pro letiště rentabilní a vykazovaly pozitivní aktuální netto hodnotu.

5.2.2.2. Poznámka společnosti Oxera 2 – „Economic MEIP Assessment for Klagenfurt Airport“ (Ověření dodržování zásady tržně jednajícího investora pro letiště Klagenfurt), vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 31. srpna 2012

- (125) Analýza se vztahuje na dohodu o poskytování letištních služeb mezi společnostmi KFBG a Ryanair na období let 2002 až 2006, stejně jako na marketingovou dohodu mezi společnostmi DMG a LV na období od 27. června 2002 do 27. června 2007. Dohody mezi společnostmi DMG a AMS nejsou v analýze společnosti Oxera zohledněny.
- (126) Společnost Oxera porovnávala celkové poplatky uhrazené leteckou společností na KLU s příslušnými poplatky uhrazenými od roku 2002/2003 do roku 2010/2011 na pěti srovnávacích letištích. Tyto poplatky byly vykázány dvěma způsoby, a to jako poplatek za cestujícího a poplatek za turn-around, a nejprve shrnuty jako měřítko pro celkové poplatky. Následně byly celkové poplatky přepočteny na poplatky za turn-around, resp. poplatky za cestujícího, aby bylo možné porovnat daných šest letišť.
- (127) Z výsledků vyplývá, že součet poplatků, které společnost Ryanair uhradila na KLU, je v průměru pětikrát vyšší než srovnatelný součet poplatků, které letecká společnost uhradila ve zkoumaném období na srovnávacích letištích. Lze vycházet z toho, že je to dáno typickými vyššími cenami rakouských letišť. Z toho lze vyvodit, že výše poplatků uhrazených společností Ryanair na KLU odpovídá poplatkům, jaké by byly společnosti Ryanair za podobných okolností nabídnuty tržně jednajícím investorem – vlastníkem letiště. Dohody analyzované v této zprávě jsou tak slučitelné se zásadou tržně jednajícího investora.

⁽⁹⁾ Tento akronym znamená v překladu zásadu tržně jednajícího investora („Market Economy Investor Principle“).

⁽¹⁰⁾ V rámci zásady samostatného financování (single-till) se pro stanovení výše letištních poplatků zohlední veškeré příjmy provozovatele letiště ze všech činností letiště, včetně komerčních činností nesouvisejících s leteckou dopravou (např. provoz obchodů, restaurací a parkovišť). V rámci zásady dvojitého financování (dual-till) se naopak pro stanovení letištních poplatků zohlední pouze příjmy z činností souvisejících s leteckou dopravou (v podstatě příjmy z letištních poplatků a poplatků za pozemní služby).

5.2.2.3. Poznámka společnosti Oxera 3 – „Identifying the market benchmark in comparator analysis for MEO tests“ (Identifikace tržního měřítka srovnávací analýzou pro posuzování na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu). „Ryanair State aid cases“ (Případy státní podpory pro společnost Ryanair), vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 9. dubna 2013

- (128) Společnost Oxera se domnívá, že přístup Komise spočívající v tom, že v rámci šetření jsou jako srovnávací letiště uznána pouze letiště se stejnou spádovou oblastí jako letiště, jehož se šetření týká, je chybný.
- (129) Společnost Oxera tvrdí, že tržní referenční ceny získané od srovnávacích letišť nejsou narušeny státní podporou, která byla poskytnuta okolním letišťům. Je proto možné spolehlivě odhadnout tržní měřítko pro kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- (130) Pro to existují dle názoru společnosti Oxera následující důvody:
- Srovnávací analýzy se běžně používají jako kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu i mimo oblast státních podpor.
 - Podle běžné ekonomické teorie společnosti vzájemně ovlivňují svou cenotvorbu pouze tehdy, pokud jsou jejich produkty nahraditelné nebo se doplňují. Pokud jsou dvě konkurenční společnosti aktivní na různých hospodářských trzích, a tudíž si nekonkurují, jsou dopady jejich jednání na cenotvorbu druhé společnosti zanedbatelné. Proto Komise ve svém stanovisku ke srovnávací analýze vychází z toho, že si srovnávací letiště a všechna letiště, která by mohla požívat státní podporu, konkurují.
 - Letiště ve stejné spádové oblasti si nutně vzájemně nekonkurují a srovnávací letiště použítá v předložených zprávách čelila omezené hospodářské soutěži ze strany letišť ve vlastnictví státu ve své spádové oblasti (méně než třetina komerčních letišť ve spádové oblasti srovnávacích letišť je zcela ve vlastnictví státu a žádné z letišť ve stejné spádové oblasti jako srovnávací letiště nebylo předmětem probíhajícího řízení o státní podpoře (situace v dubnu 2013)).
 - I v případě, že srovnávací letiště čelí hospodářské soutěži ze strany letišť ve vlastnictví státu nacházejících se ve stejné spádové oblasti, existují za určitých okolností důvody pro domněnku, že jejich chování je v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu (např. v případě vysokého soukromého vlastnického podílu nebo v případě soukromě provozovaného letiště).
- (131) Letiště chovající se jako tržně jednající hospodářský subjekt nestanoví ceny nižší, než jsou inkrementální náklady.

5.2.2.4. Poznámka společnosti Oxera 4 – „Principles underlying profitability analysis for MEO tests“ (Zásady tvořící základ analýzy ziskovosti pro posuzování na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu). „Ryanair State aid cases“ (Případy státní podpory pro společnost Ryanair), vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 9. dubna 2013

- (132) Společnost Oxera se domnívá, že analýza ziskovosti, kterou provedla ve svých zprávách předložených Komisi, uplatňuje zásady, jež by přijal racionální investor v soukromém sektoru, a odráží postup Komise v precedentních případech.
- (133) Analýza ziskovosti je založena na těchto zásadách:
- posouzení je provedeno na inkrementálním základě,
 - předem vypracovaný obchodní plán není nezbytně nutný,
 - na nepřetíženém letišti je jedinou vhodnou metodou cenotvorby zásada samostatného financování,
 - v úvahu je nutno vzít pouze příjmy související s hospodářskou činností provozování letiště,
 - brát v potaz je třeba celou dobu trvání dohody, včetně případných prodloužení,
 - při posuzování ziskovosti dohod by se neměly zohledňovat budoucí finanční toky,
 - inkrementální zvýšení ziskovosti dohod mezi společností Ryanair a letišti by měla být hodnocena na základě odhadů interního výnosu nebo aktuální netto hodnoty.

5.2.2.5. Analýza profesora Damiana P. McLoughlina, „Brand building: why and how small brands should invest in marketing“ (Budování značky: proč a jak by měly malé značky investovat do marketingu), vyhotoveno pro společnost Ryanair, 10. dubna 2013

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

5.2.2.6. Poznámka společnosti Oxera 5 – „Are prices set by AMS in line with the market rate?“ (Odpovídají ceny společnosti AMS tržním cenám?), vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 20. prosince 2013

- (136) Tato poznámka obsahuje výsledky porovnání cen požadovaných společností AMS za reklamu na stránkách ryanair.com s ceníky podobných reklamních služeb nabízených jinými evropskými cestovatelskými weby⁽¹⁾. Cílem této analýzy je nezávislé posouzení otázky, zda společnost AMS své služby nabízela za tržní ceny.
- (137) Jako podklad pro tuto analýzu sloužilo období let 2004–2005, tedy doba prvního zavedení cen AMS, stejně jako ceník z listopadu 2013. V obou případech byly sazby společnosti AMS porovnány s namátkovým vzorkem cen za internetovou reklamu. Přitom byly zohledněny pouze inzerce na domovské stránce příslušného webu.
- (138) Z výsledků analýzy vyplývá, že poplatkové sazby společnosti AMS za reklamní plochy na stránkách ryanair.com byly v obou případech nižší nebo srovnatelné s cenami uvedenými v ceníku. Výsledky tak dokládají, že poplatkové sazby uplatňované společností AMS jsou v souladu s trhem a slučitelné se zásadou tržně jednajícího investora.
- (139) Společnost Oxera poukazuje na to, že tyto závěry odpovídají dřívějším zjištěním marketingových poradců společnosti Ryanair – Mindshare (2004) a Zenobie Conseil (2011).

5.2.2.7. Poznámky společnosti Oxera 6 a 7 – „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?“ (Jak by se mělo zacházet s dohodami se společností AMS v rámci analýzy ziskovosti jako součásti posuzování na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu?), vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 17. a 31. ledna 2014

- (140) Společnost Ryanair předložila další zprávy vyhotovené její poradenskou společností Oxera. V těchto zprávách se společnost Oxera zabývá zásadami, jež je podle letecké společnosti nutno vzít v úvahu v analýze ziskovosti týkající se na straně jedné dohod o poskytování letištních služeb, které byly uzavřeny mezi společností Ryanair a letišti, a na straně druhé dohod o marketingových službách mezi společností AMS a týmiž letišti v rámci kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu. Společnost Ryanair zdůraznila, že tyto zprávy nijak nemění její dřívější stanovisko, že dohody o poskytování letištních služeb a dohody o marketingových službách je nutno v rámci kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu analyzovat zvlášť.
- (141) Ve zprávách je uvedeno, že by zisky vytvořené společností AMS měly být ve společné analýze ziskovosti zahrnuty jako příjmy, zatímco výdaje na společnost AMS by měly být zahrnuty do nákladů. Poté se ve zprávách navrhuje použití metody založené na peněžních tocích při společné analýze ziskovosti, což znamená, že by se výdaje letišť na společnost AMS měly považovat za inkrementální provozní náklady.
- (142) Ve zprávách je zdůrazněno, že marketingové činnosti přispívají k vytvoření a podpoře hodnoty značky, což může zajistit dopady a přínosy nejen po dobu trvání dohod s leteckou společností, nýbrž i po jejich skončení. Tak je tomu zejména v případě, kdy se vzhledem ke skutečnosti, že společnost Ryanair uzavřela s určitým letištem dohodu, na tomto letišti usadí i jiné letecké společnosti, což přiláká více obchodů, které jsou na letišti zřízeny, a to tudíž letišti přinese vyšší příjmy z činností mimo leteckou dopravu. Podle společnosti Ryanair musí Komise v případě, že přistoupí ke společné analýze ziskovosti, vzít tyto přínosy v úvahu tím, že se s výdaji na společnost AMS zachází jako s inkrementálními provozními náklady, a to po odečtení plateb společnosti AMS.

⁽¹⁾ V anglofonním reklamním průmyslu se tyto ceníky reklamních služeb označují výrazem „rate cards“. Jedná se o přehledy cen za reklamu tištěných nebo rozhlasových médií, popř. firem, které na svých internetových stránkách nabízejí reklamní plochy.

- (143) Společnost Ryanair se rovněž domnívala, že do odhadovaných inkrementálních zisků na konci platnosti dohody o poskytování letištních služeb je nutno zahrnout konečnou hodnotu, aby se zohlednila hodnota vytvořená po skončení dohody. Konečnou hodnotu lze upravit na základě pravděpodobnosti „prodloužení“, což měří očekávání, že zisky budou přetrvávat i poté, co dohoda se společností Ryanair skončí, nebo že podobné podmínky budou dohodnuty s jinými leteckými společnostmi. Společnost Ryanair měla za to, že pak lze vypočítat dolní hranici přínosů vytvořených společně dohodou se společností AMS a dohodou o poskytování letištních služeb, přičemž je zohledněna nejistota spojená s inkrementálními zisky po ukončení dohody o poskytování letištních služeb.
- (144) Na podporu tohoto přístupu obsahují zprávy shrnutí výsledků studií o dopadech marketingu na hodnotu značky. Tyto studie uznávají, že marketing může podpořit hodnotu značky a pomoci vybudovat zákaznickou základnu. Podle zpráv zviditelňuje propagace letiště na internetových stránkách ryanair.com značku letiště. Ve zprávách bylo rovněž uvedeno, že zejména malá regionální letiště, která chtějí zvýšit objem letecké dopravy, mohou hodnotu své značky zvýšit tím, že uzavřou dohody o marketingových službách se společností AMS.
- (145) Ze zpráv konečně vyplývá, že se upřednostňuje přístup založený na peněžních tocích před přístupem založeným na kapitalizaci, podle něhož by se s výdaji společnosti AMS zacházelo jako s kapitálovými výdaji na nehmotný majetek (tj. hodnotu značky). U přístupu založeného na kapitalizaci by byla zohledněna pouze ta část marketingových výdajů, která je přiřaditelná nehmotnému majetku letiště. S marketingovými výdaji by se zacházelo jako s kapitálovými výdaji na nehmotný majetek a poté by byly během doby platnosti smlouvy odepsány, přičemž se zohledňuje zbytková hodnota při předčasném ukončení dohody o poskytování letištních služeb. Tento přístup nebere v úvahu inkrementální zisky plynoucí z uzavření dohody o poskytování letištních služeb se společností Ryanair a výpočet hodnoty nehmotných aktiv je navíc obtížný kvůli výdajům na značku a době používání tohoto aktiva. Metoda peněžních toků je vhodnější než přístup založený na kapitalizaci, jelikož ten by nepostihl pozitivní přínosy pro letiště, které se očekávají v důsledku uzavření dohody o poskytování letištních služeb se společností Ryanair.

5.2.2.8. Poznámka společnosti Oxera 8 – „Allocation of investment costs“ (Přiřazování investičních nákladů), vyhotoveno pro společnost Ryanair, 12. září 2014

- (146) V této poznámce je vysvětleno, jak by mělo probíhat přiřazení investičních nákladů letiště k dohodám s leteckými společnostmi, v případě, že lze tyto náklady považovat za relevantní, pokud jde o hodnocení inkrementální ziskovosti dohody o letecké dopravě při uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- (147) Společnost Oxera uvádí, že je správné provést přiřazení investičních nákladů podle očekávaného podílu kapacity, který určitá dohoda s leteckou společností reprezentuje. Poradenská firma zdůrazňuje, že rozhodující rozdíl spočívá v tom, že při stanovení využití je nutné zohlednit kapacitu, a odkazuje přitom na spory Alghero, Västerås, Reus a Girona.

5.2.2.9. Poznámka společnosti Oxera 9 – „Evaluating the wider impact of AMS Agreements on airport traffic“ (Posouzení obecných účinků dohod se společností AMS na objem letecké dopravy), vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 26. září 2014

- (148) Tato zpráva vysvětluje, jak lze empiricky ověřit, zda dohody se společností AMS poskytují další výhody ve formě zvýšení tržní hodnoty letiště nebo vytvoření síťových externalit.
- (149) Společnost Oxera zdůrazňuje, že doposud neexistuje žádná empirická analýza Komise, z níž by vyplývalo, že jedinou výhodou reklamy na stránkách ryanair.com je zvýšení objemu osobní přepravy společností Ryanair.
- (150) Společnost Oxera objasňuje možné další výhody dohod se společností AMS ve světle kvalitativních důkazů předložených letištěm Alghero. Z uvedeného vyplývá, že nárůst objemu dopravy na letišti Alghero, který nepřipadá na Ryanair, se alespoň částečně připisuje reklamě na stránkách ryanair.com. Společnost Oxera proto považuje za pravděpodobné, že reklama na stránkách ryanair.com by mohla mít dlouhodobější účinky na objem dopravy na letišti, které přesahují nárůst přepravy společností Ryanair.
- (151) Poradenská firma však přiznává, že na základě informační asymetrie není možné dostatečně sledovat všechny změny na trhu. Společnost Oxera proto zdůrazňuje nutnost spolehlivější analýzy dlouhodobých účinků reklamy na stránkách ryanair.com na objem dopravy na letištích.

- (152) Společnost Oxera doporučuje různé statistické přístupy, které by mohla Komise použít při zkoumání účinků reklamy na stránkách ryanair.com na objem dopravy na letišti, a to jak společnosti Ryanair, tak i jiných leteckých společností.
- (153) Pokud by z empirické analýzy vyplynulo, že reklama na stránkách ryanair.com přináší dalekosáhlejší výhody, pak by bylo důležité tyto výhody v rámci přístupu Komise zohlednit při ex ante analýze ziskovosti dohody o poskytování letištních služeb a dohod se společností AMS. Do analýzy ziskovosti by tak mohla být například zahrnuta konečná hodnota, která by reflektovala hodnotu vygenerovanou marketingovými aktivitami.

5.2.2.10. Poznámka společnosti Oxera 10 – „Economic MEOP assessment: Klagenfurt Airport – profitability analysis“ (Ekonomický audit na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu: Letiště Klagenfurt – Analýza ziskovosti), vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 3. listopadu 2014

- (154) V této zprávě je ex ante analyzována očekávaná ziskovost dohody o poskytování letištních služeb uzavřené v roce 2006. Dále jsou prováděny testy citlivosti k výsledkům zprávy z roku 2011 o analýze podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, co se týče očekávané ziskovosti dohody o poskytování letištních služeb („Airport Services Agreement“) z roku 2002.
- (155) Společnost Oxera zkoumala ziskovost jednotlivých dohod na základě několika scénářů kolem hlavního scénáře. Podle společnosti Oxera má hlavní scénář reflektovat předpoklady Klagenfurtu, pokud jsou tyto potvrzeny informacemi, které mělo letiště k dispozici v okamžiku podpisu dohod o poskytování letištních služeb.
- (156) Společnost Oxera stanovila očekávanou ziskovost jednotlivých dohod na základě aktuální netto hodnoty. Očekávaly se pozitivní aktuální netto hodnoty jednotlivých dohod a, jak je zřejmé z analýzy ziskovosti, byla dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2002 i dohoda z roku 2006 natolik rentabilní, že tržně jednající investor by pravděpodobně nabídl podobné podmínky.
- (157) Z analýzy očekávané ziskovosti dohody o poskytování letištních služeb z roku 2002 prezentované ve zprávě lze usuzovat, že obecné závěry zprávy společnosti Oxera z roku 2011 jsou odolné vůči celé řadě testů citlivosti, které se vztahují mimo jiné na změny diskontní sazby, inkrementální náklady, příjmy nesouvisející s leteckou dopravou a investiční náklady.
- (158) Společně s výsledky srovnávací analýzy tyto doklady prokázaly, že dohody odpovídají zásadě tržně jednajícího hospodářského subjektu. Kromě toho jsou dohody s Klagenfurtem očividně v souladu s trhem i v případě zohlednění řady citlivostí ohledně základních předpokladů analýzy. Vzhledem k těmto poznatkům by tržně jednající investor považoval za rentabilní nabídnout podobné podmínky, jaké byly obsaženy v dohodě mezi společností Ryanair a KLU.
- (159) Společnost Oxera závěrem uvádí, že analýza nákladů a výnosů rakouských orgánů pro období od 27. června 2002 do 29. října 2005 by neměla být použita k posouzení dodržení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, neboť i) tato analýza evidentně modeluje podmínky zadávacího řízení společnosti DNG z listopadu 2011 pro provoz přímého spoje mezi Klagenfurtem a Londýnem, nikoliv podmínky dohody o poskytování letištních služeb z roku 2002, ii) tato analýza evidentně nebyla provedena zcela ex ante, jelikož se vztahuje jen na období, v němž společnost Ryanair skutečně působila na letišti, nikoliv na období uvedené v dohodě o poskytování letištních služeb z roku 2002, a iii) letištní poplatky, z nichž rakouské orgány vycházely ve své analýze nákladů a výnosů jsou podstatně nižší než odpovídající poplatky v dohodě o poskytování letištních služeb z roku 2002.

5.2.2.11. Poznámka společnosti Oxera 11 – „Why is comparator analysis an important supplement to profitability analysis in MEOP assessments?“ (Proč představuje srovnávací analýza při posuzování na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu důležitý doplněk analýzy ziskovosti?), vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 26. ledna 2015

- (160) Tato poznámka objasňuje, proč by měly být při zkoumání dohod mezi letišti a leteckými společnostmi na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu použity srovnávací analýzy, a to minimálně formou kontroly výsledků analýzy ziskovosti. Společnost Oxera tak poukazuje na to, že srovnávací analýzy hrají podle přístupu, který Komise uplatňovala ve svém Sdělení o pojmu státní podpora⁽¹²⁾ a vůči jiným hospodářským sektorům (např. námořním přístavům), při zkoumání dohod mezi letišti a leteckými společnostmi na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu důležitou roli.

⁽¹²⁾ Sdělení Komise o pojmu státní podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1). V době, kdy společnost Oxera své poznámky zaslala (tzn. v lednu 2015), byl tento dokument zveřejněn jako návrh k veřejné konzultaci.

- (161) To je relevantní zejména tehdy, pokud se v rámci analýzy ziskovosti nezkoumá nákladová efektivita letiště. Jelikož by se od tržně jednajícího hospodářského subjektu očekával efektivní management nákladů, je důležité přezkoumat nákladovou efektivitu letiště, aby posuzování na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu umožnilo prokazatelné závěry.
- (162) Je celkem možné, že letecká společnost hradí na dvou letištích s podobnými charakteristickými znaky stejně vysoké poplatky. Pokud však jedno z letišť nepracuje efektivně, dalo by se z toho usuzovat, že dohoda mezi letištěm a leteckými společnostmi neodpovídá zásadě tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- (163) Při uzavírání dohod s letištěm však nemá společnost Ryanair povědomí o jeho nákladové efektivitě, zatímco letiště pravděpodobnou ziskovost dohody posoudit dokáže.
- (164) V konečném důsledku má současný přístup Komise ke zkoumání dohod mezi letišti a leteckými společnostmi pro Ryanair na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu za následek nedostatečnou právní jistotu při podepisování dohod s letišti.

5.2.2.12. Poznámka společnosti Oxera 12 – „Economic MEOP assessments: comparator analysis, including AMS“ (Ekonomické audity na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu: Srovnávací analýza, včetně AMS), dodatek ke zprávě společnosti Oxera z roku 2010, 10. dubna 2015

- (165) Předmětem této poznámky jsou dopady srovnávací analýzy, při níž byly dohody o poskytování letištních služeb a dohody se společností AMS na KLU v souladu s přístupem Komise posuzovány společně. Společnost Oxera zdůrazňuje, že tato analýza se nedotýká stanoviska společnosti Ryanair, podle něhož by měly být dohody o poskytování letištních služeb a dohody se společností AMS posuzovány odděleně.
- (166) Tato analýza se opírá o stejná srovnávací letiště, jaká společnost Oxera použila ve své zprávě ke KLU z roku 2012. K zajištění přesnosti porovnání bylo provedeno ověření stability majetkových poměrů a struktur financování těchto letišť.
- (167) V celém sledovaném období byly čisté poplatky uhrazené společností Ryanair KLU – po odečtení plateb za marketingové služby uhrazených společností Ryanair a AMS – vyšší než průměrné čisté poplatky na srovnávacích letištích (jak za odlétajícího cestujícího, tak i za turn-around). Je tudíž pravděpodobné, že tržně jednající hospodářský subjekt by společností Ryanair nabídl obdobné dohody.
- (168) Výsledky společné srovnávací analýzy dohod o poskytování letištních služeb a dohod se společností AMS tak potvrzují výklad, že dohody mezi společností Ryanair, AMS a KLU odpovídaly zásadě tržně jednajícího hospodářského subjektu a zjištěním ve zprávě společnosti Oxera z roku 2012.

5.2.2.13. Poznámka společnosti Oxera 13 – „The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues“ (Dopady činností společnosti Ryanair na příjmy letišť nesouvisející s leteckou dopravou, 4. prosince 2015)

- (169) V této zprávě zkoumala společnost Oxera dopady činností společnosti Ryanair na příjmy letišť nesouvisejících s leteckou dopravou, přičemž jako základ byly stanoveny příjmy na jednoho cestujícího. Dle názoru společnosti Oxera mělo zahájení leteckého provozu společností Ryanair značné pozitivní dopady na úroveň příjmů nesouvisejících s leteckou dopravou na jednoho cestujícího. Na základě toho prohlásila společnost Oxera svůj dosavadní přístup při analýze ziskovosti podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, stejně jako přístup uplatněný v analýze Komise ⁽¹³⁾ za konzervativní, jelikož toto zvýšení příjmů letiště nebylo zohledněno.
- (170) Společnost Oxera provedla empirickou analýzu na základě namátkového vzorku 57 evropských letišť, přičemž dbala na co největší možnou podobnost s letišti prověřovanými z hlediska státní podpory. Společnost Oxera zjistila, že zahájení leteckého provozu společností Ryanair ⁽¹⁴⁾ vedlo u 29 z těchto letišť ke zvýšení příjmů

⁽¹³⁾ Společnost Oxera odkázala na přístup Komise v rozhodnutích k letišťům Pau a Nîmes, v nichž Komise vypočetla očekávané příjmy nesouvisející s leteckou dopravou na jednoho odlétajícího cestujícího tak, že použila zjištěné údaje o letištích z doby před podpisem dohod a provedla odpovídající úpravy o inflaci.

Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1227 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn a společností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Úř. věst. L 201, 30.7.2015, s. 109), bod 414.

Rozhodnutí Komise (EU) 2016/633 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Nîmes-Uzès-Le Vigan a společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited a Airport Marketing Services (Úř. věst. L 113, 27.4.2016, s. 32), bod 436.

⁽¹⁴⁾ Jako rok zahájení činnosti společnosti Ryanair stanovila společnost Oxera vždy rok, v němž společnost Ryanair zahájila na letišti „podstatné“ činnosti; tento byl zase definován jako první rok, v němž odlétající cestující společnosti Ryanair tvořili více než 50 % maximálního celkového počtu všech odlétajících cestujících společnosti Ryanair přepravovaných v období let 1994–2012 během jednoho roku na tomtéž letišti.

nesouvisejících s leteckou dopravou na jednoho odlétajícího cestujícího cca o 12,0–13,7 % k reálným cenám (upraveno o inflaci), a že se jednalo o statisticky významný efekt. Pravděpodobně je to způsobeno tím, že cestující společnosti Ryanair utratí víc než cestující jiných leteckých společností, což částečně vyplývá z omezené gastronomické nabídky na palubě nízkonákladových linek a/nebo je zahájení leteckého provozu společnosti Ryanair důvodem pro rozšíření terminálů, například kvůli usazování dalších maloobchodníků.

- (171) Kromě toho společnost Oxera zjistila, že tento efekt lze obecně pozorovat u všech nízkonákladových linek. Vzhledem k růstu nízkonákladového sektoru, v němž jsou zastoupeny značky s velkým objemem osobní přepravy, může mít zahájení leteckého provozu nízkonákladové linky za následek významné rozšíření dotyčného letiště, a tudíž i vyšší příjmy nesouvisející s leteckou dopravou na jednoho cestujícího. Na základě namátkového vzorku letišť společnost Oxera usuzuje, že zahájení leteckého provozu regulárními leteckými společnostmi naopak nemá žádné významné dopady na příjmy nesouvisející s leteckou dopravou na jednoho cestujícího.
- (172) Podle společnosti Oxera tyto výsledky objasňují konzervativní charakter přístupu, který doposud sama uplatňovala ve svých analýzách ziskovosti podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, a který ve své analýze uplatňovala i Komise. Tyto analýzy nevycházely z rychlejšího růstu příjmů nesouvisejících s leteckou dopravou na jednoho cestujícího, a tudíž nezahrnovaly dalekosáhlejší výhody leteckého provozu společnosti Ryanair na daných letištích. Byl proveden pouze odhad příjmů nesouvisejících s leteckou dopravou na jednoho cestujícího s mnohem nižší mírou inflace. Společnost Oxera proto vychází z toho, že očekávaná ziskovost dohod společnosti Ryanair s letištěm byla při její vlastní analýze podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu a při analýze Komise nastavena příliš nízko.

5.3. AMS

- (173) Společnost AMS zaslala následující stanovisko.

5.3.1. AMS a internetové stránky společnosti Ryanair

- (174) Společnost AMS uvádí, že Komise nesmí společnosti Ryanair a AMS považovat za jeden právní subjekt a dohody uzavřené mezi společnostmi AMS a DMG o marketingových službách pokládat za doplnění dohody mezi letištěm a společností Ryanair. Společnost AMS nabízí marketingové služby, které jsou na základě svého nezávislého účelu opodstatněné, byly vyúčtovány na základě své tržní hodnoty a vyjednány a sjednány odděleně od dohod mezi společností Ryanair a příslušnými letišti.
- (175) Rozhodnutí společnosti Ryanair využít při prodeji reklamního prostoru na jejích internetových stránkách zprostředkovatele není neobvyklé. Společnost AMS je úspěšná při propagaci a prodeji reklamního prostoru četným společností z celé Evropy, a to soukromým i veřejným.
- (176) Web společnosti Ryanair se vyznačuje obzvláště atraktivními vlastnostmi z hlediska podpory prodeje: patří k nejoblíbenějším cestovním portálům na světě; průměrná doba setrvání na internetových stránkách společnosti Ryanair je nezvykle dlouhá; reklama pro letiště na internetových stránkách společnosti Ryanair oslovuje výhradně potenciální cestující tohoto letiště; díky tomu jsou vyloučeny, resp. maximálně omezeny časové ztráty (na rozdíl od reklamy v novinách, rozhlasu, televizi nebo jiných, ne tak silně zaměřených médiích pro širokou veřejnost).

5.3.2. Neexistence výhod pro společnosti AMS a Ryanair

- (177) Společnost AMS uzavírá smlouvy o marketingových službách s veřejnými i soukromými letišti, orgány cestovního ruchu, skupinami pronajímajícími automobily, internetovými stránkami pro rezervace hotelů, pojišťovnami, poskytovateli telekomunikačních služeb.
- (178) Sazby, za něž společnost AMS poskytuje reklamní prostor, a pořizované objemy reklamních prostor nerozlišují mezi veřejnými a soukromými inzerenty. Proto nemůže být se smlouvami společnosti AMS se státem provozovanými letišti nebo jejich dceřinými společnostmi spojena žádná státní podpora. Společnost AMS uzavřela s několika letišti, které jsou v soukromém vlastnictví nebo jsou kontrolována soukromými podílčníky (mezi nimi [...] a [...]), stejně jako s jinými soukromými stranami smlouvy za srovnatelných, nediskriminačních podmínek.
- (179) V souvislosti s otázkou obchodního zájmu, který by mělo letiště na reklamě na stránkách ryanair.com, kritizuje společnost AMS závěr Komise obsažený v rozhodnutí o zahájení řízení, neboť jelikož společnost AMS nabízí své služby za tržní ceny, neexistuje právní základ pro zpochybnění ekonomických pohnutek společnosti DMG a letiště pro reklamu na internetových stránkách společnosti Ryanair.
- (180) Společnost AMS uvedla řadu důvodů pro pořízení marketingových služeb ze strany společnosti DMG u společnosti AMS za účelem reklamy na internetových stránkách ryanair.com. Tyto důvody lze shrnout následovně:

- (181) Za prvé, reklama na internetových stránkách společnosti Ryanair představuje investici do rozpoznatelnosti značky. Provozovatelé okrajových letišť se potýkají se značnými problémy při zajištění rozpoznání jejich „značky“ ze strany cestujících, leteckých společností a řídicích pracovníků v komerční sféře mimo odvětví letecké dopravy, kteří představují potenciální zdroje příjmů pro letiště. Vyšší rozpoznatelnost značky by mohla letišťům prospět v různých vzájemně propojených a doplňujících se formách; zejména by mohla i) přispět ke zvýšení počtu cestujících, kteří na toto letiště přilétají se společností, na jejichž internetových stránkách letiště zveřejnilo svou reklamu; ii) vést ke zvýšení počtu potenciálních zákazníků, kteří navštíví internetové stránky letecké společnosti, na nichž se letiště prezentuje jako cílové letiště, nebo internetové stránky jiné letecké společnosti, která nabízí spoje na toto letiště; iii) motivovat i další letecké společnosti, aby létaly na toto letiště, a iv) vzbudit zájem o toto letiště u řídicích pracovníků společností (např. maloobchodních řetězců operujících na letištích).
- (182) Za druhé, reklama na internetových stránkách společnosti Ryanair zvyšuje počet příchozích cestujících. Letiště dosahují tendenčně téměř poloviny svých příjmů činnostmi mimo leteckou dopravu. Z hlediska regionálního letiště vytvoří příchozí cestující, kteří na toto letiště přilétají a posléze z něj pokračují v cestě, s mnohem větší pravděpodobností pro letiště příjmy z jiných než leteckých činností než místní cestující, kteří letiště využívají k letům do zahraničních destinací.
- (183) Za třetí, marketing a reklama na internetových stránkách všech leteckých společností se stávají běžnou praxí. Internetové stránky ryanair.com mají mimořádnou hodnotu jako marketingový nástroj pro celou škálu produktů a služeb souvisejících s cestováním. I kdyby však byla společnost Ryanair v této oblasti průkopníkem, je mylné se domnívat, že by letiště nevyužívala i internetové stránky jiných leteckých společností pro vlastní reklamu.

5.3.3. Ceny služeb společnosti AMS

- (184) Společnost AMS uvádí, že ceny za její služby odpovídají jejich tržní hodnotě. K odůvodnění společnost AMS uvádí, že i) marketingové služby u ní nakupuje řada soukromých zákazníků z různých odvětví mimo letištní sektor, jako např. [...], což je samo o sobě dostatečným důkazem pro to, že u cen společnosti AMS se jedná skutečně o tržní ceny, ii) rozhodnutí Tribunal administratif de Marseille ⁽¹⁵⁾ a případ Bratislava ⁽¹⁶⁾ dokládají hodnotu marketingových produktů společnosti AMS a zvýhodnění, které může protistrana uzavřením takových dohod získat, a iii) ceny kalkulované společností AMS vycházejí z objektivních kritérií ⁽¹⁷⁾ a byly transparentně zveřejněny na internetových stránkách společnosti ⁽¹⁸⁾.
- (185) Společnost AMS kromě toho uvádí zprávu Zenobie Conseil a studii nezávislé poradenské firmy, která byla předložena Komisi, aby ilustrovala, že služby společnosti AMS nejsou bezcenné ani předražené, jak implikuje Komise.
- (186) V rozhodnutí o zahájení řízení není prokázáno, že rozhodnutí společnosti DMG jsou přičitatelná státu, neboť Komise se opírá pouze o organizačně právní kritérium skutečného státního vlastnictví, jež převzala ze své analýzy k dohodě se společností LV (která se zase opírá o rozhodnutí společnosti KFVG). Společnost AMS proto Komisi vyzývá k předložení fundované analýzy.

6. STANOVISKO RAKOUSKA KE STANOVISKŮM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

6.1. Stanovisko Rakouska ke stanoviskům zúčastněných stran – Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings

- (187) K prvním a druhému stanovisku těchto tří leteckých společností ze dne 23. července 2012 a 18. září 2012 uvádí rakouské orgány, že byly se společnostmi KFVG a Lufthansa v kontaktu pouze v souvislosti s čitelností určitých tabulek v ověřovaných dokumentech.

⁽¹⁵⁾ Rozsudek Tribunal administratif de Marseille ze dne 20. 10. 2009. V tomto rozsudku soud konstatuje, že letiště Marseille v rámci dohody uzavřené se společností AMS obdrží skutečnou protislužbu v podobě marketingových služeb.

⁽¹⁶⁾ Rozhodnutí Komise 2011/60/EU ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C-12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava na Slovensku a společností Ryanair (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24), 114. bod odůvodnění. V tomto rozhodnutí Komise konstatuje, že i když letiště za dodatečný marketing na internetových stránkách společnosti Ryanair neplatí a Ryanair je na svých internetových stránkách inzeruje pouze jako jednu ze svých destinací, nelze vyloučit, že letiště z toho má určitý užitek (viz 114. bod odůvodnění). Ve tomto rozhodnutí dospěla Komise k závěru, že zkoumaná dohoda je v souladu se zásadou tržně jednatelského hospodářského subjektu.

⁽¹⁷⁾ Objektivní kritéria jako například způsob reklamy (odkazy, bannery, textové úseky, délka a vzhled reklamy na obrazovce), denní počet návštěvníků stránek a počet leteckých spojení z/na toto letiště.

⁽¹⁸⁾ Viz <http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>.

- (188) Ohledně argumentu neexistence státní podpory odkazuje Rakousko na své stanovisko ze dne 15. května 2012. Rakousko zejména podporuje vysvětlení Lufthansy k právnímu posouzení slev.
- (189) Odkaz na poplatkové řády v prvním stanovisku Rakouska z roku 2008 byl míněn pouze jako obecný odkaz na existenci poplatkových řádů na jiných letištích. Letiště Frankfurt/Hahn a Lübeck nelze na základě jejich odlišné ekonomické struktury srovnávat s KLU.
- (190) K podezření na „fiktivní zadávací řízení“ uvádí rakouské orgány, že z pohledu korutanských orgánů byla v každém případě plánována nákupní transakce, a sice zavedení pravidelné letecké linky mezi Londýnem a Klagenfurtem. V případě zadávacího řízení se jednalo obecně o let do Londýna. Neexistuje důkaz pro omezení poptávané trasy na Stansted nebo jiné určité londýnské letiště.
- (191) Dále Rakousko připomíná, že zadávací řízení lze provádět i tehdy, pokud nejsou povinně předepsána. Argumentace, že zadávací řízení nebylo nutné, je tudíž bezpředmětná. Rakousko dále odkazuje na ekonomickou funkci zadávacích řízení. Zadávací řízení zajišťuje transparentnost ohledně existence a podmínek poptávky. To umožňuje druhé straně formulovat nabídku, která pak indikuje tržní cenu. Skutečnost, že se do zadávacího řízení nepřihlásil žádný účastník, svědčí o tom, že cenová očekávání formulovaná poptávajícím se pohybovala pod tržní cenou. Správně vypsané zadávací řízení předpokládá, že veřejná zakázka bude řádně zveřejněna a případní uchazeči mají dostatek času zformulovat svou nabídku. Zadávací řízení KLU tyto požadavky splňovala.

6.2. Stanovisko Rakouska ke stanoviskům zúčastněných stran – Ryanair a AMS

- (192) Rakousko uvádí, že reklama na internetových stránkách ryanair.com má pro Korutany a KLU smysl jen tehdy, pokud společnost Ryanair létá na KLU, protože jen v tomto případě může oslovený okruh zákazníků realizovat svůj zájem prostřednictvím skutečného nákupu. Totéž platí pro dopravu do Londýna, která vede ke zlepšení mobility místního obyvatelstva.
- (193) Mimoto Rakousko podporuje řadu tvrzení společnosti Ryanair:
- nebyly realizovány žádné investice, které by se daly přiřadit přítomnosti společnosti Ryanair na letišti,
 - jak bylo v daném případě již objasněno, jsou slevy a pobídky v souladu se zásadou tržně jednajícího investora,
 - absence obchodního plánu sama o sobě neodporuje zásadě tržně jednajícího investora.
- (194) Ohledně připomínek společnosti AMS odkazují rakouské orgány na strategický cíl reklamy na internetu, speciálně na internetových stránkách ryanair.com. Internetové stránky společnosti Ryanair oslovují i zákaznickou skupinu spolkové země Korutany a KLU. Proto se i pro soukromého investora nabízí uzavřít se společností AMS takovéto reklamní smlouvy.

7. POSOUZENÍ EXISTENCE PODPORY

- (195) Komise ověřovala, zda lze následující opatření hodnotit jako státní podporu:
- financování KFBG,
 - systém pobídek z roku 2005,
 - uzavření dohody o narovnání mezi společnostmi KFBG a AUA, v níž bylo stanoveno zpětné uplatnění systému pobídek z roku 2005 na společnost AUA,
 - dohody o poskytování letištních služeb se společností Ryanair z roku 2002 a marketingové dohody se společnostmi AMS a LV z roku 2002,
 - dohody se společnostmi Ryanair a AMS z roku 2006,
 - dohoda se společností HLX z roku 2003,

- dohoda se společností TUIfly z roku 2008,
 - dohody se společností Air Berlin z roku 2009.
- (196) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie jsou podpory, které jsou poskytovány v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků a které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, neslučitelné s vnitřním trhem, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy.
- (197) Kritéria uvedená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie platí kumulativně. Aby bylo možno určit, zda dotyčné opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, musí být splněny všechny níže uvedené podmínky:
- příjemcem je podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, což předpokládá, že vyvíjí hospodářskou činnost,
 - předmětné opatření je poskytnuto ze státních prostředků a je přičitatelné státu;
 - opatření přináší příjemci hospodářské zvýhodnění,
 - toto zvýhodnění je selektivní,
 - dotyčné opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a mohlo by mít negativní účinky na obchod mezi členskými státy.

7.1. Financování společností KFBG a společností DMG

- (198) Jak je upřesněno v 29. bodě odůvodnění a násl., obdržela společnost KFBG finanční podporu od svých společníků, Spolkového ministerstva vnitra a Spolkového ministerstva financí. Tyto finanční příspěvky byly použity k pokrytí ročních provozních ztrát vzniklých v důsledku nákladů spojených s marketingovými dohodami společnosti KFBG s různými leteckými společnostmi.

7.1.1. Hospodářská činnost a pojem podnik

- (199) Podle ustálené judikatury musí Komise nejprve zjistit, zda jsou společnosti KFBG a DMG podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Pojem podnik zahrnuje subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní postavení a způsob jejich financování⁽¹⁹⁾. Hospodářskou činností je jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží a služeb na daném trhu⁽²⁰⁾.
- (200) Ve svém rozsudku ve věci letiště Lipsko/Halle soud potvrdil, že provozování letiště pro komerční účely a výstavba letištní infrastruktury pro komerční účely představují hospodářskou činnost⁽²¹⁾. Pokud provozovatel letiště vykonává hospodářskou činnost tím, že nabízí letištní služby za úplaty, představuje bez ohledu na své právní postavení a způsob financování podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, a pravidla smlouvy týkající se státní podpory se proto mohou vztahovat na výhody, které byly provozovateli letiště poskytnuty státem nebo ze státních prostředků⁽²²⁾.
- (201) Pokud jde o okamžik, od něhož se výstavba a provozování letiště pokládají za hospodářskou činnost, Komise připomíná, že z důvodu postupného vývoje tržních sil v odvětví letišť není možné určit přesné datum. Soudní dvůr Evropské unie však uznal vývoj povahy letištních činností a ve svém rozsudku ve věci letiště Lipsko/Halle

⁽¹⁹⁾ Rozsudek ze dne 18. června 1998 Komise v. Itálie, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; Rozsudek ze dne 23. dubna 1991, Höfner a Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; Rozsudek ze dne 16. listopadu 1995 Fédération Française des Sociétés d'Assurances v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; Rozsudek ze dne 11. prosince 1997, Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

⁽²⁰⁾ Rozsudek ze dne 16. června 1987 Komise v. Itálie, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; Rozsudek ze dne 18. června 1998 Komise v. Itálie, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

⁽²¹⁾ Rozsudek ze dne 24. března 2011, Svobodný stát Sasko a země Sasko-Anhaltsko v. Komise a Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig-Halle GmbH v. Komise, ve věcech T-443/08 a T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, zejména bod 93 a 94; potvrzený rozsudkem ze dne 19. prosince 2012, Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig-Halle GmbH v. Komise, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821; viz rovněž rozsudek ze dne 12. prosince 2000, Aéroports de Paris v. Komise, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, potvrzený rozsudkem ze dne 24. října 2002, Aéroports de Paris v. Komise, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617; a rozsudek ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

⁽²²⁾ Rozsudky ze dne 17. února 1993, Poucet v. AGV a Pistre v. Cancave, C-159/91 a C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63.

tribunál konstatoval, že od roku 2000 nelze předem vyloučit použití pravidel státní podpory na financování letištní infrastruktury⁽²³⁾. Minimálně ode dne vynesení rozsudku ve věci *Aéroports de Paris* ze dne 12. prosince 2000⁽²⁴⁾ je proto třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury jsou hospodářskou činností a podléhají systému kontroly státní podpory.

7.1.1.1. Jedna hospodářská jednotka

- (202) Před posouzením povahy činností, které vykonávají společnosti KFBG a DMG, však Komise připomíná, že za účelem použití pravidel státní podpory mohou být dva samostatné právní subjekty považovány za jednu hospodářskou jednotku. Tato hospodářská jednotka se poté pokládá za příslušný podnik.
- (203) Jak uvedl Soudní dvůr, „v právu hospodářské soutěže musí být pojem podniku chápán tak, že označuje [...] hospodářskou jednotku, třebaže z právního hlediska se tato hospodářská jednotka skládá z několika fyzických nebo právnických osob“⁽²⁵⁾. V tomto ohledu Soudní dvůr rozhodl, že za určitých podmínek se může mít za to, že několik subjektů vykonává hospodářskou činnost společně a tvoří tedy jednu hospodářskou jednotku.
- (204) Při posuzování, zda několik subjektů tvoří jednu hospodářskou jednotku, ověřuje Soudní dvůr existenci majoritního podílu nebo funkčních, ekonomických či organických vazeb⁽²⁶⁾.
- (205) V daném případě Komise konstatuje, že společnosti KFBG a DMG jsou natolik úzce propojené, že pro účely pravidel státní podpory je nutné je považovat za jednu hospodářskou jednotku. Nejprve je třeba připomenout, že společnost DMG je 100 % dceřinou společností společnosti KFBG, což společnosti KFBG umožňuje společnost DMG ovládat prostřednictvím valné hromady.
- (206) Dostupné informace v praxi prokazují, že důležitá rozhodnutí týkající se KLU jsou zpravidla přijímána na úrovni společnosti KFBG, přičemž příslušné pokyny jsou poté předány společnosti DMG.
- (207) Komise se proto domnívá, že vazby mezi společnostmi KFBG a DMG jsou dostatečně úzké, aby bylo možno oba subjekty pokládat za jednu hospodářskou jednotku. Společnost DMG je z ekonomického a právního hlediska zcela závislá na společnosti KFBG a nemá vlastní obchodní vůli. Pro účely použití právních předpisů Unie v oblasti státních podpor proto společnost KFBG/DMG tvoří jeden podnik.

7.1.1.2. Ekonomická činnost

- (208) Společnosti KFBG/DMG se podílejí na výstavbě, údržbě a provozování KLU. Společnosti KFBG/DMG poskytují letištní služby a uživatelům – provozovatelům komerční letecké dopravy i uživatelům nekomerčního všeobecného letectví – účtují za používání letištní infrastruktury poplatky, infrastrukturu tudíž využívají komerčně. Podle judikatury uvedené v 200. a 201. bodě odůvodnění je proto nutné vyvodit závěr, že společnosti KFBG/DMG vykonávají hospodářskou činnost minimálně ode dne vynesení rozsudku ve věci *Aéroports de Paris* (tj. od 12. prosince 2000).
- (209) Z údajů rakouských orgánů jednoznačně vyplývá, že KLU bylo již před rokem 2000 úspěšné v oblasti získávání zákazníků z oblasti komerčního i všeobecného letectví.
- (210) Lze tudíž vyvodit závěr, že ode dne 12. prosince 2000 vykonávají společnosti KFBG/DMG hospodářskou činnost a jako jedna hospodářská jednotka představují podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

7.1.1.3. Výkon veřejné správy

- (211) Ačkoli je tudíž nutno společnosti KFBG/DMG považovat za podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, je třeba připomenout, že ne všechny činnosti vlastníka a provozovatele letiště mají nutně hospodářskou povahu⁽²⁷⁾.

⁽²³⁾ Rozsudek Svobodný stát Sasko a země Sasko-Anhaltsko v. Komise, resp. *Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig-Halle GmbH v. Komise*, uveden výše v poznámce pod čarou 24, ECLI:EU:T:2011:117, zejména bod 84 a 158.

⁽²⁴⁾ Rozsudek *Aéroports de Paris v. Komise*, uveden výše v poznámce pod čarou 24, ECLI:EU:T:2000:290, potvrzen rozsudkem ze dne 24. října 2002, *Aéroports de Paris v. Komise*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽²⁵⁾ Rozsudek ze dne 12. července 1984 *Hydrotherm, 170/83*, ECLI:EU:C:1984:271, bod 11. Viz rovněž rozsudek ze dne 14. října 2004, *Pollmeier Malchow v. Komise*, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, bod 50.

⁽²⁶⁾ Rozsudek ze dne 16. prosince 2010, *AceaElectrabel Produzione SpA v. Komise*, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, body 47 až 55; Rozsudek ze dne 10. ledna 2006, *Ministero dell'Economia e delle Finanze v. Cassa di Risparmio di Firenze SpA u. a.*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, bod 112.

⁽²⁷⁾ Rozsudek ze dne 19. ledna 1994 ve věci *SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

- (212) Soudní dvůr ⁽²⁸⁾ tak konstatoval, že činnosti, které v zásadě spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho výsadních pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a nespádají do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu. K těmto činnostem patří bezpečnost, kontrola leteckého provozu, policie, clo. Financování musí být přísně omezeno na vyrovnání takto vzniklých nákladů a nesmí se v žádném případě používat na další ekonomické činnosti ⁽²⁹⁾.
- (213) Proto financování činností, které spadají do výkonu veřejné správy, nebo financování infrastruktury přímo související s těmito činnostmi obecně nepředstavuje státní podporu ⁽³⁰⁾. Činnosti na letišti, např. kontrola leteckého provozu, policie, celní služby, požární ochrana, realizace úkolů nutných pro zajištění ochrany civilního letectví před nelegálními zásahy, jakož i investice do infrastruktury a vybavení, jež jsou nutné pro provádění těchto činností, se na letištích obecně považují za činnosti, které spadají do oblasti působnosti veřejných orgánů a nemají hospodářský charakter ⁽³¹⁾.
- (214) Veřejné financování činností, které nemají hospodářský charakter a úzce souvisejí s prováděním hospodářské činnosti, však nesmí vést k neoprávněné diskriminaci mezi leteckými společnostmi a provozovateli letišť. Podle stálé judikatury dochází ke zvýhodnění, pokud stát převezme náklady, které podnikům vzniknou při jejich hospodářské činnosti ⁽³²⁾. Pokud je tedy podle právního řádu běžnou praxí, že letecké společnosti nebo provozovatelé letišť nesou náklady na jisté služby, ale jiné letecké společnosti nebo provozovatelé letišť, kteří poskytují stejné služby, tyto náklady nést nemusí, existuje možnost, že druhým jmenovaným vzniká výhoda, i když se samotné dané služby nepovažují za činnost hospodářského charakteru. Je tedy nutné provést analýzu právního rámce, který je platný pro daného provozovatele letiště, aby bylo možné posoudit, zda daný právní rámec zavazuje provozovatele letiště či leteckou společnost nést náklady na provozování některých typů činností, které by samy o sobě mohly být uznány za činnosti nehospodářského charakteru, které však neoddělitelně souvisejí s realizací činnosti hospodářského charakteru.
- (215) Rakousko tvrdilo, že náklady vzniklé v důsledku opatření k zajištění bezpečnosti letiště podle § 1, 2, 8, 9 a 13 zákona o bezpečnosti letectví z roku 1992 (dále jen „LSG“) je nutné považovat za náklady na výkon veřejné správy. Společnosti KFBG byly v letech 2000 až 2010 uhrazeny následující částky:

Tabulka 7

Náhrady nákladů ze strany Spolkového ministerstva vnitra a Spolkového ministerstva financí v letech 2000–2010

	EUR
2000	24 000
2001	24 000
2002	27 000
2003	553 000
2004	878 000
2005	642 000
2006	791 000

⁽²⁸⁾ Rozsudek ze dne 16. června 1987, Komise v. Itálie, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, body 7 a 8 a rozsudek ze dne 4. května 1988, Bodson v. Pompes funèbres des régions libérées, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, bod 18.

⁽²⁹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 18. března 1997, Diego Cali & Figli v. Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N309/2002; Rozhodnutí Komise N 438/2002 ze dne 16. října 2002 ve věci N 438/2002 – Podpora na činnosti veřejné správy v odvětví přístavů v Belgii (Úř. věst. C 284, 21.11.2002, s. 2).

⁽³⁰⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N309/2002.

⁽³¹⁾ Viz zejména rozsudek ze dne 19. ledna 1994 ve věci SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, bod 30 a rozsudek Soudního dvora ze dne 26. března 2009 ve věci Selex Sistemi Integrati v. Komise, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, bod 71.

⁽³²⁾ Viz mimo jiné rozsudek ze dne 3. března 2005, Wolfgang Heiser v. Finanční úřad Innsbruck, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, bod 36 a citovaná judikatura.

	EUR
2007	824 000
2008	1 134 000
2009	682 000
2010	896 000

- (216) Komise odkazuje na to, že podle § 8, 9 a 13 odst. 2 LSG lze uhradit pouze náklady související s poskytnutím a údržbou prostor a ploch nezbytných pro provádění opatření uvedených v § 1 a 2 LSG. Podle § 1 a 2 LSG je povinností provozovatele letiště zajistit preventivní ochranu civilních letadel a osob nacházejících se na palubě nebo vstupujících na palubu před nebezpečnými útoky, které mohou být spáchány za použití zbraní, válečného materiálu, munice a jiných nebezpečných předmětů. Za tímto účelem musí provozovatel letiště provádět účinné bezpečnostní kontroly. Všechny další náklady, které nesouvisí s touto činností, musí hradit provozovatel letiště.
- (217) Dle názoru Komise má být provádění účinných bezpečnostních kontrol za účelem preventivní ochrany civilního letectví klasifikováno jako neehospodářská činnost, jak je uvedeno v bodě 35 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014. Ohledně provozních výdajů vzniklých v souvislosti s touto činností v letech 2000 až 2010 zastává Komise názor, že náklady, na jejichž úhradu má provozovatel letiště nárok podle § 8, 9 a 13 LSG, lze považovat za náklady na výkon veřejné správy.
- (218) Podle informací předložených Rakouskem zahrnovalo praktické proplacení náhrad letišti, které muselo být podrobně zdokumentováno, dvojí kontrolu ze strany finančního úřadu a Spolkového ministerstva vnitra. Nadměrná kompenzace byla tedy vyloučena. Společnost KFBG byla schopna náklady na výkon veřejné správy vykázat odděleně pomocí nákladního evidenčního systému, který přiřazuje náklady k pohybum letadel na KLU.
- (219) Dále Komise konstatuje, že LSG byl jako spolkový zákon aplikován jednotně na všech rakouských letištích a nedošlo k diskriminaci určitých provozovatelů letišť.
- (220) Komise proto dospěla k závěru, že náhradu provozních nákladů vzniklých v letech 2000 až 2010 v souvislosti s § 1, 2, 8, 9 a 13 LSG lze přiřadit k výkonu veřejné správy, a tudíž nemusí být prověřována z hlediska státní podpory.
- (221) Rakousko kromě toho tvrdilo, že KLU bylo pravidelně využíváno rakouskou armádou, leteckou záchrannou službou Christophorus a pro policejní akce. Komise souhlasí, že lze na tyto činnosti nahlížet jako na mandatorní úkoly veřejné správy. Jelikož však rakouské orgány neprokázaly, že společnost KFBG obdržela refundace nákladů za tyto činnosti, nejsou splněny předpoklady pro náhradu nákladů na výkon veřejné správy.
- (222) Závěrem Komise konstatuje, že veškeré náklady, které nelze podle § 1, 2, 8, 9 a 13 LSG přiřadit k výkonu veřejné správy, je nutné klasifikovat jako náklady hospodářské činnosti.

7.1.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (223) Aby dotyčná opatření představovala státní podporu, musí být financována ze státních prostředků a rozhodnutí o poskytnutí opatření musí být přičitatelné státu.
- (224) Pojem státní podpory se vztahuje na jakoukoli přímo či nepřímo poskytnutou výhodu financovanou ze státních prostředků, poskytnutou státem jako takovým nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě svěřených pravomocí⁽³³⁾. Podle čl. 107 Smlouvy o fungování Evropské unie se zdroje místních orgánů považují za státní prostředky⁽³⁴⁾.

⁽³³⁾ Rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽³⁴⁾ Rozsudek ze dne 12. května 2011, Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis, ve věcech T-267/08 a T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108.

- (225) V daném případě byla příslušná opatření – tj. dotace pro společnosti KFBG a DMG – realizována z rozpočtu místních orgánů. Prostředky pocházely přímo od spolkové země Korutany, města Klagenfurt a KLH. Prostředky poskytnuté spolkovou zemí Korutany a městem Klagenfurt je třeba považovat za státní prostředky. Totéž platí pro KLH: KLH byla právní osobou veřejného práva zřízenou v roce 1990 na základě korutanského zemského zákona o holdingu (KLH-G), který obsahuje i stanovy společnosti KLH. KLH fungovala jako holdingová společnost (holding), tzn. jako správce státního majetku pro podíly spolkové země Korutany. Mimoto spravovala fond s názvem „Zukunft Kärnten“ (Budoucnost Korutan), který byl zřízen za účelem přímého a nepřímého financování záměrů. Majetek tohoto fondu činil 500 mil. EUR, které byly poskytnuty z rozpočtu spolkové země Korutany. Všechny prostředky poskytnuté prostřednictvím KLH společnosti KFBG je tak nutné považovat za státní prostředky.
- (226) Co se týká přičitatelnosti, Soudní dvůr v rozsudku ve věci *Stardust Marine* dále uvedl, že skutečnost, že stát nebo státní subjekt je jediným nebo většinovým podílníkem podniku, nepostačuje k vyvození závěru, že převod prostředků ze strany tohoto podniku lze přičíst jeho veřejným podílníkům⁽³⁵⁾. Podle Soudního dvora nelze ani v případě, že stát může kontrolovat veřejný podnik a vykonávat dominantní vliv na jeho činnost, automaticky předpokládat, že tuto kontrolu v konkrétním případě skutečně vykonává, jelikož veřejný podnik může v závislosti na míře samostatnosti, kterou mu stát ponechal, jednat s větší či menší nezávislostí.
- (227) Podle Soudního dvora jsou možné ukazatele, od nichž lze odvodit přičitatelnost státu, tyto⁽³⁶⁾:
- fakt, že dotyčný subjekt nemohl přijmout sporné rozhodnutí, aniž by zohlednil požadavky orgánů veřejné moci;
 - skutečnost, že podnik musel zohlednit směrnice vydané orgány veřejné moci;
 - začlenění veřejného podniku do struktur veřejné správy;
 - povaha činností veřejného podniku a jejich výkon na trhu v rámci běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými hospodářskými subjekty;
 - právní postavení podniku;
 - intenzita dohledu vykonávaného orgány veřejné moci nad vedením podniku;
 - jakýkoliv jiný ukazatel, který by v konkrétním případě svědčil o účasti orgánů veřejné moci na přijetí dotyčného opatření nebo o nepravděpodobnosti toho, že se přijetí neúčastnily, s ohledem na rozsah tohoto opatření, jeho obsah nebo podmínky.
- (228) Komise má za to, že finanční příspěvky poskytnuté společností KFBG a DMG jsou přičitatelné státu. Dotyčná opatření spolkové země Korutany a města Klagenfurt – tedy dotace poskytnuté společností KFBG a DMG – byla realizována přímo z rozpočtu místních a regionálních orgánů. Proto je dle názoru Komise dána přičitatelnost státu.
- (229) Totéž platí pro dotace KLH pro společnosti KFBG a DMG. Spolková země Korutany byla nejen schopná společnost KLH kontrolovat a vykonávat na ni rozhodující vliv, ale měla i skutečnou kontrolu nad finančními příspěvky poskytovanými ze strany KLH společnosti KFBG. Z hlediska právního postavení se v případě KLH jednalo o právní subjekt *sui generis*, jehož jediný úkol spočíval ve správě státního majetku v zájmu spolkové země Korutany. Rovněž charakter činností KLH svědčí o tom, že tyto sloužily výhradně zájmu spolkové země Korutany: Společnost KLH vlastnila 80 % podílů ve společnosti KFBG, čímž aktivně zastupovala zájem spolkové země Korutany na existenci a zachování perspektivního a výkonného letiště v Klagenfurtu pro spolkovou zemi Korutany. Rovněž z obsahu opatření, která KLH realizovala pro spolkovou zemi Korutany, lze usuzovat, že KLH jednala ve smyslu spolkové země Korutany: Rozhodnutí o dotacích bylo důležité pro další existenci KLU, a bylo tudíž v zájmu spolkové země Korutany.
- (230) Podle stanov KLH bylo představenstvo KLH jmenováno přímo dozorčí radou. Dozorčí rada byla naproti tomu jmenována přímo korutanskou zemskou vládou. Ve znění stanov se uvádí, že členové dozorčí rady jsou jmenováni podle poměru sil stran zastoupených v korutanském zemském sněmu. Mimoto byl při rozhodování představenstva o investicích v hodnotě nad 50 000 EUR v každém případě nutný souhlas dozorčí rady. Podle § 5 svých stanov podléhala KLH stálému dozoru spolkové země Korutany. Korutanská zemská vláda měla zaručit, aby všechna rozhodnutí společnosti KLH byla v zájmu spolkové země Korutany.

⁽³⁵⁾ Rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 51 a násl.

⁽³⁶⁾ Tamtéž.

- (231) Z výše uvedeného vyplývá, že dozorčí rada společnosti KLH musela schválit všechna rozhodnutí představenstva KLH o financování společnosti KFBG, kde šlo o částky nad 50 000 EUR. Členové dozorčí rady reprezentovaly strany zastoupené v korutanském zemském sněmu. Kromě toho korutanská zemská vláda tato usnesení dozorovala a musela zajistit, aby odpovídala zájmům spolkové země Korutany. To bylo potvrzeno rakouskými orgány, které prohlásily, že korutanská zemská vláda byla zapojena do všech rozhodnutí o financování KFBG ze strany KLH.
- (232) Dle názoru Komise tak existují dostatečné důvody pro konstatování, že dotace ze strany KLH jsou přičitatelné státu.

7.1.3. Hospodářské zvýhodnění

7.1.3.1. Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu

- (233) Výhodou ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nebyl schopen získat za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu⁽³⁷⁾. Důležitý je přitom pouze účinek opatření na podnik, nikoli důvod ani cíl státního zásahu⁽³⁸⁾. Pokud se v důsledku státního zásahu zlepší finanční situace podniku (oproti normálním tržním podmínkám), jedná se o zvýhodnění.
- (234) Komise dále připomíná, že „není považováno za státní podporu, když stát za okolností dohodnutých za běžných tržních podmínek poskytne přímo či nepřímo podniku kapitál“⁽³⁹⁾. V tomto případě musí Komise za účelem zjištění, zda veřejné financování KLU poskytuje společností KFBG/DMG zvýhodnění, které by nezískaly za běžných tržních podmínek, porovnat chování orgánů veřejné moci poskytujících přímé investiční granty a finanční příspěvky s chováním tržně jednajícího hospodářského subjektu, které je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku v delším období⁽⁴⁰⁾.
- (235) Při tomto posouzení by případné kladné účinky na hospodářství regionu, v němž se letiště nachází, neměly hrát žádnou úlohu, jelikož Soudní dvůr objasnil, že příslušnou otázkou pro použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je to, „zda by za podobných podmínek soukromý investor vycházel z předpokládaných možností rentability, přičemž by odhlédl od veškerých úvah sociálního charakteru nebo regionální politiky či politiky určitého odvětví a poskytl by tento vklad“⁽⁴¹⁾.
- (236) Aby bylo možno použít zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu, musí se Komise vrátit do kontextu období, v němž bylo přijato konkrétní rozhodnutí o poskytnutí veřejných prostředků společností KFBG/DMG. Komise musí při svém posouzení vycházet rovněž z informací a předpokladů, které měly příslušné místní orgány k dispozici v okamžiku přijetí rozhodnutí o financování dotyčných opatření.
- (237) Finanční příspěvky spolkové země Korutany, města Klagenfurt a KLH sloužily v podstatě ke kompenzaci ztrát společnosti KFBG/DMG. Podle podkladů zaslanych Rakouskem byly finanční příspěvky částečně poskytnuty k pokrytí ztrát vzniklých v důsledku nákladů vynaložených společností KFBG/DMG na základě marketingových smluv s různými leteckými společnostmi. Dle názoru Komise má být na takovéto náklady z marketingových smluv s leteckými společnostmi nahlíženo jako na běžné provozní náklady provozovatele letiště. V podstatě tyto náklady vznikly ze smluvních závazků, které provozovatel letiště uzavřel s leteckými společnostmi. Podle těchto pravidel nabývá provozovatel letiště od letecké společnosti ve prospěch obou stran marketingové služby na podporu služeb letecké dopravy nabízených dotyčnou leteckou společností. Každoroční finanční příspěvky proto sloužily k uhrazení části běžných provozních nákladů společností KFBG/DMG, osvobozovaly tudíž oba podniky od ekonomické zátěže, kterou by za normálních podmínek musely nést.

⁽³⁷⁾ Rozsudek ze dne 11. července 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) a další v. La Poste a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60 a rozsudek ze dne 29. dubna 1999, Španělské království v. Komise Evropských společenství, CC-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

⁽³⁸⁾ Rozsudek ze dne 2. července 1974, Italská republika v. Komisi Evropských společenství, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 13.

⁽³⁹⁾ Rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 69.

⁽⁴⁰⁾ Rozsudek ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, bod 23; Rozsudek ze dne 12. prosince 2000, Alitalia v. Komise, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, bod 84.

⁽⁴¹⁾ Rozsudek ze dne 10. července 1986 Belgie v. Komise, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

- (238) Rakouské orgány výslovně netvrdily, že finanční příspěvky byly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Naopak uváděly, že uzavření letiště nepředstavovalo pro místní orgány nikdy reálnou možnost a že vzhledem k nutnosti a povinnosti provozovat letiště bylo z ekonomického hlediska vhodné zvýšit podíl komerční letecké dopravy. Jinde rakouské orgány tvrdily, že finanční příspěvky letišti byly projevem vůle oblast ekonomicky oživit, a zdůrazňovaly význam letiště pro regionální ekonomiku.
- (239) Při ověřování kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu však nelze vzít v potaz sociální a regionální aspekty. Ačkoli lze v zásadě uznat, že i nevratné granty poskytnuté společnosti, která je zcela ve vlastnictví státu, mohou představovat investice, jež jsou v souladu s tržními podmínkami, rakouské orgány nepředložily obchodní plán ani předběžné výpočty, jako například analýzu citlivosti nebo základní předpoklady týkající se předpokládané ziskovosti finančních příspěvků. Rakousko nevysvětlilo, proč by měl tržně jednající hospodářský subjekt nadále poskytovat kapitál podniku, který je ztrátový. Rakousko tak nevedlo, že by tyto finanční příspěvky představovaly běžné tržní investice.
- (240) Závěrem Komise konstatuje, že společnost KFBG/DMG podle údajů rakouských orgánů od roku 2002 vykazovala ve většině let rozhodného období převážně ztráty, pokud není při uvážení čistých zisků dotyčných let brán ohled na finanční příspěvky orgánů na náklady marketingových smluv s leteckými společnostmi.
- (241) Komise dospěla k závěru, že nebylo možné očekávat, že by finanční příspěvky ve prospěch společnosti KFBG/DMG přinesly poskytujícím subjektům přiměřený kapitálový výnos a že tudíž nebyly poskytnuty za normálních tržních podmínek. Vzhledem k těmto skutečnostem je nutno mít za to, že každoroční finanční příspěvky přinesly společností KFBG/DMG hospodářské zvýhodnění.

7.1.3.2. Služba obecného hospodářského zájmu

- (242) Rakousko uvedlo, že financování společnosti KFBG/DMG platbami ze strany spolkové země Korutany, města Klagenfurt a KLH splňuje kritéria rozsudku Altmark⁽⁴²⁾ a tudíž nepředstavuje zvýhodnění. Provoz letiště lze celkově považovat za službu obecného hospodářského zájmu, neboť bylo nutné zajistit dostupnost regionu Korutany; prověřované financování tak představuje vyrovnání za poskytnuté služby obecného hospodářského zájmu letišťem.
- (243) V případě podniků pověřených poskytováním služby obecného hospodářského zájmu musí Komise za účelem vyvození závěru, zda předmětná opatření představují výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, ověřit, zda byly dodrženy podmínky, které Soudní dvůr stanovil ve svém rozsudku ve věci Altmark. Tyto podmínky lze shrnout takto:
- Podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány (první kritérium judikatury Altmark).
 - Parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem (druhé kritérium judikatury Altmark).
 - Vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený (třetí kritérium judikatury Altmark).
 - Není-li plnění povinností v souvislosti se službami obecného hospodářského zájmu svěřeno podniku v rámci řízení o zadání veřejné zakázky, musí být úroveň nutné vyrovnávací platby určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný, správně řízený podnik vybavený nezbytnými prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností (čtvrté kritérium judikatury Altmark).
- (244) Nejprve Komise ověřuje splnění čtvrtého kritéria judikatury Altmark. Jelikož kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark musí být splněna kumulativně, vede nedodržení jednoho z těchto kritérií k závěru, že na základě tohoto ověření nelze existenci výhody vyloučit, a to ani v případě, považují-li se služby poskytované společností KFBG/DMG za služby obecného hospodářského zájmu.
- (245) Čtvrté kritérium judikatury Altmark stanoví, že vyrovnání smí odpovídat pouze nutné minimální částce, aby nebyl efektivně řízený podnik klasifikován jako příjemce státní podpory. Toto kritérium se považuje za splněné, pokud byli příjemci vyrovnání určeni na základě zadávacího řízení, které zajistí poskytování těchto služeb za nejnižších možných nákladů pro územně správní celek, nebo na základě nákladů, které by měl správně řízený podnik.

⁽⁴²⁾ Rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (246) Podle informací zaslaných Rakouskem nebyl příjemce vybrán na základě otevřeného zadávacího řízení. Spolková země Korutany neprovedla ohledně provozování KLU žádné zadávací řízení, nýbrž založila společnost KFBG, která letiště provozuje.
- (247) Navíc nebyly předloženy žádné doklady o tom, že výše vyrovnání byla určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností. Spis tak neobsahuje žádné důkazy pro to, že by byla za účelem stanovení výše finančních příspěvků poskytnutých společnosti KFBG provedena analýza nákladů, které by vznikly průměrnému provozovateli při provozu letiště srovnatelného s KLU. Rakouské orgány takovou analýzu nepředložily. Finanční příspěvky poskytnuté společnosti KFBG evidentně pouze pokrývají její finanční potřeby, aniž by byla předem provedena analýza nákladů.
- (248) Proto neexistují žádné důkazy, že společnost KFBG skutečně poskytuje letištní služby za nejnižších možných nákladů po územně správní celek.
- (249) Kromě toho vyústily veškeré výpočty k vyrovnávacím platbám do jednorázových plateb, které nevycházely z předem stanoveného vyrovnávacího mechanismu. V daném případě měly být parametry, na jejichž základě je vyrovnání za službu obecného hospodářského zájmu vypočteno, předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem. Není tudíž splněno ani druhé kritérium judikatury Altmark.
- (250) Jelikož kritéria judikatury Altmark platí kumulativně (musí být tedy splněna všechna), k učinění závěru, že zmiňovaná opatření nelze na základě rozsudku Altmark považovat za opatření bez státní podpory, postačuje v současné době zjištění Komise, že buď druhé nebo čtvrté kritérium není v daném případě splněno. Otázka, zda provoz KLU představuje službu obecného hospodářského zájmu nebo zda Rakousko při definici služby obecného hospodářského zájmu evidentně pochybilo, zůstává otevřená. Komise proto dospěla k závěru, že opatření KFBG/DMG přineslo hospodářské zvýhodnění.

7.1.4. *Selektivnost*

- (251) Opatření státu musí zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“, aby spadalo do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Pojem „státní podpora“ se tudíž vztahuje pouze na opatření, která selektivně zvýhodňují určité podniky.
- (252) V daném případě jsou roční finanční příspěvky výhradně ku prospěchu společnosti KFBG/DMG. Opatření jsou tudíž selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

7.1.5. *Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod*

- (253) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení jednoho podniku oproti jiným podnikům, které s ním jsou v rámci Společenství v hospodářské soutěži, je třeba mít za to, že uvedené podniky jsou touto podporou poškozeny⁽⁴³⁾. Hospodářské výhody, které v daném případě provozovatel letiště má z přímých investičních grantů a každoročních finančních příspěvků, posilují jeho hospodářské postavení, neboť provozovatel letiště mohl zahájit svou činnost, aniž by uhradil veškeré investiční a provozní náklady, které jsou s tímto opatřením neoddělitelně spojené.
- (254) Podle hodnocení uvedeného v 208. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění představuje provozování letiště hospodářskou činnost. Na straně jedné existuje konkurence mezi letišti, která se snaží přilákat letecké společnosti a s nimi související letecký provoz (přepřevu cestujících a nákladu), a na straně druhé existuje konkurence i mezi správci letišť, kteří mohou vzájemně soutěžit o to, aby byli pověřeni správou daného letiště. O tyto letecké společnosti mohou soupeřit i letiště, která se nenacházejí v různých spádových oblastech či dokonce v různých členských státech; to platí zejména pro nízkonákladové a charterové aerolinky.
- (255) Jak je uvedeno v bodě 40 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 a opětovně potvrzeno v bodě 45 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, ani malá letiště není možné vyloučit z působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Mimoto uvádí bod 45 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 výslovně následující: „Ani v případě malé částky podpory nebo relativně malého podniku, který je příjemcem prostředků z veřejných zdrojů, není vyloučena možnost narušení obchodu mezi členskými státy.“

⁽⁴³⁾ Rozsudek ze dne 30. Dubna 1998, Het Vlaamse Gewest v. Komise T-214/95., ECLI:EU:T:1998:77.

- (256) KLU odbaví od roku 2012 cca 230 000 cestujících ročně; dříve v letech 2004 až 2007 odbavilo dokonce kolem 520 000 cestujících za rok. Jak je uvedeno v 21. bodě odůvodnění, nachází se KLU v blízkosti letiště Lublaň (80 km) a dalších šest letišť je v dvouhodinové dojezdové vzdálenosti. Z KLU odlétají mezinárodní lety do destinací jako je Londýn, Frankfurt nad Mohanem, Mnichov, Hamburk a Vídeň. Přistávací a vzletová dráha na letišti Klagenfurt je dostatečně dlouhá (2 720 m) a umožňuje leteckým společnostem nabízet středně dlouhé lety do mezinárodních destinací. Na základě těchto skutečností je nutné konstatovat, že veřejné financování poskytnuté společnosti KFBG/DMG narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a má přinejmenším potenciální dopad na obchod mezi členskými státy.
- (257) Za této situace je nutné konstatovat, že veřejné financování poskytnuté společnosti KFBG/DMG mohlo narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7.1.6. Závěr

- (258) Vzhledem k výše uvedeným úvahám je Komise toho názoru, že veřejné financování, které bylo společnosti KFBG/DMG poskytnuto v letech 2000 až 2010 formou finančních příspěvků, představuje státní podporu ve smyslu čl.107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

7.2. Systém pobídek z roku 2005

7.2.1. Hospodářská činnost a pojem podnik

- (259) Systém pobídek z roku 2005 poskytuje slevy pro letecké společnosti, které nabízejí určité služby letecké dopravy. Zejména poskytuje slevy za létání na nová cílová letiště, zintenzivnění stávajících leteckých spojů a častější a spolehlivější nabídku s ohledem na stávající letecké spoje, jak již bylo uvedeno v 33. až 38. bodě odůvodnění.
- (260) Poskytováním takových služeb letecké dopravy vykonávají letecké společnosti hospodářskou činnost a představují tudíž podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Je třeba analyzovat, zda systém pobídek z roku 2005 přinesl leteckým společnostem využívajícím KLU hospodářské zvýhodnění.

7.2.2. Hospodářské zvýhodnění

- (261) Má-li letiště k dispozici veřejné prostředky, lze podporu letecké společnosti, která letiště využívá, v zásadě vyloučit, pokud vztah mezi letištěm a touto leteckou společností splňuje kritérium tržně jednajících hospodářského subjektu.
- (262) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 ⁽⁴⁴⁾ lze existenci státní podpory pro leteckou společnost využívající letiště v zásadě vyloučit, pokud cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně nebo pokud lze na základě analýzy ex ante – tzn. analýzy vycházející z informací dostupných v okamžiku poskytnutí podpory a z předvídatelného vývoje – prokázat, že dohoda mezi letištěm a leteckou společností pravděpodobně pozitivně přispěje ke zvýšení zisku letiště a je součástí celkové strategie dlouhodobě zaměřené na ziskovost. V rámci druhého postupu je nutné zhodnotit, zda by obezřetný, tržně jednající subjekt v okamžiku uzavření dohody očekával, že tato povede k vyšším ziskům než by dosáhl, kdyby tuto dohodu neuzavřel. Tento vyšší zisk je vyčíslen rozdílem mezi inkrementálními příjmy, jež mají být podle očekávání vytvořeny na základě smlouvy (tj. rozdíl mezi příjmy, jichž by bylo dosaženo, pokud by byla smlouva uzavřena, a příjmy, jichž by bylo dosaženo, pokud by žádná smlouva neexistovala) a inkrementálními náklady vyplývajícími pravděpodobně ze smlouvy (tj. rozdíl mezi náklady, které by vznikly, pokud by byla smlouva uzavřena, a náklady, které by vznikly, pokud by žádná smlouva neexistovala), přičemž výsledné finanční toky jsou diskontovány pomocí příslušné diskontní sazby.
- (263) Pokud však jde o první přístup (srovnání s „tržní cenou“), zastává Komise názor, že v současnosti nelze určit vhodnou referenční hodnotu, která by umožňovala stanovit skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují ⁽⁴⁵⁾. Proto se domnívá, že nejvhodnějším kritériem pro posouzení dohod, které letiště uzavírají s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti ex ante.

⁽⁴⁴⁾ Viz pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 53.

⁽⁴⁵⁾ Viz pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 59.

- (264) Je třeba vzít na vědomí, že obecně může být použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na základě průměrné ceny na jiných podobných trzích užitečné, pokud lze tuto cenu přiměřeně určit nebo ji odvodit z jiných tržních ukazatelů. V případě letištních služeb však není tato metoda relevantní, jelikož se struktura nákladů a příjmů mezi jednotlivými letišti obvykle velmi liší. Důvodem je skutečnost, že náklady a příjmy závisejí na stupni rozvoje letiště, na počtu leteckých společností, které letiště využívají, na jeho kapacitě, pokud jde o objem osobní přepravy, na stavu infrastruktury a souvisejících investicích, na regulačním rámci, který se může mezi jednotlivými členskými státy lišit, a na dluzích či jiných závazcích, jež letiště přijalo v minulosti ⁽⁴⁶⁾.
- (265) Čistě srovnávací analýzu mimoto ztěžuje liberalizace trhu letecké dopravy. Jak je patrné v daném případě, obchodní vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi nejsou založeny vždy výhradně na zveřejněném ceníku poplatků. Tyto obchodní vztahy jsou spíše velmi rozmanité. Zahrnují sdílení rizik s ohledem na osobní přepravu a související obchodní a finanční závazky, běžné systémy pobídek a změnu rozdělení rizik během doby trvání dohod. Jednu transakci proto nelze porovnat s jinou transakcí na základě ceny obrátky nebo ceny stanovené za cestujícího.
- (266) Srovnání s referenční hodnotou (takzvaný „benchmarking“) navíc nepředstavuje vhodnou metodu pro stanovení tržních cen, pokud nebyly dostupné referenční hodnoty („benchmarks“) stanoveny na základě tržních úvah nebo pokud jsou stávající ceny významně zkresleny v důsledku státních opatření. K takovýmto deformacím hospodářské soutěže evidentně v odvětví letecké dopravy dochází, jak je uvedeno v bodech 57 až 59 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014:

„Orgány veřejné správy na letiště ve veřejném vlastnictví tradičně nahlížejí jako na infrastrukturu napomáhající místnímu rozvoji a nikoli jako na podniky provozované podle tržních pravidel. Ceny účtované těmito letišti proto nebývají určovány s ohledem na tržní aspekty a zejména ani na to, zda před poskytnutím financování (ex ante) existují dobré vyhlídky na dosažení zisku, ale především s ohledem na sociální nebo regionální aspekty.

I když je vlastnictví nebo provoz některých letišť v soukromých rukou a nepřiléhá se k sociálním nebo regionálním aspektům, mohou být ceny účtované těmito letišti silně ovlivněny cenami účtovanými většinou veřejně subvencovaných letišť, neboť posledně jmenované ceny berou letecké společnosti v úvahu při jednáních se soukromě vlastněnými nebo provozovanými letišti.

Za těchto okolností má Komise velké pochybnosti, zda je v současnosti vůbec možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují. To se může v budoucnu změnit [...].“

- (267) Kromě toho unijní soudy znovu poukázaly na to, že benchmarking je s ohledem na dotyčné hospodářské odvětví pouze jedním nástrojem analýzy co se týče ověření, zda příjemce získal hospodářské zvýhodnění, které by za tržních podmínek nezískal ⁽⁴⁷⁾. Komise smí tedy tento přístup uplatnit, není však k tomu zavázána, pokud to není, jako v daném případě, přiměřené.
- (268) Ve své studii ze dne 9. dubna 2013 (poznámka Oxera 3) zastává společnost Ryanair zejména ten názor, že je možno uplatnit zásadu subjektu v tržním hospodářství na základě srovnání obchodních postupů jiných evropských letišť.
- (269) Nejprve je nutno poznamenat, že Rakousko ani žádná zúčastněná strana nenavrhly Komisi vzorek letišť, který by bylo možno použít v tomto případě a který by tvořila letiště dostatečně srovnatelná s KLU, pokud jde o objem dopravy, druh dopravy, druh a úroveň poskytovaných letištních služeb, blízkost letiště k velkému městu, počet obyvatel ve spádové oblasti letiště, prosperitu okolní oblasti a různé geografické oblasti, z nichž by bylo možné získat cestující.

⁽⁴⁶⁾ Viz rozhodnutí Komise 2011/60/EU ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C 12/08 (ex NN 74/07) Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava na Slovensku a společností Ryanair (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24), 88. a 89. bod odůvodnění.

⁽⁴⁷⁾ K benchmarkingu s ohledem na ziskovost (na rozdíl od tvorby cen) v odvětví viz rozsudek ze dne 3. července 2014, Španělsko v. Komise, ve věcech T-319/12 a T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, bod 44.

- (270) Studie společnosti Oxera ze dne 4. července 2011 obsahovala pouze srovnání poplatků, které musela společnost Ryanair uhradit na letištích [...] a [...], a poplatků, které společnost Ryanair v rámci dohody o poskytování letištních služeb uhradila KLU. Studie nezkoumala, zda použitý namátkový vzorek srovnávacích letišť splňuje všechna kritéria uvedená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014, jelikož v ní byl zohledněn pouze objem dopravy, druh dopravy a blahobyt okolí ⁽⁴⁸⁾.
- (271) I kdyby byl k dispozici namátkový vzorek letišť, nepřicházela by srovnávací metoda v daném případě v úvahu. Jak bylo vyloženo výše, předpokládá zmiňovaný systém pobídek různé slevy pro letecké společnosti, které nabízejí určité služby letecké dopravy (létání na nová cílová letiště, zintenzivnění stávajících leteckých spojů a častější a spolehlivější nabídka s ohledem na stávající letecké spoje). Co se týče marketingových dohod mezi společnostmi KFBG a leteckými společnostmi, je vždy nutné navíc analyzovat komplexní balíčky dohod. Tyto balíčky sestávají z dohody o poskytování letištních služeb a dohody o marketingových službách (někdy v rámci téhož právního aktu). Tyto transakce obsahují několik „cen“, a sice různé letištní poplatky, cenu pozemního odbavení a cenu marketingových služeb, z nichž některé závisí na počtu cestujících, jiné na počtu obrátek letadel a další tvoří pevné částky. Každá z těchto transakcí vytváří složitou strukturu finančních toků mezi provozovatelem letiště a leteckou společností a jejími dceřinými společnostmi, které tvoří příjmy z letištních poplatků, příjmy z pozemního odbavení a příjmy spojené s marketingovými službami.
- (272) Srovnání čistých letištních poplatků, které společnost KFBG účtuje dotyčným leteckým společnostem, s letištními poplatky účtovanými na srovnávacích letištích by proto neposkytlo žádné vhodné informace ohledně splnění či nesplnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu. Aby bylo možné zkoumané transakce přiměřeně porovnat, muselo by být v porovnávacím vzorku náhodně vybraných letišť nalezeno alespoň několik srovnatelných transakcí zahrnujících zejména rovnocenné marketingové služby a služby pozemního odbavení. Vyhledání podobného vzorku srovnatelných transakcí by bylo nemožné vzhledem k extrémní složitosti a specifčnosti transakcí, jež jsou předmětem tohoto posouzení, a vzhledem ke skutečnosti, že ceny služeb pozemního odbavení a marketingových služeb jsou zveřejňovány jen zřídka a jen obtížně by se získávaly jako podklad pro srovnání.
- (273) Ani kdyby 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 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.
- (274) V souvislostech této analýzy považuje Komise za vhodné připomenout, že po přijetí nových pokynů z roku 2014 byly jak Rakousko, tak zúčastněné strany vyzvány, aby předložily svá stanoviska k uplatnění ustanovení těchto pokynů na tento případ (viz 8. bod odůvodnění). V tomto konkrétním případě nevnese Rakousko a ani zúčastněné strany žádnou námitku proti přístupu Komise, který spočívá v tom, že v případě nemožnosti určit vhodný srovnávací prvek pro stanovení věrné tržní ceny za služby, které letiště poskytují leteckým společnostem, je nejrelevantnějším kritériem pro posouzení ujednání, která tyto dvě strany uzavřely, ex ante analýza inkrementální ziskovosti těchto ujednání.
- (275) Vzhledem k výše uvedenému Komise soudí, že na tento případ je nutno uplatnit přístup obecně doporučovaný v nových pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 pro uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, tj. analýzu ex ante dodatečné (nebo inkrementální) ziskovosti ⁽⁴⁹⁾.
- (276) Tento přístup je odůvodněn skutečností, že provozovatel 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, a to bez ohledu na jakékoliv srovnání s podmínkami, které leteckým společnostem nabízejí jiní provozovatelé letišť, nebo s podmínkami, které tentýž provozovatel letiště nabízí jiným leteckým společnostem.

⁽⁴⁸⁾ Další zkoumaná srovnávací kritéria jsou uvedena v bodě 60 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁴⁹⁾ Viz bod 59 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

- (277) Dále je nutné uvážit, že letištní infrastruktura musí být otevřená všem leteckým společnostem a nesmí být vyhrazena pro konkrétní leteckou společnost, aby bylo vyloučeno, že případné zvýhodnění provozovatele letiště z podpory sjednané s vnitřním trhem bude přeneseno na konkrétní leteckou společnost.
- (278) Komise v této souvislosti navíc odkazuje na to, že cenová diferenciacie je běžnou obchodní praxí. Takováto diferencovaná cenová politika by však měla být komerčně opodstatněná.
- (279) Systém pobídek z roku 2005 měl zvýšit konkurenceschopnost KLU. Při zpracovávání systému pobídek z roku 2005 analyzoval provozovatel KLU počty cestujících, pohyby na letišti a finanční výsledky uplynulých let. Podle Rakouska ukazuje tehdy provedené tržní srovnání, že KLU patří na základě svých vysokých průměrných fixních nákladů k obzvláště drahým rakouským letišťům.
- (280) Komise konstatuje, že společnost AUA od 1. října 2003 jednostranně snížila úhrady za letištní poplatky splatné na KLU. Společnosti KFBG a AUA sice dne 20. října 2005 uzavřely dohodu o narovnání ohledně platby poplatků za turn-around v období od 1. října 2003 do 20. října 2005, společnosti KFBG však v době od října 2003 do října 2005 vznikly značné výpadky letištních poplatků. Kromě toho byly v říjnu 2005 náhle ukončeny všechny dohody mezi společnostmi KFBG, DMG, Ryanair, LV a AMS uzavřené v roce 2002, neboť společnost Ryanair z ekonomických důvodů pozastavila osobní přepravu mezi letišti KLU a STN. Na základě všech těchto faktorů se KLU rozhodlo upravit tvorbu cen a zavést systém pobídek z roku 2005.
- (281) Dle informací zaslaných Rakouskem vypracovalo vedení společnosti KFBG podrobnou analýzu ziskovosti ex ante, která byla schválena dozorčí radou společnosti KFBG.
- (282) Posouzením analýzy ziskovosti ex ante Komise zjistila, že se jedná o rozsáhlou studii společnosti KFBG na základě jejího zúčtovacího systému založeného na přímých nákladech. Tato předběžná analýza nákladů a výnosů obsahuje podrobný vzorec pro výpočet přímých nákladů společnosti KFBG. Tyto náklady jsou přiřazeny různým nákladovým střediskům, která pokrývají veškeré náklady na provoz letiště (přistávací poplatek, pozemní poplatek za infrastrukturu, vzdušný poplatek za infrastrukturu, poplatek za cestujícího, poplatky za přepravní handling a ramp handling). Ve studii ziskovosti je rovněž podrobně objasněno, jakým způsobem byl vypočten nákladový faktor [...] EUR pro náklady závislé na počtu letů (tzn. maximální vzletové hmotnosti) a nákladový faktor [...] EUR v závislosti na počtu cestujících na základě tehdy platného systému nákladového účetnictví společnosti KFBG. Náklady na přepravní handling ve výši 51 % představovaly externí služby nakupované od subdávatele Tyrolean Airways a byly tudíž stanoveny jako náklady na externí služby. Kapitalizační úroková míra 8 % uvedená společností KFBG byla vypočtena metodou WACC (Weighted Average Cost of Capital Method – vážený průměr nákladů na kapitál) a odpovídala míře uveřejněné letištěm Vídeň v roce 2002. Jako příjmy nesouvisející s leteckou dopravou uvedla společnost KFBG zdroje příjmů jako například letištní obchody, parkoviště u letiště, skladiště nákladu a příjmy z pronájmu a pachtu. Z průměrných příjmů z těchto zdrojů vyplynul po odečtení příslušných nákladů na základě zjištěných údajů uplynulých let průměrný výnos z činností mimo leteckou dopravu ve výši [...] EUR na jednoho cestujícího. Po zaokrouhlení uvedla společnost KFBG příjmy nesouvisející s leteckou dopravou ve výši [...] EUR na jednoho cestujícího. Všechny tyto příslušné předpoklady se jeví jako akceptovatelné. Vycházejí zejména ze zjištěných nákladů a příjmů a – v případě údajů o nákladech – z promyšleného systému měření nákladů.
- (283) Takto zjištěné hodnoty nákladů a příjmů společnosti KFBG byly následně použity při analýze nákladů a výnosů pro různé výpočetní modely. Tyto modely vycházely z různých spojů z/na KLU s různými letadly a různými předpoklady ohledně vytížení kapacity. Vybrané trasy odpovídaly typickým spojům, které jsou předmětem zájmu malého regionálního letiště jako je Klagenfurt. Tyto analýzy odpovídají metodě inkrementálních nákladů podle pokynů pro leteckou dopravu, neboť měří, zda očekávané příjmy z dodatečné dopravy u každého modelu pokryjí příslušné inkrementální náklady a bude dosaženo přiměřeného zisku. Na žádost Komise předložilo Rakousko dodatečné modely pro zachycení všech typických scénářů a tras, které mohly být v roce 2005 předmětem zájmu společnosti KFBG.
- (284) Podle údajů rakouských orgánů KLU očekávalo, že nebudou nutné žádné další investice za účelem poskytování dodatečných letištních služeb uživatelům systému pobídek z roku 2005. Komise v této souvislosti konstatuje, že v rámci systému pobídek z roku 2005 byly skutečně nabízeny slevy pouze pro nové letecké společnosti, za nové destinace nebo za vyšší počet cestujících s tím, že to nemělo negativní dopad na stávající situaci na letišti. Komise uvádí, že zejména po odchodu společnosti Ryanair v říjnu 2005 mělo KLU volné kapacity, takže dodatečný objem osobní přepravy bylo možno zvládnout, aniž by bylo nutné modernizovat infrastrukturu nebo pořídit

dodatečná zařízení či přijmout nové zaměstnance. Rakousko potvrdilo, že za účelem obsluhy nových leteckých společností nebo spojů nebylo nutné přijmout nové zaměstnance ani rozšířit stávající infrastrukturu či jiná zařízení (postačovaly například stávající zavazadlové pásy a zaměstnanci). Komise proto dospěla k závěru, že se inkrementální náklady omezovaly na pobídky nabízené v rámci systému pobídek z roku 2005.

- (285) Kromě toho KLU očekávalo, že s každou novou leteckou společností nebo každým novým leteckým spojem budou generovány jak příjmy související s leteckou dopravou, tak i příjmy z činností mimo leteckou dopravu. Vzhledem ke skutečnosti, že úroveň nákladů zůstala stabilní, by podle Rakouska každá nová letecká společnost a každý nový spoj pozitivně přispěl/a k ziskovosti letiště. KLU proto mohlo z předběžného hlediska očekávat, že by každá nová letecká společnost nebo každý nový letecký spoj vedl/a ke zvýšení příjmů, jelikož nebyly zároveň nutné žádné investice. Dle názoru Komise vedl systém pobídek z roku 2005 z předběžného pohledu skutečně k inkrementální ziskovosti.
- (286) Svědčí o tom i fakt, že se společnosti KFBG po zavedení systému pobídek z roku 2005 skutečně podařilo získat řadu nových leteckých společností (jako např. Air Berlin, Robin Hood, Condor, Lufthansa, Germanwings), zintenzivnit lety na stávající cílová letiště (AUA) a zřítit nové spoje. Na slevy orientovaná strategie KLU k rozšíření obchodní činnosti byla úspěšná. V neposlední řadě lze z dostupných údajů usuzovat, že systém pobídek z roku 2005 vedl k pozvolnému růstu příjmů letiště (zvýšení výnosů z činností letecké dopravy i mimo leteckou dopravu z [...] EUR v roce 2006 na [...] EUR v roce 2010).
- (287) Komise dále konstatuje, že by měla při zkoumání systému pobídek z roku 2005 zohlednit i to, v jaké míře lze tento systém posuzovat v rámci celkové strategie letiště zaměřené minimálně na dlouhodobou ziskovost. V tomto ohledu musí Komise zohlednit důkazy, které byly k dispozici v době vypracování systému pobídek z roku 2005, a rovněž vývojové trendy, které bylo tehdy dle rozumného uvážení možné očekávat. Komise by měla zohlednit zejména změny v důsledku liberalizace trhu letecké dopravy, přístup na trh a vývoj nízkonákladových aerolinek a jiných leteckých společností typu point-to-point, změny ohledně organizační a ekonomické struktury v letištním sektoru, stejně jako míru diverzifikace a komplexnost funkcí letišť, zlepšení konkurence mezi leteckými společnostmi a letišti, nejisté ekonomické rámcové podmínky v důsledku změny aktuálních tržních podmínek a všechny nejistoty s ohledem na ekonomické rámcové podmínky. Komise konstatuje, že KLU – jako je uvedeno v 279. a 280. bodě odůvodnění – mělo různé důvody (například deficity u letištních poplatků společnosti AUA od října 2003 do října 2005 a odchod společnosti Ryanair v říjnu 2005) pro to, aby systém pobídek z roku 2005 považovalo za nutný krok k zajištění své další existence a ziskovosti.
- (288) Závěrem Komise konstatuje, že infrastruktura KLU je otevřená všem leteckým společnostem a není určena pro jednu specifickou leteckou společnost. Kromě toho byl systém pobídek z roku 2005 zveřejněn na internetových stránkách KLU a byl rovněž otevřený všem leteckým společnostem, které o něj měly zájem.

7.2.3. Závěr

- (289) Vzhledem k těmto důvodům dospěla Komise k závěru, že se KLU při schválení systému pobídek z roku 2005 chovalo jako tržně jednající hospodářský subjekt. Proto opatření nepřineslo dotyčným leteckým společnostem žádné hospodářské zvýhodnění a nepředstavovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tento závěr však platí pouze pro letecké společnosti, na které byl uplatněn toliko systém pobídek z roku 2005. Tento závěr neplatí automaticky, pokud byl systém na určitou leteckou společnost uplatněn v kombinaci s bilaterální dohodou, například marketingovou dohodou. V takovém případě je při uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu nutné naopak zohlednit kombinovaný účinek systému pobídek a bilaterální dohody.

7.3. Uzavření dohody o narovnání se společností AUA a uplatnění systému pobídek z roku 2005 na společnost AUA

7.3.1. Hospodářská činnost a pojem podnik

- (290) Poskytováním služeb letecké dopravy vykonává společnost AUA hospodářskou činnost a představuje tudíž podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

7.3.2. Hospodářské zvýhodnění

- (291) Za účelem posouzení, zda dohoda mezi letištěm ve veřejném vlastnictví disponujícím veřejnými prostředky a leteckou společností poskytuje této společnosti hospodářské zvýhodnění, je nutno analyzovat, zda je tato dohoda slučitelná se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, jak je uvedeno v 261. až 278. bodě odůvodnění.

7.3.2.1. Časový rámec pro posouzení inkrementálních nákladů a příjmů

- (292) Při rozhodování o tom, zda uzavřít dohodu o poskytování letištních služeb a/nebo dohodu o marketingových službách, by tržně jednající hospodářský subjekt zvolil za časový horizont svého posouzení dobu platnosti příslušné dohody. Jinými slovy, obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt vyhodnotí inkrementální náklady a příjmy během doby platnosti dohod.
- (293) V daném případě je nutné poukázat na mimořádnou situaci společnosti KFBG v době podpisu dohody se společností AUA. Dne 20. října 2005 se musela společnost KFBG zabývat nejen budoucím vývojem svých smluvních vztahů se společností AUA, ale i minulostí do října 2003. Od 1. října 2003 snížila společnost AUA sama od sebe platby za tenkrát splatné poplatky za turn-around na KLU. Dne 17. listopadu 2003 proto podala společnost KFBG na společnost AUA u zemského soudu civilní žalobu kvůli neuhrazeným letištním poplatkům. Když společnost KFBG po tomto právním sporu podepisovala dohodu o narovnání ze dne 20. října 2005, musela tedy zohlednit nejen letištní poplatky, které měla společnost AUA hradit do budoucna, ale i neuhrazené platby z uplynulého období, v jejichž zpětnou úhradu doufala.

7.3.2.2. Posouzení

- (294) Dne 20. října 2005 podepsaly společnosti KFBG a AUA dohodu o narovnání pro období od 1. října 2003 do 20. října 2005. Tímto se strany dohodly oba zahájené právní spory ukončit. První z těchto řízení bylo vedeno před zemským soudem a týkalo se civilní žaloby společnosti KFBG proti společnosti AUA kvůli neuhrazeným letištním poplatkům. V případě druhého řízení se jednalo o návrh podle kartelového zákona, který společnost AUA podala k národnímu kartelovému soudu proti společnosti KFBG.
- (295) V dohodě o narovnání bylo sjednáno následující:
- Společnost AUA se zavázala uhradit společnosti KFBG částku ve výši [...] EUR.
 - Strany se dohodly, že systém pobídek společnosti KFBG ze dne 1. září 2005 se má stát součástí dohody o narovnání a má pro společnost AUA zpětně platit od 1. října 2003.
- (296) Rakouské orgány poukázaly na to, že společnost KFBG/DMG před uzavřením dohody o narovnání se společností AUA nevypracovala žádný předběžný obchodní plán.
- (297) Dále uvedly, že společnost, KFBG, společnost KLH a advokátní kancelář, která společnost KFBG v obou soudních řízeních zastupovala, podrobně posoudily právní a hospodářské výhody a nevýhody podpisu dané dohody. K doložení těchto posouzení a úvah zaslalo Rakousko řadu zpráv a protokolů, které představenstvo předložilo dozorčí radě společnosti KFBG⁽⁵⁰⁾, stejně jako dostupné podklady k soudnímu sporu.
- (298) Z těchto podkladů lze vyvodit následující závěry:
- (299) Jednak dlužila společnost AUA letišti KLU v říjnu 2005 neuhrazené poplatky za turn-around v celkové výši [...] EUR. Z tohoto důvodu podala společnost KFBG na společnost AUA u zemského soudu civilní žalobu, jelikož zastávala názor, že společnost AUA neměla na jednostranné snížení plateb v říjnu 2003 právo. Jelikož společnost KFBG své závazky z dohody o poskytování služeb letecké dopravy uzavřené se společností AUA splnila, jevílo se zahájení právních kroků ze strany KFBG jako správné.
- (300) Na druhé straně je třeba poukázat na to, že společnost AUA v tomto řízení dne 7. ledna 2004 zaslala rozsáhlou žalobní odpověď. Mimoto podala společnost AUA dne 17. října 2004 k národnímu kartelovému soudu návrh podle kartelového zákona kvůli zneužití dominantního postavení na trhu ze strany společností KFBG. Společnost KFBG tak při svém pokusu prosadit vůči společnosti AUA svůj nárok na úplnou úhradu letištních poplatků narazila na silný právní odpor ze strany této letecké společnosti.

⁽⁵⁰⁾ Viz zápisy z 167.–173. zasedání dozorčí rady společnosti KFBG ze dne 29. července 2004, 8. října 2004, 1. prosince 2004, 4. března 2005, 4. května 2005, 30. září 2005 a 12. prosince 2005.

- (301) Zároveň měly neuhrazené letištní poplatky a zdouhavý právní spor závažné dopady na ekonomickou situaci společnosti KFBG. Ze zpráv dozorčí rady společnosti KFBG ⁽⁵¹⁾ vyplývá, že likviditní situace společnosti KFBG byla z důvodu těchto pohledávek mimořádně napjatá a společníci společnosti KFBG museli poskytnout příspěvek ve výši [...] EUR. Tato potřeba hotovosti je patrná i z výkazů peněžních toků společnosti KFBG za roky 2003–2005.
- (302) Jak je zřejmé z podkladů k soudnímu sporu, neměla společnost KFBG možnost vymoci proti společnosti AUA ohledně platby uložení předběžného opatření, jelikož pro tento právní prostředek nebyly v případě společnosti KFBG dány předpoklady. Současně společnost AUA odmítla uhradit celkovou částku poplatků za turn-around, neboť tyto měly výrazně přesahovat příslušné poplatky hrazené společností Ryanair na KLU. Společnost AUA požadovala stejné zacházení jako v případě společnosti Ryanair a uvedla k tomu následující argumenty: kontrakční povinnost a povinnost rovného zacházení ze strany KLU; zneužití dominantního postavení na trhu ze strany KLU a ochrana před nekalou soutěží. Kromě toho poukázala společnost AUA na to, že KLU porušilo § 63 zákona o letecké dopravě, dále jen „LFG“ a § 20 provozního řádu civilních letišť (dále jen „ZFBO“). Podle § 63 LFG musí být civilní letiště zpřístupněna všem leteckým společnostem za stejných podmínek. Podle § 20 ZFBO musí být letištní poplatky vyměřeny podle objektivních charakteristik. Jelikož tyto právní argumenty nebyly prima facie zcela neodůvodněné, nemohla si být společnost KFBG jistá, že společnost AUA občansko-právní řízení před zemským soudem prohraje.
- (303) Korespondence vedená v obou sporech mezi společnostmi KFBG a AUA mimoto dokládá, že společnost AUA společnosti KFBG v průběhu řízení hrozila, že přestane obsluhovat příslušná cílová letiště KLU. Pro KLU však byla a je služba letecké dopravy poskytovaná společností AUA mezi Klagenfurtem a rakouským hlavním městem Vídní nejdůležitějším leteckým spojením. Proto mělo zachování pravidelných spojení s leteckým dopravním uzlem společnosti AUA Vídní pro společnost KFBG zásadní význam. Na základě pohrůžky ze strany společnosti AUA hledala společnost KFBG v letech 2004 a 2005 alternativní dopravce pro zajištění leteckého spojení do Vídně i případě kompletního výpadku služeb společnosti AUA na KLU.
- (304) Podle vysvětlení Rakouska se však společnosti KFBG nepodařilo najít žádnou jinou leteckou společnost, která by mezi KLU a letištěm Vídeň nabízela podobné služby jako společnost AUA. Pro KLU by ukončení leteckého provozu ze strany AUA znamenalo ztrátu nejdůležitější letecké společnosti a vedlo by k nadměrnému zadlužení.
- (305) Na žádost Komise zaslalo Rakousko podrobnou rekonstruovanou předběžnou analýzu finanční situace společnosti KFBG k 20. říjnu 2005.

Tabulka 8

Rekonstruovaná předběžná analýza čtyř různých scénářů pro vztahy mezi společnostmi KFBG a AUA

Výpočet scénářů na základě odhadu pro rok 2005	Scénář 1 včetně AUA jako plátce v plné výši	Scénář 2 kompletní výpadek AUA	Scénář 3 včetně AUA s pobídkou	Scénář 4 procesní rok AUA
Provozní zisk	[...]	[...]	[...]	[...]
Roční zisk	[...]	[...]	[...]	[...]
Peněžní toky	[...]	[...]	[...]	[...]
Peněžní toky po investicích	[...]	[...]	[...]	[...]
Základ 2005 v tis. EUR Cestující – odlety	[...]	[...]	[...]	[...]
Výnosy z letecké dopravy	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵¹⁾ Viz zprávy dozorčí rady společnosti KFBG ze dne 4. května 2005 (bod 5), 1. prosince 2004 (bod 3), 8. října 2004 (bod 8) a 29. července 2004 (bod 7).

Výpočet scénářů na základě odhadu pro rok 2005	Scénář 1 včetně AUA jako plátce v plné výši	Scénář 2 kompletní výpa- dek AUA	Scénář 3 včetně AUA s po- bídkou	Scénář 4 procesní rok AUA
Pobídka	[...]	[...]	[...]	[...]
Oprávka výnosů AAG				[...]
Výnosy z letecké dopravy	[...]	[...]	[...]	[...]
Ostatní výnosy	[...]	[...]	[...]	[...]
Provozní zisk	[...]	[...]	[...]	[...]
Spotřeba materiálu	[...]	[...]	[...]	[...]
Osobní náklady	[...]	[...]	[...]	[...]
Odpisy	[...]	[...]	[...]	[...]
Provozní náklady	[...]	[...]	[...]	[...]
Projektové náklady	[...]	[...]	[...]	[...]
Náhrada nákladů – marketingové kooperace	[...]	[...]	[...]	[...]
Provozní zisk	[...]	[...]	[...]	[...]
Finanční výsledek	[...]	[...]	[...]	[...]
Roční zisk	[...]	[...]	[...]	[...]
Peněžní toky (roční zisk plus od- pisy)	[...]	[...]	[...]	[...]
Nutné náhradní investice na rok 1 500 – 2 000 tis. EUR.	[...]	[...]	[...]	[...]
Peněžní toky po investicích	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekt AAG cílové letiště Vídeň a Frankfurt 2005				
MTOW (Vídeň a Frankfurt nad Mohanem)				[...]
Cestující – odlety (Vídeň a Frankfurt nad Mohanem)				[...]
Rotace				[...]
Příjmy – projekt				[...]
Projektové náklady/mezní náklady				
Přepravní handling (*)				[...]
V závislosti na letu				[...]
V závislosti na cestujících				[...]
Zaokrouhlený součet projektových nákladů				[...]
Zaokrouhlený výsledek projektu				[...]
Zaokrouhlená pobídka				[...]

(*) Náklady na přepravní handling společnosti KFBG nevznikají, jelikož tuto službu pro AUA realizuje dceřiná společnost KFBG Tyrolean Airways, nikoliv sama společnost KFBG

- (306) Při zpracování analýzy v tabulce č. 8 vycházelo Rakousko z následujících úvah. Analýza se vztahuje na čtyři různé scénáře a jejich finanční dopady na společnost KFBG.
- Scénář pokračování dohody, přičemž společnost AUA hradí plné letištní poplatky jako do října 2003 (situace, kdyby společnost AUA poplatky dále platila);
 - scénář kompletního výpadku všech služeb společnosti AUA na KLU;
 - scénář pokračování dohody se společností AUA při uplatnění systému pobídek z roku 2005 (podpis dohody o narovnání) a
 - scénář pokračování dohody, přičemž společnost AUA dále hradí pouze část splatných letištních poplatků (bez podpisu dohody o narovnání).
- (307) Komise konstatuje, že pro společnost KFBG přicházejí vzhledem k právním sporům se společností AUA jako alternativa v úvahu pouze poslední tři scénáře, neboť první scénář měl pouze teoretický charakter. Z těchto tří scénářů představoval naproti tomu evidentně pouze třetí scénář vhodnou možnost pro tržně jednající hospodářský subjekt v situaci, v níž se společnost KFBG nacházela. V případě čtvrtého scénáře, kdy by společnost KFBG nepodepsala dohodu o narovnání a společnost AUA by dále hradila pouze část letištních poplatků, by se finanční a likviditní situace společnosti KFBG dále vyhorčila. V porovnání s ostatními scénáři by čtvrtý scénář jednoznačně vedl k záporným peněžním tokům společnosti KFBG. Ještě horší dopad by měl druhý scénář, pokud by společnost AUA všechny služby na KLU pozastavila, neboť v takovém případě by nedošlo k podpisu dohody o narovnání a právní spor by pokračoval. V případě tohoto scénáře by se peněžní toky společnosti KFBG v budoucnu dále zhoršovaly.
- (308) Vzhledem k těmto úvahám Komise konstatuje, že jedinou rozumnou volbou byl pro tržně jednající hospodářský subjekt v situaci, v níž se společnost KFBG v říjnu 2005 nacházela, třetí scénář. V případě třetího scénáře by společnost AUA sice hradila splatné letištní poplatky, ne však v plné výši, ale jen ve výši [...] EUR namísto celkové dlužné částky [...] EUR. Tržně jednající hospodářský subjekt by částečné ztráty z letištních poplatků zakalkuloval při posuzování pozitivních dopadů dohody o narovnání: Na základě dohody o narovnání by společnost AUA uhradila téměř dvě třetiny celkového dluhu, což by do budoucna vedlo ke kladným peněžním tokům a vyřešení likviditních problémů KLU a zároveň zajistilo pokračování pravidelných služeb letecké dopravy ze strany společnosti AUA na KLU. Očekávaný diskontovaný výsledek třetího scénáře byl kladný.
- (309) Komise proto dospěla k názoru, že tržně jednající soukromý hospodářský subjekt by z předběžného pohledu podepsal dohodu o narovnání, místo aby zvolil některou ze zbývajících alternativ.

7.3.3. Závěr

- (310) Komise je toho názoru, že se společnost KFBG/DMG chovala jako tržně jednající hospodářský subjekt, když uzavřela se společností AUA dohodu o narovnání. Proto rozhodnutí o podpisu dohody o narovnání nepřineslo společnosti AUA žádné hospodářské zvýhodnění a nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

7.4. Dohody se společnostmi Ryanair, LV a AMS z roku 2002

7.4.1. Hospodářská činnost a pojem podnik

- (311) Společnost Ryanair poskytuje služby letecké dopravy, společnosti LV a AMS poskytují marketingové služby. Poskytování takovýchto služeb představuje hospodářskou činnost. V případě společností Ryanair, LV a AMS se tedy jedná o podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

7.4.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (312) Zmiňovaná opatření představují státní podporu jen tehdy, pokud jsou financovány z veřejných zdrojů a rozhodnutí o poskytnutí těchto opatření je přičitatelné státu. Ohledně kritérií pro posouzení existence veřejných zdrojů a přičitatelnosti státu je odkazováno na 224. až 232. bod odůvodnění.
- (313) Komise konstatuje, že společnost KFBG/DMG je ze 100 % vlastněna státem. Do roku 2003 byly vlastníky obchodních podílů Rakouská republika (60 %), spolková země Korutany (20 %) a město Klagenfurt (20 %).

V dubnu 2003 převzala podíly Rakouské republiky spolková země Korutany. Od roku 2003 tak podíly patřily spolkové zemi Korutany (80 %) a městu Klagenfurt (20 %). Proto je nutné na společnost KFBG/DMG nahlížet jako na veřejný podnik ve smyslu čl. 2 písm. b) směrnice Komise 2006/111/ES⁽⁵²⁾, jehož prostředky pocházejí z veřejných zdrojů.

- (314) Kromě toho jsou dohody se společnostmi Ryanair, AMS a LV z roku 2002 přičitatelné státu. Za prvé to Rakousko uvedlo s vysvětlením, že spolková země Korutany byla zapojena do sjednání všech marketingových dohod mezi společnostmi KFBG/DMG a leteckými společnostmi. Obecněji řečeno, byla spolková země Korutany vedením a dozorčími radami společností KFBG a DMG průběžně informována o vývoji všech dohod. Z pohledu Korutan bylo uzavření těchto různých dohod v zájmu spolkové země. Za druhé spolková země Korutany financovala marketingové náklady vzniklé v důsledku marketingových dohod uzavřených společností KFBG/DMG.
- (315) Navíc Rakousko toto zapojení výslovně potvrdilo, a to i s odkazem na dohody z roku 2002 se společnostmi Ryanair a AMS. Účast a zapojení orgánů do dohod z roku 2002 dále potvrzují i protokoly ze zasedání zemské vlády Korutany, na nichž bylo uzavření dohod o službách letecké dopravy a marketingových dohod projednáváno⁽⁵³⁾.
- (316) Dále byly náklady na tyto dohody z roku 2002 hrazeny spolkovou zemí Korutany a městem Klagenfurt (viz odstavec 7.1). Jednalo se tedy o financování státem, které bylo sjednáno před uzavřením dohody s leteckou společností a vyžadovalo minimálně nepřímé schválení těchto dohod spolkovou zemí Korutany.
- (317) Organizační struktura a řetězení vlivu jsou dalším ukazatelem pro přičitatelnost uzavření balíčku dohod státu. Jak je uvedeno v 228. až 232. bodě odůvodnění, byla rozhodnutí společnosti KLH a města Klagenfurt přičitatelná státu. Oba společníci společnosti KFBG jmenovaly dozorčí radu společnosti KFBG/DMG (která zase jmenovala vedení podniku), což mělo za následek, že dozorčí rada (a vedení podniku) společnosti KFBG zároveň odrážely poměr sil stran zastoupených v korutanském zemském sněmu. Jelikož společnost KLH a město Klagenfurt jsou jedinými společníky KFBG/DMG a jmenují dozorčí radu společnosti KFBG/DMG (která zase jmenuje vedení podniku), lze vycházet z toho, že vykonávají dominantní vliv na společnost KFBG/DMG a mohou kontrolovat její finanční prostředky.
- (318) Při uzavírání dohod se společností Ryanair společnost KFBG aktivně zastupovala zájem spolkové země Korutany na existenci a zachování perspektivního a výkonného letiště v Klagenfurtu pro spolkovou zemi Korutany.
- (319) Rakousko potvrdilo, že dohody mezi společností KFBG/DMG a společností Ryanair, jakož i jejími dceřinými společnostmi jsou ve smyslu rozsudku ve věci *Stardust Marine*⁽⁵⁴⁾ přičitatelné spolkové zemi Korutany.
- (320) Vzhledem k těmto úvahám dospěla Komise k závěru, že existují dostatečné indicie pro domněnku, že uzavření dohod mezi společnostmi KFBG/DMG a Ryanair/LV/AMS z roku 2002 je přičitatelné státu.

7.4.3. Hospodářské zvýhodnění

7.4.3.1. Uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na dohodu se společností Ryanair, LV a AMS z roku 2002

- (321) Ohledně uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je odkazováno na 261. až 278. bod odůvodnění.
- (322) Pro účely použití této zásady se Komise s přihlédnutím ke skutkovým okolnostem daného případu domnívá, že jako první krok je nutno odpovédět na tyto otázky:

— Je třeba dohodu o marketingových službách a dohodu o poskytování letištních služeb analyzovat společně, nebo je nutné je posoudit zvlášť?

⁽⁵²⁾ Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).

⁽⁵³⁾ Viz např. protokol ze zasedání korutanské zemské vlády ze dne 29. ledna 2002, s. 1–5.

⁽⁵⁴⁾ Rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- Jaké výhody by mohl hypotetický tržně jednající hospodářský subjekt na místě společnosti KFBG/DMG očekávat od dohod o marketingových službách?
- Je pro účely použití kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu vhodné porovnat podmínky dohod o poskytování letištních služeb, na něž se odkazuje ve formálním vyšetřovacím řízení, s letištními poplatky uplatňovanými na jiných letištích?
- (323) Jakmile budou tyto otázky zodpovězeny, bude další krok Komise spočívat v uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na dohody se společností Ryanair, LV a AMS z roku 2002.
- a) *Společná analýza dohody o marketingových službách a dohody o poskytování letištních služeb*
- (324) Komise dospěla k závěru, že v rámci posuzování na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je nutné oba druhy opatření, jichž se v daném případě formální vyšetřovací řízení týká, tzn. dohodu o poskytování letištních služeb a tři dohody o marketingových službách, zkoumat společně jako jedno opatření. To se týká jednak dohody o poskytování letištních služeb mezi společnostmi Ryanair a KFBG a jednak dohod o marketingových službách mezi společnostmi DMG, LV a AMS.
- (325) Existuje řada odkazů na to, že by se tyto dohody měly posuzovat jako jedno opatření, jelikož byly uzavřeny v rámci jedné transakce.
- (326) Za prvé se jednalo v podstatě o tytéž smluvní strany:
- 1) LV je 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair. Obě dohody o marketingových službách byly podepsány jménem Seana Coyleho, ředitele společnosti LV, který kromě toho zastával řadu vedoucích pozic ve společnosti Ryanair, mimo jiné pozici vedoucího plánování obratu, vedoucího pro výběr tras, ziskovost, strategii sítě, rozvržení kapacit, vztahy s investory a obchodního ředitele. Pro účely použití pravidel státní podpory se společnost LV a Ryanair považují za jeden podnik v tom smyslu, že společnost LV jedná jako zprostředkovatel v zájmu společnosti Ryanair a podléhá její kontrole. Lze tak usuzovat z úvodního ustanovení obou dohod o marketingových službách, v nichž společnost DMG pověřuje společnost LV zajištěním letecké přepravy cestujících na nových trasách z míst ležících na území Spojeného království a/nebo kontinentální Evropy na KLU za použití ekologických letadel s kapacitou minimálně 140 míst. První dohoda o marketingových službách ze dne 22. ledna 2002 navíc stanoví, že provoz dopravních služeb by měl zahrnovat „*naďále 348 rotací za rok (87 rotací za čtvrtletí) s účinností od [...]*“. Tyto výroky dokládají úzkou souvislost mezi těmito marketingovými dohodami a dohodou o službách letecké dopravy mezi společnostmi Ryanair a KFBG.
 - 2) Společnost AMS je rovněž 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair. Dohoda o marketingových službách byla podepsána Eddiem Wilsonem, ředitelem společnosti AMS, který zastával i různé vedoucí pozice ve společnosti Ryanair, např. pozici ředitele pro personál a letecký provoz. Pro účely použití pravidel státní podpory se společnost AMS a Ryanair považují za jeden podnik v tom smyslu, že společnost AMS jedná jako zprostředkovatel v zájmu společnosti Ryanair a podléhá její kontrole. S ohledem na tuto dohodu se společností AMS lze takto usuzovat i na základě skutečnosti, že v úvodním ustanovení dohody o marketingových službách je opakovaně odkazováno na internetové stránky společnosti Ryanair. Je zde uvedeno, že společnost DMG pověřuje společnost AMS zřízením internetových odkazů na mimořádně úspěšný cestovní web www.ryanair.com, že společnost AMS je úspěšným vývojářem a provozovatelem cestovního webu www.ryanair.com a že strany sjednávají využívání internetových stránek www.ryanair.com jako nástroje podpory prodeje. Tyto výroky dokládají, že zájmy společností AMS a Ryanair na této dohodě vzájemně korespondovaly.
 - 3) Společnost DMG je 100 % dceřinou společností společnosti KFBG. Jak je uvedeno v 313. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění, bylo rozhodnutí společností KFBG uzavřít dohodu o poskytování letištních služeb s leteckými společnostmi, jako je Ryanair, přičitatelné státu. Kontrolu nad společností KFBG/DMG vykonávala v tomto ohledu spolková země Korutany. Vzhledem ke skutečnosti, že dozorčí rady společností KFBG a DMG jmenovala vždy spolková země Korutany, která zároveň fakticky financovala část ztrát společností KFBG/DMG (měla tudíž významný vliv na obě společnosti a značný finanční zájem na těchto podnicích), lze s jistotou vycházet z toho, že spolková země vykonávala skutečnou kontrolu nad společností KFBG/DMG. Ohledně obchodních vztahů mezi společnostmi Ryanair a KFBG na straně jedné a společnostmi LV a DMG na straně druhé, Komise konstatuje, že zájem společností KFBG a DMG na uzavření příslušných dohod se ve velké míře shodoval: Obě strany měly zájem na zvýšení objemu dopravy na letišti, a nebylo podstatné, jestli společnost KFBG podepíše obě dohody nebo namísto toho podepíše společnost DMG marketingovou dohodu. Proto skutečnost, že dohoda o poskytování letištních služeb byla uzavřena se společností KFBG a dohoda o marketingových službách s její závislou dceřinou společností, nehovoří proti posouzení dohod jako jedné obchodní transakce.

- (327) Za druhé byly všechny čtyři dohody uzavřeny ve stejnou dobu, jelikož byly všechny podepsány dne 22. ledna 2002.
- (328) Za třetí je v dohodě o poskytování letištních služeb uzavřené mezi společnostmi Ryanair a KFBG přímo odkazováno na marketingové platby ve výši [...] EUR ročně, které měla společnost DMG hradit pověřeným profesionálním mediálním poradcům společnosti Ryanair, tzn. společnosti LV. Podle této dohody mělo KLU zajistit, aby společnost DMG hradila pověřeným profesionálním mediálním poradcům společnosti Ryanair za každodenní rotaci zavedenou ke dni 27. června 2002 částku [...] EUR ročně. Tento výrok jednoznačně dokládá souvislost mezi marketingovými platbami a každodenními lety společnosti Ryanair.
- (329) Za čtvrté první marketingová dohoda stanoví, že pokud nebude v libovolném čtvrtletí dosažen stanovený minimální rozsah letištních služeb, je společnost DMG oprávněna společností LV písemně oznámit svůj úmysl platby pozastavit; pokud nebude v daném čtvrtletí daný minimální rozsah znovu dosažen, dohoda bude neprodleně ukončena. To opět prokazuje, že dohoda o marketingových službách a dohoda o poskytování letištních služeb jsou neoddělitelně spojené.
- (330) Za páté z protokolů ze zasedání korutanské zemské vlády vyplývá, že korutanská zemská vláda podpis těchto různých dohod projednávala jako společný bod. Rozhodnutí, zda má být uzavřena marketingová dohoda se společností LV/AMS, bylo bezprostředně spojeno s rozhodnutím o uzavření dohody o poskytování letištních služeb se společností Ryanair ⁽⁵⁵⁾.
- (331) Dohody o marketingových službách uzavřené společnostmi DMG, LV a AMS jsou tudíž neoddělitelně spojeny s dohodou o poskytování letištních služeb, kterou podepsaly společnosti Ryanair a KFBG. Výše uvedené důvody svědčí o tom, že bez dohody o poskytování letištních služeb by nedošlo k uzavření dohod o marketingových službách. Dohody o marketingových službách skutečně výslovně stanoví, že jsou vázány na nové letecký spoj mezi Spojeným královstvím a Klagenfurtem a v podstatě předpokládají marketingové služby, které budou poskytovány za využití internetových stránek www.ryanair.com a budou sloužit k propagaci tohoto leteckého spoje. Zároveň bylo uzavření dohody o poskytování letištních služeb zřejmě úzce propojeno i s dohodami o marketingových službách: V dohodě o poskytování letištních služeb se ohledně závazků společnosti Ryanair uvádí, že společnost Ryanair vypracuje ve spolupráci se společností DMG za účelem projednání a pro informaci KLU marketingový plán, který bude pravidelně aktualizován a který stanoví, že příslušné turistické internetové stránky budou pomocí odkazů propojeny s internetovými stránkami společnosti Ryanair a dle možností budou použita vhodná loga. Tento výrok jednoznačně dokládá souvislost mezi dohodou o poskytování letištních služeb a marketingovými dohodami uzavřenými mezi společnostmi DMG, AMS a LV tentýž den.
- (332) Tyto skutečnosti týkající se jednotlivých dohod o marketingových službách prokazují, že marketingové služby stanovené v těchto smlouvách jsou jak svou délkou, tak svou povahou úzce spjaty se službami letecké dopravy nabízenými společností Ryanair, jež jsou uvedeny ve smlouvách o marketingových službách a jež jsou předmětem odpovídající dohody o letištních službách. Smlouvy o marketingových službách dokonce uvádějí, že vznikly na základě závazku společnosti Ryanair provozovat dotyčné dopravní služby. Dohody o marketingových službách jsou tedy neoddělitelně spojené s dohodou o poskytování letištních služeb, která v nich rezonuje a v níž spočívá jejich účel.
- (333) Z těchto důvodů považuje Komise za vhodné analyzovat dohodu o poskytování letištních služeb a dohody o marketingových službách ze dne 22. ledna 2002 společně, a sice za účelem posouzení, zda představují státní podporu či nikoli.
- (334) Rakousko vyjádřilo ve svém stanovisku k rozhodnutí o rozšíření řízení svůj souhlas se zvoleným přístupem společného posouzení dohody o poskytování letištních služeb a současně uzavřených dohod o marketingových službách.
- (335) Některé zúčastněné strany, zejména společnosti Ryanair a AMS, naopak tento přístup napadly a vyjádřily názor, že dohody o marketingových službách je nutno zkoumat odděleně. Společnost Ryanair vznesla ve svém stanovisku k rozhodnutí o rozšíření řízení námitky proti společnému posouzení dohody o poskytování letištních služeb a dohod o marketingových službách (s odkazem na dřívější vysvětlení k tomuto tématu ⁽⁵⁶⁾), jelikož tyto byly podepsány různými subjekty a nejsou vzájemně propojené. Uzavření marketingové dohody není podmínkou pro provozování linek společností Ryanair z/na letiště. Toto stanovisko se však neshoduje s výrokem člena představenstva společnosti Ryanair Seana Coyleho v e-mailu ze dne 4. srpna 2005 adresovaném tehdejšímu jednateři společnosti KFBG Johannesovi Gattererovi: „[...] *the operation is currently loss making and these losses are not sustainable into the future. I appreciate you have five year agreement in relation to the marketing amount of EUR [...] and naturally on cessation of the services no further quarterly payment falls due and this agreement ceases in line with main contract[...]*“ ([...] provoz je v současné době ztrátový a tyto ztráty jsou do budoucna neúnosné. Samozřejmě jsem si vědom, že máte uzavřenou dohodu na pět let o částce na marketing v celkové výši [...] EUR,

⁽⁵⁵⁾ Viz např. protokol ze zasedání korutanské zemské vlády ze dne 29. ledna 2002, s. 1–5.

⁽⁵⁶⁾ Viz např. odpověď na otázku č. 4 stanoviska společnosti Ryanair ze dne 4. července 2011.

a pochopitelně s pozastavením služeb nenabíhají žádné další čtvrtletní platby a tato dohoda vyprší v souladu s hlavní smlouvou) ⁽⁵⁷⁾. Tento výrok jednoznačně dokládá souvislost mezi dohodou o marketingových službách a příslušnou hlavní smlouvou, čili dohodou o letištních službách.

- (336) Kromě toho dokazatelné okolnosti potvrzují, že přístup, který byl zvolen v rozhodnutí o rozšíření řízení a schválen Rakouskem, je opodstatněný, jak bylo prokázáno v 324. až 333. bodě odůvodnění, a že dohody o poskytování letištních služeb a dohody o marketingových službách by proto měly být zkoumány společně.
- (337) Rakousko dále ve svém stanovisku k rozhodnutí o rozšíření řízení poukázalo na to, že druhá dohoda o marketingových službách uzavřená mezi společnostmi DMG a AMS dne 22. ledna 2002 nebyla stranami realizována, tzn., že společnost AMS marketingové služby uvedené v této dohodě nikdy neposkytla a společnost DMG nikdy neuhradila stanovenou roční platbu za tyto služby ve výši [...] EUR. Na důkaz toho předložilo Rakousko dopis daňového poradce společnosti DMG, v němž se píše, že přes intenzivní pátrání v účetnictví z let 2002–2005 nebyla nalezena žádná stopa po roční úhradě částky ve výši [...] EUR na základě druhé dohody o marketingových službách. Rakousko ovšem nedokázalo odpovědět na otázku, proč měla třetí dohoda o marketingových službách údajně nahradit druhou dohodu o marketingových službách, neboť v archivech společnosti KFBG nejsou z této doby uloženy žádné podklady a není k dispozici ani žádný z tehdejších pracovníků, který by mohl události vedoucí k podpisu třetí dohody o marketingových službách rekonstruovat. Ani stanovisko společnosti Ryanair k rozhodnutí o rozšíření řízení v tomto ohledu nic nepotvrzují, jelikož zde není řeč o skutečném nahrazení druhé dohody o marketingových službách.
- (338) Komise konstatuje, že třetí marketingová dohoda neobsahuje žádný odkaz na to, že by tato nahrazovala druhou marketingovou dohodu nebo platila namísto ní.
- (339) Jelikož k údajnému nahrazení neexistují kromě ujištění, že v rámci druhé dohody o marketingových službách neproběhly žádné platby, žádné podklady, dospěla Komise k závěru, že stanovisko Rakouska není podloženo důkazy. Byť nebyla druhá dohoda o marketingových službách nikdy realizována, je přesto nutné konstatovat, že by to pro tržně jednající hospodářský subjekt nemělo žádný vliv na posouzení očekávaných nákladů: Tržně jednající hospodářský subjekt by v době podpisu těchto tří dohod o marketingových službách neměl důvod se domnívat, že některá z těchto dohod nebude později realizována. I kdyby tedy druhá dohoda nebyla fakticky realizována, nemělo by to žádné dopady na posouzení inkrementálních nákladů.
- b) *Výhody, které by tržně jednající hospodářský subjekt mohl očekávat od dohod o marketingových službách, a cena, kterou by byl za tyto služby ochoten zaplatit*
- (340) Aby bylo možné použít zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu na daný případ, je třeba chování společností KFBG/DMG jako stran dohody o poskytování letištních služeb uzavřené se společností Ryanair a dohod o marketingových službách uzavřených se společností AMS a LV porovnat s chováním hypotetického, tržně jednajícího hospodářského subjektu, který je pověřen provozováním KLU.
- (341) Při analýze dotyčné transakce je nutné posoudit přínosy, které by hypotetický, tržně jednající hospodářský subjekt vedený vyhlídkami na dosažení zisku mohl získat z pořízení marketingových služeb. Při této analýze by se neměl brát v potaz celkový dopad těchto služeb na cestovní ruch a hospodářské výsledky regionu. V úvahu je nutno vzít pouze dopad těchto služeb na ziskovost letiště, jelikož hypotetický, tržně jednající hospodářský subjekt by se zajímal pouze o to.
- (342) Marketingové služby by tudíž měly stimulovat osobní přepravu na leteckých trasách, na něž se vztahují dohody o marketingových službách a odpovídající dohody o poskytování letištních služeb, jelikož marketingové služby mají propagovat tyto letecké trasy. Zvýšení osobní přepravy může vést ke zvýšení příjmů provozovatele letiště plynoucích z určitých letištních poplatků a rovněž ke zvýšení příjmů z jiných než leteckých činností, zejména parkovišť, restaurací a jiných podniků.
- (343) Proto nelze pochybovat o tom, že by tržně jednající hospodářský subjekt, který by provozoval KLU namísto společnosti KFBG/DMG, tento pozitivní účinek zohlednil při svých úvahách ohledně uzavření dohod o marketingových službách a příslušné dohody o poskytování letištních služeb. V daném případě by tržně jednající

⁽⁵⁷⁾ E-mail ze dne 4. srpna 2005, 18.22 hodin, od Seana Coyleho (Ryanair) Johannesovi Gattererovi (KFBG).

hospodářský subjekt dopad dotyčné letecké trasy na budoucí příjmy a náklady zakalkuloval formou odhadu počtu cestujících využívajících tyto trasy. Tento počet by reflektoval pozitivní účinek marketingových služeb. Tento dopad by byl vyhodnocen pro celou dobu provozování dotyčných leteckých tras, která je stanovena v dohodě o poskytování letištních služeb a dohodách o marketingových službách.

- (344) Pokud provozovatel letiště uzavírá dohodu týkající se propagace určitých leteckých tras, je běžnou praxí odhadnout faktor vytíženosti sedadel⁽⁵⁸⁾ na těchto leteckých trasách a zohlednit toto při posuzování budoucích příjmů. Komise v tomto ohledu souhlasí se společností Ryanair, konkrétně s tím, že dohody o marketingových službách neznamenají pro provozovatele letiště pouze náklady, nýbrž že lze očekávat, že mu přinesou i určité výhody.
- (345) Kromě toho je nutné objasnit, zda by u hypotetického, tržně jednajícího hospodářského subjektu, který by provozoval KLU místo společnosti KFBG/DMG, bylo možno přiměřeně očekávat a vyčíslit i jiné přínosy, tj. jiné přínosy než přínosy plynoucí z pozitivního dopadu na osobní přepravu na leteckých trasách, na něž se vztahuje dohoda o marketingových službách, v době provozování těchto tras stanovené v dohodách o marketingových službách nebo v dohodě o poskytování letištních služeb.
- (346) Některé zúčastněné strany⁽⁵⁹⁾ toto tvrzení potvrdily, konkrétně společnost Ryanair ve své studii ze dne 17. ledna 2014. Uvedená studie vychází z teorie, že marketingové služby pořízené provozovatelem letiště, jako jsou společnosti KFBG/DMG, pomohou zlepšit image značky letiště a v důsledku toho povedou k udržitelnému zvýšení počtu cestujících, kteří letiště využívají, a nikoli pouze ke zvýšení počtu cestujících na leteckých trasách, na něž se vztahují dohody o marketingových službách a dohoda o poskytování letištních služeb, a to po dobu provozu, která je stanovena ve zmíněných dohodách. Společnost Ryanair ve své studii zejména tvrdila, že tyto marketingové služby budou mít udržitelné pozitivní dopady na osobní přepravu na letišti i poté, co platnost dohod o marketingových službách skončí.
- (347) Za prvé je třeba uvést, že nic nenasvědčuje tomu, že by provozovatel letiště v době uzavření dohod o marketingových službách vůbec zvažoval či dokonce vyčíslil možné pozitivní dopady dohod o marketingových službách na jiné letecké spoje, než spoje, na něž se dohody vztahují, nebo možnost přetrvávání těchto dopadů po skončení platnosti dohod. Kromě toho Rakousko nenavrholo žádnou metodu pro odhad možné hodnoty, kterou by hypotetický, tržně jednající hospodářský subjekt, který by provozoval KLU namísto společnosti KFBG/DMG, použil při posuzování vhodnosti uzavření dohod z roku 2002 pro tyto dopady.
- (348) Na základě dostupných informací mimoto nelze posoudit udržitelnost těchto dopadů. Je možné, že propagace letiště Klagenfurt a dotyčného regionu na internetových stránkách společnosti Ryanair mohla lidi podnítit k návštěvě tohoto místa a k zakoupení letenek společnosti Ryanair na letišti Klagenfurt v době, kdy byla tato reklama poprvé vyvěšena na internetových stránkách, nebo těsně poté. Je však nepravděpodobné, že dopad této reklamy na návštěvníky přetrvával nebo ovlivňoval nákupy letenek déle než několik týdnů po jejím vyvěšení na internetových stránkách společnosti Ryanair. Reklamní kampaň má trvalejší účinek spíše tehdy, pokud reklamní opatření zahrnují jedno nebo více reklamních médií, kterým je spotřebitel vystavován pravidelně po pevně stanovenou dobu. Například reklamní kampaň zahrnující běžné televizní kanály a rozhlasové stanice, oblíbené internetové stránky a/nebo různé reklamní plakáty umístěné před veřejnými institucemi nebo v jejich prostorách tak může mít trvalejší účinek, pokud jsou spotřebitelé těmto médiím pravidelně vystavováni. Propagační činnosti omezené pouze na internetové stránky společnosti Ryanair však nebudou mít s vysokou pravděpodobností dopad přetrvávající dlouho po skončení propagace.
- (349) Byť tedy měly marketingové služby po dobu jejich realizace za následek zvýšení objemu osobní přepravy na leteckých trasách zahrnutých v dohodách, existuje vysoká pravděpodobnost, že tento účinek byl po uplynutí této doby zanedbatelný a stejně tak nepodstatný byl i účinek na jiné letecké trasy.

⁽⁵⁸⁾ Faktor vytíženosti sedadel je definován jako podíl obsazených míst v letadle provozovaném na dotyčné letecké trase.

⁽⁵⁹⁾ Viz připomínky společnosti AMS v 184. bodě odůvodnění. Společnost AMS poukazuje na to, že ceny za její služby odpovídají tržní ceně, neboť marketingové dohody s ní uzavřelo rovněž několik soukromých zákazníků z různých hospodářských odvětví. Tento argument ohledně údajné tržní ceny však nemění nic na závěru Komise, že obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt by očekával, že dohoda o marketingových službách povede k zápornému výsledku (viz 362. bod odůvodnění).

- (350) Ze studií společnosti Ryanair ze dne 17. a 31. ledna 2014 rovněž vyplývá, že vytvoření přínosů mimo letecké trasy, na něž se dohody o marketingových službách vztahovaly, nebo přínosů přetrvávajících po ukončení jejich provádění pro tyto trasy, jak bylo stanoveno v dohodách o marketingových službách a dohodě o poskytování letištních služeb, je mimořádně nejisté a nelze je vyčíslit s takovou mírou spolehlivosti, kterou by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt považoval za dostatečnou.
- (351) Podle studie ze dne 17. ledna 2014 jsou například „budoucí inkrementální zisky po plánovaném skončení platnosti dohody o poskytování letištních služeb přirozeně nejisté“. Tato studie mimoto navrhuje dvě metody posouzení pozitivních dopadů dohod o marketingových službách: metodu „peněžních toků“ a metodu „kapitalizace“.
- (352) Metoda „peněžních toků“ zahrnuje ohodnocení přínosů dohod o marketingových službách a dohod o poskytování letištních služeb na základě posouzení budoucích příjmů, které může provozovatel letiště získat v důsledku dohody o poskytování marketingových a letištních služeb, po odečtení příslušných nákladů. Podle metody „kapitalizace“ se zlepšení image značky letiště prostřednictvím marketingových služeb považuje za nehmotný majetek, který je pořízen za cenu stanovenou v dohodě o marketingových službách.
- (353) Studie však zdůrazňuje významné potíže spojené s postupem založeným na „kapitalizaci“ a uvádí, že výsledky získané pomocí této metody nemusí být spolehlivé. Ve studii se jako vhodnější doporučuje postup založený na „peněžních tocích“. Ve studii se zejména konstatuje:

„Postup založený na kapitalizaci by zohlednil pouze část nákladů na marketing, které lze přičíst nehmotným aktivům letiště. Určení části nákladů na marketing, které jsou zaměřeny na vytvoření očekávaných budoucích příjmů letiště (tj. investice do nehmotných aktiv letiště), v porovnání se stávajícími příjmy letiště však může být obtížné.“

Ve studii je rovněž zdůrazněno:

„Pro realizaci metody kapitalizace je nutné odhadnout průměrnou dobu, v níž by letiště bylo schopné si na základě marketingové kampaně společnosti AMS udržet zákazníka. V praxi by bylo z důvodu nedostatečných údajů odhadování průměrné doby udržení zákazníků v důsledku kampaně společnosti AMS velmi složité.“

- (354) Studie ze dne 31. ledna 2014 se zabývá uplatňováním postupu založeného na „peněžních tocích“ v praxi. Podle tohoto postupu jsou přínosy dohod o marketingových službách a dohod o poskytování letištních služeb, které přetrvávají po skončení platnosti dohody, vyjádřeny jako „konečná hodnota“, která je vypočítána ke dni skončení platnosti dohody. Tato konečná hodnota se vypočítává na základě inkrementálních zisků očekávaných od dohody o poskytování letištních služeb a dohody o marketingových službách během posledního roku uplatňování dohody o poskytování letištních služeb. Tyto zisky se promítnou do následujícího období, jehož délka je stejná jako doba platnosti dohody o poskytování letištních služeb, a jsou upraveny k zohlednění tempa růstu trhu letecké dopravy v Evropě a faktoru pravděpodobnosti, který má vyjádřit schopnost dohody o poskytování letištních služeb a dohody o marketingových službách přispívat k ziskům letiště po skončení platnosti těchto dohod. Podle studie ze dne 31. ledna 2014 závisí schopnost zajistit trvalé přínosy na různých faktorech, „včetně větší důležitosti a silnější značky spolu se síťovými externalitami a stálými cestujícími“, ačkoli ohledně těchto faktorů nebyly poskytnuty žádné podrobnosti. Tato metoda mimoto bere v úvahu diskontní sazbu, která odráží kapitálové náklady.
- (355) Studie navrhuje 30 % míru pravděpodobnosti, kterou považuje za opatrnou. Tato velmi teoretická studie však neobsahuje žádné přesvědčivé údaje týkající se tohoto faktoru, a to kvantitativní ani kvalitativní. Doložení této 30 % míry se nezakládá na skutečnostech týkajících se činnosti společnosti Ryanair, trhu letecké dopravy nebo letištních služeb. Nestanoví ani žádnou souvislost mezi touto mírou a faktory, které mimochodem zmiňuje (důležitost, silná značka, síťové externality a stálí cestující), a neuvádí, že se předpokládá, že tyto faktory zajistí přetrvávání přínosů dohody o poskytování letištních služeb a dohod o marketingových službách i po skončení jejich platnosti. Při analýze toho, nakolik mohly tyto služby ovlivnit zmíněné faktory, nevychází studie z konkrétního obsahu marketingových služeb uvedených v jednotlivých smlouvách se společností AMS.

- (356) Studie mimoto neprokazuje, že je pravděpodobné, že po skončení platnosti dohody o poskytování letištních služeb a dohody o marketingových službách budou i v budoucnu přetrvávat zisky provozovatele letiště vytvořené těmito dohodami v posledním roce jejich provádění. Studie nepředkládá ani žádné důkazy ohledně toho, že vhodným ukazatelem pro měření dopadu dohody o poskytování letištních služeb a dohod o marketingových službách na dané letiště je tempo růstu trhu letecké dopravy v Evropě.
- (357) „Konečnou hodnotu“ vypočítanou pomocí metody, kterou navrhla společnost Ryanair, by proto obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt při rozhodování o uzavření dohody s největší pravděpodobností nebral v potaz.
- (358) Studie ze dne 31. ledna 2014 proto prokazuje, že postup založený na „peněžních tocích“ vede stejně jako metoda „kapitalizace“ pouze k velmi nejistým a nespolehlivým výsledkům.
- (359) Rakousko ani žádná zúčastněná strana mimoto nepředložily důkazy, že metoda, kterou společnost Ryanair uvedla ve studii ze dne 31. ledna 2014, či jakákoli jiná metoda k vyčíslení zisků po skončení platnosti dohod o poskytování letištních služeb a dohod o marketingových službách je úspěšně uplatňována provozovateli regionálních letišť, kteří jsou srovnatelní s provozovatelem letiště Klagenfurt. Rakousko se ke studiím ze dne 17. a 31. ledna 2014 nevyjádřilo.
- (360) Konečná hodnota vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair je pozitivní (a může tudíž vést k vyšší rentabilitě dohody o poskytování letištních služeb a dohod o marketingových službách) pouze tehdy, je-li inkrementální zisk očekávaný u těchto dohod během posledního roku uplatňování dohody o poskytování letištních služeb kladný. Je-li záporný, zohlednění konečné hodnoty obvykle rentabilitu dohod snižuje. Níže je prokázáno, že dohody z roku 2002 měly za následek záporné inkrementální finanční toky.
- (361) Jak již bylo uvedeno, jsou mimoto marketingové služby zaměřeny na leteckou trasu, o kterou v dohodě o marketingových službách jde. Nebude-li provoz na této trase po vypršení dohody o poskytování letištních služeb pokračovat, je nepravděpodobné, že by měly marketingové služby i po skončení platnosti dohody nadále pozitivní dopad na osobní přepravu na letišti. Pro provozovatele letiště je velmi obtížné posoudit pravděpodobnost toho, že letecká společnost bude trasu provozovat i po uplynutí doby, k níž se zavázala v dohodě o poskytování letištních služeb. Zejména nízkonákladové letecké společnosti ukazují, že pokud jde o otevírání a uzavírání tras, reagují velmi citlivě na podmínky na trhu, které se většinou mění velmi rychle. Při uzavírání transakce, jako je transakce posuzovaná v daném případě, by se proto obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt nespolehal na to, že letecká společnost bude dotyčnou trasu provozovat i po skončení platnosti dohody.
- (362) Z výše uvedených skutečností vyplývá, že jedinou výhodou, kterou by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt očekával u dohody o marketingových službách a kterou by vyčíslil při rozhodování o uzavření či neuzavření takové dohody společně s dohodou o poskytování letištních služeb, by bylo to, že marketingové služby budou mít pozitivní dopad na počet cestujících, kteří využívají trasy, jichž se dotyčné dohody týkají, po dobu provozování těchto tras, která je stanovená v dohodách. Komise dospěla k závěru, že jiné možné výhody jsou příliš nejisté na to, aby mohly být kvantifikovány nebo zohledněny, a že v daném případě nebyly žádné takové výhody dostatečně prokázány.

c) *Srovnatelnost letiště Klagenfurt s ostatními evropskými letišti*

- (363) Ohledně srovnatelnosti s ex ante analýzou inkrementální ziskovosti u dohod z roku 2002 je odkazováno na posouzení v 262. až 278. bodě odůvodnění.
- (364) Co se týče srovnání KLU s jinými letišti, předložila společnost Ryanair studii společnosti Oxera ze dne 4. července 2011. Tato studie obsahovala pouze srovnání poplatků, které musela společnost Ryanair hradit na letištích [...] a [...], a poplatků, které společnost Ryanair v rámci dohody o poskytování letištních služeb hradila KLU. Studie nepřihlédla ke specifickým dohodám o marketingových službách⁽⁶⁰⁾ na KLU v porovnání s možnými

⁽⁶⁰⁾ V této studii byla hodnocena pouze první marketingová dohoda ze dne 22. ledna 2002 mezi společnostmi LV a DMG (viz 47. bod odůvodnění), zatímco druhá a třetí marketingová dohoda, stejně jako marketingové dohody z roku 2006 byly opomenuty.

dohodami nabízenými na jiných letištích. Dohody o marketingových službách však měly být pro každou trasu dotčenou zmiňovanými dohodami zkoumány společně s danými dohodami o poskytování letištních služeb. Aspekty uváděné ve studii společnosti Oxera ze dne 4. července 2011 tudíž nesplňovaly základní předpoklad pro benchmarking, konkrétně „dostatečně přesné stanovení dotčených hospodářských činností“, které by umožňovalo identifikovat srovnatelné účastníky na trhu.

- (365) Kromě toho nebyly ve studii společnosti Oxera ze dne 4. července 2011 stanoveny žádné spolehlivé referenční hodnoty pro tržní ceny letištních služeb. Zatímco studie hovoří o tom, že zvolená srovnávací letiště jsou převážně v soukromém vlastnictví a jsou soukromě financována anebo jednájí jinak jako tržně jednající investor, je letiště [...] ve vlastnictví společnosti Manchester Airports Group, která je většinou vlastněna státem, přičemž studie společnosti Oxera ze dne 4. července 2011 neuvádí, že letiště [...] je provozováno na základě tržního hospodářství. K letišti [...] uvádí studie, že bylo nepřetržitě v soukromém vlastnictví; přitom však autor studie opomněl zmínit, že letiště [...] bylo před jeho prodejem v roce 2013 ztrátové, proto je otázkou, zda by byly nízké letištní poplatky ve výši [...] uváděné jako referenční hodnoty pro tržně jednající hospodářský subjekt únosné.

7.4.3.2. Závěr ke způsobům uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu

- (366) Z výše uvedeného vyplývá, že Komise musí pro uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na dotyčné dohody provést u každé dohody o marketingových službách společnou analýzu této dohody a odpovídající dohody o letištních službách a musí určit, zda by hypotetický, tržně jednající hospodářský subjekt vedený výhledy na ziskovost a spravující KLU místo KFBG tyto transakce uzavřel. K tomu musí Komise inkrementální ziskovost dohod zhodnotit tak, jak by ji hodnotil tržně jednající hospodářský subjekt v době uzavření dohod, a sice tím, že provede s ohledem na celou dobu platnosti dohody odhad následujících hodnot:

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

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

7.4.3.3. Časový rámec pro posouzení inkrementálních nákladů a příjmů

- (368) Při rozhodování o tom, zda uzavřít dohodu o poskytování letištních služeb a/nebo dohodu o marketingových službách, by tržně jednající hospodářský subjekt zvolil za časový horizont svého posouzení dobu platnosti dotyčných dohod nebo dobu stanovenou v jednotlivé dohodě. Jinými slovy, vyhodnotil by inkrementální náklady a příjmy během doby platnosti dohod.

- (369) Zvolit delší období se nejeví jako odůvodněné. Obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt by v okamžiku podpisu dohod nepočítal s jejich obnovením po uplynutí doby platnosti, ať už za stejných, nebo nových podmínek. Obezřetný hospodářský subjekt by si byl obvykle vědom toho, že nízkonákladové společnosti jako Ryanair vždy byly a jsou známy tím, že reagují velmi citlivě na podmínky na trhu, a to při otevírání i uzavírání tras a při zvyšování či snižování počtu letů.

- (370) Při stanovení časového rámce pro hodnocení dotyčných dohod by tržně jednající hospodářský subjekt zvolil jako výchozí bod datum současného podpisu všech čtyř dohod, tzn. 22. leden 2002. Jako konečné datum by stanovil datum ukončení platnosti uvedený v příslušné dohodě. V případě dohody o poskytování letištních služeb mezi společnostmi Ryanair a KFBG, stejně jako v případě první marketingové dohody mezi společnostmi DMG a LV by to byl – pět let po nabytí platnosti – 26. červen 2007. V případě druhé marketingové dohody mezi společnostmi DMG a AMS, která počítala předběžně s dobou platnosti pět let, by to byl 21. leden 2007. Třetí marketingová dohoda mezi společnostmi DMG a LV neobsahovala sice žádný přesný údaj o době platnosti, její hlavní účel však spočíval v úhradě jednorázové platby ve výši [...] EUR ze strany společnosti DMG ve prospěch společnosti LV dne 1. května 2002, takže toto datum by označovalo ukončení platnosti dohody.

- (371) Obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt by nezohlednil možnost prodloužení platnosti dohod, s níž tyto dvě dohody počítaly. K automatickému prodloužení dohod by došlo pouze tehdy, pokud by společnost Ryanair v plném rozsahu splnila své závazky z dané dohody. Jelikož tedy prodloužení dohody záviselo na budoucím chování společnosti Ryanair, nemohl by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt, který by se nacházel ve stejné situaci jako společnost KFBG, v době podpisu vycházet z toho, že k automatickému prodloužení skutečně dojde. To dokládá i skutečnost, že všechny čtyři dohody mezi společnostmi KFBG, DMG, Ryanair, LV a AMS byly předčasně ukončeny dne 29. října 2005, kdy společnost Ryanair osobní přepravu mezi letišti KLU a STN z ekonomických důvodů ukončila.
- (372) Ani za předpokladu prodloužení dohod o pět let by ex ante hodnocení nevedlo k jinému výsledku. Kdyby se takovéto prodloužení posuzovalo na základě stejných podmínek jako v prvním pětiletém období, opět by se dospělo k záporným inkrementálním finančním tokům.

7.4.3.4. Posouzení

- (373) Pro účely posouzení předmětných dohod a s ohledem na výše uvedená odůvodnění je nutno připomenout, že jak existence, tak význam prvků podpory v těchto dohodách se musí posuzovat s ohledem na situaci, která panovala v okamžiku jejich uzavření, a to zejména s ohledem na tehdy dostupné informace a předvídatelný vývoj.
- (374) Rakousko uvádí, že společnost KFBG/DMG před uzavřením jednotlivých dohod o poskytování letištních služeb s různými leteckými společnostmi nevypracovala žádné předběžné analýzy trhu, obchodní plány nebo výpočty ziskovosti a stejně tak nečinila ani před uzavřením jednotlivých dohod o marketingových službách.
- (375) Podle společnosti Ryanair nelze neexistenci podnikatelského plánu v okamžiku uzavření dohod, jako jsou dohody, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, použít jako důkaz nedodržení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- (376) Neexistence obchodního plánu svědčí o tom, že dohody uzavřené se společnostmi Ryanair, LV a AMS nesplňují zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu, zvláště když u těchto dohod nebyly rakouské orgány ani společnost KFBG schopné předložit jakýkoliv, třeba i neúplný výpočet ziskovosti vypracovaný před podpisem dohod.
- (377) Komise proto v průběhu řízení vyzvala Rakousko k tomu, aby provedlo rekonstrukci analýzy ziskovosti, kterou by tržně jednající hospodářský subjekt provedl před podpisem dohod se společnostmi Ryanair, LV a AMS v roce 2002, a přitom vycházelo z objektivních informací, které měla společnost KFBG/DMG při podepisování těchto dohod k dispozici, stejně jako z předvídatelných vývojových trendů.
- (378) Na žádost Komise vypracovalo Rakousko přehled inkrementálních nákladů a příjmů, které bylo možné očekávat v době uzavření dotyčných dohod. Rakousko předložilo pro každou z dohod příslušné údaje, které jsou shrnuty v tabulce 9.

Tabulka 9

Inkrementální ziskovost smluv se společnostmi Ryanair, LV a AMS z roku 2002, vypracováno Rakouskem

5 let			
Kapitalizační úroková míra		8 %	
Pobídka na cestujícího		0,00	
Spojů denně		348	Rotací za rok
Letadlo (B737-800)		189	Sedadla
MTOW (B737-800)		75	MTOW

Očekávané hodnoty podle dohod						
Projektové náklady/výdaje		- 1 986 100	- 986 100	- 986 100	- 986 100	- 986 100
Přebytek		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontační faktor		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z analýzy nákladů a výnosů vyplývá kladný diskontovaný výsledek ve výši (v EUR)				1 540 000		
Poplatky podle dohody z 22.1.2002						
Za rotaci – paušální poplatek			[...]			
Za odlétajícího cestujícího			[...]			
Bezpečnostní poplatek za odlétajícího cestujícího			[...]			
(*) (stanoveno rakouskými orgány)						
Přepravní handling 2002			[...]			
Austro Control			[...]			

(*) Bezpečnostní poplatek účtovaný letištěm a zároveň odvedený finančnímu úřadu Vídeň.

(379) Při vytváření tabulky 9 vycházelo Rakousko z následujících úvah:

- Očekávaný inkrementální objem dopravy, tzn. očekávaný inkrementální objem osobní přepravy byl vypočten na základě předpokládaného počtu letů týdně (348 rotací ročně do Londýna s 189 místy, maximální vzletová hmotnost 75 t a faktor vytíženosti sedadel 70 %) a přepočten na dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb se společností Ryanair. Jako výsledek uvedlo Rakousko 46 040 cestujících za rok.
- Očekávané inkrementální příjmy z letecké dopravy (odbavovací a přistávací poplatky na základě tehdejších letištních poplatků; [...] EUR na rotaci [...] EUR na odlétajícího cestujícího) byly pro pětiletou dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb vypočteny na základě podmínek sjednaných se společností Ryanair. Jako inkrementální příjmy na rotaci uvedlo Rakousko celkem [...] EUR ročně a jako inkrementální příjmy na odlétajícího cestujícího celkem [...] EUR ročně. Bezpečnostní poplatek ve výši [...] EUR nebyl zohledněn, jelikož jej společnost KFBG převedla přímo příslušným rakouským orgánům, takže se jednalo o průběžné finanční prostředky. Jako výsledek uvedlo Rakousko [...] EUR za rok.
- Očekávané inkrementální příjmy z činností nesouvisejících s leteckou dopravou (parkovací poplatky, výdaje na terminálech atd.) byly vypočteny pro dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb. Rakousko použilo ve své analýze [...] EUR na odlétajícího cestujícího, přičemž vycházelo z průměrných příjmů z činností nesouvisejících s leteckou dopravou na jednoho cestujícího v letech 2000–2004. Jako výsledek uvedlo Rakousko [...] EUR za rok.
- Jako inkrementální příjmy zohlednilo Rakousko ve své analýze i platby, které společnost KFBG obdržela od spolkové země Korutany ([...] EUR jednorázově v roce 2002 a [...] EUR ročně), od města Klagenfurt ([...] EUR ročně) a od společnosti Kärnten Werbung ([...] EUR ročně).
- Jako očekávané inkrementální náklady, tzn. náklady, které by vznikly v případě alternativního scénáře v důsledku neprovedení transakcí se společnostmi Ryanair, LV a AMS, uvedlo Rakousko následující platby:
 - platby stanovené v první marketingové dohodě mezi společnostmi LV a DMG ([...] EUR ročně), jakož i platbu stanovenou ve třetí marketingové dohodě (vedlejší ujednání k první marketingové dohodě) mezi společnostmi LV a DMG (jednorázově [...] EUR),

- platby třetí osobě (Tyrolean Airways), která fungovala jako subdodavatel služeb pozemního odbavení. Rakousko uvedlo, že služby pozemního odbavení na KLU již několik desítek let zajišťuje jako subdodavatel společnost Tyrolean Airways. Cena za služby pozemního odbavení je každý rok zveřejňována v cenovém sazebníku KLU. Podle smlouvy o outsourcingu mezi společnostmi KFBG a Tyrolean Airways hradí společnost KFBG tomuto subdodavateli za služby pozemního odbavení určitý procentní podíl ze zveřejněné ceny, který se řídí podle typu letecké společnosti. Nízkonákladové aerolinky se mohou rozhodnout pro základní služby pozemního odbavení s menším rozsahem služeb, zatímco všechny ostatní letecké společnosti musí zvolit kompletní nabídku služeb pozemního odbavení. V souladu se subdodavatelskou smlouvou hradí společnost KFBG v případě nízkonákladových linek 51 % příjmů jako náhradu za služby a v případě ostatních leteckých společností 67,9 %. Těchto 51 % zahrnuje náklady na materiály, které společnost Tyrolean Airlines potřebuje pro pozemní odbavení. Rakousko uvedlo platby ve výši [...] EUR ročně,
 - platby veřejnému podniku Austro Control, který zodpovídá za bezpečnost v rakouském vzdušném prostoru. Austro Control provozuje řídicí centrum letového provozu na KLU a řídicí věž letiště. Rakousko uvedlo platby za služby Austro Control ve výši [...] EUR za každou rotaci, tzn. [...] EUR ročně,
 - inkrementální provozní náklady na základě očekávaného inkrementálního objemu dopravy během doby platnosti dohody: [...] EUR na každou dodatečnou rotaci a na tunu maximální vzletové hmotnosti, jakož i [...] EUR na každého dalšího odlétajícího cestujícího. Rakousko uvedlo, že se jedná o nejlepší odhady pro obě hodnoty, které by mohl tržně jednající hospodářský subjekt použít pro předběžný odhad v době podpisu dohod. Tyto hodnoty byly odvozeny ze systému nákladového účetnictví (BAB 2002) používaného v roce 2002, který zachycuje nákladové položky přistávací poplatků, poplatků za cestujícího a poplatků za ramp handling, poplatků za přepravní handling, poplatků za infrastrukturu a poplatků za hangárové stání. Rakousko přirazilo k odhadované částce poplatků a plateb bezpečnostní marži, aby nebyl odhad očekávaných inkrementálních provozních nákladů příliš optimistický. Tento výsledek byl vydělen příslušným referenčním parametrem, tzn. očekávaným počtem cestujících a očekávanou maximální vzletovou hmotností. Na základě toho ocenilo Rakousko inkrementální provozní náklady na rotaci částkou [...] EUR a inkrementální provozní náklady na cestujícího částkou [...] EUR.
- f) Rakousko uvedlo, že společnost KFBG v únoru 2002 neočekávala v důsledku dodatečného objemu dopravy žádné inkrementální investiční náklady. KLU mělo tenkrát značné kapacitní rezervy, k jejichž vyčerpání měl dodatečný objem dopravy přispět. Terminál KLU vykazoval celkovou kapacitu 600 000 cestujících ročně a v roce 2001 bylo na KLU odbaveno okolo 227 000 cestujících. Očekávaný inkrementální objem dopravy 46 040 cestujících tak nevyžadoval žádné investice, neboť stávající terminál je pro tyto počty cestujících dostačující.
- g) Jako diskontní sazbu zvolila společnost KFBG sazbu ve výši 8 % používanou a zveřejněnou letištěm Vídeň.
- (380) Komise dospěla k závěru, že Rakousko při odhadu počtu cestujících a následném výpočtu očekávaných inkrementálních příjmů z činností souvisejících s leteckou dopravou používá spolehlivý přístup. Totéž platí pro inkrementální náklady na pozemní odbavení zajišťované třetí osobou a pro náklady spojené s platbami pro Austro Control. Rovněž z odhadů inkrementálních provozních nákladů na rotaci a cestujícího, stejně jako z diskontní sazby 8 % lze usuzovat na fundovaný přístup. Na základě dostupných údajů k očekávanému inkrementálnímu objemu dopravy se výrok Rakouska ohledně inkrementálních investičních nákladů jeví jako věrohodný.
- (381) Po ověření údajů poskytnutých Rakouskem však Komise nemůže souhlasit s některými body analýzy a provede následující změny:
- a) Pro očekávané inkrementální příjmy z činností nesouvisejících s leteckou dopravou uvedlo Rakousko ve své analýze odhad ve výši [...] EUR na odlétajícího cestujícího, který byl odvozen z průměrných příjmů mimo leteckou dopravu na cestujícího v letech 2000–2004. Obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt by však v rámci analýzy dohod z roku 2002 provedené v únoru 2002 vycházel z průměrných příjmů mimo leteckou dopravu dosažených v letech 1997–2001. Z informací zaslaných Rakouskem vyplývá, že průměrná hodnota let 1997–2001 činila [...] EUR. Proto Komise v předkládané analýze použije hodnotu [...] EUR na odlétajícího cestujícího. To vede k novému výsledku ve výši [...] EUR ročně.
 - b) Jako inkrementální příjmy zohlednilo Rakousko ve své analýze i platby, které společnost KFBG obdržela od spolkové země Korutany ([...] EUR jednorázově v roce 2002 a [...] EUR ročně), od města Klagenfurt ([...] EUR ročně) a od společnosti Kärnten Werbung ([...] EUR ročně). Tyto částky byly poskytnuty jako provozní podpora k financování dohod se společností Ryanair a jejími dceřinými společnostmi z roku 2002 (viz odstavec 7.1). Bod 63 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 stanoví: „Letiště by mělo [...] prokázat, že je [...] schopné náklady dohody [...] pokrýt.“ Pokud je nutná dodatečná podpora, znamená to negativní výsledek posuzování na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu. To naznačuje, že jakoukoliv

veřejnou podporu nelze pokládat za inkrementální příjmy, protože jinak by toto ustanovení nemělo smysl. Z tohoto důvodu Komise nepoužije platby spolkové země Korutany, města Klagenfurt a společnosti Kärnten Werbung jako inkrementální příjmy.

- c) Komise konstatuje, že Rakousko ve své analýze u očekávaných inkrementálních nákladů uvádí pouze platby stanovené v první marketingové dohodě mezi společnostmi LV a DMG ([...] EUR ročně), jakož i platbu stanovenou ve třetí marketingové dohodě (vedlejší ujednání k první marketingové dohodě) mezi společnostmi LV a DMG (jednorázově [...] EUR). Naproti tomu Komise zohlední i platby stanovené v druhé marketingové dohodě mezi společnostmi DMG a AMS ([...] EUR ročně). Rakousko uvedlo, že tyto platby nezahrnulo z toho důvodu, že tato dohoda byla nahrazena třetí dohodou a nevstoupila v platnost. Komise konstatuje, že Rakousko nepředložilo pro toto tvrzení žádné doklady, pouze se odvolávalo na neexistenci příslušných podkladů o úhradě ve zúčtovacích arších společnosti KFVG, aby prokázalo, že společnost KFVG neprovedla v rámci druhé marketingové dohody žádné platby. I za předpokladu, že Rakousko si na dané okolnosti dobře pamatuje, zahrne Komise druhou marketingovou dohodu do analýzy, neboť obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt by při podpisu smlouvy v únoru 2002 neměl důvod očekávat nebo předvídat, že tato dohoda nebude později realizována a nebudou hrazeny žádné platby. Tržně jednající hospodářský subjekt by musel při zkoumání dohod vycházet ze situace v době jejich podpisu, zejména z tehdy dostupných informací a předvídatelných vývojových trendů. Druhou marketingovou dohodu je tudíž nutné zohlednit v analýze ex ante.

(382) Vzhledem k potřebným změnám provedla Komise vlastní analýzu. Komise přitom přímo převzala analýzu inkrementální ziskovosti předloženou Rakouskem a opravila ji pouze v rozsahu shrnutí uvedeného v tabulce 10.

Tabulka 10

Inkrementální ziskovost smluv se společnostmi Ryanair, LV a AMS z roku 2002, po korekci provedené Komisí

Doba trvání: 5 let		
Kapitalizační úroková míra:	8 %	
Pobídka na cestujícího:	0,00	
Spojů denně:	348	Rotací za rok
Letadlo (B737-800):	189	Sedadla
MTOW (B737-800):	75	MTOW

Výpočetní model

Očekávané hodnoty podle dohod					
Rotace	348	348	348	348	348
Míra obsazenosti	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %
Cestující – odlety	46 040	46 040	46 040	46 040	46 040
Doba trvání 5 let	Červenec 2002 – červen 2003	Červenec 2003 – červen 2004	Červenec 2004 – červen 2005	Červenec 2005 – červenec 2006	Červenec 2006 – červen 2007
Za rotaci [...] EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Očekávané hodnoty podle dohod						
Za odlétajícího cestujícího [...] EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Výnosy z letecké dopravy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zvýšené příjmy z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zvýšené příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dodatečné příjmy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marketingová dohoda LV-DMG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marketingová dohoda AMS-DMG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vedlejší ujednání LV-DMG	[...]	0	0	0	0	0
Projektové náklady na bázi mezních nákladů						
Přepavní handling – externí služba 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Austro Control – zabezpečení letového provozu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projektové náklady (2002)						
V závislosti na letu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
V závislosti na cestujících	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vedlejší náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dodatečné peněžní toky	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontovní faktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktuální netto hodnota	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

7.4.3.5. Závěr ohledně hospodářského zvýhodnění

(383) Jelikož očekávaný diskontovaný výsledek je u dohod uzavřených se společnostmi Ryanair, LV a AMS v roce 2002 záporný, dospěla Komise k závěru, že se společnost KFBG/DMG při uzavírání těchto dohod nechovala jako tržně jednající hospodářský subjekt. Letiště nemohlo očekávat pokrytí inkrementálních nákladů vzniklých v důsledku těchto dohod. Jelikož společnost KFBG/DMG nejednala jako tržně jednající hospodářský subjekt, poskytla svým rozhodnutím uzavřít dohody za těchto podmínek společnostem Ryanair, LV a AMS hospodářské zvýhodnění. Argument Rakouska, že společnost KFBG provedla s ohledem na uzavření dohod k jednotlivým trasám zadávací řízení, nevylučuje existenci zvýhodnění zjištěných Komisí. Tržně jednající hospodářský subjekt provozující letiště může v zásadě provést otevřené zadávací řízení, aby letecké společnosti nabídl finanční stimuly ke zvýšení objemu dopravy. Otevřené zadávací řízení může být totiž vhodným prostředkem k maximalizaci zisků generovaných na základě těchto stimulů. Pokud však provozovatel letiště nemůže již předem u žádné z nabídek podaných v rámci takového zadávacího řízení vycházet z toho, že dojde ke zvýšení ziskovosti letiště, pak by tržně jednající hospodářský subjekt neuzavřel žádnou dohodu ani s úspěšným uchazečem, neboť uzavření dohody vedoucí ke snížení zisků nebo zvýšení ztrát není z ekonomického hlediska smysluplné⁽⁶¹⁾. Pokud se veřejný subjekt členského státu z politických důvodů rozhodne podporovat určitou činnost a vypíše například veřejnou zakázku na rozsah podpory, pak zadání zakázky formou zadávacího řízení nevylučuje existenci státní podpory, ale může pouze snížit výši této podpory⁽⁶²⁾.

⁽⁶¹⁾ Viz pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 63.

⁽⁶²⁾ Sdělení Komise o pojmů státní podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (2016/C 262/01) (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1), bod 89.

7.4.4. Selektivnost

- (384) Ekonomické zvýhodnění bylo poskytnuto selektivně, neboť z něj měla prospěch pouze jedna letecká společnost, a sice Ryanair.
- (385) V tomto ohledu je třeba odmítnout námitku Rakouska, že slevy z letištních poplatků poskytnuté leteckým společnostem provozujícím lety z letiště Klagenfurt nebyly selektivní. Rakousko namítalo, že slevy byly dostupné pro všechny letecké společnosti, které chtěly vykonávat činnost z letiště Klagenfurt, což údajně znamená, že nebyly selektivní.
- (386) Komise konstatuje, že se jednotlivé dohody se společností Ryanair odchylují od cenového sazebníku a rovněž od dohod s jinými leteckými společnostmi a tudíž obsahují individuálně sjednané podmínky.

7.4.5. Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod

- (387) U opatření podpory provedeného státem se má za to, že narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž, pokud může zlepšit konkurenční postavení příjemce oproti jiným podnikům, s nimiž příjemce soutěží. Pro veškeré praktické účely se proto má za to, že došlo k narušení hospodářské soutěže, jakmile stát poskytne finanční výhodu některému podniku v liberalizovaném odvětví, kde existuje (alespoň potenciálně) hospodářská soutěž. Podle judikatury evropských soudů může poskytnutí jakékoli podpory podniku působícímu na vnitřním trhu ovlivnit obchod mezi členskými státy.
- (388) Od vstupu třetího balíčku týkajícího se liberalizace letecké dopravy v platnost dne 1. ledna 1993⁽⁶³⁾ mohou letečtí dopravci volně provozovat lety na trasách v rámci Unie. Soudní dvůr zjistil následující:

„V případě, kdy podnik vyvíjí činnost v odvětví, [...] ve kterém si skutečně konkurují výrobci z různých členských států, jakákoliv podpora, kterou může tento podnik obdržet od veřejných orgánů, může nepříznivě ovlivnit obchod mezi členskými státy a narušit hospodářskou soutěž do té míry, do které její nepřetržitá přítomnost na trhu brání konkurentům zvýšit jejich podíl na trhu a omezuje jejich možnost zvýšit jejich vývoz“⁽⁶⁴⁾.

- (389) Komise konstatovala, že společnost KFBG/DMG poskytla společností Ryanair, LV a AMS selektivní zvýhodnění. Letecká společnost Ryanair a její dceřiné společnosti působí na konkurenčně orientovaném celounijním trhu a zvýhodnění, které získaly, by mohlo vylepšit jejich konkurenční pozici na tomto trhu. Komise proto dospěla k závěru, že zvýhodnění, které bylo poskytnuto společností Ryanair, LV a AMS, může narušit hospodářskou soutěž a mít negativní dopady na obchod mezi členskými státy.

7.4.6. Závěr

- (390) Z výše uvedených důvodů Komise konstatuje, že společnosti Ryanair, LV a AMS obdržely na základě dohod z roku 2002 státní podpory ve výši [...] EUR (aktuální netto hodnota).

7.5. Dohody se společnostmi Ryanair a AMS z roku 2006

7.5.1. Hospodářská činnost a pojem podnik

- (391) Společnost Ryanair poskytuje služby letecké dopravy, společnost AMS poskytuje marketingové služby. Poskytování takovýchto služeb představuje hospodářskou činnost. V případě společností Ryanair a AMS se tedy jedná o podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

7.5.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (392) Zmiňovaná opatření představují státní podporu jen tehdy, pokud jsou financovány z veřejných zdrojů a rozhodnutí o poskytnutí těchto opatření je přičitatelné státu. Ohledně kritérií pro posouzení existence veřejných zdrojů a přičitatelnosti státu je odkazováno na 224. až 232. bod odůvodnění.

⁽⁶³⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1), nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8) a nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8).

⁽⁶⁴⁾ Rozsudek ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, bod 26.

- (393) Komise konstatuje, že společnost KFBG/DMG je ze 100 % vlastněna státem. Do roku 2003 byly vlastníky obchodních podílů Rakouská republika (60 %), spolková země Korutany (20 %) a město Klagenfurt (20 %). V dubnu 2003 převzala podíly Rakouské republiky spolková země Korutany. Od roku 2003 tak podíly patřily spolkové zemi Korutany (80 %) a městu Klagenfurt (20 %). Proto je nutné na společnost KFBG/DMG nahlížet jako na veřejný podnik ve smyslu čl. 2 písm. b) směrnice 2006/111/ES, jehož prostředky pocházejí z veřejných zdrojů.
- (394) Kromě toho jsou dohody se společnostmi Ryanair, AMS a LV z roku 2006 přičitatelné státu. Ohledně obecného zapojení spolkové země Korutany do činnosti letiště, zejména do uzavření marketingové dohody s leteckými společnostmi, viz 314. bod odůvodnění a násl.
- (395) Navíc Rakousko toto zapojení výslovně potvrdilo, a to i s odkazem na dohody z roku 2006 se společnostmi Ryanair a AMS.
- (396) Vzhledem k těmto úvahám dospěla Komise k závěru, že existují dostatečné indicie pro domněnku, že uzavření dohod mezi společnostmi KFBG/DMG a Ryanair/AMS z roku 2006 je přičitatelné státu.

7.5.3. Hospodářské zvýhodnění

7.5.3.1. Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu

- (397) Ohledně současné absence srovnatelných letišť a dohod a ex ante analýzy inkrementální ziskovosti u dohod z roku 2006 je odkazováno na posouzení v 261. až 278. bodě odůvodnění.
- (398) Co se týče srovnání KLU s jinými letišti, předložila společnost Ryanair studii společnosti Oxera ze dne 4. července 2011. Tato studie obsahovala pouze srovnání poplatků, které musela společnost Ryanair hradit na letištích [...] a [...] a poplatků, které společnost Ryanair v rámci dohody o poskytování letištních služeb hradila KLU. Studie nikterak nepřihlíží ke specifickým dohodám o marketingových službách na KLU v porovnání s možnými dohodami nabízenými na jiných letištích. Dohody o marketingových službách však měly být pro každou trasu dotčenou zmiňovanými dohodami zkoumány společně s danými dohodami o poskytování letištních služeb. Aspekty uváděné ve studii společnosti Oxera ze dne 4. července 2011 tudíž nesplňovaly základní předpoklad pro benchmarking, konkrétně „dostatečně přesné stanovení dotčených hospodářských činností“, které by umožňovalo identifikovat srovnatelné účastníky na trhu.
- (399) Kromě toho nebyly ve studii společnosti Oxera ze dne 4. července 2011 stanoveny žádné spolehlivé referenční hodnoty pro tržní ceny letištních služeb. Zatímco studie hovoří o tom, že zvolená srovnávací letiště jsou převážně v soukromém vlastnictví a jsou soukromě financována anebo jednají jinak jako tržně jednající investor, je letiště [...] ve vlastnictví společnosti Manchester Airports Group, která je většinou vlastněna státem, přičemž studie společnosti Oxera ze dne 4. července 2011 neuvádí, že letiště [...] je provozováno na základě tržního hospodářství. K letišti [...] uvádí studie, že bylo nepřetržitě v soukromém vlastnictví; přitom však autor studie opomněl zmínit, že letiště [...] bylo před jeho prodejem v roce 2013 ztrátové, proto je otázkou, zda by byly nízké letištní poplatky ve výši [...] uváděné jako referenční hodnoty pro tržně jednající hospodářský subjekt únosné.

7.5.3.2. Uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu – Společná analýza dohody o marketingových službách a dohody o letištních službách

- (400) Komise dospěla k závěru, že v rámci posuzování na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je nutné dohodu o poskytování letištních služeb mezi společnostmi Ryanair a KFBG na straně jedné a dohodu o marketingových službách mezi společnostmi DMG a AMS na straně druhé zkoumat společně jako jedno opatření.
- (401) Stejně jako v případě dohod z roku 2002 existuje skutečně řada odkazů na to, že by měly být dohody z roku 2006 posuzovány jako jedno opatření, jelikož byly uzavřeny v rámci jedné transakce.
- (402) Za prvé se marketingová dohoda zakládá „na závazku společnosti Ryanair provozovat spoje mezi letišti STN a KLU ...“. Tento výrok odkazuje na dohodu o poskytování letištních služeb mezi společnostmi Ryanair a KFBG a opět ukazuje, že dohoda o marketingových službách a dohoda o poskytování letištních služeb jsou neoddělitelně spojené.
- (403) Za druhé byly tyto dohody uzavřeny v podstatě stejnými stranami. Komise odkazuje ohledně dceřiné společnosti Ryanair AMS a dceřiné společnosti KFBG DMG na 326. bod odůvodnění.

- (404) Za třetí byl v obou dohodách jako datum ukončení doby platnosti stanoven 21. duben 2007, tzn., že platily stejně dlouhou dobu. I současné vypršení obou dohod po uplynutí stejné doby ukazuje, že obě dohody spolu souvisí a byly vzájemně závislé.
- (405) Dohoda o marketingových službách uzavřená mezi společnostmi DMG a AMS je tudíž neoddělitelně spojena s dohodou o poskytování letištních služeb podepsanou společnostmi Ryanair a KFBG. Výše uvedené úvahy prokazují, že bez dohody o poskytování letištních služeb by dohoda o marketingových službách uzavřena nebyla. Dohoda o marketingových službách skutečně výslovně stanoví, že je vázaná na službu letecké dopravy probíhající třikrát týdně mezi letišti STN a KLU a v podstatě předpokládá marketingové služby, které budou poskytovány za využití internetových stránek www.ryanair.com a sloužit k propagaci leteckého spoje mezi letišti STN a KLU.
- (406) Z těchto důvodů považuje Komise za vhodné analyzovat dohodu o poskytování letištních služeb ze dne 23. srpna 2006 a dohodu o marketingových službách ze dne 21. prosince 2006 společně za účelem posouzení, zda představují státní podporu či nikoli.
- (407) Rakousko vyjádřilo ve svém stanovisku k rozhodnutí o rozšíření řízení svůj souhlas se zvoleným přístupem společného posouzení dohody o poskytování letištních služeb a současně uzavřené dohody o marketingových službách.
- (408) Některé zúčastněné strany, a to zejména společnosti Ryanair a AMS, naopak tento přístup odmítají a domnívají se, že dohodu o marketingových službách je nutno analyzovat odděleně. Společnost Ryanair vznesla ve svém stanovisku k rozhodnutí o rozšíření řízení námitky proti společnému posouzení dohody o poskytování letištních služeb a dohod o marketingových službách (s odkazem na dřívější vysvětlení k tomuto tématu ⁽⁶⁵⁾), jelikož tyto byly podepsány různými subjekty a nejsou vzájemně propojené. Uzavření marketingové dohody není podmínkou pro provozování linek společností Ryanair z/na letiště.
- (409) Stav věci však potvrzuje, že přístup, který byl zvolen v rozhodnutí o rozšíření řízení a schválen Rakouskem, je opodstatněný, jak bylo prokázáno v 324. až 333. bodě odůvodnění. Proto by měly být dohoda o poskytování letištních služeb a dohoda o marketingových službách posuzovány společně.

7.5.3.3. Časový rámec pro posouzení inkrementálních nákladů a příjmů

- (410) Tržně jednající hospodářský subjekt bude při hodnocení inkrementálních nákladů a příjmů vycházet z doby platnosti dohod. Tento časový rámec se vzhledem k důvodům uvedeným v 368. až 369. bodě odůvodnění jeví jako realistický.
- (411) Při stanovení časového rámce pro hodnocení dotyčných dohod by tržně jednající hospodářský subjekt zvolil jako výchozí bod datum podpisu marketingové dohody (21. prosinec 2006), která doplnila dohodu o poskytování letištních služeb. Platnost obou dohod skončila 21. dubna 2007.
- (412) Obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt by nezohlednil možnost prodloužení platnosti dohod, s níž tyto dvě dohody počítaly. Takovýto hospodářský subjekt by v době podpisu neměl žádný dostatečný důvod se domnívat, že by se u nízkonákladové aerolinky dalo skutečně spoléhat na prodloužení dohody za několik let. Proto by se hodnocení vztahovalo na období do 21. dubna 2007.

7.5.3.4. Posouzení

- (413) S ohledem na posouzení zmiňovaných dohod je odkazováno na zjištění v 373. až 377. bodě odůvodnění.
- (414) Na žádost Komise vypracovalo Rakousko přehled inkrementálních nákladů a příjmů, které bylo možné očekávat v době uzavření dotyčných dohod. Rakousko předložilo pro každou z dohod příslušné údaje, které jsou shrnuty v tabulce 11.

Tabulka 11

Inkrementální ziskovost smluv se společnostmi Ryanair a AMS z roku 2006, vypracováno Rakouskem

4 měsíce	
Kapitalizační úroková míra	8 %

⁽⁶⁵⁾ Viz např. odpověď na otázku č. 4 stanoviska společnosti Ryanair ze dne 4. července 2011.

Pobídka na cestujícího	7,62
Spoj 3x týdně	54
Letadlo (B737-800)	189
MTOW (B737-800)	67

Výpočetní model

Očekávané hodnoty podle dohod

Rotace		54
Míra obsazenosti		85 %
Cestující – odlety		8 675
		Pobídka na cestujícího
Pobídky		7,62
4 měsíce		1
Přistávací poplatek		[...]
Ramp handling		[...]
Přepravní handling		[...]
Infrastruktura – vzduch		[...]
Infrastruktura – zem		[...]
Poplatek za cestujícího		[...]
Pobídka		[...]
Příjmy celkem		[...]
Zvýšené příjmy z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího		[...]
Zvýšené příjmy z činností mimo leteckou dopravu		[...]
Zvýšené příjmy – projekt		[...]
AMS marketingové částky		[...]
(Dohoda z 21. prosince 2006)		
Projektové náklady na bázi mezních nákladů		
Přepravní handling – externí služba 51 %		[...]
Bezpečnostní poplatek 8 EUR		[...]

Očekávané hodnoty podle dohod		
Projektové náklady podle BAB 2005		
V závislosti na letu	[...]	[...]
V závislosti na cestujících	[...]	[...]
Projektové náklady/výdaje		
Deficit		
Poplatky podle dohody		
Přistávací poplatek	[...]	za turn-around
Ramp handling	[...]	za turn-around
Přepravní handling	[...]	za turn-around
Infrastruktura – vzduch	[...]	za turn-around
Infrastruktura – zem	[...]	za odlétajícího cestujícího
Poplatek za cestujícího	[...]	za odlétajícího cestujícího
Slotová koordinace	[...]	za turn-around
Bezpečnostní poplatek	[...]	za odlétajícího cestujícího
Pobídka na cestujícího	[...]	za odlétajícího cestujícího
Poplatek ACG	[...]	za turn-around

(415) Při vytváření tabulky 11 vycházelo Rakousko z následujících úvah:

- Očekávaný inkrementální objem dopravy, tzn. očekávaný inkrementální objem osobní přepravy byl vypočten na základě předpokládaného počtu letů týdně (54 rotací v předpokládaném časovém období s 189 místy, maximální vzletová hmotnost 67 t a faktor vytíženosti sedadel 85 %) a přepočten na dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb se společností Ryanair. Jako výsledek uvedlo Rakousko pro předpokládané časové období 8 675 cestujících.
- Očekávané inkrementální příjmy z činností souvisejících s leteckou dopravou (odbavovací a přistávací poplatky na základě tehdejších letištních poplatků) byly vypočteny pro čtyřměsíční dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb na základě podmínek sjednaných se společností Ryanair. Jako inkrementální příjmy uvedlo Rakousko za tyto čtyři měsíce celkem [...] EUR.
- K celkovým příjmům z činností souvisejících s leteckou dopravou ve výši [...] EUR uvedlo Rakousko, že toto číslo zahrnuje snížení na základě systému pobídek společnosti KFBG pro letecké společnosti, který vstoupil v platnost 1. září 2005. Cílem systému pobídek bylo pomocí pobídky na cestujícího posílit a zajistit stávající letecké spoje. Uplatnění této pobídky vedlo ke snížení o [...] EUR.
- Očekávané inkrementální příjmy z činností souvisejících s leteckou dopravou (parkovací poplatky, výdaje na terminálech atd.) byly vypočteny pro čtyřměsíční dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb. Rakousko použilo ve své analýze [...] EUR na odlétajícího cestujícího, přičemž vycházelo z průměrných příjmů z činností nesouvisejících s leteckou dopravou na jednoho cestujícího v letech 2001–2005. Jako výsledek uvedlo Rakousko za tyto čtyři měsíce [...] EUR.
- Jako očekávané inkrementální náklady, tzn. náklady, které vzniknou v případě alternativního scénáře v důsledku neprovedení transakce se společnostmi Ryanair a AMS, uvedlo Rakousko následující platby:
 - platby stanovené v marketingové dohodě mezi společnostmi AMS a DMG ([...] EUR ročně),

- platby třetí osobě (Tyrolean Airways), která fungovala jako subdodavatel služeb pozemního odbavení, jak je uvedeno v 379. bodě odůvodnění, písm. e). Rakousko uvedlo platby ve výši [...] EUR ročně,
 - platby za bezpečnostní opatření příslušným rakouským orgánům: Bezpečnostní poplatek ve výši [...] EUR ročně byl zohledněn, jelikož v dohodě mezi společnostmi KFBG a Ryanair bylo stanoveno, že společnost KFBG je povinna tento poplatek hradit,
 - inkrementální provozní náklady na základě očekávaného inkrementálního objemu dopravy během doby platnosti dohody: [...] EUR na každou dodatečnou rotaci a na tunu maximální vzletové hmotnosti, jakož i [...] EUR na každého dalšího odlétajícího cestujícího. Rakousko uvedlo, že se jedná o nejlepší odhady pro obě hodnoty, které by mohl tržně jednající hospodářský subjekt použít pro předběžný odhad v době podpisu dohod. Tyto hodnoty byly odvozeny ze systému nákladového účetnictví (BAB 2005) existujícího od roku 2005, který zachycuje nákladové položky přistávací poplatků, poplatků za cestujícího a poplatků za ramp handling. Systém nákladového účetnictví BAB 2005 vykazuje jednotlivě různé primární, sekundární a vedlejší náklady, které v součtu tvoří celkové náklady. Rakousko podrobně vysvětlilo, podle jaké metody společnost KFBG odvodila inkrementální náklady z určitých primárních nákladových středisek.
- f) Rakousko uvedlo, že společnost KFBG v prosinci 2006 neočekávala v důsledku dodatečného objemu dopravy žádné inkrementální investiční náklady. KLU mělo tenkrát značné kapacitní rezervy, k jejichž vyčerpání měl dodatečný objem dopravy přispět. Terminál KLU vykazoval celkovou kapacitu 600 000 cestujících ročně a ke konci roku 2006 bylo na KLU odbaveno okolo 409 000 cestujících. Očekávaný inkrementální objem dopravy 23 000 cestujících tak nevyžadoval žádné investice, neboť stávající terminál je pro tyto počty cestujících dostačující.
- g) Jako diskontní sazbu zvolila společnost KFBG sazbu ve výši 8 % používanou a zveřejněnou letištěm Vídeň.
- (416) Po ověření informací předložených Rakouskem dospěla Komise k závěru, že Rakousko při odhadu počtu cestujících a následném výpočtu očekávaných inkrementálních příjmů z činností souvisejících s leteckou dopravou používá spolehlivý přístup. Totéž platí pro očekávané inkrementální příjmy z činností souvisejících s leteckou dopravou, snížení na základě systému pobídek, očekávané inkrementální příjmy z činností nesouvisejících s leteckou dopravou, inkrementální náklady na pozemní odbavení zajišťované třetí osobou a náklady spojené s platbami pro Austro Control. Rovněž z odhadů inkrementálních provozních nákladů na rotaci a cestujícího, stejně jako z diskontní sazby 8 % lze usuzovat na fundovaný přístup. Na základě dostupných údajů k očekávanému inkrementálnímu objemu dopravy se výrok Rakouska ohledně inkrementálních investičních nákladů jeví jako věrohodný.

7.5.3.5. Závěr ohledně hospodářského zvýhodnění

- (417) Jelikož očekávaný diskontovaný výsledek je u dohod uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS v roce 2006 záporný, dospěla Komise k závěru, že se společnost KFBG/DMG při uzavírání těchto dohod nechovala jako tržně jednající hospodářský subjekt. Letiště nemohlo očekávat pokrytí inkrementálních nákladů vzniklých v důsledku těchto dohod. Jelikož tedy společnost KFBG/DMG nejednala jako tržně jednající hospodářský subjekt, poskytla svým rozhodnutím uzavřít dohody za těchto podmínek společností Ryanair a AMS hospodářské zvýhodnění.
- (418) Tento výsledek u dohod z roku 2006 není v rozporu se skutečností, že systém pobídek z roku 2005 (uplatněný na dohody z roku 2006) nebyl sám o sobě spojen s hospodářským zvýhodněním, jak je uvedeno v 261. až 288. bodě odůvodnění. Dohody z roku 2006 spočívají v kombinaci tohoto systému s marketingovou dohodou. Dohody z roku 2006 se tak odchylují od běžného uplatnění systému pobídek z roku 2005. Rozsah tohoto odchýlení reprezentuje hospodářské zvýhodnění u dohod z roku 2006.

7.5.4. Selektivnost

- (419) Ekonomické zvýhodnění bylo poskytnuto selektivně, neboť z něj měla prospěch pouze jedna letecká společnost, a sice Ryanair. V této souvislosti Komise mimoto konstatuje, že se dohody se společností Ryanair z roku 2006 odchylují jak od cenového sazebníku, tak i od dohod s jinými leteckými společnostmi.

7.5.5. Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod

- (420) Komise dospěla k závěru, že zvýhodnění, které bylo poskytnuto společností Ryanair a AMS, může narušit hospodářskou soutěž a mít negativní účinky na obchod mezi členskými státy, jak je uvedeno v 387. až 389. bodě odůvodnění.

7.5.6. Závěr

- (421) Z výše uvedených důvodů Komise konstatuje, že společnosti Ryanair a AMS obdržely státní podpory ve výši 141 326 EUR.

7.6. Dohoda se společností HLX z roku 2003

7.6.1. Hospodářská činnost a pojem podnik

- (422) Poskytováním služeb letecké dopravy vykonává společnost HLX hospodářskou činnost a představuje tudíž podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

7.6.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (423) Zmiňovaná opatření představují státní podporu jen tehdy, pokud jsou financovány z veřejných zdrojů a rozhodnutí o poskytnutí těchto opatření je přičitatelné státu. Ohledně kritérií pro posouzení existence veřejných zdrojů a přičitatelnosti státu je odkazováno na 224. až 232. bod odůvodnění.
- (424) Komise konstatuje, že společnost KFBG/DMG je ze 100 % vlastněna státem. Do roku 2003 byly vlastníky obchodních podílů Rakouská republika (60 %), spolková země Korutany (20 %) a město Klagenfurt (20 %). V dubnu 2003 převzala podíly Rakouské republiky spolková země Korutany. Od roku 2003 tak podíly letiště KLU patřily spolkové zemi Korutany (80 %) a městu Klagenfurt (20 %). Proto je nutné na společnost KFBG/DMG nahlížet jako na veřejný podnik ve smyslu čl. 2 písm. b) směrnice 2006/111/ES, jehož prostředky pocházejí z veřejných zdrojů.
- (425) Kromě toho je dohoda se společností HLX z roku 2003 z důvodů vysvětlených v 314. bodě odůvodnění přičitatelná státu. Rakousko rovněž výslovně potvrdilo aktivní zapojení spolkové země Korutany a města Klagenfurt do uzavření dohod se společností HLX z roku 2003.
- (426) Navíc byly náklady na dohody z roku 2003 hrazeny spolkovou zemí Korutany a městem Klagenfurt (viz odstavec 7.1.), což Komise považuje za další silnou indicii pro přičitatelnost, jak je vysvětleno v 314. bodě odůvodnění.
- (427) Komise proto dospěla k závěru, že dohoda mezi společnostmi KFBG/DMG a HLX z roku 2003 je přičitatelná státu.

7.6.3. Hospodářské zvýhodnění

7.6.3.1. Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu

- (428) Ohledně současné absence srovnatelných letišť a dohod a ex ante analýzy inkrementální ziskovosti u dohod z roku 2006 je odkazováno na posouzení v 261. až 278. bodě odůvodnění.

7.6.3.2. Časový rámec pro posouzení inkrementálních nákladů a příjmů

- (429) Tržně jednající hospodářský subjekt bude při hodnocení inkrementálních nákladů a příjmů vycházet z doby platnosti dohod. Tento časový rámec se vzhledem k důvodům uvedeným v 368. až 369. bodě odůvodnění jeví jako realistický.
- (430) Při stanovení časového rámce pro hodnocení dotyčné dohody by tržně jednající hospodářský subjekt zvolil jako výchozí bod datum zahájení spolupráce a provozu leteckých spojů ze strany společnosti HLX, tzn. 30. srpen 2003. Byť byla smlouva formálně podepsána až později, dostupné informace nasvědčují tomu, že strany obsah dohody skutečně odsouhlasily již před datem, k němuž byl dle ujednání zahájen letecký provoz. Platnost dohody skončila 31. března 2008.
- (431) Obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt by možnost prodloužení platnosti nezohlednil. Takovýto hospodářský subjekt by v době podpisu neměl žádný dostatečný důvod se domnívat, že by se u nízkonákladové aerolinky dalo skutečně spoléhat na prodloužení dohody. Proto by se hodnocení vztahovalo na období do 31. března 2008.

Očekávané hodnoty podle dohod						
Zvýšené příjmy z činností mimo leteckou dopravu na cestujících	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Příjmy – projekt	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Objem marketingu podle smlouvy o spolupráci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Oprava, uvedeno jako projektové náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Oprava, uvedeno jako projektové náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Projektové náklady na bázi mezních nákladů						
Přepavní handling – externí služba 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control – zabezpečení letového provozu)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Bezpečnostní poplatky)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projektové náklady – kalkulace podle BAB 2002						
V závislosti na letu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
V závislosti na cestujících	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Součet projektových nákladů						[...]
Celková částka nákladů	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Přebytek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontační faktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Z analýzy nákladů a výnosů vyplývá kladný diskontovaný výsledek ve výši (v EUR)					[...]	

(434) Při vytváření tabulky 12 vycházelo Rakousko z následujících údajů:

- Očekávaný inkrementální objem dopravy, tzn. očekávaný inkrementální objem osobní přepravy byl vypočten na základě předpokládaného počtu letů ročně (996 rotací v průběhu stanoveného období ročně s výjimkou 770 rotací v prvním roce a 655 rotací v posledním roce, 148 míst, maximální vzletová hmotnost 68 t a faktor vytíženosti sedadel 70 %) a přepočten na dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb se společností HLX.
- Očekávané inkrementální příjmy z činností souvisejících s leteckou dopravou (odstavovací a přistávací poplatky na základě tehdejších letištních poplatků) byly vypočteny pro dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb na základě podmínek sjednaných se společností HLX. Jako inkrementální příjmy uvedlo Rakousko celkem [...] EUR.
- Očekávané inkrementální příjmy z činností nesouvisejících s leteckou dopravou (parkovací poplatky, výdaje na terminálech atd.) byly vypočteny pro dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb. Rakousko stanovilo ve své analýze [...] EUR na odlétajícího cestujícího. Jako výsledek uvedlo Rakousko [...] EUR za rok.
- Jako inkrementální příjmy zohlednilo Rakousko při své analýze i platby spolkové země Korutany pro společnost KFBG ([...] EUR).

- e) Jako očekávané inkrementální náklady, tzn. náklady, které vzniknou v případě alternativního scénáře v důsledku neprovedení transakce se společností HLX, uvedlo Rakousko následující platby:
- platby za marketingové služby stanovené v marketingové dohodě mezi společnostmi KFBG a HLX: [...] EUR v prvním roce, [...] EUR v následujících letech a [...] EUR v posledním roce,
 - platby třetí osobě (Tyrolean Airways), která fungovala jako subdodavatel služeb pozemního odbavení, jak je uvedeno v 379. bodě odůvodnění, písm. e). Rakousko uvedlo platby ve výši [...] EUR ročně,
 - platby za bezpečnostní opatření příslušným rakouským orgánům: Bezpečnostní poplatek ve výši [...] EUR ročně byl zohledněn, jelikož v dohodě mezi společnostmi KFBG a HLX bylo stanoveno, že společnost KFBG je povinna tento poplatek hradit. Zohledněn byl rovněž poplatek pro Austro Control ve výši [...] EUR ročně, jelikož měl být pole dohody společností KFBG hrazen,
 - inkrementální provozní náklady na očekávaný inkrementální objem dopravy během doby platnosti dohody: [...] EUR na každou dodatečnou rotaci a na tunu maximální vzletové hmotnosti, jakož i [...] EUR na každého dalšího odlétajícího cestujícího. Rakousko uvedlo, že se jedná o nejlepší odhady pro obě hodnoty, které by mohl tržně jednající hospodářský subjekt použít pro předběžný odhad v době podpisu dohod. Tyto hodnoty byly odvozeny ze systému nákladového účetnictví (BAB 2002) existujícího od roku 2002, který zachycuje nákladové položky přistávací poplatek, poplatek za cestujícího a poplatek za ramp handling. Systém nákladového účetnictví BAB 2002 vykazuje jednotlivě různé primární, sekundární a vedlejší náklady, které v součtu tvoří celkové náklady. Rakousko podrobně vysvětlilo, podle jaké metody společnost KFBG odvodila inkrementální náklady z určitých primárních nákladových středisek.
- f) Rakousko uvedlo, že společnost KFBG v srpnu 2003 neočekávala v důsledku dodatečného objemu dopravy žádné inkrementální investiční náklady. KLU mělo tenkrát značné kapacitní rezervy, k jejichž vyčerpání měl dodatečný objem dopravy přispět. Terminál KLU vykazoval celkovou kapacitu 600 000 cestujících ročně a ke konci roku 2002 bylo na KLU odbaveno okolo 220 000 cestujících. Očekávaný inkrementální objem dopravy 103 000 cestujících tak nevyžadoval žádné investice, neboť stávající terminál je pro tyto počty cestujících dostačující.
- g) Jako diskontní sazbu zvolila společnost KFBG sazbu ve výši 8 % používanou a zveřejněnou letištěm Vídeň, která byla při finančních výpočtech společnosti KFBG běžná.
- (435) Komise dospěla k závěru, že Rakousko při odhadu počtu cestujících a následném výpočtu očekávaných inkrementálních příjmů z činností souvisejících s leteckou dopravou používá spolehlivý přístup. Totéž platí pro inkrementální náklady na pozemní odbavení zajišťované třetí osobou a pro náklady spojené s platbami pro Austro Control. Rovněž z odhadů inkrementálních provozních nákladů na rotaci a cestujícího, stejně jako z diskontní sazby 8 % lze usuzovat na fundovaný přístup. Na základě dostupných údajů k očekávanému inkrementálnímu objemu dopravy se výrok Rakouska ohledně inkrementálních investičních nákladů jeví jako věrohodný.
- (436) Po ověření údajů poskytnutých Rakouskem však Komise nemůže souhlasit s některými body analýzy a provede následující změny:
- a) Pro očekávané inkrementální příjmy z činností nesouvisejících s leteckou dopravou uvedlo Rakousko ve své analýze odhad ve výši [...] EUR na odlétajícího cestujícího, který byl odvozen z průměrných příjmů mimo leteckou dopravu na cestujícího v letech 2000–2004. Obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt, který by v srpnu 2003 provedl analýzu dohody z roku 2003, by však musel namísto toho vycházet z průměrných příjmů dosažených na základě činností nesouvisejících s leteckou dopravou v období bezprostředně před nabytím platnosti dohody, tzn. v letech 1999–2002. Z informací zaslaných Rakouskem vyplývá, že průměrná hodnota let 1999–2002 činila [...] EUR. Proto Komise v předkládané analýze použije hodnotu [...] EUR na odlétajícího cestujícího. To vede k novému, korigovanému výsledku ve výši [...] EUR ročně.
 - b) Komise je z již uvedených důvodů (viz 381. bod odůvodnění) na rozdíl od Rakouska toho názoru, že platby ve výši [...] EUR ročně, které společnost KFBG obdržela od spolkové země jako provozní podporu k financování dohody se společností HLX z roku 2003 (viz odstavec 7.1.), by neměly být zahrnuty do inkrementálních příjmů.
- (437) Komise opravila i částky marketingových plateb, neboť uvedené hodnoty neodpovídaly ustanovením dohody ze dne 24. května 2004. Komise tudíž pro marketingové platby použila přesně ty částky, které jsou uvedeny v dohodě.

Očekávané hodnoty podle dohod						
Projektové náklady na bázi mezních nákladů						
Přepavní handling – externí služba 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control – zabezpečení letového provozu)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Bezpečnostní poplatky)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projektové náklady – kalkulace podle BAB 2002						
V závislosti na letu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
V závislosti na cestujících	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Součet projektových nákladů						[...]
Celková částka nákladů	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Přebytek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontovní faktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z analýzy nákladů a výnosů vyplývá záporný diskontovaný výsledek ve výši (v EUR)					[...]	

7.6.3.4. Závěr ohledně hospodářského zvýhodnění

(439) Jelikož očekávaný diskontovaný výsledek je u dohody se společností HLX z roku 2003 záporný, dospěla Komise k závěru, že se společnost KFBG při uzavírání těchto dohod nechovala jako tržně jednající hospodářský subjekt. Letiště nemohlo očekávat pokrytí inkrementálních nákladů vzniklých v důsledku této dohody. Jelikož tedy společnost KFBG/DMG nejednala jako tržně jednající hospodářský subjekt, poskytla svým rozhodnutím uzavřít dohodu za daných podmínek společnosti HLX hospodářské zvýhodnění.

7.6.4. Selektivnost

(440) Ekonomické zvýhodnění bylo poskytnuto selektivně, neboť z něj měla prospěch pouze jedna letecká společnost, a sice HLX. V této souvislosti Komise mimoto konstatuje, že se dohoda se společností HLX z roku 2003 odchylovala jak od cenového sazebníku, tak i od dohod s jinými leteckými společnostmi.

7.6.5. Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod

(441) Komise dospěla k závěru, že zvýhodnění, které bylo poskytnuto společnosti HLX, může narušit hospodářskou soutěž a mít negativní účinky na obchod mezi členskými státy, jak dokazují argumenty v 387. až 389. bodě odůvodnění.

7.6.6. Závěr

(442) Z výše uvedených důvodů Komise konstatuje, že společnost HLX obdržela státní podpory ve výši [...] EUR (aktuální netto hodnota).

7.7. Dohoda se společností TUIfly z roku 2008

7.7.1. Hospodářská činnost a pojem podnik

(443) Poskytováním služeb letecké dopravy vykonává společnost TUIfly hospodářskou činnost, a představuje tudíž podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

7.7.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (444) Zmiňovaná opatření představují státní podporu jen tehdy, pokud jsou financovány z veřejných zdrojů a rozhodnutí o poskytnutí těchto opatření je přičitatelné státu. Ohledně kritérií pro posouzení existence veřejných zdrojů a přičitatelnosti státu je odkazováno na 224. až 232. bod odůvodnění.
- (445) Komise konstatuje, že společnost KFBG/DMG je ze 100 % vlastněna státem, konkrétně z 20 % městem Klagenfurt a z 80 % společností KLH. Jak je uvedeno v 24. až 26. bodě odůvodnění, byla společnost KLH právnickou osobou veřejného práva *sui generis*. Na společnost KFBG/DMG je tudíž nutno nahlížet jako na veřejný podnik ve smyslu čl. 2 písm. b) směrnice 2006/111/ES. Podle názoru Komise by proto každé zvýhodnění poskytnuté z prostředků společnosti KFBG/DMG znamenalo ztrátu státních prostředků a tudíž by představovalo přesun státních prostředků, jak vyplývá z argumentů uvedených v 313. bodě odůvodnění.
- (446) Dohoda se společností TUIfly z roku 2008 je taktéž přičitatelná státu. Jak je uvedeno v 228. až 232. bodě odůvodnění, byla rozhodnutí společnosti KLH a města Klagenfurt přičitatelná státu. Oba společníci společnosti KFBG jmenovaly dozorčí radu společnosti KFBG/DMG (která zase jmenovala vedení podniku), což mělo za následek, že dozorčí rada (a vedení podniku) společnosti KFBG zároveň odrážely poměr sil stran zastoupených v korutanském zemském sněmu. Mimoto byl při rozhodování představenstva o investicích v hodnotě nad 50 000 EUR v každém případě nutný souhlas dozorčí rady. Podle § 5 svých stanov podléhala KLH stálému dozoru spolkové země Korutany. Korutanská zemská vláda měla zaručit, aby všechna rozhodnutí společnosti KLH byla v zájmu spolkové země Korutany.
- (447) Při uzavírání dohody se společností TUIfly společnost KFBG/DMG aktivně zastupovala zájem spolkové země Korutany na existenci a zachování perspektivního a výkonného letiště v Klagenfurtu pro spolkovou zemi Korutany.
- (448) Rakousko uvedlo, že spolková země Korutany byla zapojena do rozhodování o uzavření dohody se společností TUIfly z roku 2008, jelikož byla prostřednictvím vedení a dozorčích rad společností KLH, KFBG a DMG o dohodě dobře informována. Z pohledu Korutan bylo uzavření této dohody v zájmu spolkové země. Rakousko potvrdilo, že dohody mezi společnostmi KFBG/DMG a TUIfly jsou ve smyslu rozsudku ve věci *Stardust Marine* ⁽⁶⁶⁾ přičitatelné spolkové zemi Korutany.
- (449) Vzhledem k těmto úvahám dospěla Komise k závěru, že existují dostatečné indicie pro domněnku, že uzavření dohody mezi společnostmi KFBG/DMG a TUIfly z roku 2008 je přičitatelné státu.

7.7.3. Hospodářské zvýhodnění

7.7.3.1. Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu

- (450) Ohledně *ex ante* analýzy inkrementální ziskovosti u dohody se společností TUIfly je odkazováno na posouzení v 263. až 279. bodě odůvodnění.

7.7.3.2. Časový rámec pro posouzení inkrementálních nákladů a příjmů

- (451) Tržně jednající hospodářský subjekt bude při hodnocení inkrementálních nákladů a příjmů vycházet z doby platnosti dohod. Tento časový rámec se vzhledem k tvrzením uvedeným v 368. až 369. bodě odůvodnění jeví jako realistický.
- (452) Při stanovení časového rámce pro hodnocení dotyčných dohod by tržně jednající hospodářský subjekt zvolil jako výchozí bod datum zahájení spolupráce a provozu letištních služeb, tzn. 1. duben 2008. Platnost dohody skončila 31. března 2013.

7.7.3.3. Posouzení

- (453) S ohledem na posouzení zmiňovaných dohod je odkazováno na zjištění v 373. až 377. bodě odůvodnění.
- (454) Na žádost Komise vypracovalo Rakousko přehled inkrementálních nákladů a příjmů, které bylo možné očekávat v době uzavření dotyčné dohody. Shrnutí je uvedeno v tabulce 14.

⁽⁶⁶⁾ Rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

Očekávané hodnoty podle dohod						
Příspěvek letecké společnosti – bez kalkulace u brutto metody						
Nákladový příspěvek ve výši nepokrytých projektových nákladů						
Nákladový příspěvek spolkové země Korutany a Kärntner Landesholding						
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zvýšené příjmy z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího	[...]	[...]	[...]	[...]		
Zvýšené příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Výnosy projektu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Objem marketingu podle smlouvy o spolupráci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Oprava, uvedeno jako projektové náklady</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
<i>Oprava, uvedeno jako projektové náklady</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Projektové náklady na bázi mezních nákladů						
Přepravní handling – externí služba 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control – zabezpečení letového provozu)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bezpečnostní poplatek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projektové náklady podle BAB 2007						
V závislosti na letu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
V závislosti na cestujících	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Celková částka nákladů	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Součet projektových nákladů/mezních nákladů	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Přebytek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontační faktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z analýzy nákladů a výnosů vyplývá kladný diskontovaný výsledek ve výši (v EUR)					[...]	

(455) Při vytváření tabulky 14 vycházelo Rakousko z následujících úvah:

- a) Očekávaný inkrementální objem dopravy, tzn. očekávaný inkrementální objem osobní přepravy byl vypočten na základě předpokládaného počtu letů ročně (801 rotací v předpokládaném časovém období ročně s 148 místy, maximální vzletová hmotnost 68 t a faktor vytíženosti sedadel 70 %) a přepočten na dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb se společností TUIfly.

- b) Očekávané inkrementální příjmy z činností souvisejících s leteckou dopravou (odbavovací a přistávací poplatky na základě tehdejších letištních poplatků) byly vypočteny pro dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb na základě podmínek sjednaných se společností TUIfly. Jako inkrementální příjmy uvedlo Rakousko celkem [...] EUR.
- c) Očekávané inkrementální příjmy z činností nesouvisejících s leteckou dopravou (parkovací poplatky, výdaje na terminálech atd.) byly vypočteny pro dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb. Rakousko stanovilo ve své analýze [...] EUR na odlétajícího cestujícího. Jako výsledek uvedlo Rakousko [...] EUR za rok.
- d) Jako inkrementální příjmy zohlednilo Rakousko při své analýze i platby spolkové země Korutany pro společnost KFBG ([...] EUR).
- e) Jako očekávané inkrementální náklady, tzn. náklady, které vzniknou v případě alternativního scénáře v důsledku neprovedení transakce se společností TUIfly, uvedlo Rakousko následující platby:
- platby za marketingové služby stanovené v marketingové dohodě mezi společnostmi KFBG a TUIfly, tzn. [...] EUR ročně,
 - platby třetí osobě (Tyrolean Airways), která fungovala jako subdodavatel služeb pozemního odbavení, jak je uvedeno v 379. bodě odůvodnění, písm. e). Rakousko uvedlo platby ve výši [...] EUR ročně,
 - platby za bezpečnostní opatření příslušným rakouským orgánům: Bezpečnostní poplatek ve výši [...] EUR byl zohledněn, jelikož v dohodě mezi společnostmi KFBG a TUIfly bylo stanoveno, že společnost KFBG je povinna tento poplatek hradit. Zohledněn byl rovněž poplatek pro Austro Control ve výši [...] EUR ročně, jelikož měl být pole dohody společností KFBG hrazen,
 - inkrementální provozní náklady na základě očekávaného inkrementálního objemu dopravy během doby platnosti dohody: [...] EUR na každou dodatečnou rotaci a na tunu maximální vzletové hmotnosti, jakož i [...] EUR na každého dalšího odlétajícího cestujícího. Rakousko uvedlo, že se jedná o nejlepší odhady pro obě hodnoty, které by mohl tržně jednající hospodářský subjekt použít pro předběžný odhad v době podpisu dohod. Tyto hodnoty byly odvozeny ze systému nákladového účetnictví (BAB 2007) existujícího od roku 2007, který zachycuje nákladové položky přistávací poplatků, poplatků za cestujícího a poplatků za ramp handling. Systém nákladového účetnictví BAB 2008 vykazuje jednotlivě různé primární, sekundární a vedlejší náklady, které v součtu tvoří celkové náklady. Rakousko podrobně vysvětlilo, podle jaké metody společnost KFBG odvodila inkrementální náklady z určitých primárních nákladových středisek.
- f) Rakousko uvedlo, že společnost KFBG v dubnu 2008 neočekávala v důsledku dodatečného objemu dopravy žádné inkrementální investiční náklady. KLU mělo tenkrát značné kapacitní rezervy, k jejichž vyčerpání měl dodatečný objem dopravy přispět. Terminál KLU vykazoval celkovou kapacitu 600 000 cestujících ročně a ke konci roku 2007 bylo na KLU odbaveno okolo 210 000 cestujících. Očekávaný inkrementální objem dopravy 83 000 cestujících tak nevyžadoval žádné investice, neboť stávající terminál je pro tyto počty cestujících dostačující.
- g) Jako diskontní sazbu zvolila společnost KFBG sazbu ve výši 8 % používanou a zveřejněnou letišťem Vídeň, která byla při finančních výpočtech společnosti KFBG běžná.
- (456) Komise dospěla k závěru, že Rakousko při odhadu počtu cestujících a následném výpočtu očekávaných inkrementálních příjmů z činností souvisejících s leteckou dopravou používá spolehlivý přístup. Totéž platí pro inkrementální náklady na pozemní odbavení zajišťované třetí osobou a pro náklady spojené s platbami pro Austro Control. Rovněž z odhadů inkrementálních provozních nákladů na rotaci a cestujícího, stejně jako z diskontní sazby 8 % lze usuzovat na fundovaný přístup. Na základě dostupných údajů k očekávanému inkrementálnímu objemu dopravy se výrok Rakouska ohledně inkrementálních investičních nákladů jeví jako věrohodný.
- (457) Po ověření údajů poskytnutých Rakouskem však Komise nemůže souhlasit s některými body analýzy a provede následující změny:
- a) Pro očekávané inkrementální příjmy z činností nesouvisejících s leteckou dopravou uvedlo Rakousko ve své analýze odhad ve výši [...] EUR na odlétajícího cestujícího, který byl odvozen z průměrných příjmů mimo leteckou dopravu na cestujícího v letech 2000–2004. Obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt, který by v dubnu 2008 provedl analýzu dohody z roku 2008, by však musel namísto toho vycházet z průměrných

příjmů dosažených na základě činností nesouvisejících s leteckou dopravou v období bezprostředně před nabytím platnosti dohody, tzn. v letech 2003–2007. Z informací zaslaných Rakouskem vyplývá, že průměrná hodnota let 2003–2007 činila [...] EUR. Proto Komise v předkládané analýze použije hodnotu [...] EUR na odlétajícího cestujícího. To vede k novému, korigovanému výsledku ve výši [...] EUR ročně.

- b) Z důvodů uvedených v 381. bodě odůvodnění nesouhlasí Komise s tím, že Rakousko platby, které společnost KFBG obdržela od spolkové země Korutany ([...] EUR ročně), ve své analýze zohledňuje jako inkrementální příjmy.

(458) Komise opravila i částky marketingových plateb, neboť uvedené hodnoty neodpovídaly ustanovením dohody ze dne 1. dubna 2008. Komise tudíž pro marketingové platby použila přesně ty částky, které jsou uvedeny v dohodě.

(459) Vzhledem k potřebným změnám Komise analýzu opravila, a to pouze v rozsahu shrnutí uvedeného v tabulce 15.

Tabulka 15

Inkrementální ziskovost smlouvy se společností TUIfly z roku 2008, vypracováno Rakouskem a opraveno Komisí

Doba platnosti smlouvy: 5 let		
Kapitalizační úroková míra	8 %	
Pobídka na cestujícího	0,00	
Letadlo (B737-700)	148	Sedadla
MTOW (B737-700)	68	MTOW

Údaje brutto

Výpočetní model

Očekávané hodnoty podle dohod						
	836	836	836	836	836	
	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %	
	86 610	86 610	86 610	86 610	86 610	
	0	0	0	0	0	
Doba trvání: 5 let	1	2	3	4	5	Projekt celkem
	duben 2008 – březen 2009	duben 2009 – březen 2010	duben 2010 – březen 2011	duben 2011 – březen 2012	duben 2012 – březen 2013	
Přistávací poplatek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ramp handling	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Přepravní handling	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infrastruktura – vzduch	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infrastruktura – zem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Poplatek za cestujícího	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pobídka	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

Očekávané hodnoty podle dohod						
Bezpečnostní poplatek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Bezpečnostní poplatek (daňová správa Vídeň)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Poplatek za slotovou koordinaci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Převedení na SCA Vídeň	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Poplatek za sedadlo – za odlétajícího cestujícího	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Převedení na subdodavatele služeb odbavení cestujících	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Příjmy podle cenového sazebníku	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zvýšené příjmy z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Zvýšené příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Příjmy – projekt	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marketingové platby podle smlouvy o spolupráci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projektové náklady na bázi mezních nákladů						
Přepavní handling – externí služba 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Austro Control – zabezpečení letového provozu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bezpečnostní poplatek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projektové náklady – kalkulace podle BAB 2002						
V závislosti na letu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
V závislosti na cestujících	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Součet projektových nákladů/mezních nákladů	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Celková částka nákladů	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Přebytek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontovní faktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Z analýzy nákladů a výnosů vyplývá kladný diskontovaný výsledek ve výši (v EUR)					[...]	

7.7.3.4. Závěr ohledně hospodářského zvýhodnění

(460) Jelikož očekávaný diskontovaný výsledek je u dohody se společností TUIfly z roku 2008 záporný, dospěla Komise k závěru, že se společnost KFBG při uzavírání těchto dohod nechovala jako tržně jednající hospodářský subjekt. Letiště nemohlo očekávat pokrytí inkrementálních nákladů vzniklých v důsledku této dohody. Jelikož tedy společnost KFBG nejednala jako tržně jednající hospodářský subjekt, poskytla svým rozhodnutím uzavřít dohodu za daných podmínek společnosti TUIfly hospodářské zvýhodnění.

7.7.4. *Selektivnost*

- (461) Ekonomické zvýhodnění bylo poskytnuto selektivně, neboť z něj měla prospěch pouze jedna letecká společnost, a sice TUIfly. V této souvislosti Komise mimoto konstatuje, že se dohoda se společností TUIfly z roku 2008 odchylovala jak od cenového sazebníku, tak i od dohod s jinými leteckými společnostmi.

7.7.5. *Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod*

- (462) Komise dospěla k závěru, že zvýhodnění, které bylo poskytnuto společnosti TUIfly, může narušit hospodářskou soutěž a mít negativní účinky na obchod mezi členskými státy, jak dokazují argumenty v 387. až 389. bodě odůvodnění.

7.7.6. *Závěr*

- (463) Z výše uvedených důvodů Komise konstatuje, že společnost TUIfly obdržela státní podpory ve výši [...] (aktuální netto hodnota).

7.8. **Dohoda se společností Air Berlin z roku 2009**7.8.1. *Hospodářské zvýhodnění*7.8.1.1. *Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu*

- (464) Ohledně ex ante analýzy inkrementální ziskovosti u dohody se společností Air Berlin je odkazováno na posouzení v 263. až 279. bodě odůvodnění.

7.8.1.2. *Časový rámec pro posouzení inkrementálních nákladů a příjmů*

- (465) Tržně jednající hospodářský subjekt bude při hodnocení inkrementálních nákladů a příjmů vycházet z doby platnosti dohod. Tento časový rámec se vzhledem k důvodům uvedeným v 368. až 369. bodě odůvodnění jeví jako realistický.
- (466) Při stanovení časového rámce pro hodnocení dotyčné dohody by tržně jednající hospodářský subjekt zvolil jako výchozí bod datum zahájení spolupráce a provozu letištních služeb, tzn. 25. říjen 2009. Platnost dohody skončila 31. března 2013.
- (467) K případnému prodloužení dohody je nutné podotknout, že obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt by tuto možnost stanovenou v dohodě nezohlednil. Takovýto hospodářský subjekt by v době podpisu neměl žádný dostatečný důvod se domnívat, že by se u nízkonákladové aerolinky dalo skutečně spoléhat na prodloužení dohody. Proto by se hodnocení vztahovalo na období do 31. března 2013.

7.8.1.3. *Posouzení*

- (468) S ohledem na posouzení zmiňovaných dohod je odkazováno na zjištění v 373. až 377. bodě odůvodnění.
- (469) Na žádost Komise vypracovalo Rakousko přehled inkrementálních nákladů a příjmů, které bylo možné očekávat v době uzavření dotyčné dohody. Shrnutí je uvedeno v tabulce 16.

Tabulka 16

Inkrementální ziskovost dohody se společností Air Berlin z roku 2009, vypracováno Rakouskem

3 roky a 4 měsíce		
Kapitalizační úroková míra	8 %	
Pobídka na cestujícího	0,00	
Letadlo (B737-700)	148	Sedadla
MTOW (B737-700)	68	MTOW

Očekávané hodnoty podle dohod							
Oprava, uvedeno jako projektové náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Oprava, uvedeno jako projektové náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Projektové náklady na bázi mezních nákladů							
Přepravní handling – externí služba 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bezpečnostní poplatek (kompletně uhrazen leteckou společností)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Projektové náklady – kalkulace podle BAB 2002							
V závislosti na letu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
V závislosti na cestujících	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Součet projektových nákladů/mezních nákladů	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Celková částka nákladů	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Přebytek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontaační faktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Z analýzy nákladů a výnosů vyplývá kladný diskontovaný výsledek ve výši (v EUR)						[...]	

(470) Při vytváření tabulky 16 vycházelo Rakousko z následujících úvah:

- a) Očekávaný inkrementální objem dopravy, tzn. očekávaný inkrementální objem osobní přepravy byl vypočten na základě předpokládaného počtu letů ročně (v předpokládaném časovém období 801 rotací ročně s 148 místy, maximální vzletová hmotnost 64 t a faktor vytíženosti sedadel 70 %) a přepočten na dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb se společností Air Berlin. Jako výsledek uvedlo Rakousko pro předpokládané časové období 82 984 cestujících ročně.
- b) Očekávané inkrementální příjmy z činností souvisejících s leteckou dopravou (odbavovací a přistávací poplatky na základě tehdejších letištních poplatků) byly vypočteny pro dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb na základě podmínek sjednaných se společností Air Berlin. Jako inkrementální příjmy uvedlo Rakousko celkem [...] EUR.
- c) Očekávané inkrementální příjmy z činností nesouvisejících s leteckou dopravou (parkovací poplatky, výdaje na terminálech atd.) byly vypočteny pro dobu platnosti dohody o poskytování letištních služeb. Rakousko stanovilo ve své analýze [...] EUR na odlétajícího cestujícího. Jako výsledek uvedlo Rakousko [...] EUR za rok.
- d) Jako inkrementální příjmy zohlednilo Rakousko při své analýze i platby spolkové země Korutany pro společnost KFBG ([...] EUR).
- e) Jako očekávané inkrementální náklady, tzn. náklady, které vznikly v případě alternativního scénáře v důsledku neprovedení transakce se společností Air Berlin, uvedlo Rakousko následující platby:
 - platby za marketingové služby stanovené v marketingové dohodě mezi společnostmi KFBG a Air Berlin, tzn. [...] EUR ročně,
 - platby třetí osobě (Tyrolean Airways), která fungovala jako subdodavatel služeb pozemního odbavení, jak je uvedeno v 379. bodě odůvodnění, písm. e). Rakousko uvedlo platby ve výši [...] EUR ročně,
 - platby za bezpečnostní opatření příslušným rakouským orgánům hradila společnost Air Berlin přímo, a proto je provozovatel letiště neuvádí v inkrementálních nákladech,

- inkrementální provozní náklady na základě očekávaného inkrementálního objemu dopravy během doby platnosti dohody: [...] EUR na každou dodatečnou rotaci a na tunu maximální vzletové hmotnosti, jakož i [...] EUR na každého dalšího odlétajícího cestujícího. Rakousko uvedlo, že se jedná o nejlepší odhady pro obě hodnoty, které by mohl tržně jednající hospodářský subjekt použít pro předběžný odhad v době podpisu dohod. Tyto hodnoty byly odvozeny ze systému nákladového účetnictví (BAB 2008) existujícího od roku 2008, který zachycuje nákladové položky přistávací poplatků, poplatků za cestujícího a poplatků za ramp handling. Systém nákladového účetnictví BAB 2008 vykazuje jednotlivě různé primární, sekundární a vedlejší náklady, které v součtu tvoří celkové náklady. Rakousko podrobně vysvětlilo, podle jaké metody společnost KFBG odvodila inkrementální náklady z určitých primárních nákladových středisek.
- f) Rakousko uvedlo, že společnost KFBG v říjnu 2009 neočekávala v důsledku dodatečného objemu dopravy žádné inkrementální investiční náklady. KLU mělo tenkrát značné kapacitní rezervy, k jejichž vyčerpání měl dodatečný objem dopravy přispět. Terminál KLU vykazoval celkovou kapacitu 600 000 cestujících ročně a ke konci roku 2008 bylo na KLU odbaveno okolo 180 000 cestujících. Očekávaný inkrementální objem dopravy 83 000 cestujících tak nevyžadoval žádné investice, neboť stávající terminál je pro tyto počty cestujících dostačující.
- g) Jako diskontní sazbu zvolila společnost KFBG/DMG sazbu ve výši 8 % používanou a zveřejněnou letištěm Vídeň, která byla při finančních výpočtech společnosti KFBG běžná.
- (471) Komise dospěla k závěru, že Rakousko při odhadu počtu cestujících a následném výpočtu očekávaných inkrementálních příjmů z činností souvisejících s leteckou dopravou používá spolehlivý přístup. Totéž platí pro inkrementální náklady na pozemní odbavení zajišťované třetí osobou a pro náklady spojené s platbami pro Austro Control. Rovněž z odhadů inkrementálních provozních nákladů na rotaci a cestujícího, stejně jako z diskontní sazby 8 % lze usuzovat na fundovaný přístup. Na základě dostupných údajů k očekávanému inkrementálnímu objemu dopravy se výrok Rakouska ohledně inkrementálních investičních nákladů jeví jako věrohodný.
- (472) Po ověření údajů poskytnutých Rakouskem však Komise nemůže souhlasit s některými body analýzy a provede následující změny:
- a) Pro očekávané inkrementální příjmy z činností nesouvisejících s leteckou dopravou uvedlo Rakousko ve své analýze odhad ve výši [...] EUR na odlétajícího cestujícího, který byl odvozen z průměrných příjmů mimo leteckou dopravu na cestujícího v letech 2000–2004. Obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt, který by v říjnu 2009 provedl analýzu dohody z roku 2009, by však musel namísto toho vycházet z průměrných příjmů dosažených na základě činností nesouvisejících s leteckou dopravou v letech 2004–2008. Z informací zaslaných Rakouskem vyplývá, že průměrná hodnota za toto období činila [...] EUR. Proto Komise v předkládané analýze použije hodnotu [...] EUR na odlétajícího cestujícího. To vede k novému, korigovanému výsledku ve výši [...] EUR ročně.
- b) Z důvodů uvedených v 381. bodě odůvodnění nesouhlasí Komise s tím, že Rakousko platby, které společnost KFBG obdržela od spolkové země Korutany ([...] EUR ročně), ve své analýze zohledňuje jako inkrementální příjmy.
- c) Komise opravila i částky marketingových plateb, neboť uvedené hodnoty neodpovídaly ustanovením dohody ze dne 25. října 2010. Komise tudíž pro marketingové platby použila přesně ty částky, které jsou uvedeny v dohodě.
- (473) Vzhledem k potřebným změnám Komise analýzu opravila, a to pouze v rozsahu shrnutí uvedeného v tabulce 17.

Tabulka 17

Inkrementální ziskovost smlouvy se společností Air Berlin z roku 2009, vypracováno Rakouskem a opraveno Komisí

Doba platnosti smlouvy: 3 roky a 5 měsíců		
Kapitalizační úroková míra	8 %	
Pobídka na cestujícího	0,00	

Letadlo (B737)	148	Sedadla
MTOW (B737)	68	MTOW

Údaje brutto

Výpočetní model

Očekávané hodnoty podle dohod						
Rotace	801	801	801	333	0	
Míra obsazenosti	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %	
Cestující – odlety	82 984	82 984	82 984	34 499	0	
	1	2	3	4	5	Projekt celkem
Přistávací poplatek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ramp handling	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Přepravní handling	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infrastruktura – vzduch	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infrastruktura – zem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Poplatek za cestujícího	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pobídka	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Bezpečnostní poplatek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Bezpečnostní poplatek (daňová správa Vídeň)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Poplatek za slotovou koordinaci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Převedení na SCA Vídeň	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Příjmy podle cenového sazebníku	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Turn-around – úklid	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Zvýšené příjmy z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Zvýšené příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Příjmy – projekt	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Objem marketingu podle smlouvy o spolupráci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projektové náklady na bázi mezních nákladů						
Přepravní handling – externí služba 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bezpečnostní poplatek (kompletně uhrazen leteckou společností)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

Očekávané hodnoty podle dohod							
Projektové náklady – kalkulace podle BAB 2002							
V závislosti na letu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
V závislosti na cestujících	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Součet projektových nákladů/mezních nákladů		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Celková částka nákladů		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Přebytek		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontovní faktor		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Z analýzy nákladů a výnosů vyplývá kladný diskontovaný výsledek ve výši (v EUR)						[...]	

7.8.1.4. Závěr ohledně hospodářského zvýhodnění

- (474) Jelikož očekávaný diskontovaný výsledek je u dohody se společností Air Berlin z roku 2009 kladný, dospěla Komise k závěru, že se společnost KFBG/DMG při uzavírání této dohody chovala jako tržně jednající hospodářský subjekt. Letiště mohlo očekávat pokrytí inkrementálních nákladů vzniklých v důsledku této dohody. Jelikož tedy společnost KFBG/DMG jednala jako tržně jednající hospodářský subjekt, neposkytla svým rozhodnutím uzavřít dohodu za daných podmínek společnosti Air Berlin žádné hospodářské zvýhodnění. Kromě toho existují důvody pro domněnku, že společnost KFBG v roce 2009 sledovala strategii a dlouhodobou iniciativu k všeobecné ziskovosti KLU.

7.8.2. Závěr

- (475) Z výše uvedených důvodů dospěla Komise k závěru, že společnost Air Berlin neobdržela žádnou státní podporu.

7.9. Závěr ohledně existence podpor

- (476) Z výše uvedených důvodů představují financování společnosti KFBG, stejně jako dohody se společností Ryanair a jejími dceřinými společnostmi a dohody se společnostmi HLX a TUIfly státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

8. ZÁKONNOST PODPORY

- (477) Podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie musí členské státy informovat o svých záměrech poskytnout nebo upravit podpory a nesmí provést zamýšlená opatření, dokud není v tomto řízení přijato konečné rozhodnutí.

8.1. Financování společnosti KFBG

- (478) Jelikož prostředky k financování KLU byly společnosti KFBG/DMG již poskytnuty, zastává Komise názor, že Rakousko porušilo zákaz provedení opatření podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie ⁽⁶⁷⁾.
- (479) Z poznatků z 480. až 483. bodu odůvodnění lze usuzovat, že zmiňovaná opatření podpory ve prospěch společnosti KFBG/DMG nelze podle Rozhodnutí SGEI z roku 2005 ⁽⁶⁸⁾ s ohledem na podpory poskytnuté přede dnem 31. ledna 2012 považovat za opatření vyňatá z oznamovací povinnosti.
- (480) Podle Rozhodnutí SGEI z roku 2005 byly státní podpory poskytnuté podnikům formou vyrovnávacích plateb za poskytnutí služby obecného hospodářského zájmu vyňaty z oznamovací povinnosti, pokud byly splněny zde uvedené předpoklady. Rozhodnutím SGEI z roku 2005 byly zejména prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem státní podpory ve formě vyrovnávacích plateb za poskytnutí služby obecného hospodářského zájmu, pokud byly poskytnuty letištěm, i) u nichž roční objem osobní přepravy nepřekračuje 1 000 000 cestujících, nebo ii) jejichž roční obrat před zdaněním v obou účetních letech předcházejících převzetí služby obecného hospodářského činil méně než 100 mil. EUR a která ročně obdržela vyrovnávací platbu méně než 30 mil. EUR.

⁽⁶⁷⁾ Rozsudek ze dne 14. ledna 2004, *Fleuren Compost v. Komise*, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

⁽⁶⁸⁾ Rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67).

- (481) Pro vynětí z oznamovací povinnosti přicházely vyrovnávací platby za poskytnutí služby obecného hospodářského zájmu v úvahu jen tehdy, pokud byly splněny předpoklady článků 4, 5 a 6 Rozhodnutí SGEI. Článek 4 Rozhodnutí SGEI z roku 2005 stanoví, že poskytováním služby obecného hospodářského zájmu je dotčený podnik pověřen jedním nebo několika správními či právními akty, z něhož, resp. z nichž vyplývá mimo jiné následující: náplň a trvání závazků veřejné služby, parametry pro výpočet, kontrolu a přezkoumání vyrovnávací platby a opatření k zamezení a vrácení jakékoliv nadměrné vyrovnávací platby. Podle článku 5 Rozhodnutí SGEI z roku 2005 nesměla výše vyrovnávací platby přesáhnout rozsah nezbytný k pokrytí čistých nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku. A podle článku 6 Rozhodnutí SGEI z roku 2005 musely členské státy provádět pravidelné kontroly, aby bylo zajištěno, že podnik neobdrží vyrovnávací platbu, která převyšuje částku stanovenou podle článku 5.
- (482) Podle názoru Rakouska by se dalo na provoz KLU nahlížet jako na službu obecného hospodářského zájmu. Komise se však domnívá, že z informací předložených Rakouskem nelze usuzovat, že správu KLU lze klasifikovat jako službu obecného hospodářského zájmu. Rakousko ani zmiňované služby obecného hospodářského zájmu svěřené společnosti KFBG/DMG výslovně nedefinovalo, ani nestanovilo předpisy pro vyrovnávací platby poskytované společnosti KFBG/DMG. Kromě toho společnost KFBG/DMG Komisi nepředložila žádné další poklady k vysvětlení rozsahu služeb obecného hospodářského zájmu, které měla údajně poskytovat. Proto je Komise toho názoru, že pověřovací akt, kterým by byla provozní společnost KLU pověřena poskytováním skutečné služby obecného hospodářského zájmu, neexistuje. Dále spolková země Korutany nepředložila žádné parametry pro výpočet, kontrolu a přezkoumání vyrovnávací platby ani potřebná opatření k zamezení a vrácení jakékoliv nadměrné vyrovnávací platby. Předpoklady článků 4,5 a 6 Rozhodnutí SGEI z roku 2005 ohledně obsahu pověřovacího aktu tudíž nebyly splněny.
- (483) Dle názoru Komise z toho nelze vyvozovat, že společnost KFBG/DMG byla na základě Rozhodnutí SGEI z roku 2005 zproštěna oznamovací povinnosti.
- (484) Proto Komise dospěla k závěru, že Rakousko porušilo zákaz provedení opatření podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, takže se v případě zmiňovaných opatření jedná o protiprávní státní podpory.

8.2. Dohody uzavřené v letech 2002 a 2006 se společností Ryanair, LV a AMS

- (485) Státní podpory poskytnuté společnosti Ryanair a jejím dceřiným společnostem na základě dohod z let 2002 a 2006 nebyly předem oznámeny. Proto představují tyto státní podpory ve prospěch společnosti Ryanair a jejích dceřiných společností protiprávní podpory.

8.3. Dohoda se společností HLX z roku 2003 a dohoda se společností TUIfly z roku 2008

- (486) Státní podpory poskytnuté společností HLX a TUIfly na základě dohod z let 2003 a 2008 nebyly předem oznámeny. Musí být proto považovány za protiprávní podpory.

9. POSOUZENÍ SLUČITELNOSTI PODPORY S VNITŘNÍM TRHEM

9.1. Financování společnosti KFBG

- (487) Čl. 107 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie stanoví určité výjimky z obecného ustanovení čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, že státní podpory jsou neslučitelné s vnitřním trhem. Zmiňovanou podporu lze posuzovat na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie, v němž se píše: „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“, mohou být považovány za slučitelné s vnitřním trhem.

9.1.1. Slučitelnost podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014

- (488) Jelikož Rakousko (stejně jako příjemci podpory) nepoukázalo na to, že podpora by měla být posuzována bezprostředně na základě čl. 107 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, jsou podkladem pro přezkoumání, zda lze podpory pro letiště prohlásit podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie za slučitelné s vnitřním trhem, pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014.

- (489) Podle bodu 172 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 zastává Komise názor, že by ustanovení jejího sdělení o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory⁽⁶⁹⁾ neměla být použita na projednávané případy protiprávních provozních podpor poskytnutých letištím ještě přede dnem 4. dubna 2014. Komise bude místo toho uplatňovat zásady obsažené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 na všechny případy týkající se provozní podpory (podaná oznámení a protiprávní neoznámená podpora) letištím, přestože byla podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014 a začátkem přechodného období.
- (490) Komise již v 478. bodě odůvodnění dospěla k závěru, že finanční příspěvky pro společnost KFBG/DMG představují protiprávní státní podporu, která byla poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014.
- (491) Vzhledem k ustanovením pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 uvedených v 492. bodě odůvodnění musí Komise zjistit, zda zmiňované opatření představuje protiprávní investiční nebo provozní podporu.
- (492) Podle 18. bodu odůvodnění v bodě 25 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je pojem „investiční podpora“ definován jako „podpora na financování investičního majetku, konkrétně na pokrytí schodku financování kapitálových nákladů“. Podle bodu 107 pokynů se může navíc investiční podpora vztahovat jak na předem vyplacenou částku podpory (určenou k pokrytí investičních nákladů), tak na podporu ve formě pravidelných splátek (k pokrytí kapitálových nákladů, pokud jde o roční odpisy a náklady na financování).
- (493) Provozní podpory jsou naproti tomu podpory, které zcela či částečně pokrývají provozní náklady letiště a jsou definovány následovně: „výchozí náklady na poskytování letištních služeb, včetně kategorií nákladů, jako jsou náklady na zaměstnance, smluvně sjednané služby, komunikaci, odpady, energii, údržbu, nájem, správu atd., ovšem vyjma kapitálových nákladů, marketingové podpory nebo jakýchkoli dalších pobídek, které letiště poskytuje leteckým společnostem, a nákladů spadajících do výkonu veřejné správy“⁽⁷⁰⁾.
- (494) Lze se domnívat, že finanční příspěvky použité k pokrytí ročních provozních ztrát společnosti KFBG/DMG, podmíněných náklady souvisejícími s marketingovými dohodami společnosti KFBG s různými leteckými společnostmi, představují provozní podporu ve prospěch společnosti KFBG/DMG.
- (495) V oddíle 5.1.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 jsou stanovena kritéria, která bude Komise používat při posuzování slučitelnosti provozní podpory s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie. Podle bodu 172 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 bude Komise uplatňovat tato kritéria na všechny případy týkající se provozní podpory letiště, včetně podaných oznámení a protiprávní neoznámené podpory.
- (496) Protiprávní provozní podpora poskytnutá přede dnem zveřejnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 může být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem do plné výše nepokrytých provozních nákladů, pokud jsou splněny tyto předpoklady⁽⁷¹⁾:
- *Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu*: Tato podmínka je splněna mimo jiné tehdy, pokud podpora zvyšuje mobilitu občanů Unie a propojení regionů nebo napomáhá regionálnímu rozvoji⁽⁷²⁾.
 - *Potřeba státního zásahu*: Státní podpora se musí zaměřit na situace, kde může přinést zásadní zlepšení, které trh sám o sobě nemůže poskytnout⁽⁷³⁾.
 - *Vhodnost státní podpory jako nástroje politiky*: Tento předpoklad je splněn, pokud členský stát prokáže, že podpora je vhodným nástrojem politiky pro dosažení zamýšleného cíle⁽⁷⁴⁾.

⁽⁶⁹⁾ Oznámení Komise o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory (Úř. věst. C 119, 22.5.2002, s. 22).

⁽⁷⁰⁾ 22. bod odůvodnění v bodě 25 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁷¹⁾ Podle bodu 137 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 se na provozní podporu poskytnutou v minulosti nevztahují všechny předpoklady stanovené v oddíle 5.1 pokynů.

⁽⁷²⁾ Body 137, 113 a 114 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁷³⁾ Body 137 a 116 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁷⁴⁾ Body 137 a 120 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

- *Existence motivačního účinku*: Tento předpoklad je splněn, je-li pravděpodobné, že by se při neexistenci provozní podpory a s ohledem na možné poskytnutí investiční podpory a objem dopravy výrazně snížil objem hospodářské činnosti dotyčného letiště ⁽⁷⁵⁾.
- *Přiměřenost podpory (podpora omezená na minimum)*: Aby byla provozní podpora letištěm přiměřená, musí být omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti ⁽⁷⁶⁾.
- *Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod* ⁽⁷⁷⁾.

9.1.1.1. Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu

- (497) Posuzovaná provozní podpora, která zahrnuje ztráty společnosti KFBG/DMG od roku 2000 a příslušné finanční příspěvky města Klagenfurt, spolkové země Korutany a KLH (srov. tabulku 2), měla sloužit k udržení provozu KLU na přiměřené úrovni.
- (498) Podle bodu 113 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je provozní podpora letištěm považována za podporu, která přispívá k dosažení cíle společného zájmu, pokud zvyšuje mobilitu občanů Unie a propojení regionů, bojuje proti přetížení vzdušného prostoru na hlavních letištních uzlech Unie nebo napomáhá regionálnímu rozvoji.
- (499) KLU má rozhodující význam pro hospodářský rozvoj spolkové země Korutany, který se neobejde bez dobrého napojení na rakouské hlavní město Vídeň a nejdůležitější německá centra obchodu. KLU mimoto pokrývá potřeby spolkové země Korutany především s ohledem na dopravní napojení na turisticky významná alpská střediska letních a zimních sportů. Obchodní profil KLU těmto potřebám spolkové země Korutany odpovídá, neboť nabízí dobrou infrastrukturu pro celou řadu pravidelných letů do nejdůležitějších německých center obchodu (Berlín, Hamburk, Kolín nad Rýnem/Bonn a v minulosti i Mnichov) i do Vídně.
- (500) Provozní podpora pro KLU proto přispěla k dopravnímu napojení a rozvoji spolkové země Korutany. Podle informací z ročních závěrek společnosti KFBG předložených Rakouskem vycházel rozvoj KLU i ze spolehlivé prognózy objemu osobní přepravy.
- (501) Kromě toho je nutné přezkoumat, zda by případná duplikace letištní infrastruktury mohla hovořit proti zjištění, že provoz KLU přispívá k jasně definovanému cíli společného zájmu.
- (502) V této souvislosti je spádová oblast v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 definována jako ohraničení zeměpisného trhu, které je běžně stanoveno na zhruba 100 kilometrů nebo přibližně 60 minut doby strávené na cestě autem, autobusem, vlakem nebo vysokorychlostním vlakem. Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 zároveň umožňují odchýlit se od standardního vymezení spádové oblasti daného letiště s cílem zohlednit specifika každého letiště. V tomto ohledu se může velikost a tvar spádové oblasti u jednotlivých letišť lišit, např. v závislosti na podnikatelském modelu, umístění a destinacích, které obsluhuje.
- (503) Na základě této koncepce lze vycházet z toho, že letiště Štýrský Hradec (128 km od Klagenfurtu), letiště Maribor (137 km od Klagenfurtu), letiště Terst (203 km od Klagenfurtu) a letiště Salcburk (223 km od Klagenfurtu) neleží v té samé spádové oblasti jako KLU.
- (504) Letiště Lublaň ve Slovinsku však není natolik vzdálené. Nejkratší silniční spojení mezi Klagenfurtem a Lublaní měří 80 km a vede přes průsmyk Loiblpass v Karavankách ve výšce 1 068 m nad mořem. Rakousko považuje dojezd autem nebo autobusem pod 60 minut za nerealistický, neboť úzká, klikatá a strmá cesta přes průsmyk je i za normálních podmínek a obzvláště pak v zimě těžko sjízdná a navíc bývá několikrát do roka uzavřena kvůli padajícímu kamení nebo sesuvům půdy. Nejkratší alternativní trasa vede po dálnici do Villachu tunelem Karavanky, ta však měří cca 130 kilometrů. Žádný spoj vysokorychlostního vlaku sem nevede a cesta vlakem zabere 2 hodiny 10 minut až 2 hodiny 48 minut. Vzhledem k těmto geografickým okolnostem lze proto konstatovat, že letiště Lublaň neleží ve spádové oblasti KLU, jelikož doba jízdy mezi oběma letišti bývá často delší než za optimálních podmínek cestování.

⁽⁷⁵⁾ Body 137 a 124 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁷⁶⁾ Body 137 a 125 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁷⁷⁾ Body 137 a 131 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

- (505) Kromě toho se podnikatelské modely KLU a letiště Lublaň výrazně liší: Letiště Klagenfurt nabízí hlavně linkové lety do nejdůležitějších center obchodu, jako je např. Vídeň, Berlín, Hamburk nebo Kolín nad Rýnem/Bonn, stejně jako několik charterových letů do řady dovolenkových destinací. Destinace obsluhované letištěm KLU se proto omezují na potřeby obyvatel Korutan, tzn. na rychlý a snadný přístup k nejdůležitějším centrům obchodu v německy mluvících zemích a zároveň snadný přístup turistů k turistickým destinacím v Korutanech.
- (506) Jako nejdůležitější slovinské letiště v hlavním městě Slovinska odbaví letiště Lublaň více než milion cestujících ročně a nabízí široké spektrum mezinárodních destinací pro linkové a charterové lety po celé Evropě se zaměřením na východoevropské země.
- (507) Komise proto konstatuje, že provozní podpora poskytnutá KLU přispěla k dosažení cíle společného zájmu ohledně zlepšení propojení a podpory regionálního rozvoje spolkové země Korutany prostřednictvím provozování dopravní infrastruktury a pokrytí dopravních potřeb spolkové země Korutany.

9.1.1.2. Potřeba státního zásahu

- (508) Podle bodu 116 a následujících bodů v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 se provozní podpora letištěm považuje za nezbytnou, pokud přináší materiální zlepšení, které trh sám není schopen poskytnout. V pokynech se rovněž uznává, že potřeba financování provozních nákladů z veřejných zdrojů bude u menších letišť v důsledku vysokých fixních nákladů obvykle úměrně vyšší a že letiště s ročním objemem přepravy 200 000 až 700 000 cestujících zřejmě nejsou schopna pokrýt podstatnou část svých provozních nákladů.
- (509) Poté, co v minulosti KLU odbavilo až okolo 520 000 cestujících ročně, se počet cestujících za rok stabilizoval na čísle cca 230 000, což je výrazně pod hranicí 700 000 cestujících. Letiště nebylo schopno generovat příjmy, které by postačovaly k pokrytí podstatné části vlastních provozních nákladů, což pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 označují za typické pro letiště této velikosti. Bez zmiňované podpory by byla společnost KFBG/DMG pravděpodobně nucena trh opustit, čímž by Korutany ztratily dopravní infrastrukturu, která hraje s ohledem na přístupnost a rozvoj (cestovní ruch) důležitou roli.
- (510) Proto je provozní podpora pro KLU podle názoru Komise nezbytná.

9.1.1.3. Vhodnost státní podpory jako nástroje politiky

- (511) Podle bodu 120 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 musí být provozní podpora vhodným nástrojem politiky pro dosažení zamýšleného cíle nebo řešení problémů, na které se podpora zaměřuje. Jelikož KLU vykazovalo provozní ztráty, byla jediným vhodným nástrojem politiky provozní podpora, která letišti umožnila pokračovat v činnosti a zajistit dopravní napojení spolkové země Korutany. Jiné nástroje politiky, jako například investiční podpory nebo regulační opatření se nejevily jako vhodné pro řešení finančních problémů KLU na provozní úrovni. Proto je provozní podpora pro KLU podle názoru Komise vhodným nástrojem politiky.

9.1.1.4. Existence motivačního účinku

- (512) Podle bodu 124 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 má provozní podpora 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.
- (513) Dopravní potřeby spolkové země Korutany se vyjádřeno počtem cestujících v letech 2004–2010 stabilizovaly na čísle 400 000 cestujících ročně (a teprve od roku 2012 klesly na 230 000 cestujících ročně). Navzdory poměrně stabilnímu počtu cestujících však letiště nebylo v minulosti schopné pokrýt své provozní náklady. Číslo předložená Rakouskem ukázala, že letiště by bez provozní podpory ve většině dotyčných let vykazovalo značné ztráty⁽⁷⁸⁾. Bez provozní podpory by proto společnost KFBG musela za účelem snížení nákladů a ztrát omezit

⁽⁷⁸⁾ Podle čísel předložených Rakouskem by vypadal čistý zisk bez provozní podpory následovně: 2002: – 1 401 180 EUR; 2003: 145 056 EUR; 2004: – 1 597 060 EUR; 2005: – 758 979 EUR; 2006: – 778 887 EUR; 2007: 230 145 EUR; 2008: – 703 000 EUR; 2009: – 1 324 969 EUR.

objem dopravy anebo by se pravděpodobně dostala do platební neschopnosti, což by zřejmě vedlo k ukončení činnosti letiště. Bez provozní podpory by letiště nedokázalo udržet objem dopravy, ale muselo by naopak omezit svou hospodářskou činnost.

9.1.1.5. Přiměřenost podpory (podpora omezená na potřebné minimum)

- (514) Co se týče nezbytnosti, omezovala se zmiňovaná opatření na minimum potřebné k vyrovnání ztrát a umožnění společnosti KFBG/DMG splnit požadavky na kapitálové vybavení a nadále hospodařit se ziskem. Podpora byla nezbytná pro pokračování podniku a nepřesahovala částku potřebnou k pokrytí provozních ztrát. Podpora tak byla omezena na nezbytné minimum.
- (515) Proto je provozní podpora pro KLU podle názoru Komise přiměřená.

9.1.1.6. Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

- (516) Podle bodu 131 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 zohlední Komise při posuzování slučitelnosti provozní podpory letišti narušení hospodářské soutěže a účinky na obchod. Známkou možného narušení hospodářské soutěže nebo ovlivnění obchodu může být skutečnost, že se letiště nachází ve stejné spádové oblasti jiného letiště s volnou kapacitou.
- (517) Jak je uvedeno v bodech (503) a násl., lze se za předpokladu spádové oblasti cca 100 km a doby jízdy 60 minut domnívat, že letiště Lublaň neleží ve spádové oblasti Klagenfurtu.
- (518) Mimoto Rakousko potvrdilo, že letištní infrastruktura na KLU je všem leteckým společnostem poskytována nediskriminačně. Letiště KLU je bez zvláštních omezení otevřené všem leteckým společnostem, které jej chtějí využívat. Přístup k této infrastruktuře je nabízen všem stejně a nediskriminačně ve smyslu pokynů z roku 2014.

9.1.2. Závěr

- (519) Na základě výše uvedených úvah dospěla Komise k závěru, že provozní podpora poskytnutá KLU je na základě podmínek slučitelnosti podpory uvedených v oddíle 5.1.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.
- (520) Dále Komise konstatuje, že další důvody možné slučitelnosti podpory uvedené Rakouskem nemusí zkoumat, jelikož provozní podporu pro společnost KFBG/DMG na základě pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 shledala slučitelnou s vnitřním trhem.

9.2. Dohody s leteckými společnostmi – platný právní rámec

- (521) Komise konstatuje, že Rakousko nepředložilo žádná tvrzení, která by prokazovala, že podpora poskytnutá společnosti Ryanair a jejím dceřiným společností je slučitelná s vnitřním trhem.
- (522) Připomíná, že podle stálé judikatury ⁽⁷⁹⁾ Soudního dvora je úkolem Rakouska uvést, na jakém právním podkladu lze státní podporu prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem, a prokázat splnění všech příslušných podmínek. V rozhodnutí o zahájení řízení požádala Komise Rakousko o informace ohledně možnosti prokázání slučitelnosti podpory na základě pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 nebo přímo na základě Smlouvy o fungování Evropské unie. Rakousko však neprokázalo splnění příslušných podmínek slučitelnosti podpor na zahájení činnosti na základě pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 nebo bezprostředně na základě Smlouvy o fungování Evropské unie. Ani zúčastněné strany, které poskytly stanoviska, nepředložily žádná tvrzení prokazující slučitelnost opatření státní podpory s vnitřním trhem.

⁽⁷⁹⁾ Rozsudek ze dne 28. dubna 1993, Italská republika v. Komise Evropských společenství, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, bod 20.

9.2.1. Dohody se společností Ryanair z roku 2002

- (523) Dohody z roku 2002 byly podepsány před zveřejněním pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, tj. před 9. prosincem 2005. S ohledem na slučitelnost podpor poskytnutých před tímto datem je v bodě 85 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 a v bodě 174 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 odkazováno na předpisy platné v době poskytnutí podpory.
- (524) Před vydáním pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 vydala Komise pokyny pro leteckou dopravu z roku 1994⁽⁸⁰⁾. V posledně jmenovaných se však podrobně nezabývala provozními podporami na podporu letecké dopravy regionálních letišť. Tento aspekt se objevil až časem, a sice v důsledku přetížení určitých velkých evropských letišť a vzniku nízkonákladových leteckých společností, které v roce 1994 ještě neexistovaly. Pokyny pro leteckou dopravu z roku 1994 tak v daném případě nejsou relevantním podkladem pro posouzení slučitelnosti podpory pro letecké společnosti. Komise proto musí slučitelnost zmiňovaných opatření posoudit bezprostředně na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.
- (525) Zde je nutné poznamenat, že Komise právní posouzení tohoto druhu státní podpory časem zdokonalila, zatímco určité body byly zachovány bez změn. Tyto body vyplývají z obecných zásad slučitelnosti podpor podle uvedeného ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie.
- (526) Vzhledem k tomu Komise ve svém rozhodnutí týkajícím se letiště v Manchesteru z června roku 1999⁽⁸¹⁾ konstatovala, že snížení letištních nákladů v rámci opatření podporujících nové letecké trasy, které bylo poskytnuto nediskriminačně a s časovým omezením, bylo slučitelné s pravidly státní podpory.
- (527) Ve svém rozhodnutí z února 2004 týkajícím se letiště Charleroi⁽⁸²⁾ pak Komise objasnila: „Provozní podpory pro zahájení nových leteckých linek nebo zvýšení určitých frekvencí mohou být nutným nástrojem na podporu rozvoje malých regionálních letišť. Tyto podpory mohou zainteresované podniky přesvědčit, aby riskovali investici do nových tras. Aby však bylo možné takovéto podpory na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES prohlásit za slučitelné se společným trhem, je nutné určit, zda jsou tyto podpory s ohledem na zamýšlený cíl nutné [nezbytné] a přiměřené [adekvátní] a zda neovlivňují obchod v míře, která je v rozporu se společnými zájmy Unie.“ Proto Komise uvedla určité podmínky, které musí být splněny, aby mohly být tyto provozní podpory prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem. Jedná se především o následující podmínky:
- Podpora musí přispívat k dosažení cíle zájmu Společenství rozvíjet regionální letiště prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových trasách.
 - Podpora musí být nezbytná v tom smyslu, že není určena pro trasu již provozovanou stejnou nebo jinou společností či trasu podobnou.
 - Podpora musí mít motivační dopad v tom smyslu, že musí přispívat k rozvoji činnosti, která má perspektivu stát se po určitém období ziskovou, což znamená omezenou dobu poskytování podpory.
 - Podpora musí být přiměřená, což znamená, že částka musí být závislá na čistém rozvoji provozu.
 - Podpora musí být poskytnuta transparentně a nediskriminačně a nesmí být kumulována s jinými typy podpory.
- (528) V pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 a pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 jsou tyto podmínky slučitelnosti s vnitřním trhem přesně definovány; přesto však platí, že podpory na provoz poskytnuté leteckým společnostem může Komise prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem, pokud výrazným nárůstem objemu osobní přepravy na nových trasách přispívají k rozvoji relativně malých letišť, pokud jsou nezbytné v tom

⁽⁸⁰⁾ Použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví (94/C 350/07) (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).

⁽⁸¹⁾ Viz rozhodnutí ze dne 14. června 1999, státní podpora NN 109/98, „United Kingdom Manchester Airport“.

⁽⁸²⁾ Rozhodnutí Komise 2004/393/ES ze dne 12. února 2004 o poskytnutí výhody ze strany Valonského regionu a provozovatele letiště Brussels South Charleroi Airport ve prospěch letecké společnosti Ryanair při jejím usazení v Charleroi (Úř. věst. L 137, 30.4.2004, s. 1). Toto rozhodnutí bylo sice rozsudkem ze dne 17. prosince 2008, Ryanair Ltd v. Komise Evropských společenství, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, prohlášeno za neplatné, svědčí však o vývoji posuzování těchto podpor Komisí.

smyslu, že se netýkají trasy již provozované stejnou nebo jinou společností či trasy podobné, pokud jsou časově omezeny, pokud má spoj, na nějž je podpora poskytnuta, perspektivu stát se ziskovým, pokud je výše částky vázána na čistý vývoj objemu osobní přepravy, pokud je podpora poskytnuta transparentně a nediskriminačně a pokud není kumulována s jinými typy podpory.

- (529) V tomto ohledu uvedla Komise v 212. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, že bude slučitelnost dohod z roku 2002 uzavřených se společnostmi Ryanair, AMS a LV posuzovat na základě těchto kritérií. Rakousko ani zúčastněné strany nevznesly proti použití těchto kritérií žádné námítky.
- (530) Závěrem Komise konstatuje, že slučitelnost dohod z roku 2002 by měla být v daném případě posuzována na základě výše uvedených zásad bezprostředně na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

9.2.2. Dohody se společností Ryanair z roku 2006

- (531) Ohledně podpory na zahájení činnosti se v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 uvádí: „V případě podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti Komise použije zásady obsažené v těchto pokynech na všechna oznámená opatření podpory na zahájení činnosti, ohledně nichž má přijmout rozhodnutí, ode dne 4. dubna 2014, a to i tehdy, pokud opatření byla oznámena před tímto dnem. V souladu se sdělením Komise o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory uplatní Komise na protiprávní podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta. Zásady obsažené v těchto pokynech tedy nepoužije v případě protiprávních podpor leteckým společnostem na zahájení činnosti poskytnutých přede dnem 4. dubna 2014.“
- (532) V pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 je naopak stanoveno:

„Podpory [...] na překonání počátečních problémů, které byly poskytnuty bez povolení, a tudíž jsou v rozporu s čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES [nyní čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie], budou Komisí zkoumány na základě těchto pokynů, pokud budou poskytnuty po jejich zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie.“

- (533) Jelikož dohody se společností Ryanair z roku 2006 byly uzavřeny po zveřejnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v Úředním věstníku dne 9. prosince 2005, představují tyto pokyny právní podklad pro posouzení jejich slučitelnosti s vnitřním trhem.

9.2.3. Dohoda se společností HLX z roku 2003

- (534) Dohoda se společností HLX z roku 2003 byla podepsána před zveřejněním pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, tj. před 9. prosincem 2005. Ohledně slučitelnosti podpor poskytnutých před tímto datem odkazuje Komise na body (523) až (530).
- (535) Závěrem Komise konstatuje, že slučitelnost dohody se společností HLX z roku 2003 by měla být v daném případě posuzována na základě výše uvedených obecných zásad bezprostředně na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

9.2.4. Dohoda se společností TUIfly z roku 2008

- (536) Ohledně platného právního rámce je odkazováno na 531. až 533. bod odůvodnění. Jelikož dohoda se společností TUIfly z roku 2008 byla uzavřena po zveřejnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v Úředním věstníku dne 9. prosince 2005, představují tyto pokyny právní podklad pro posouzení její slučitelnosti s vnitřním trhem.

9.3. Dohody se společnostmi Ryanair, LV a AMS z roku 2002

9.3.1. *Posouzení slučitelnosti podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie: Podpora musí být časově omezená a týkat se trasy, která bude pravděpodobně zisková.*

- (537) Komise konstatuje, že Rakousko ohledně trasy Klagenfurt – Londýn, která je předmětem dohod z roku 2002, i přes odpovídající výzvu nezaslalo žádnou studii ekonomické efektivity, aby prokázalo, že podpora poskytnutá

na základě dotyčných dohod byla oprávněná. Podle stavu spisu tak zřejmě z pohledu orgánů poskytujících podporu neexistovala jednoznačná perspektiva, že by mohla trasa Klagenfurt – Londýn krátkodobě dosáhnout ziskovosti i bez podpor. Komise dále zdůrazňuje, že vysvětlení předložená rakouskými orgány k ekonomickému přínosu tras provozovaných společností Ryanair sice zahrnují analýzu jejich možných dopadů na rozvoj spolkové země Korutany, neobsahují však žádné prognózy ohledně budoucí ziskovosti těchto tras nebo jiných případných tras v budoucnu provozovaných společností Ryanair.

- (538) Dále Komise konstatuje, že tato opatření byla sice časově omezená, avšak pětiletá doba platnosti jednotlivých dohod nebyla nezbytná nebo v poměru k nákladům na zřízení nového leteckého spoje přiměřená, jelikož v sektoru letecké dopravy zpravidla postačuje platnost dohod kratší než tři roky.
- (539) Komise se proto domnívá, že dohody z roku 2002 nesplňují podmínku, že opatření musí být časově omezená a týkat se tras, které budou pravděpodobně ziskové. Jelikož není tato podmínka splněna, nemusí Komise ověřovat splnění ostatních výše uvedených podmínek.

9.3.2. Podpora musí být přiměřená, což znamená, že částka musí být závislá na čistém rozvoji provozu

- (540) Rakousko neposkytlo žádné údaje k tomu, do jaké míry by mohla mít podpora spojená se zmiňovanými dohodami vliv na čistý rozvoj provozu. Zejména nebyly poskytnuty žádné údaje ohledně nákladů na zahájení činnosti společnosti Ryanair spojených se zřízením trasy Klagenfurt – Londýn a dohody z roku 2002 neobsahují žádné ustanovení, které by zajišťovalo, že podpora poskytnutá společnosti Ryanair bude omezena na přiměřenou část těchto nákladů. Komise se proto domnívá, že dohody z roku 2002 nesplňují podmínku, že podpora musí být přiměřená, což znamená, že částka podpory musí být závislá na čistém rozvoji provozu.

9.3.3. Závěr

- (541) Komise konstatuje, že dohody z roku 2002 uzavřené se společností Ryanair a jejími dceřinými společnostmi obsahují protiprávní podpory neslučitelné s vnitřním trhem.

9.4. Dohody se společnostmi Ryanair a AMS z roku 2006 – Posouzení slučitelnosti na základě pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005

- (542) Jelikož podmínky slučitelnosti podpory na zahájení činnosti s vnitřním trhem uvedené v bodě 79 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 jsou kumulativní, lze už na základě pouhého prokázání, že jedna z těchto podmínek není splněna, konstatovat, že podpora pro letecké společnosti není slučitelná s vnitřním trhem. Komise zahájí své zkoumání podmínkou uvedenou v bodě 79 písm. d) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.
- (543) V bodě 79 písm. d) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 je mimo jiné stanoveno, že výše podpory nesmí v žádném roce přesáhnout 50 % částky celkových způsobilých nákladů daného roku a celková podpora nesmí přesáhnout v průměru 30 % způsobilých nákladů. Způsobilé náklady jsou definovány jako „*dodatečné náklady na zahájení činnosti, které se poji se zřízením nového spoje nebo četností letů a které by letecká společnost nemusela hradit trvale*“.
- (544) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise konstatovala, že dohody se společností Ryanair z roku 2006 nepředpokládaly žádnou souvislost mezi poskytnutou podporou a způsobilými náklady. Rakousko bylo proto požádáno o zaslání podrobných údajů ohledně souvislosti mezi podporou a způsobilými náklady. Rakousko ani zúčastněné strany, které poskytly stanoviska k rozhodnutí o zahájení řízení, takovému informace neposkytly. Na základě těchto skutečností a vzhledem k tomu, že dohody s dotyčnými leteckými společnostmi neodkazují na náklady leteckých společností ani na způsobilé náklady, Komise konstatuje, že podmínka ohledně slučitelnosti s vnitřním trhem stanovená v bodě 79 písm. d) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 není splněna.
- (545) Jelikož tak není splněna minimálně jedna podmínka pro slučitelnost s vnitřním trhem, nelze podporu poskytnutou společnosti Ryanair považovat za podporu na zahájení činnosti slučitelnou s vnitřním trhem. Komise konstatuje, že se v případě dohod z roku 2006 se společností Ryanair a jejími dceřinými společnostmi jedná o protiprávní podpory neslučitelné s vnitřním trhem.

9.5. Dohoda se společnostmi HLX z roku 2003

9.5.1. Posouzení slučitelnosti podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie

- (546) Slučitelnost dohody se společnostmi HLX z roku 2003 by měla být vzhledem k výše uvedeným zásadám zkoumána bezprostředně na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

9.5.2. Podpora musí být časově omezená a týkat se trasy, která bude pravděpodobně zisková

- (547) Komise konstatuje, že Rakousko ohledně nových tras, které jsou předmětem dohody z roku 2003, i přes odpovídající výzvu nezaslalo žádnou studii ekonomické efektivity, aby prokázalo, že podpora poskytnutá na základě dotyčných dohod byla oprávněná. Podle stavu spisu tak zřejmě z pohledu orgánů poskytujících podporu neexistovala jednoznačná perspektiva, že by mohly nové trasy víceméně krátkodobě dosáhnout ziskovosti i bez podpor. Komise v tomto ohledu zdůrazňuje, že vysvětlení předložená rakouskými orgány k ekonomickému přínosu tras provozovaných společnostmi HLX sice zahrnují analýzu jejich možných dopadů na rozvoj spolkové země Korutany, neobsahují však žádné prognózy ohledně budoucí ziskovosti těchto tras provozovaných společnostmi HLX.
- (548) Dále Komise konstatuje, že tato opatření byla sice časově omezená, avšak čtyřletá doba platnosti dohody nebyla nezbytná nebo v poměru k nákladům na zřízení nového letového spoje přiměřená, jelikož v sektoru letecké dopravy zpravidla postačuje platnost dohod kratší než tři roky.
- (549) Komise se proto domnívá, že dohoda se společnostmi HLX z roku 2003 nesplňuje podmínku, že opatření musí být časově omezená a týkat se tras, které budou pravděpodobně ziskové. Jelikož není tato podmínka splněna, nemusí Komise ověřovat splnění ostatních výše uvedených podmínek.

9.5.3. Závěr

- (550) Komise se domnívá, že dohoda se společnostmi HLX z roku 2003 obsahuje protiprávní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem.

9.6. Dohoda se společnostmi TUIfly z roku 2008 – Posouzení slučitelnosti na základě pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005

- (551) Jelikož podmínky slučitelnosti podpory na zahájení činnosti uvedené v bodě 79 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 jsou kumulativní, lze už na základě pouhého prokázání, že jedna z těchto podmínek není splněna, konstatovat, že podpora pro letecké společnosti není slučitelná s vnitřním trhem. Komise zahájí své zkoumání podmínkou uvedenou v bodě 79 písm. d) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.
- (552) V bodě 79 písm. d) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 je mimo jiné stanoveno, že výše podpory nesmí v žádném roce přesáhnout 50 % částky celkových způsobilých nákladů daného roku a celková podpora nesmí přesáhnout v průměru 30 % způsobilých nákladů. Způsobilé náklady jsou definovány jako „*dodatečné náklady na zahájení činnosti, které se pojí se zřízením nového spoje nebo četnosti letů a které by letecká společnost nemusela hradit trvale*“.
- (553) Komise konstatovala, že dohoda se společnostmi TUIfly z roku 2008 nepředpokládala žádnou souvislost mezi poskytnutou podporou a způsobilými náklady. Rakousko bylo proto požádáno o zaslání podrobných údajů ohledně souvislosti mezi podporou a způsobilými náklady. Rakousko ani zúčastněné strany, které poskytly stanoviska k rozhodnutí o zahájení řízení, takovéto informace neposkytly. Na základě těchto skutečností a vzhledem k tomu, že dohoda s dotyčnými leteckými společnostmi neodkazuje na náklady leteckých společností ani na způsobilé náklady, dospěla Komise k závěru, že podmínka ohledně slučitelnosti s vnitřním trhem stanovená v bodě 79 písm. d) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 není splněna.
- (554) Jelikož tak není splněna minimálně jedna podmínka slučitelnosti, nelze podporu poskytnutou společnosti TUIfly považovat za podporu na zahájení činnosti slučitelnou s vnitřním trhem. Komise konstatuje, že dohoda se společnostmi TUIfly z roku 2008 obsahuje protiprávní podpory neslučitelné s vnitřním trhem.

10. ZÁVĚR

- (555) Komise konstatuje, že Rakousko poskytlo společnosti KFBG státní podporu protiprávně a v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie. V případě této podpory se však jedná o podporu, která je na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie slučitelná s vnitřním trhem.
- (556) Kromě toho Komise konstatuje, že dohody o poskytování letištních služeb a marketingových služeb uzavřené v letech 2002 a 2006 mezi společností KFBG a společností Ryanair a jejími dceřinými společnostmi obsahují státní podpory, které byly poskytnuty v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie a podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie jsou neslučitelné s vnitřním trhem.
- (557) Komise dále konstatuje, že dohoda o poskytování letištních a marketingových služeb uzavřená v roce 2003 mezi společnostmi KFBG a HLX obsahuje státní podpory, které byly poskytnuty v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie a podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie jsou neslučitelné s vnitřním trhem.
- (558) Závěrem Komise konstatuje, že dohoda o poskytování letištních a marketingových služeb uzavřená v roce 2008 mezi společnostmi KFBG/DMG a TUIfly obsahuje státní podpory, které byly poskytnuty v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie a podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie jsou neslučitelné s vnitřním trhem.

11. NAVRÁCENÍ PODPORY

- (559) Podle stálé judikatury Soudního dvora je Komise po zjištění, že podpora není slučitelná s vnitřním trhem, oprávněna rozhodnout, že dotyčný členský stát musí takovou podporu zrušit nebo upravit ⁽⁸³⁾.
- (560) V článku 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ⁽⁸⁴⁾ se praví: „Je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil (dále jen „rozhodnutí o navrácení“). Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva Společenství.“ Zjistí-li Komise, že podpora není slučitelná s vnitřním trhem, pak povinnost uložená danému členskému státu podle stálé judikatury Soudního dvora směřuje k obnovení předchozí situace ⁽⁸⁵⁾. V této souvislosti považuje Soudní dvůr cíl za dosažený, pokud příjemci vrátí částky, které protiprávně obdrželi v rámci podpory, a ztratí tak zvýhodnění, jež měli oproti svým konkurentům. Tím dojde k obnovení situace před vyplacením podpory ⁽⁸⁶⁾.
- (561) V daném případě se zdá, že navrácení protiprávní podpor neslučitelné s vnitřním trhem zjištěné v tomto rozhodnutí není v rozporu s žádnou obecnou zásadou práva Unie. Rakousko ani zúčastněné strany v tomto ohledu nepředložily žádné argumenty.
- (562) Rakousko musí tudíž učinit všechna nezbytná opatření, aby společnost Ryanair a její dceřiné společnosti, stejně jako společnosti HLX a TUIfly nedovolené podpory poskytnuté na základě zmiňovaných dohod navrátily.

11.1. Stanovení částek podpory

- (563) Částky podpory, které mají být navraceny v souvislosti s jednotlivými dohodami a změnami, se stanoví následovně. Vychází se z toho, že každá posuzovaná transakce (případně sestávající z dohody o poskytování letištních služeb a dohody o marketingových službách) za každý rok, v němž platily dohody zakládající danou

⁽⁸³⁾ Rozsudek ze dne 12. července 1973, Komise Evropských společenství v. Spolková republika Německo, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, bod 13.

⁽⁸⁴⁾ 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).

⁽⁸⁵⁾ Rozsudek ze dne 14. září 1994, Španělské království v. Komise Evropských společenství, ve věcech C-278/92, C-279/92 a C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, bod 75.

⁽⁸⁶⁾ Rozsudek ze dne 17. června 1999, Belgické království v. Komise Evropských společenství, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64-65.

transakci, vedla k roční částce podpory. Každá z těchto částek se vypočte na základě záporné části inkrementálního finančního toku očekávaného v době uzavření transakce (příjmy minus náklady). Tyto částky odpovídají částkám, které je nutné za každý jednotlivý rok odečíst od částky vynaložené na marketingové služby (resp. které je nutné přirazit k letištním poplatkům a poplatkům za pozemní odbavení účtovaným leteckým společnostem), aby bylo dosaženo kladné kapitálové hodnoty dohody, tzn., aby dohoda byla v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

- (564) Pro stanovení skutečného zvýhodnění, které bylo letecké společnosti a jejím dceřiným společností poskytnuto na základě dohod, lze částky uvedené v předchozím bodě odůvodnění na základě důkazního materiálu předloženého Rakouskem upravit v závislosti na rozdílu mezi dodatečně zjištěnými skutečnými marketingovými platbami, které byly na základě dohody o marketingových službách uhrazeny letecké společnosti a jejím dceřiným společností, na straně jedné a příslušnými (ex ante) očekávanými marketingovými náklady na straně druhé.

11.2. Skutečná data ukončení doby platnosti určitých dohod

- (565) Mimoto se Komise domnívá, že zvýhodnění poskytnuté letecké společnosti se omezuje na faktickou dobu platnosti zmiňované dohody. Po skončení doby platnosti jednotlivých dohod neobdržely společnost Ryanair a její dceřiné společnosti žádné další platby v rámci těchto dohod a neměly nadále přístup k letištní infrastruktuře a ke službám pozemního odbavení. V důsledku toho se částky podpory vypočtené výše uvedeným způsobem ve spojení s určitou dohodou pro roky, kdy už nebyla dohoda aplikovatelná (zejména na základě předčasného ukončení dohody leteckými společnostmi), sníží na nulu.
- (566) Částky podpory, které mají být společnostmi Ryanair a AMS navráceny, musí být proto u určitých předčasně ukončených dohod pro období mezi skutečným ukončením doby platnosti dohody a koncem doby platnosti stanoveném při uzavření dohody nulové. To platí pro všechny dohody ze dne 22. února 2002, které nezůstaly v platnosti až do 27. června 2007, ale byly ukončeny k 29. říjnu 2005, kdy společnost Ryanair své letištní služby se svou poslední službou letecké dopravy do Londýna pozastavila.
- (567) Rovněž částky podpory, které mají být navráceny společností TUIfly za předčasně ukončenou dohodu z roku 2008, musí být pro období mezi skutečným ukončením doby platnosti dohody a koncem doby platnosti stanoveném při uzavření dohody nulové. To platí pro období od 25. října 2009, kdy společnost TUIfly poskytla svou poslední službu letecké dopravy z letiště KLU.

11.3. Zohledněné marketingové platby

- (568) Co se týče plateb stanovených v druhé marketingové dohodě mezi společnostmi DMG a AMS ([...] EUR ročně), zohlednila Komise tuto dohodu při svém posuzování zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu. Rovněž platby uvedené v druhé marketingové dohodě jsou v této kapitole zohledněny při výpočtu částky podpory, která má být navrácena.
- (569) Rakousko tvrdilo, že druhá dohoda byla nahrazena třetí dohodou a nenabyla platnosti. Rakousko však nepředložilo pro toto tvrzení žádné doklady, pouze se odvolávalo na chybění příslušných podkladů o úhradě v účetnictví společnosti, aby prokázalo, že společnost KFBG neprovedla v rámci druhé marketingové dohody žádné platby.
- (570) Jelikož Komise z Rakouska neobdržela žádné písemné podklady, které by dokládaly správnost tohoto prohlášení, bude při výpočtu částky podpory, která má být navrácena, zohledněna i druhá marketingová dohoda. Tuto částku lze na základě dokladů předložených Rakouskem později upravit.
- (571) Následující tabulky obsahují údaje k různým částkám, na jejichž základě mají být vypočteny předběžné částky, které mají být navráceny. Tyto částky sestávají ze záporných částí inkrementálních finančních toků (inkrementální příjmy minus inkrementální náklady), které byly zjištěny v rámci použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, se slevami za období, v nichž ještě nebyly platby po podpisu dohod splatné, resp. za období, v nichž při předčasném ukončení dohod nebyly další úhrady nutné.

Tabulka 18

Údaje k předběžným částkám podpory, které byly poskytnuty společnosti Ryanair a jejím dceřiným společnostem a mají být těmito společnostmi navráceny

(EUR)

Příjemce/dohoda	Předběžná částka podpor poskytnutých na základě různých dohod						Předběžná částka podpory, která má být navrácena
	červenec 2002 – červen 2003	červenec 2003 – červen 2004	červenec 2004 – červen 2005	červenec 2005 – říjen 2005	2006	2007	
Ryanair, LV a AMS: Dohody ze dne 22.2.2002	1 248 180	248 180	248 180	82 727			1 827 267
Ryanair a AMS: Dohody ze dne 21.12.2006						141 326	141 326

Tabulka 19

Údaje k předběžným částkám podpory, které byly poskytnuty společnosti HLX a mají být touto společností navráceny

(EUR)

Příjemce/dohoda	Předběžná částka podpor poskytnutých na základě dohod					Předběžná částka podpory, která má být navrácena
	srpen 2003 – srpen 2004	srpen 2004 – srpen 2005	srpen 2005 – srpen 2006	srpen 2006 – srpen 2007	srpen 2007 – březen 2008	
HLX Dohoda z roku 2003	1 418 984	2 273 855	2 273 855	2 273 855	1 326 414	9 566 963

Tabulka 20

Údaje k předběžným částkám podpory, které byly poskytnuty společnosti TUIfly a mají být touto společností navráceny

(EUR)

Příjemce/dohoda	Předběžná částka podpor poskytnutých na základě dohod					Předběžná částka podpory, která má být navrácena
	duben 2008 – březen 2009	duben 2009 – říjen 2009	duben 2010 – březen 2011	duben 2011 – březen 2012	duben 2012 – březen 2013	
TUIfly Dohoda z roku 2008	789 955	344 136				1 134 091

(572) Jak je uvedeno v 326. bodě odůvodnění, zastává Komise názor, že společnosti Ryanair, LV a AMS tvoří s ohledem na použití pravidel státní podpory jednu hospodářskou jednotku a že dohody o marketingových službách a příslušné dohody o poskytování letištních služeb je nutné považovat za jednu transakci mezi touto jednotkou a společností KFBG/DMG. Z tohoto důvodu Komise konstatuje, že společnosti Ryanair, LV a AMS ručí společně a nerozdílně za kompletní navrácení nominální částky podpor obdržených v rámci dohod uzavřených v letech 2002 a 2006 v předběžné výši 1 827 267 EUR a 141 326 EUR.

- (573) Komise konstatuje, že společnost HLX ručí za kompletní navrácení nominální částky podpor obdržených v rámci dohody uzavřené v roce 2003 v předběžné výši 9 566 963 EUR. Společnost HLX byla založena v roce 2002 a byla součástí skupiny TUI Airlines. Dne 15. ledna 2007 byla společnost HLX spolu se společností Hapagfly, dříve Hapag-Lloyd Flug, sloučena do společné značky TUIfly a v červenci 2010 se pak jako taková stala právně způsobilou. Z tohoto důvodu lze společnost TUIfly považovat za právního nástupce společnosti HLX a TUIfly tak ručí za navrácení všech podpor poskytnutých společnosti HLX ⁽⁸⁷⁾.
- (574) Komise konstatuje, že společnost TUIfly ručí za kompletní navrácení nominální částky podpor obdržených v rámci dohody uzavřené v roce 2008 v předběžné výši 1 134 091 EUR.
- (575) Rakousko musí požádat o vrácení uvedených částek do čtyř měsíců po oznámení tohoto rozhodnutí.
- (576) Rakousko musí v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ⁽⁸⁸⁾ k částce podpory přičíst úroky pro navrácení, které se účtují ode dne, kdy byla podniku zmiňovaná podpora skutečně dána k dispozici, až do dne skutečného navrácení ⁽⁸⁹⁾. V této souvislosti je dnem, od něhož budou účtovány úroky, datum, k němuž byly jednotlivé částky podpory, tzn. splátky poskytnuty ⁽⁹⁰⁾.
- (577) V případě, že se členský stát setká s nepředvídatelnými potížemi nebo s okolnostmi, se kterými Komise nepočítala, může tyto problémy podle stálé judikatury předložit Komisi k posouzení spolu s návrhy odpovídajících úprav dotčeného rozhodnutí. V takovém případě budou Komise a členský stát loajálně spolupracovat na řešení těchto potíží při plném dodržení ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie.
- (578) Komise vyzývá Rakousko, aby ji informovalo o případných problémech, s nimiž se setká při provádění tohoto rozhodnutí.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Veřejné financování, které bylo poskytnuto společnosti KFBG/DMG mezi lety 2000 a 2010 formou finančních příspěvků, představuje státní podporu, která je slučitelná s čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

Systém pobídek KLU z roku 2005 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

Dohoda o narovnání mezi společnostmi KFBG a AUA nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 4

Dohoda o poskytování letištních služeb uzavřená dne 8. července 2010 společnostmi KFBG a Air Berlin nepředstavuje státní podporu v smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

⁽⁸⁷⁾ Převod odpovědnosti při slučování podniků byl mimo jiné potvrzen v rozsudku ze dne 12. února 2015, Evropská komise v. Francouzská republika, C-37/14, ECLI:EU:C:2015:90, bod 83-86, a v rozsudku ze dne 16. prosince 2010, AceaElectrabél Produzione SpA v. Evropská komise, C-480/09, ECLI:EU:C:2010:787, bod 67 a 68.

⁽⁸⁸⁾ Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (EU) 2015/1589, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

⁽⁸⁹⁾ Viz čl. 14 odst. 2 nařízení (ES) č. 659/1999.

⁽⁹⁰⁾ Jak je uvedeno v podání rakouských orgánů ze dne 8. a 10. června 2016 (e-mail).

Článek 5

Státní podpora ve výši 1 827 267 EUR, kterou Rakousko poskytlo společností Ryanair, LV a AMS protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 6

Státní podpora ve výši 141 326 EUR, kterou Rakousko poskytlo společností Ryanair a AMS protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 7

Státní podpora ve výši 9 566 963 EUR, kterou Rakousko poskytlo společnosti HLX protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 8

Státní podpora ve výši 1 134 091 EUR, kterou Rakousko poskytlo společnosti TUIfly protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 9

1. Rakousko získá od příjemců zpět podpory uvedené v člancích 5 až 8.
2. Částky podpory, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly příjemcům dány k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.
3. Úrok bude vypočten jako složený úrok podle kapitoly V nařízení (ES) č. 794/2004 ve znění nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ⁽⁹¹⁾.
4. Rakousko počínaje dnem přijetí tohoto rozhodnutí pozastaví vyplácení všech doposud nevyplacených částek podpor uvedených v čl. 1 až 4.

Článek 10

1. Zpětné získání podpor uvedených v člancích 5 až 8 musí být bezodkladné a účinné.
2. Rakousko zajistí, aby toto rozhodnutí bylo provedeno do čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 11

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předloží Rakousko Komisi tyto informace:
 - a) celkovou částku (jistinu a úroky), která má být od příjemců požadována;
 - b) podrobný popis opatření k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, která již byla přijata a která se plánují;
 - c) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno podporu vrátit.

⁽⁹¹⁾ Nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ze dne 30. ledna 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1).

2. Rakousko bude Komisi informovat o postupu opatření k provedení tohoto rozhodnutí až do plného navrácení podpor uvedených v člancích 5 až 8. Na požádání Komise Rakousko neprodleně předloží informace o opatřeních, které byla učiněna, resp. která zamýšlí učinit ke splnění tohoto rozhodnutí. Rakousko dále poskytne podrobné informace o částkách podpory a úrocích, které již příjemci navrátili.

Článek 12

Toto rozhodnutí je adresováno Rakouské republice.

V Bruselu dne 11. listopadu 2016.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS