

Den Europæiske Unions Tidende

C 173

51. årgang

8. juli 2008

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
II	<i>Meddelelser</i>	
	MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER OG ORGANER	
	Kommissionen	
2008/C 173/01	Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion (Sag COMP/M.5091 — Tech Data/Scribona) ⁽¹⁾	1
IV	<i>Oplysninger</i>	
	OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER OG ORGANER	
	Kommissionen	
2008/C 173/02	Euroens vekselkurs	2
2008/C 173/03	Meddelelse fra Kommissionen om videreførelse af rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning ⁽¹⁾	3
	OPLYSNINGER FRA MEDLEMSSTATERNE	
2008/C 173/04	Medlemsstaternes oplysninger om statsstøtte, der ydes i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 1857/2006 om anvendelse af traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til små og mellemstore virksomheder, der beskæftiger sig med produktion af landbrugsprodukter og om ændring af forordning (EF) nr. 70/2001	4

DA

<u>Informationsnummer</u>	Indhold (fortsat)	Side
2008/C 173/05	Medlemsstaternes oplysninger om statsstøtte ydet i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 68/2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på uddannelsesstøtte ⁽¹⁾	6
2008/C 173/06	Meddelelse fra Kommissionen i forbindelse med gennemførelsen af Rådets direktiv 87/404/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om simple trykbeholdere ⁽¹⁾	7

V *Udtalelser*

PROCEDURER I TILKNYTNING TIL GENNEMFØRELSEN AF KONKURRENCEPOLITIKKEN

Kommissionen

2008/C 173/07	Statsstøtte — Den Slovakiske Republik — Statsstøtte C 12/08 (ex NN 74/07) — Påstået ulovlig statsstøtte: aftale mellem Bratislava lufthavn og Ryanair — Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2 ⁽¹⁾	9
2008/C 173/08	Anmeldelse af en planlagt fusion (Sag COMP/M.5246 — Goldman Sachs/Leg og Westphalian Companies) — Behandles eventuelt efter den forenklede procedure ⁽¹⁾	20



⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

II

*(Meddelelser)*MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER OG
ORGANER

KOMMISSIONEN

Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion**(Sag COMP/M.5091 — Tech Data/Scribona)****(EØS-relevant tekst)**

(2008/C 173/01)

Den 28. april 2008 besluttede Kommissionen ikke at rejse indsigelse mod ovennævnte anmeldte fusion og at erklære den forenelig med fællesmarkedet. Denne beslutning er truffet efter artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004. Beslutningens fulde ordlyd foreligger kun på engelsk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den kan fås:

- på Kommissionens websted for konkurrence (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Dette websted giver forskellige muligheder for at finde de konkrete fusionsbeslutninger, idet de er opstillet efter bl.a. virksomhedens navn, sagsnummer, dato og sektor
 - i elektronisk form på webstedet EUR-Lex under dokumentnummer 32008M5091. EUR-Lex giver online adgang til EU-retten (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Oplysninger)

OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS
INSTITUTIONER OG ORGANER

KOMMISSIONEN

Euroens vekselkurs ⁽¹⁾

7. juli 2008

(2008/C 173/02)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs
USD amerikanske dollar	1,5651	TRY tyrkiske lira	1,9224
JPY japanske yen	168,47	AUD australske dollar	1,6363
DKK danske kroner	7,4572	CAD canadiske dollar	1,5988
GBP pund sterling	0,79630	HKD hongkongske dollar	12,2087
SEK svenske kroner	9,4065	NZD newzealandske dollar	2,0781
CHF schweiziske franc	1,6149	SGD singaporeanske dollar	2,1351
ISK islandske kroner	120,46	KRW sydkoreanske won	1 629,66
NOK norske kroner	7,9855	ZAR sydafrikanske rand	12,1202
BGN bulgarske lev	1,9558	CNY kinesiske renminbi yuan	10,7507
CZK tjekkiske koruna	23,550	HRK kroatisk kuna	7,2420
EEK estiske kroon	15,6466	IDR indonesiske rupiah	14 415,35
HUF ungarske forint	232,92	MYR malaysiske ringgit	5,1108
LTL litauiske litas	3,4528	PHP filippinske pesos	71,369
LVL lettiske lats	0,7039	RUB russiske rubler	36,8463
PLN polske zloty	3,3110	THB thailandske bath	52,658
RON rumænske lei	3,6026	BRL brasilianske real	2,5168
SKK slovakiske koruna	30,245	MXN mexicanske pesos	16,1565

⁽¹⁾ Kilde: Referencekurs offentliggjort af Den Europæiske Centralbank.

Meddelelse fra Kommissionen om videreførelse af rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning**(EØS-relevant tekst)**

(2008/C 173/03)

Rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning ⁽¹⁾ (»rammebestemmelserne«) finder anvendelse indtil den 31. december 2008.

Kommissionen har foretaget en vurdering af anvendelsen af rammebestemmelserne. Hittidige erfaringer har vist, at rammebestemmelserne kun er blevet anvendt i få tilfælde. To af bestemmelserne, nemlig støtte til lukning og beskæftigelsesstøtte, er ikke blevet anvendt. Anvendelsen af andre bestemmelser, såsom bestemmelserne vedrørende eksportkreditter, udviklingsbistand og regionalstøtte, synes ikke at have givet anledning til særlige problemer. Med hensyn til regionalstøtte har Kommissionen endvidere i en række nylige beslutninger præciseret, hvorledes de pågældende bestemmelser fortolkes af Kommissionen ⁽²⁾. Rammebestemmelserne indeholder som noget særligt en bestemmelse om innovationsstøtte til skibsbygningsindustrien.

Kommissionen finder det hensigtsmæssigt fortsat at anvende disse sektorspecifikke regler for statsstøtte til skibsbygning for derved at opnå mere erfaring med anvendelsen af dem.

Kommissionen har gennemført en offentlig høring om forslaget til at forlænge anvendelsen af rammebestemmelserne med tre år indtil den 31. december 2011. Der var generel støtte til forslaget.

Kommissionen har derfor besluttet fortsat at anvende rammebestemmelserne indtil 31. december 2011.

⁽¹⁾ EUT C 317 af 30.12.2003, s. 11. Rammebestemmelser ændret ved meddelelse 2006/C 260/03 (EUT C 260 af 28.10.2006, s. 7).

⁽²⁾ Se Kommissionens beslutning 2007/402/EF (EUT L 151 af 13.6.2007, s. 33); Kommissionens beslutning 2007/255/EF (EUT L 112 af 30.4.2007, s. 32); Kommissionens beslutning 2007/529/EF (EUT L 195 af 27.7.2007, s. 36); Kommissionens beslutning 2007/C 188/01 (EUT C 188 af 11.8.2007, s. 1).

OPLYSNINGER FRA MEDLEMSSTATERNE

Medlemsstaternes oplysninger om statsstøtte, der ydes i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 1857/2006 om anvendelse af traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til små og mellemstore virksomheder, der beskæftiger sig med produktion af landbrugsprodukter og om ændring af forordning (EF) nr. 70/2001

(2008/C 173/04)

Sag nr.: XA 102/07

Medlemsstat: Spanien

Region: Navarra

Støtteordningens benævnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager en individuel støtte:

Ayudas a las asociaciones de criadores de ganado de Navarra durante el año 2007

Retsgrundlag:

Orden Foral del Consejero de Agricultura, Ganadería y Alimentación por la que se aprueban las ayudas a las asociaciones de criadores de ganado de Navarra para el año 2007

Forventede årlige udgifter til ordningen eller samlet individuel støtte til virksomheden: 600 000 EUR for regnskabsåret 2007

Maksimal støtteintensitet: Støtte på op til 100 % af de administrative omkostninger ved oprettelse og føring af stambøger.

Støtte på op til 70 % af udgifterne til test, der udføres af eller på vegne af tredjemand med henblik på at bestemme husdyrenes genetiske kvalitet eller ydeevne

Gennemførelsesdato: 1.6.2007

Ordningens eller den individuelle støttes varighed: 1.6.2007-31.12.2013

Støttens formål: At bidrage til dækning af driftsomkostningerne for husdyravlerforeninger i Navarra. Artikel 16 i forordning (EF) nr. 1857/2006: Støtte til husdyrsektoren. Støtteberettigede omkostninger: Administrative og tekniske omkostninger i forbindelse med foreningens drift for at forbedre medlemmernes tekniske og økonomiske resultater

Berørt(e) sektor(er): Den animalske produktion og mere konkret forbedring af avlen af udvalgte husdyr i Navarra

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

Gobierno de Navarra. Departamento de Agricultura, Ganadería y Alimentación
C/Tudela, 20
E-21003 Pamplona

Websted:

www.navarra.es

Andre oplysninger: —

Pamplona, den 24. april 2007

Sag nr.: XA 149/07

Medlemsstat: Spanien

Region: Navarra

Støtteordningens benævnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager en individuel støtte:

Ayudas a las inversiones en explotaciones agrarias para la compra de maquinaria realizada por entidades en régimen asociativo durante el periodo 2007-2010

Retsgrundlag:

Orden Foral del Consejero de Agricultura, Ganadería y Alimentación por la que se aprueban las normas que regulan la concesión de ayudas a las inversiones en explotaciones agrarias para la compra de maquinaria realizada por entidades en régimen asociativo durante el periodo 2007-2010 y se aprueba la convocatoria de ayudas para el año 2007

Forventede årlige udgifter til ordningen eller samlet årlig individuel støtte til virksomheden: 350 000 EUR

Maksimal støtteintensitet: Støtte på op til 35 % af værdien af investeringerne i anskaffelse af nyt materiel.

Støtte på op til 30 % af værdien af investeringerne i anskaffelse af brugt materiel

Gennemførelsesdato: 1.8.2007

Støtteordningens eller den individuelle støttes varighed: 1.8.2007-31.12.2010

Støttens formål:

1) Øge landbrugets effektivitet ved at fremme oprettelsen af maskinfællesskaber med materiel med stor kapacitet.

- 2) Fremme anvendelsen af materiel med moderne motorer med god brændstoføkonomi.
- 3) Sikre indførelsen af højteknologisk, pålideligt materiel, der kan opfylde det moderne landbrugs behov.
- 4) Støtte oprettelsen af kooperativer i agroindustrien. Artikel 4 i forordning (EF) nr. 1857/2006: investeringer i landbrugsbe-drifter. Støtteberettigede omkostninger: udgifter til anskaf-else af landbrugsmateriel

Berørt(e) sektor(er): Planteavl

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

Gobierno de Navarra. Departamento de Agricultura, Ganadería y Alimentación.
C/Tudela, 20
E-21003 Pamplona (Navarra)

Websted:

http://www.cfnavarra.es/agricultura/COYUNTURA/AyudasEstado/pdfs/STNO07041_OF.pdf

Andre oplysninger: —

Medlemsstaternes oplysninger om statsstøtte ydet i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 68/2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på uddannelsesstøtte

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 173/05)

Sag nr.	XT 44/08
Medlemsstat	Tyskland
Region	—
Støtteordningens navn eller navnet på den støttemodtagende virksomhed	Schulungsprogramm des Deutschen Weinfonds/Deutschen Weininstituts
Retsgrundlag	Schulungsprogramm des Deutschen Weinfonds/Deutschen Weininstituts auf Grundlage des § 37 Abs. 1 Weingesetz
Foranstaltningstype	Støtteprogram
Rammebeløb	Forventet årligt støtteydelse: 0,5 mio. EUR
Maksimal støtteintensitet	I overensstemmelse med forordningens artikel 4, stk. 2-7
Iværksættelse	1.4.2008
Varighed/ophør	31.12.2013
Formål	Generel uddannelse Særlig uddannelse
Økonomiske sektorer	Landbrug, andre tjenester
Navn og adresse på den myndighed, der yder støtten	Deutscher Weinfonds — Anstalt des öffentlichen Rechts/Deutsches Weininstitut GmbH Gutenbergplatz 3-5 D-55116 Mainz

**Meddelelse fra Kommissionen i forbindelse med gennemførelsen af Rådets direktiv 87/404/EØF om
tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om simple trykbeholdere**

(EØS-relevant tekst)

(Titler og referencer for harmoniserede standarder som skal offentliggøres i henhold til direktivet)

(2008/C 173/06)

ESO (*)	Standardens reference og titel (Referencedokument)	Reference for erstattet standard	Formodning om over- ensstemmelse ved efter- levelse af den erstattede standard ophører den (dato) (Anm. 1)
CEN	EN 286-1:1998 Simple ufyrede trykbeholdere til luft eller kvælstof — Del 1: Trykbeholdere til generelle formål	EN 286-1:1991	Udløbsdato (31.8.1998)
	EN 286-1:1998/A1:2002	Anm. 3	Udløbsdato (31.1.2003)
	EN 286-1:1998/A2:2005	Anm. 3	Udløbsdato (30.4.2006)
	EN 286-1:1998/AC:2002		
CEN	EN 286-2:1992 Simple ufyrede trykbeholdere til luft eller kvælstof — Del 2: Trykbeholdere til trykluft- bremsere og hjælpesystemer til motorkøretøjer og deres påhængsvogne	—	
	EN 286-2:1992/AC:1992		
CEN	EN 286-3:1994 Simple ufyrede trykbeholdere til luft eller kvælstof — Del 3: Trykbeholdere af stål til trykluftbremseudstyr og pneumatisk udstyr til jernbanemateriel	—	
CEN	EN 286-4:1994 Simple ufyrede trykbeholdere til luft eller kvælstof — Del 4: Trykbeholdere af alumini- umlegeringer til trykluftbremseudstyr og pneumatisk udstyr til jernbanemateriel	—	
CEN	EN 287-1:2004 Kvalificering af svejsere — Smeltesvejsning — Del 1: Stål	—	
	EN 287-1:2004/A2:2006	Anm. 3	Udløbsdato (30.9.2006)
	EN 287-1:2004/AC:2004		
CEN	EN 571-1:1997 Ikke-destruktiv prøvning — Penetrantprøvning — Del 1: Generelle principper	—	
CEN	EN 583-1:1998 Ikke-destruktiv prøvning — Ultralydprøvning — Del 1: Generelle principper	—	
CEN	EN 970:1997 Ikke-destruktiv prøvning af smeltesvejsninger — Visuel undersøgelse	—	
CEN	EN 1011-1:1998 Svejsning — Retningslinier for svejsning af metalliske materialer — Del 1: Generel vejledning for lysbuesvejsning	—	

ESO ⁽¹⁾	Standardens reference og titel (Referencedokument)	Reference for erstattet standard	Formodning om overensstemmelse ved efterlevelse af den erstattede standard ophører den (dato) (Anm. 1)
CEN	EN 1290:1998 Ikke-destruktiv prøvning af svejsninger — Magnetpulverprøvning af svejsninger	—	
CEN	EN 1330-3:1997 Ikke-destruktiv prøvning — Terminologi — Del 3: Termer anvendt i industriel radiografisk prøvning	—	
CEN	EN 1714:1997 Ikke-destruktiv prøvning af svejsninger — Ultralydprøvning af svejste samlinger	—	
CEN	EN 10207:2005 Stål til simple trykbeholdere — Tekniske leveringsbetingelser for plader, bånd og stangstål	—	
CEN	EN 12062:1997 Ikke-destruktiv prøvning af svejsninger — Generelle regler for metalliske materialer	—	
CEN	EN ISO 15614-1:2004 Specifikation og kvalificering af svejseprocedurer for metalliske materialer — Svejseprocedureprøvning — Del 1: Lysbue- og gassvejsning af stål og lysbuesvejsning af nikkel og nikkellegeringer (ISO 15614-1:2004)	—	
	EN ISO 15614-1:2004/A1:2008	Anm. 3	31.8.2008
CEN	EN ISO 15614-2:2005 Specifikation og kvalificering af svejseprocedurer for metalliske materialer — Svejseprocedureprøvning — Del 2: Lysbuesvejsning af aluminium og aluminiumlegeringer (ISO 15614-2:2005)	—	

⁽¹⁾ ESO Europæisk standardiseringsorgan

— CEN rue de Stassart 36, B-1050 Bruxelles, tlf. (32-2) 550 08 11; fax (32-2) 550 08 19 (<http://www.cen.eu>)

— Cenelec rue de Stassart 35, B-1050 Bruxelles, tlf. (32-2) 519 68 71; fax (32-2) 519 69 19 (<http://www.cenelec.eu>)

— ETSI 650, route des Lucioles, F-06921 Sophia Antipolis, tlf. (33) 492 94 42 00; fax (33) 493 65 47 16 (<http://www.etsi.eu>).

Anm. 1 Formodning om overensstemmelse ved efterlevelse af standarden vil normalt ophøre på den tilbagetrækningsdato der fastsættes af det europæiske standardiseringsorgan, men brugerne af disse standarder gøres opmærksom på at den i særlige tilfælde kan ophøre på et andet tidspunkt.

Anm. 3 I tilfælde af tillæg til standarder, er reference standarden EN CCCCC:YYYY, incl. eventuelle tidligere tillæg, og det nye anførte tillæg; består den erstattede standard (kolonne 4) af EN CCCCC:YYYY og dens eventuelle tidligere tillæg, men ikke det nye anførte tillæg. På den angivne dato vil den erstattede standard ophøre med at give formodning om overensstemmelse direktivets væsentlige krav.

BEMÆRK:

- Oplysninger om hvorvidt standarder er disponible kan fås enten hos de europæiske standardiseringsorganer eller hos de nationale standardiseringsorganer, hvoraf en liste er vedlagt som bilag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF ⁽¹⁾ ændret ved direktiv 98/48/EF ⁽²⁾.
- Offentliggørelsen af referencerne i *Den Europæiske Unions Tidende* betyder ikke at standarderne findes på alle fællesskabssprog.
- Denne liste erstatter alle tidligere lister offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*. Kommissionen sørger for at ajourføre listen.

Yderligere information kan findes på Europa-serveren:

<http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/>

⁽¹⁾ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.

⁽²⁾ EFT L 217 af 5.8.1998, s. 18.

V

(Udtalelser)

PROCEDURER I TILKNYTNING TIL GENNEMFØRELSEN AF
KONKURRENCEPOLITIKKEN

KOMMISSIONEN

STATSSTØTTE — DEN SLOVAKISKE REPUBLIK

Statsstøtte C 12/08 (ex NN 74/07) — Påstået ulovlig statsstøtte: aftale mellem Bratislava lufthavn og Ryanair**Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2**

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 173/07)

Ved brev af 11. marts 2008 der er gengivet på det autentiske sprog efter dette resumé, meddelte Kommissionen Den Slovakiske Republik, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for ovennævnte støtteforanstaltning.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af nærværende resumé og det efterfølgende brev sende deres bemærkninger til den støtteforanstaltning, over for hvilken Kommissionen indleder proceduren, til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Energi og Transport
Direktorat A — Generelle Anliggender og Ressourcer
Kontor A2: Indre Marked og Konkurrence
Rue De Mot 28
B-1040 Bruxelles
Fax (32-2) 296 41 04

Disse bemærkninger vil blive videresendt til Den Slovakiske Republik. Interesserede parter, der fremsætter bemærkninger til sagen, kan skriftligt anmode om at få deres navne hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

RESUMÉ

SAGSFREMSTILLING

I december 2006 modtog Kommissionen en klage med en påstand om ulovlig statsstøtte fra Den Slovakiske Republik til det irske luftfartsselskab Ryanair.

BESKRIVELSE AF STØTTEN

Klagens genstand

Ifølge de oplysninger, som klageren har indgivet, og som er præsenteret i medierne ⁽¹⁾, har Bratislava lufthavn på grundlag af

ovennævnte aftale givet Ryanair en reduktion af lufthavnsafgifterne for nye ruter og eksisterende destinationer. Aftalen blev indgået i december 2005 og gælder til 2016.

Bratislava lufthavn er den vigtigste internationale lufthavn i Den Slovakiske Republik. I 2006 ekspederede lufthavnen 1 937 642 passagerer. Den drives af aktieselskabet Letisko M.R. Štefánika — Airport Bratislava, a.s. (i det følgende benævnt »BTS« eller »lufthavnen«). Aktionærerne i BTS er Den Slovakiske Republiks transport-, post- og telekommunikationsministerium (34 %) og Den Slovakiske Republiks nationale ejendomsfond (i det følgende benævnt »fonden«) (66 %).

⁽¹⁾ ETREND, den 31. marts 2006
<http://relax.etroend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu;>
Pravda.sk

Påståede rabatter på lufthavnsafgifter

Ifølge de oplysninger, der er fremlagt af klageren og offentliggjort i medierne ⁽²⁾, yder lufthavnen Ryanair alle lufthavns tjenester i henhold til en »pakkepris«. Det hævdes, at denne pris omfatter flyhandling og relaterede tjenester, passagerservice, rampeservice, lastkontrol, kommunikations- og flyoperationer, støttetjenester samt terminal- og infrastruktur tjenester, for hvilke Ryanair skal betale »serviceafgift«.

Det hævdes, at størrelsen af serviceafgiften er forskellig, afhængig af om flyselskabet beflyver en ny rute eller en eksisterende destination. Ifølge de oplysninger, som Kommissionen er i besiddelse af, henvises der i aftalen til lufthavnen snarere end til byen, når der skal defineres en ny rute. Den samlede rabat, som Ryanair skulle have fået i forhold til afgifterne i henhold til AIP i aftalens første år, beløber sig til:

- (...) EUR pr. flyvning (dvs. 48 % rabat) for nye ruter og
- (...) EUR pr. flyvning (dvs. 31 % rabat) for eksisterende destinationer.

I denne rabat er der ikke taget hensyn til, at parkeringsafgiften er inkluderet i den aftalte serviceafgift. Skulle der fremover blive indført nye afgifter, som Ryanair ikke behøver at betale, vil forskellen mellem rabattaksten og AIP-taksten blive endnu større.

Bemærkninger fra de slovakiske myndigheder

De slovakiske myndigheder indrømmer, at aftalen mellem lufthavnen og Ryanair eksisterer. De afviser imidlertid at meddele Kommissionen aftalens betingelser. De slovakiske myndigheder hævder, at BTS, i egenskab af koncessionshaver, handler som enhver anden virksomhed på markedet, dvs. at det på grundlag af forhandlinger fastsætter afgifter for tjenester, der ydes til de enkelte luftfartsselskaber i lufthavnen, altså ved hjælp af en aftale mellem parterne og i overensstemmelse med sin forretningspolitik. Ministeriet går ikke ud fra, at aftalen har nogen indvirkning på andre luftfartsselskabers aktiviteter i lufthavnen.

De slovakiske myndigheder hævder, at den AIP, som den slovakiske lufttrafiktjeneste har offentliggjort, ikke i denne sammenhæng udgør en generelt bindende lovgivning og derfor ikke er bindende for BTS og kun udgør en henstilling.

VURDERING AF FORANSTALTNINGEN

Statsmidler

Kommissionen bemærker, at:

- Fonden, som er flertalsaktionær i BTS, blev oprettet i henhold til en lov vedtaget af Den Slovakiske Republiks nationalråd. Den Slovakiske Republiks nationalråd godkender

fondens budget. Formanden, næstformanden og syv andre medlemmer af præsidiet (fondens øverste organ) udpeges af Den Slovakiske Republiks nationalråd efter forslag fra Den Slovakiske Republiks regering eller komitéen for Den Slovakiske Republiks nationalråd. Medlemmerne af fondens tilsynsråd udpeges ligeledes af Den Slovakiske Republiks nationalråd ⁽³⁾.

- Som nævnt i vedtægterne er der tale om et »gensidigt samarbejde mellem fonden, ministeriet, grundlæggerne og regeringen om fondens aktiviteter med hensyn til oprettelse af virksomheder inden for rammerne af en privatiseringsprocedure samt andre aktiviteter« ⁽⁴⁾.
- Den 22. oktober 2007 udpegede aktionærerne i BTS efter forslag fra Den Slovakiske Republiks transport-, post- og telekommunikationsministerium en ny formand for BTS's bestyrelse. I pressemeddelelsen, der blev offentliggjort på lufthavns websider hedder det, at ⁽⁵⁾: »Formålet med sådanne ændringer er hovedsagelig at give større beslutningsbeføjelser til de vigtigste aktionærer (Den Slovakiske Republiks transport-, post- og telekommunikationsministerium og Den Slovakiske Republiks nationale ejendomsfond) og adskillige aktiviteter, der er relateret til lufthavnens normale drift og forvaltningen af udviklingsprocesser«.
- Hvad angår driften af en lufthavn, spiller disse aktiviteter en afgørende rolle for adskillige politikker: transportpolitik, regional eller national økonomisk udviklingspolitik og by- og landsplanlægningspolitik. De offentlige myndigheder er normalt ikke »fraværende«, når lufthavnsledelsen træffer beslutninger, som er afgørende for den langsigtede udvikling af en sådan infrastruktur.

På baggrund af ovenstående kan Kommissionen ikke på nuværende tidspunkt udelukke, at beslutningen om indgåelse af aftalen kan tilskrives de offentlige myndigheder og omfatter statsmidler.

Særlig økonomisk fordel

Kommissionen skal vurdere, om lufthavnen handlede ud fra et rentabilitetssynspunkt, da den indgik kontrakten. Kommissionen bemærker følgende:

- Det ser ud til, at aftalen blev indgået under privatiseringen af lufthavnen, og mere specifikt skulle det være sket på den sidste dag, hvor der kunne indgives bud. De udvalgte tilbudsgivere oplyste over for medierne, at de ikke var underrettet om aftalen ⁽²⁾. Da de udarbejdede deres privatiseringsbud, havde de derfor ikke medregnet forpligtelserne i henhold til aftalen i deres forretningsmodeller. Det kan derfor konkluderes, at såfremt aftalens betingelser var gunstige for lufthavnen, ville de have retfærdiggjort en højere pris i forbindelse med privatiseringen.

⁽²⁾ <http://www.natfund.gov.sk/english/index.html>

⁽⁴⁾ Lov 92/1991, paragraf 27, stk. 4.

⁽⁵⁾ <http://www.airportbratislava.sk/63/44.html>

⁽²⁾ <http://relax.trend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>

- Endvidere skulle rabatsystemet ikke være betinget af, at der sker en stigning i antallet af passagerer.
- I årsrapporten for 2006, som er offentliggjort på lufthavnens websider, hedder det endvidere, at: »I perioden før indgåelsen af kontrakten om salg af aktier havde virksomhedens ledelse ikke forsøgt at finde en langsigtet løsning på de alvorlige virkninger af kontrakter indgået med luftfartsselskaber (med SkyEurope) og havde indgået nye kontrakter (med Ryanair) uden en analyse af tjenesterne og uden at analysere dem ud fra et konkurrencemæssigt synspunkt«⁽⁶⁾.
- De slovakiske medier oplyste endvidere, at Ryanair reagerede særdeles negativt på privatiseringen af lufthavnen⁽⁷⁾. Nogle medier skulle have knyttet en forbindelse mellem Ryanairs negative holdning til privatiseringen og selskabets aftale med lufthavnen. Dette viser tilsyneladende, at aftalen kun kunne være blevet indgået med en statsejet lufthavn og ikke ville have været mulig, såfremt lufthavnen havde været privatejet.

Kommissionen er derfor i tvivl om, hvorvidt BTS handlede ud fra et rentabilitetssynspunkt. Det kan således ikke udelukkes, at indgåelsen af aftalen gav Ryanair en fordel, som selskabet ikke ville have fået under normale markedsøkonomiske vilkår.

Indvirkning på samhandelen og konkurrencen mellem medlemsstaterne

I den foreliggende sag er der tale om et åbent marked for ydelse af lufthavnstjenester, og den pågældende foranstaltning kan derfor tænkes at have indvirkning på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne.

Konklusion

På baggrund af ovenstående og eftersom de slovakiske myndigheder ikke har meddelt Kommissionen hverken aftalens betingelser eller detaljerede oplysninger om de omstændigheder, hvorunder den blev indgået, mener Kommissionen på grundlag af de oplysninger, den har til rådighed, at Ryanair fik fordel af statsstøtte i form af rabatter på lufthavnsafgifter, som selskabet ikke ville have fået under normale markedsøkonomiske vilkår.

Medmindre de slovakiske myndigheder fremlægger en økonomisk begrundelse for kontrakten eller eventuelle andre oplysninger, som udelukker, at der er tale om en sådan støtte til Ryanair, må Kommissionen derfor vurdere foranstaltningen for at fastslå, om den er forenelig med fællesmarkedet.

STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLESMARKEDET

Kommissionen er af den opfattelse, at traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), og meddelelsen fra Kommissionen om finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som

opererer fra regionale lufthavne (i det følgende benævnt »2005-retningslinjerne«⁽⁸⁾), udgør retsgrundlaget for vurderingen af foreneligheden af den pågældende foranstaltning. I 2005-retningslinjerne anføres en række betingelser (i punkt 79), som skal opfyldes, for at startstøtte af denne type kan anses for at være forenelig med fællesmarkedet. I den foreliggende sag er Kommissionen i tvivl med hensyn til følgende punkter, navnlig fordi den ikke er i besiddelse af oplysningerne om aftalens betingelser:

- De fordelagtige lufthavnsafgifter vedrører efter det oplyste snarere en ny lufthavn end en ny destination. De slovakiske myndigheder skal fremlægge oplysninger om de ruter, der anses for en »ny destination«. De skal ligeledes fremlægge en liste over ruter, som beflyves af andre luftfartsselskaber til/fra Bratislava.

- Der ser ud til, at de rabatter, der er ydet til Ryanair i forbindelse med de eksisterende destinationer, er gyldige i en periode på ti år (hvilket svarer til kontraktens varighed). I forbindelse med nye ruter skal lufthavnsafgiften efter planen stige hvert år, indtil den efter seks år når det niveau, der gælder for lufthavnsafgifter for eksisterende destinationer. De slovakiske myndigheder har ikke indsendt oplysninger om ruternes rentabilitet.

- Det fremgår ikke, om den påståede rabat på lufthavnsafgifterne vedrører kompensation for ekstraomkostninger i forbindelse med åbningen af de nye ruter. Det ser endvidere ud til, at rabatterne også gælder for eksisterende destinationer.

- Den påståede støtte ser ikke ud til at være i overensstemmelse med de maksimale procentsatser og den maksimale varighed, der er anført i punkt 79, litra f).

- Ingen andre luftfartsselskaber har tilsyneladende fået tilbudt de samme fordelagtige afgifter og er ikke blevet underrettet om indgåelsen af aftalen.

- Til trods for at de slovakiske myndigheder hævder, at på det tidspunkt, hvor aftalen blev indgået, handlede koncessionshaveren som en markedsinvestor, har de ikke forelagt Kommissionen en forretningsplan, der påviser rentabiliteten af de pågældende ruter. De slovakiske myndigheder har ikke fremlagt en analyse af virkningen af de nye ruter på konkurrerende ruter.

- Kommissionen er ikke i besiddelse af beviser for, at oplysningerne om den påståede planlagte statsstøtte til ruter til/fra Bratislava lufthavn er offentligt tilgængelige. Det ser ud til, at støttemodtageren er udvalgt uden nogen form for åben procedure. Kommissionen har ikke kendskab til en eventuel sanktionsordning.

⁽⁶⁾ <http://www.airportbratislava.sk/files/docs/VS%20BTS%202006.pdf>

⁽⁷⁾ http://www.tvojepeniaze.sk/urad-neodsuhlasi-predaj-letisk-dmm-sk_pludia.asp?c=A060813_194625_sk_pludia_p04

⁽⁸⁾ EUT C 312 af 9.12.2005, s. 1.

Kommissionen er derfor i tvivl om, hvorvidt de betingelser for forenelighed, der er anført i 2005-retningslinjerne, er opfyldt i den foreliggende sag.

KONKLUSION

På baggrund af den forenelighedsvurdering, der er foretaget ovenfor, er Kommissionen i tvivl om, hvorvidt statsstøtteforanstaltningen kan erklæres for forenelig med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c). Kommissionen har derfor i overensstemmelse med artikel 6 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 besluttet at indlede proceduren i traktatens artikel 88, stk. 2.

På baggrund af ovenstående overvejelser og i henhold til artikel 10 i forordning (EF) nr. 659/1999 påbyder Kommissionen Den Slovakiske Republik at fremlægge alle dokumenter, oplysninger og data, der er nødvendige for en vurdering af støtten/foranstaltningen, herunder især betingelserne i den aftale, som lufthavnen i Bratislava indgik med luftfartsselskabet Ryanair, senest en måned efter modtagelsen af dette brev. I modsat fald vedtager Kommissionen en beslutning på grundlag af de oplysninger, den er i besiddelse af. Kommissionen opfordrer de slovakiske myndigheder til straks at fremsende en kopi af dette brev til den potentielle støttemodtager.

Kommissionen minder Den Slovakiske Republik om, at EF-traktatens artikel 88, stk. 3, har opsættende virkning, og henviser til artikel 14 i forordning (EF) nr. 659/1999, hvori det er fastsat, at ulovligt udbetalt støtte kan kræves tilbagebetalt af støttemodtageren.

Kommissionen gør Den Slovakiske Republik opmærksom på, at den informerer interesserede parter ved at offentliggøre dette brev samt et resumé af det i *Den Europæiske Unions Tidende*. Den underretter også interesserede parter i EFTA-landene, som har undertegnet EØS-aftalen, ved offentliggørelse af en meddelelse i EØS-tillægget til *Den Europæiske Unions Tidende*, og underretter EFTA-Tilsynsmyndigheden ved fremsendelse af en kopi af dette brev. Alle interesserede parter vil blive opfordret til at fremsætte deres bemærkninger senest en måned efter offentliggørelsen.

BREVETS ORDLYD

»1. Komisia oznamuje Slovenskej republike, že po preskúmaní informácií o uvedenom opatrení, ktoré poskytli slovenské orgány, sa rozhodla začať konanie stanovené v článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES.

2. Komisia ukladá Slovenskej republike, aby poskytla informácie, o ktoré Komisia požiadala listom z 9. januára 2007, na ktorý, napriek upomienke zo 6. júna 2007, nedostala uspokojivú odpoveď.

1. POSTUP

3. Komisia dostala listom z 11. decembra 2006, ktorý zaevidovala 13. decembra 2006, sťažnosť na údajnú nezákonnú

štátnu pomoc, ktorú poskytnú Slovenská republika írskej leteckej spoločnosti Ryanair. Sťažnosť bola pôvodne zaevidovaná pod referenčným označením CP22/2007.

4. Komisia požiadala listom z 9. januára 2007 o objasnenia údajnej nezákonnej pomoci, najmä pokiaľ ide o podmienky zmluvy v súvislosti s poplatkami za poskytovanie letiskových služieb uzatvorenej medzi bratislavským letiskom a spoločnosťou Ryanair (ďalej len 'zmluva'). Slovenské orgány listom z 3. januára 2007, ktorý Komisia zaevidovala 9. januára 2007, odmietli Komisii poskytnúť podmienky zmluvy.

5. Komisia zaslala listom zo 6. júna 2007 slovenským orgánom upomienku, pričom upriamila ich pozornosť na ustanovenia článku 10 ods. 3 (príkaz na poskytnutie informácie) a na ustanovenia článku 6 ods. 1 (konanie vo veci formálneho zisťovania) nariadenia (ES) č. 659/1999 (9).

6. Slovenské orgány listom z 3. júla 2007 požiadali o predĺženie mesačnej lehoty na odpoveď do 15. augusta 2007. Komisia listom z 12. júla 2007 s predĺžením lehoty súhlasila.

7. Slovenské orgány listom zo 17. augusta 2007, ktorý Komisia zaevidovala 21. augusta 2007, potvrdili svoje odmietnutie poskytnúť požadované informácie na základe toho, že Ryanair nesúhlasí so sprístupnením obsahu zmluvy. Slovenské orgány zároveň informovali, že 'vyvíjajú ďalšie úsilie o bezodkladné zabezpečenie ... informácií'. Komisia dosiaľ žiadne informácie nedostala.

2. OPIS OPATRENIA

2.1. Úvod

8. Na základe informácií, ktoré predložil sťažovateľ a ktoré uviedli médiá (10), bratislavské letisko poskytlo spoločnosti Ryanair na základe uvedenej zmluvy zníženie letiskových poplatkov na nové plánované a existujúce destinácie. Zmluva bola uzatvorená v decembri 2005 a platí do roku 2016.

2.2. Informácie o bratislavskom letisku

9. Bratislavské letisko je hlavným medzinárodným letiskom Slovenskej republiky. V roku 2006 letisko vybavilo 1 937 642 cestujúcich.

10. Prevádzkuje ho akciová spoločnosť Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (ďalej len 'BTS' alebo 'letisko'). Akcionári BTS sú:

— Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (34 %),

(9) Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

(10) ETREND, 31. marec 2006, <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>; Pravda.sk.

— Fond národného majetku Slovenskej republiky (ďalej len „Fond národného majetku“) (66 %).

11. Fond národného majetku je právnickou osobou a bol zriadený v roku 1991 zákonom Slovenskej národnej rady č. 253/1991 Zb. o pôsobnosti orgánov Slovenskej republiky vo veciach prevodov majetku štátu na iné osoby a o Fonde národného majetku Slovenskej republiky ⁽¹¹⁾. Účelom jeho existencie a jeho hlavnou činnosťou je prevod štátneho majetku určeného na privatizáciu na neštátne subjekty.
12. Fond je pod priamym dohľadom Národnej rady Slovenskej republiky, ktorej sa predkladá na schválenie rozpočet Fondu spolu s návrhmi na použitie majetku Fondu v zmysle par. 28 ods. 3 písm. b) zákona, ročná účtovná závierka a výročná správa o činnosti Fondu ⁽¹²⁾.
13. Proces plánovanej privatizácie letiska sa neukončil. Konzorcium TwoOne pozostávajúce zo subjektov Flughafen Wien AG (prevádzkovateľ viedenského letiska Schwechat), Austrian Raiffeisen Zentralbank a slovenskej skupiny Penta Investments podnikajúcej v oblasti private equity zvíťazilo vo februári 2006 vo výberovom ponukovom konaní na 66-percentný podiel prevádzkovateľa letiska. Transakcia však v polovici augusta 2006 nezískala súhlas Protimonopolného úradu Slovenskej republiky s odôvodnením, že by sa tým vytvoril regionálny monopol a negatívne by to ovplyvnilo ceny a kvalitu služieb na letisku.
14. Za posledné tri roky sa objem cestujúcich na letisku zvýšil o 400 %. Očakáva sa, že za rok 2007 tento počet vzrastie o 20 %. Z týchto dôvodov letisko plánuje rozvoj svojej infraštruktúry s cieľom reagovať na zvýšenie prepravy.
15. Kým projektová štúdia o „rozšírení kapacity bratislavského letiska s prihliadnutím na zákony a iné právne predpisy Európskej únie, ako aj na zvýšené bezpečnostné požiadavky Európskej únie“ bola spolufinancovaná z grantu TEN-T ⁽¹³⁾, v súčasnosti nie je jasné, z akých zdrojov sa táto plánovaná investícia do infraštruktúry bude financovať.

2.3. Podmienky zmluvy medzi letiskom a spoločnosťou Ryanair

2.3.1. Informácie, ktoré poskytli sťažovateľ a médiá

16. Na základe informácií, ktoré poskytol sťažovateľ a ktoré uverejnili médiá ⁽¹⁴⁾, letisko poskytuje spoločnosti Ryanair všetky letiskové služby za cenu v jednom „balíku“. Táto cena údajne zahŕňa vybavenie lietadla (handling) a súvisiace služby, použitie letiska cestujúcimi, služby na vybavovacej ploche, riadenie uloženia nákladu, komunikáciu a letové činnosti, podporné služby, terminálové a infraštruktúrne služby, za ktoré musí Ryanair platiť odplatu za služby.
17. Výška odplaty za služby sa údajne líši v závislosti od toho, či letecká spoločnosť prevádzkuje novú plánovanú desti-

náciu alebo existujúcu destináciu. Na základe informácií, ktoré má Komisia, sa zmluva vo vymedzení pojmu nová plánovaná destinácia odvoláva na letisko, a nie na mesto (t. j. let na letisko, na ktoré predtým nelietal iný dopravca, sa bude posudzovať ako nová plánovaná destinácia, a to aj v prípade, ak iný dopravca už prevádzkuje lety do toho istého mesta, ale na iné letisko).

18. Uplatňované odplaty sú údajne výrazne nižšie ako v sadzobníku odplát uverejnenom v leteckej informačnej príručke (ďalej len „AIP“). Sťažovateľ poskytol Komisii sadzobník odplát uverejnený v AIP a platný od decembra 2005 ⁽¹⁵⁾:
 - odplata za pristátie: 425 SKK (približne 11,20 EUR) na tonu (maximálna vzletová hmotnosť – MTOM),
 - odplata za parkovanie lietadiel: 9 SKK (približne 0,237 EUR) na tonu na hodinu,
 - odplata za použitie letiska cestujúcimi: 490 SKK (približne 12,90 EUR) na cestujúceho,
 - odplata za približovacie riadenie a riadenie letovej prevádzky: 230 SKK (približne 6,07 EUR) na tonu.
19. Ak by sa spoločnosti Ryanair vyrubili odplaty podľa AIP, musela by letisku platiť tieto odplaty ⁽¹⁶⁾ na jednu obrátku lietadla:
 - odplata za pristátie: 780 EUR,
 - odplata za použitie letiska cestujúcimi: 2 030 EUR,
 - odplaty za pozemnú obsluhu sa riadia samostatnou zmluvou medzi letiskom a leteckou spoločnosťou. Veľmi konkurencieschopný poplatok za handling predstavuje podľa sťažovateľa sumu približne 250 EUR za jedno lietadlo.
20. Celková suma odplát, ktoré by Ryanair musel zaplatiť, by predstavovala približne 3 060 EUR na jednu obrátku lietadla.
21. Podľa sťažovateľa však zmluva údajne poskytuje výrazné zníženie odplát – s daným percentuálnym využitím kapacity lietadla (157 cestujúcich) Ryanair platí letisku celkový poplatok [...] (*) EUR na jedného cestujúceho [...] EUR/157 (odlet + prílet) ⁽¹⁷⁾ na novej plánovanej destinácii.

22. Podľa sťažovateľa sa bude táto odplata za služby uplatňovať počas prvých 12 mesiacov trvania zmluvy. Za každý nasledujúci rok sa odplata za služby pre nové plánované destinácie zvýši o [...] EUR. Po prvých šiestich rokoch trvania zmluvy sa odplata za služby platná pre nové plánované destinácie bude rovnáť odplate za služby platnej pre existujúce destinácie. Odplata za služby pre existujúce destinácie predstavuje údajne [...] EUR/na jeden Boeing 737-800 (odlet + prílet).

⁽¹¹⁾ Podrobné informácie o FNM sa nachádzajú na stránke: <http://www.natfund.gov.sk/>

⁽¹²⁾ Výročná správa za rok 2006 je uverejnená na stránke: <http://www.natfund.gov.sk/index.html>

⁽¹³⁾ Projekt 2004-SK-92801. Celkové náklady 2,2 milióna EUR, grant TEN-T 1,1 milióna EUR.

⁽¹⁴⁾ <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>

⁽¹⁵⁾ Odplata za pristátie, odplata za parkovanie lietadiel a odplata za použitie letiska cestujúcimi sa platí letisku. Odplaty za približovacie a letiskové riadenie vyberajú Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky.

⁽¹⁶⁾ Dôverné obchodné tajomstvo. Pri výpočtoch sa použil príklad lietadla Boeing 737-800 so 189 sedadlami, MTOM – 69,9 s percentuálnym využitím kapacity lietadla 83 %.

(*) Dôverné informácie.

⁽¹⁷⁾ Odlet + prílet.

23. Celkové zľavy poskytnuté spoločnosti Ryanair v porovnaní s odplatami podľa AIP počas prvého roku platnosti zmluvy potom predstavujú:

- [...] EUR na jeden let (t. j. zľava 48 %) pre nové plánované destinácie, a
- [...] EUR na jeden let (t. j. zľava 31 %) pre existujúce destinácie.

24. Táto zľava nezahŕňa výhody vyplývajúce z toho, že odplata za parkovanie lietadla je zahrnutá v dohodnutej odplate za služby. Prípadné zavedenie nových odplát v budúcnosti, ktoré by Ryanair nemusel platiť, by ešte viac zväčšili rozdiel medzi zľavnenou sadzbou a sadzbou podľa AIP.

2.3.2. Informácie uverejnené na internetovej stránke spoločnosti Ryanair

25. Na základe informácií uverejnených na internetovej stránke (www.ryanair.com) sa ukazuje, že Ryanair vyberá od všetkých cestujúcich s odletom z Bratislavy tieto poplatky:

- 13,74 EUR letiskové poplatky,
- 5 EUR poplatok za použitie letiska cestujúcimi,
- 5,79 EUR poistenie a poplatok za invalidný vozík.

26. Poplatky sú totožné pre všetkých deväť destinácií, ktoré Ryanair v súčasnosti prevádzkuje do/z Bratislavy – Štokholm (Skavsta), Miláno, Londýn (Stansted), Gerona, Hahn, East Midlands, Dublin, Bristol a Brémy.

2.3.3. Pripomienky slovenských orgánov

27. Slovenské orgány pripúšťajú, že zmluva medzi letiskom a spoločnosťou Ryanair existuje. Odmietajú však poskytnúť Komisii podmienky zmluvy.

28. Po prvé, slovenské orgány argumentujú, že väčšinový akcionár, Fond, nie je orgánom štátnej správy. Po druhé, argumentujú, že zmluva obsahuje dojednania zmluvných strán, podľa ktorých celý obsah zmluvy je prísne dôverný a nemôžu bez súhlasu spoločností BTS a Ryanair detailne odpovedať na otázku týkajúcu sa konkretizácie poplatkov⁽¹⁸⁾. Vo svojom liste zo 17. augusta 2007 objasnili, že podmienky zmluvy nemožno poskytnúť vzhľadom na stanovisko spoločnosti Ryanair, ktorá nesúhlasí so sprístupnením obsahu zmluvy vzhľadom na jej dôvernosť.

29. Z týchto dôvodov slovenské orgány odmietli sprístupniť podmienky zmluvy a uvádzajú, že ministerstvu ako akcionárovi spoločnosti BTS, nie je známe, že by leteckej spoločnosti Ryanair bola v porovnaní s jej konkurentmi poskytnutá značná zľava pri letiskových poplatkoch na nové plánované a existujúce destinácie pre spoje na bratislavské letisko a z bratislavského letiska⁽¹⁹⁾.

30. Slovenské orgány argumentujú, že BTS sa ako prevádzkovateľ letiska správa ako každý iný podnikateľ na trhu, t. j. odplaty za služby poskytované leteckým prepravcom na letisku určuje vo vzťahu ku každému leteckému prepravcovi individuálne na základe negociácie, t. j. dohodou strán a v súlade so svojou obchodnou politikou. V súvislosti s týmito odplatami nevykonáva ministerstvo, ako menšinový akcionár prevádzkovateľa letiska, voči prevádzkovateľovi letiska žiadnu priamu ani nepriamu regulačnú kompetenciu

z pozície verejnej authority. Domnievajú sa, že poskytovanie zliav vo všeobecnosti je vo vzťahu k všetkým leteckým spoločnostiam bežnou praktikou, keďže zľavy „motivujú leteckých prepravcov na letisko privádzať vyšší objem pasažierov, čím umožňujú prevádzkovateľovi letiska – BTS, generovať vyššie príjmy, a to jednak z odplát za služby poskytované leteckým prepravcom a jednak z iných komerčných činností BTS na letisku nesúvisiacich s leteckou prepravou a smerujúcich k zatraktívneniu letiska pre cestujúcich, t. j. podpora činností leteckých prepravcov prináša priamo podporu pre rozvoj samotného letiska“.

31. Slovenské orgány argumentujú, že letecká informačná príručka AIP, ktorú vydávajú Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, nemá v tejto súvislosti povahu všeobecne záväzného právneho predpisu, a preto nie je pre BTS záväzná a môže mať len odporúčajúci charakter.

32. Avšak slovenské orgány tiež uvádzajú, že ministerstvo ako akcionár BTS očakáva prínos zo zmluvy v nasledovnom:

- „časovou obmedzenou podporou otvorenia poskytovaniu služieb na nových trasách alebo nových termínov odletov sa umožní zvýšenie počtu cestujúcich prepravených z letiska, zvýšenie počtu cestujúcich na letisku bude mať pozitívny dopad na ziskovosť BTS a tým na celkový ekonomický rozvoj letiska,
- podpora rozvoja konkurencieschopnej a kvalitnej leteckej dopravy na nových destináciách, ktoré pri ich zavedení nie sú ziskové, avšak sú kľúčové z hľadiska ich dôležitosti dostupnosti pre verejnosť. Tieto je potrebné zabezpečiť dostatočnou mierou stability, kontinuity a pravidelnosti, čo zmluva umožňuje. Tieto letecké spojenia sú podľa akcionára – ministerstva dôležité z hľadiska ekonomického rozvoja regiónu a možného prílevu investícií a iných sekundárnych a terciárnych ekonomických efektov, v čom vidí ďalší prínos zmluvy⁽¹⁹⁾.

33. Ministerstvo neočakáva, že by zmluva mala akýkoľvek dosah na prevádzku iných leteckých prepravcov na letisku.

3. POSÚDENIE

3.1. Existencia pomoci

34. V zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES „pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

35. Kritériá ustanovené v článku 87 ods. 1 sú kumulatívne. Preto na určenie toho, či oznámené opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES, musia byť splnené všetky nasledujúce podmienky. Konkrétne, finančná podpora:

- je udeľovaná štátom alebo prostredníctvom štátnych zdrojov,
- uprednostňuje určité podniky alebo výrobu určitých tovarov,

⁽¹⁸⁾ List z 9. marca 2007.

⁽¹⁹⁾ Tamtiež.

- narúša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže, a
- ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

3.1.1. Štátne zdroje

36. Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na každú výhodu, ktorá sa udeľuje priamo či nepriamo, je financovaná zo štátnych zdrojov, udeľuje ju samotný štát alebo akýkoľvek sprostredkovateľský subjekt konajúci na základe právomocí, ktoré mu boli zverené.
37. Po prvé, slovenské orgány argumentujú, že FNM nie je orgánom štátnej správy a že Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií je iba menšinovým akcionárom BTS. Zastávajú preto názor, že „orgány štátnej správy nie sú priamo zainteresované na zmluvách uzavieraných medzi BTS a leteckými prepravcami“ ⁽²⁰⁾.
38. Súdny dvor však uviedol, že „existencia pravidiel zabezpečujúcich, že verejný orgán zostáva nezávislý od iných orgánov, nespochybňuje samotnú zásadu verejného charakteru tohto orgánu. Právne predpisy Spoločenstva nepripúšťajú, aby samotný fakt vytvorenia samostatných inštitúcií poverených pridelovaním pomoci umožňoval obchádzanie pravidiel štátnej pomoci“ ⁽²¹⁾.
39. V súvislosti s charakterom činností Fondu (ktorý vlastní 66 % podiel v BTS) Komisia podotýka, že:
- Fond, ktorý je väčšinovým akcionárom BTS, bol zriadený zákonom Národnej rady Slovenskej republiky,
 - Národná rada Slovenskej republiky schvaľuje rozpočet Fondu,
 - prezident, viceprezident a ďalší siedmi členovia prezídia (hlavný orgán Fondu) sú menovaní, na návrh vlády Slovenskej republiky alebo výboru Národnej rady Slovenskej republiky, Národnou radou Slovenskej republiky,
 - členov dozornej rady Fondu taktiež vymenúva Národná rada Slovenskej republiky ⁽²²⁾,
 - ako sa uvádza v jeho štatúte, existuje „vzájomná súčinnosť Fondu, ministerstva, zakladateľov a vlády pri výkone jeho funkcie zakladateľa obchodných spoločností založených podľa rozhodnutí o privatizácii a pri výkone jeho ďalších činností“ ⁽²³⁾.
40. Dá sa preto vyvodiť, že Fond má verejnú povahu a jeho zdroje je možné považovať za verejné zdroje.
41. Po druhé, slovenské orgány argumentujú, že letisko nie je prevádzkované orgánom štátnej správy, ale akciovou spoločnosťou BTS a.s. konajúcou podľa obchodného zákonníka.
42. V rozsudku v prípade Stardust Marine Súdny dvor uviedol, že: „samotný fakt, že verejný podnik bol zriadený vo forme kapitálovej spoločnosti v zmysle súkromného práva, sa

nemôže, so zreteľom na autonómiu, ktorú by mu táto právna forma mohla zverovať, považovať za dostatočný na to, aby sa vylúčila možnosť, že opatrenie pomoci, ktoré takáto spoločnosť prijme, by bolo pripísateľné štátu“ ⁽²⁴⁾.

43. Avšak „... samotný fakt, že verejný podnik je pod kontrolou štátu, nepostačuje na to, aby sa opatrenia, ktoré tento podnik prijíma, ako napríklad predmetné opatrenia finančnej pomoci, pripisovali štátu. Je tiež potrebné preskúmať, či sa verejné orgány majú považovať za zaangažované akýmkoľvek spôsobom do schvaľovania týchto opatrení ...“ ⁽²⁵⁾.
44. Súdny dvor uviedol, že: „pripísateľnosť opatrenia pomoci, ktoré prijal verejný podnik, štátu, možno dedukovať zo súboru ukazovateľov vyplývajúcich z okolností prípadu a z kontextu, v ktorom sa dané opatrenie prijalo, ako napríklad:

jeho začlenenie do štruktúr verejnej správy, charakter jeho činností a ich vykonávanie na trhu v bežných podmienkach hospodárskej súťaže so súkromnými prevádzkovateľmi, právny štatút podniku (v zmysle jeho podliehania verejnému právu alebo súkromnému právu obchodných spoločností), intenzita dohľadu verejných orgánov nad riadením podniku, alebo akýkoľvek iný ukazovateľ, ktorý by v konkrétnom prípade poukazoval na zaangažovanie verejných orgánov alebo nepravdepodobnosť ich nezaangažovania do prijímania opatrenia, aj so zreteľom na jeho rozsah, obsah alebo podmienky, ktoré obsahuje“ ⁽²⁶⁾.

45. Pokiaľ ide o činnosť samotnej BTS, Komisia podotýka, že 22. októbra 2007 akcionári BTS vymenovali na návrh Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky nového predsedu predstavenstva BTS. V tlačovej správe uverejnenej na internetovej stránke letiska sa uvádza, že ⁽²⁷⁾:

„Cieľom týchto zmien je najmä zvýšiť priechodnosť kľúčových rozhodnutí akcionárov – Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (MDPT) a Fondu národného majetku SR (FNM) – ako i oddeliť riadenie bežnej prevádzky letiska od riadenia rozvojových procesov“.

46. Pokiaľ ide vo všeobecnosti o prevádzku letiska, sú to činnosti, ktoré zohrávajú základnú úlohu vo viacerých politikách: v dopravnej politike, politike regionálneho alebo celoštátneho hospodárskeho rozvoja či politike územného plánovania. Verejné orgány vo všeobecnosti „nechýbajú“, keď manažér letiska prijíma rozhodnutia, ktoré určujú dlhodobý rozvoj takejto infraštruktúry.
47. Na základe týchto skutočností sa zdá, že štát je schopný kontrolovať činnosť BTS. V tomto štádiu preto Komisia nemôže vylúčiť, že rozhodnutie týkajúce sa uzavretia uvedenej zmluvy je pripísateľné verejným orgánom a predstavuje štátne zdroje.

⁽²⁰⁾ List z 9. marca 2007.

⁽²¹⁾ Rozsudok súdu z 12. decembra 1996, T-358/94, Air France/Komisia, Zb. s. II-2109, ods. 62.

⁽²²⁾ <http://www.natfund.gov.sk/>

⁽²³⁾ Zákon č. 92/1991, par. 27 ods. 4.

⁽²⁴⁾ Rozsudok súdu zo 16. mája 2002, C-482/99, Francúzsko/Komisia, Zb. 2002, s. I-04397, ods. 57.

⁽²⁵⁾ Tamtiež, ods. 52.

⁽²⁶⁾ Tamtiež, ods. 55 a 56.

⁽²⁷⁾ <http://www.airportbratislava.sk/63/44.html>

3.1.2. Selektívna ekonomická výhoda

48. V tomto prípade nie je verejné financovanie všeobecným opatrením, keďže je nasmerované jedinému podniku – leteckej spoločnosti Ryanair. Iné letecké spoločnosti prevádzkujúce lety z bratislavského letiska a na bratislavské letisko podľa všetkého nemajú tie isté podmienky.
49. Slovenské orgány argumentujú, že BTS „sa správa ako každý iný podnikateľ na trhu, t. j. odpłaty za služby poskytované leteckým prepravcom na letisku určuje vo vzťahu ku každému leteckému prepravcovi individuálne na základe negociácie, t. j. dohodou strán a v súlade so svojou obchodnou politikou“⁽²⁸⁾.
50. Komisia preto musí preskúmať, či v tomto konkrétnom prípade bolo správanie BTS a.s. správaním subjektu verejného sektora, alebo správaním investora v trhovej ekonomike.

Zásada investora v trhovom hospodárstve

51. Súdny dvor uviedol vo svojom rozsudku, že: „V tejto súvislosti by sa malo zdôrazniť, že podľa ustálenej judikatúry môžu investície verejných orgánov do kapitálu podnikov, nech majú akúkoľvek podobu, predstavovať štátnu pomoc, pokiaľ sú splnené podmienky stanovené v článku 87 (predtým článok 92)“⁽²⁹⁾.
52. V tom istom rozsudku Súdny dvor uviedol, že „S cieľom určiť, či majú takéto opatrenia povahu štátnej pomoci, je potrebné posúdiť, či by za podobných okolností súkromný investor, ktorý má veľkosť porovnateľnú s veľkosťou orgánov spravujúcich verejný sektor, mohol poskytnúť kapitál v tejto výške“. Súdny dvor dodal, že: „Je potrebné dodať, že hoci správanie súkromného investora, s ktorým treba porovnať intervenciu verejného investora sledujúceho ciele hospodárskej politiky, nemusí zodpovedať správaniu bežného investora, ktorý umiestňuje svoj kapitál s cieľom realizácie zisku v pomerne krátkom čase, musí zodpovedať aspoň správaniu súkromnej holdingovej spoločnosti alebo súkromnej skupiny podnikov, ktorá sleduje štrukturálnu politiku, či už všeobecnú alebo sektorovú, a riadi sa perspektívou rentability z dlhodobého hľadiska“⁽³⁰⁾.
53. Komisia preto musí preskúmať, či sa v tomto danom prípade správanie bratislavského letiska riadilo perspektívou rentability a či výhoda, ktorú údajne spoločnosť Ryanair využíva, predstavuje výhodu, ktorú by za normálnych trhových podmienok nemohla využívať.
54. Zdá sa, že zmluva bola uzavretá v čase privatizácie letiska, a to údajne v posledný deň lehoty na predkladanie ponúk. Úspešní uchádzači informovali médiá, že neboli o zmluve informovaní⁽³¹⁾. Z uvedeného dôvodu počas prípravy svojich ponúk na privatizáciu nezohľadnili vo svojich podnikateľských plánoch záväzky vyplývajúce zo zmluvy.

55. V ročnej správe z roku 2006 uverejnenej na internetovej stránke letiska sa okrem toho uvádza, že:

„Manažment spoločnosti v období pred ukončením zmluvy o predaji akcií dlhodobo neriešil závažné dopady vyplývajúce zo zmlúv s leteckými spoločnosťami (SkyEurope) a uzatváral nové zmluvy (Ryanair) bez náležitého rozboru služieb, alebo posúdenia ich postavenia z hľadiska súťaže“⁽³²⁾.

56. Slovenské médiá okrem toho informovali, že Ryanair zaujal veľmi negatívny postoj k privatizácii letiska⁽³³⁾. Niektoré médiá údajne spájali tento negatívny postoj spoločnosti Ryanair k privatizácii s jeho zmluvou s letiskom. Existujú náznaky, že uzavretie zmluvy bolo možné iba s letiskom v štátnom vlastníctve a nebolo by možné, keby bolo letisko v súkromnom vlastníctve.
57. Samotné slovenské orgány uvádzajú hľadisko „ekonomického rozvoja regiónu a možného prílevu investícií“ a „iných sekundárnych a terciárnych ekonomických efektov“ ako jednu z výhod plynúcich zo zmluvy (pozri odsek 32 rozhodnutia).
58. Komisia preto pochybuje o tom, či sa správanie BTS riadilo perspektívami rentability. Nemožno tak vylúčiť, že uzavretím zmluvy bola spoločnosti Ryanair poskytnutá výhoda, ktorú by za normálnych trhových podmienok nemohla využívať.

3.1.3. Vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

59. Ak pomoc, ktorú poskytne členský štát podniku, posilní jeho postavenie v porovnaní s ostatnými podnikmi konkurujúcimi si v obchodovaní v rámci Spoločenstva, takéto podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou. Podľa ustálenej judikatúry⁽³⁴⁾ na to, aby opatrenie narušilo hospodársku súťaž, stačí, aby príjemca pomoci súťažil s inými podnikmi na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži⁽³⁵⁾.
60. Súbor liberalizačných opatrení známy ako „tretí balík“, ktorý je v platnosti od roku 1993, umožnil všetkým leteckým dopravcom s licenciou Spoločenstva, aby mali od apríla 1997 prístup na vnútorný trh Spoločenstva bez akýchkoľvek obmedzení vrátane tarifných⁽³⁶⁾.

⁽²⁸⁾ List zo 7. marca 2007.

⁽²⁹⁾ Rozsudok Súdu prvého stupňa zo 6. marca 2003 v spojených veciach T-228/99 a T-233/99 Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen/Komisia Európskych spoločenstiev, C-305/89, ods. 18.

⁽³⁰⁾ Tamtiež, ods. 19 – 20.

⁽³¹⁾ <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>

⁽³²⁾ <http://www.airportbratislava.sk/files/docs/VS%20BTS%202006.pdf>

⁽³³⁾ http://www.tvojepepeniaze.sk/urad-neodsuhlasi-predaj-letisk-dmm-sk-pludia.asp?c=A060813_194625_sk-pludia_p04

⁽³⁴⁾ Rozsudok Súdu prvého stupňa z 30. apríla 1998 vo veci T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, s. II-717.

⁽³⁵⁾ V usmerneniach z roku 2005 Komisia uznala, že verejné financie poskytnuté letisku sa môžu použiť na udržanie letiskových poplatkov na umelo nízkej úrovni s cieľom zatraktívniť dopravu a môžu výrazne narušiť hospodársku súťaž (odsek 38).

⁽³⁶⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1), nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8) a nariadenie Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 15).

61. Komisia uviedla v usmerneniach z roku 2005, že „Finančná pomoc vyplatená na začatie činnosti poskytuje ... leteckej spoločnosti výhody, a môže mať teda za následok porušenie rovnováhy medzi spoločnosťami, pretože príjemcovi pomoci umožňuje znížiť jeho prevádzkové náklady. Pomoc rovnako môže nepriamo narušiť hospodársku súťaž medzi letiskami tým, že podporuje rozvoj určitých letísk a prípadne tým, že nabáda určitú spoločnosť »premiestniť sa« z jedného letiska na druhé letisko a premiestniť linku z letiska Spoločenstva na regionálne letisko. V takomto prípade predstavuje daná pomoc obvykle štátnu pomoc a musí byť oznámená Komisii“ (odseky 77 a 78).
62. Je preto pravdepodobné, že dané opatrenie má vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi.

3.1.4. Záver

63. Komisia vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti a vzhľadom na to, že jej slovenské orgány neposkytli podmienky zmluvy, ani podrobné informácie o okolnostiach, za ktorých sa obchod uzatvoril, usúdila na základe informácií, ktoré má k dispozícii, že spoločnosť Ryanair bola zvýhodnená štátnou pomocou v podobe zliav na letiskových poplatkoch, ktoré by jej za normálnych trhových podmienok neboli poskytnuté.
64. Pokiaľ slovenské orgány neposkytnú ekonomické zdôvodnenie zmluvy alebo akékoľvek iné informácie, ktoré by vylučovali poskytnutie takejto pomoci spoločnosti Ryanair, Komisia musí posúdiť opatrenie s cieľom určiť, či je zlučiteľné so spoločným trhom.

3.2. Právny základ hodnotenia

65. Komisia usudzuje, že článok 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES a Oznámenie Komisie týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (ďalej len „usmernenia z roku 2005“) ⁽³⁷⁾ tvoria právny základ pre posúdenie zlučiteľnosti daného opatrenia.

3.3. Zlučiteľnosť pomoci

3.3.1. Ciele pomoci na začatie činnosti

66. Malé letiská obvykle nemajú taký počet cestujúcich, ktorý je nutný na dosiahnutie kritického objemu a prahu ziskovosti.
67. Aj keď sa určitým regionálnym letiskám môže dariť celkom dobre, pokiaľ im letecké spoločnosti, ktoré plnia záväzok služby vo verejnom záujme, zabezpečujú dostatočný počet cestujúcich, alebo ak štátne orgány uplatňujú programy pomoci sociálnej povahy, letecké spoločnosti uprednostňujú overené a vhodne situované centrálné letiská, ktoré umožňujú rýchle spojenia, majú ustálenú základňu cestujúcich a na ktorých letecké spoločnosti disponujú prevádzkovými intervalmi, ktoré nechcú stratiť. Okrem toho letiskové a letové politiky a investície sústreďovali po dlhé roky dopravu do významných národných metropol.

68. Letecké spoločnosti preto často nie sú pripravené, aby bez náležitých stimulov riskovali otvorenie nových leteckých trás s odletom z neznámych a nevyskúšaných letísk. Z tohto dôvodu Komisia môže akceptovať, aby sa leteckým spoločnostiam za istých podmienok dočasne vyplácala verejná pomoc, ak ich táto pomoc motivuje otvoriť nové dopravné trasy alebo zaviesť nové termíny odletov z regionálnych letísk a prilákať väčší počet cestujúcich, čo by malo v stanovenom časovom horizonte umožniť dosiahnuť prah rentability. Komisia zabezpečí, aby takáto pomoc nezvýhodňovala veľké letiská, ktoré sú už z veľkej časti otvorené medzinárodnej doprave a hospodárskej súťaži (odseky 71 a 74 usmernení z roku 2005).

69. V usmerneniach o letectve z roku 2005 sa stanovuje súbor podmienok (v odseku 79), ktoré treba splniť, aby bola pomoc na začatie činnosti považovaná za zlučiteľnú so spoločným trhom podľa článku 87 ods. 3 písm. c).

3.3.2. Podmienky posúdenia zlučiteľnosti

70. Vzhľadom na podmienky stanovené v odseku 79 usmernení z roku 2005 Komisia podotýka, že:

- a) príjemca pomoci je držiteľom platnej prevádzkovej licencie vydanéj členským štátom v zmysle nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 o licenciách leteckých dopravcov ⁽³⁸⁾.

V danom prípade sa pomoc udelí leteckému prepravcovi (Ryanair), ktorý je držiteľom prevádzkovej licencie v súlade s vyššie uvedeným nariadením;

- b) pomoc sa vypláca na trasy spájajúce regionálne letisko kategórie C a D s iným letiskom Únie.

Podľa informácií, ktoré poskytli slovenské orgány, bolo v roku 2006 na letisku odbavených celkovo 1 937 642 cestujúcich. To by znamenalo, že letisko patrí do kategórie C na účely usmernení z roku 2005. Spojenia s inými letiskami EÚ ako také v zásade spĺňajú toto kritérium.

Komisia však nemá žiadne informácie o tom, či sa ostatné letiská na príslušných trasách nachádzajú v EÚ alebo mimo nej. Komisia preto vyzýva slovenské orgány, aby jej poskytli informácie o súčasných a plánovaných trasách z Bratislavy a do Bratislavy, ktoré prevádzkuje Ryanair;

- c) pomoc vyplatená leteckým spoločnostiam sa uplatňuje iba na spustenie nových dopravných ciest alebo nových termínov odletov. Pomoc nesmie mať za následok iba premiestnenie premávky cestujúcich z jednej linky na druhú alebo od jednej spoločnosti k druhej. Pomoc najmä nesmie spôsobiť presmerovanie premávky cestujúcich, ktoré nie je odôvodnené vzhľadom na frekvenciu a životaschopnosť existujúcich služieb s odletom z iného letiska v rovnakom meste, v rovnakej mestskej aglomerácii ⁽³⁹⁾ alebo v rovnakom letiskovom systéme ⁽⁴⁰⁾, ktorý zabezpečuje dopravu do rovnakej alebo porovnateľnej destinácie za rovnakých podmienok.

⁽³⁸⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992).

⁽³⁹⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8).

⁽⁴⁰⁾ V zmysle článku 2 písm. m) nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8).

⁽³⁷⁾ Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1.

V danom prípade sa ukazuje, že preferenčné letiskové poplatky sa údajne vzťahujú skôr na nové letisko ako na novú destináciu (pozri časť 2.3.1 tohto rozhodnutia Informácie, ktoré poskytli sťažovateľ a médiá).

Od slovenských orgánov sa požaduje, aby poskytli informácie o všetkých trasách prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair spolu s podrobnými údajmi o tom, ktoré sa považujú za 'nové destinácie' a ktoré sa považujú za 'existujúce destinácie' na účely zmluvy s BTS. Taktiež sa od nich požaduje, aby poskytli zoznam trás prevádzkovaných inými leteckými spoločnosťami z Bratislavy a do Bratislavy;

- d) trasa, na ktorú sa poskytne pomoc, sa musí ukázať byť v dlhodobom horizonte životaschopná, teda musí pokryť minimálne svoje náklady a to bez verejného financovania. Pomoc na začatie činnosti preto musí byť zostupná a časovo obmedzená.

Zdá sa, že zľavy poskytnuté spoločnosti Ryanair na existujúce destinácie zostanú v platnosti po dobu desiatich rokov (čo zodpovedá trvaniu zmluvy). V prípade nových plánovaných destinácií sa plánuje každoročné zvyšovanie letiskových poplatkov s cieľom dosiahnuť úroveň letiskových poplatkov pre existujúce destinácie o šesť rokov (pozri časť 2.3.1 tohto rozhodnutia Informácie, ktoré poskytli sťažovateľ a médiá). Zľavy sú preto regresívne a majú obmedzené trvanie.

Slovenské orgány však neposkytli informácie o rentabilite trás.

Na základe uvedených skutočností Komisia pochybuje o tom, či je toto kritérium splnené;

- e) výška pomoci musí byť striktné spojená s dodatočnými nákladmi na začatie činnosti súvisiacimi s otvorením novej dopravnej cesty alebo nového termínu odletu, ktoré by prevádzkovateľ nemusel niesť za bežných prevádzkových podmienok.

Nezdá sa, že by údajné zľavy na letiskových poplatkoch súviseli s kompenzáciou dodatočných nákladov spojených s otvorením nových trás. Navyše sa ukazuje, že tieto zľavy sa uplatňujú aj na existujúce destinácie. Keďže Komisia nemá k dispozícii podmienky zmluvy, nemôže posúdiť, či je toto kritérium splnené;

- f) výška a trvanie pomoci: zostupná pomoc sa môže poskytovať najviac tri roky. Výška pomoci nesmie v žiadnom roku prekročiť 50 % celkových oprávnených nákladov v danom roku a za celé obdobie trvania pomoci nesmie v priemere prekročiť 30 % oprávnených nákladov. Výška pomoci nesmie v žiadnom roku prekročiť 50 % celkových oprávnených nákladov v danom roku a za celé obdobie trvania pomoci nesmie v priemere prekročiť 40 % oprávnených nákladov. Ak je pomoc skutočne poskytnutá na obdobie 5 rokov, môže sa počas prvých troch rokov udržať na úrovni 50 % celkových oprávnených nákladov.

V danom prípade bola zmluva údajne uzavretá na desať rokov. V prípade nových plánovaných destinácií sa zľavy

budú údajne znižovať s cieľom dosiahnuť úroveň poplatku pre existujúce destinácie v lehote šiestich rokov.

Keďže Komisia nemá k dispozícii podmienky zmluvy, nemôže posúdiť, či je kritérium maximálneho percentuálneho podielu a maximálneho trvania pomoci splnené.

'V každom prípade však obdobie poskytovania pomoci na začatie činnosti leteckej spoločnosti musí byť podstatne kratšie ako obdobie, pre ktoré sa táto spoločnosť zaväzuje vykonávať svoje aktivity s odletom z daného letiska'.

Zdá sa, že údajné zníženie letiskových poplatkov, ktoré je predmetom zmluvy, sa zhoduje s obdobím, na ktoré spoločnosť Ryanair uzavrela zmluvu. Ak sa to potvrdí, tak táto podmienka nebude splnená;

- g) vyplatenie pomoci musí byť spojené so skutočným rastom počtu prepravených cestujúcich. V snahe zachovať stimulačný charakter pomoci a zabrániť zmene limitov by napr. jednotková suma na cestujúceho mala klesať so skutočným rastom počtu prepravených cestujúcich.

V danom prípade sa ukazuje, že existuje prepojenie medzi zľavami poskytnutými spoločnosti Ryanair a počtom prepravených cestujúcich;

- h) nediskriminačné pridelenie pomoci: každý verejný orgán, ktorý zvažuje poskytnúť podniku, prostredníctvom letiska alebo inak, pomoc na spustenie novej dopravnej cesty, musí svoj úmysel zverejniť s dostatočným časovým predstihom a s dostatočnou reklamou, aby sa všetkým zainteresovaným leteckým spoločnostiam umožnilo ponúknuť ich služby.

Nezdá sa, že by sa ktorémukoľvek inému leteckému prepravcovi ponúkli rovnaké poplatky alebo poskytli informácie o prebiehajúcom uzatváraní zmluvy;

- i) obchodný plán, ktorý dokazuje dlhodobú životaschopnosť trasy aj po ukončení pomoci, a analýza dosahu novej trasy na konkurenčné trasy pred udelením pomoci na začatie činnosti.

Slovenské orgány neposkytli Komisii podnikateľský plán, ktorý by preukazoval životaschopnosť predmetných trás. Slovenské orgány nepredložili žiadnu analýzu vykazujúcu dosah nových trás na konkurenčné trasy. Komisia preto musí skonštatovať, že toto kritérium nie je splnené;

- j) štáty dohliadajú na uverejnenie zoznamu dotovaných trás každý rok a pre každé letisko, pričom pre každú pomoc musí byť spresnený zdroj verejného financovania, príjemca pomoci, výška vyplatennej pomoci a počet cestujúcich, ktorých sa to týka.

Komisia nepreukázala, že informácie o údajnej štátnej pomoci plánovanej pre trasy z bratislavského letiska a na bratislavské letisko sú verejne dostupné;

k) odvolania: okrem odvolaní ustanovených smernicami nazývanými ‚verejné obstarávanie‘ 89/665/EHS a 92/13/EHS⁽⁴¹⁾, v prípadoch, keď sa tieto smernice uplatňujú, je potrebné stanoviť mechanizmy odvolania sa na úrovni členských štátov na účely odstránenia akejkoľvek diskriminácie pri poskytovaní pomoci.

Týmto si dovoľujeme vyzvať slovenské orgány, aby poskytli Komisii informácie o odvolávacích postupoch platných v slovenskom právnom systéme, ktoré by mohli využiť tretie strany (iní leteckí prepravcovia), ktoré by chceli napadnúť zmluvu uzavretú medzi bratislavským letiskom a spoločnosťou Ryanair;

l) sankčné mechanizmy sa musia uplatňovať v prípadoch, keď doprava nedodržiava záväzky, ktoré prijal voči letisku pri vyplácaní pomoci.

Komisii nie sú známe žiadne sankčné mechanizmy.

71. Komisia preto pochybuje o tom, či podmienky zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach z roku 2005 boli v danom prípade splnené.

3.3.3. Záver

72. Na základe vyššie uvedeného posúdenia zlučiteľnosti Komisia pochybuje o tom, či možno opatrenie štátnej pomoci vyhlásiť za zlučiteľné so spoločným trhom podľa článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES.

4. ROZHODNUTIE

Na základe uvedených skutočností sa Komisia rozhodla začať konanie ustanovené v článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES v súlade s článkom 6 nariadenia (ES) č. 659/1999.

V súlade s článkom 10 nariadenia (ES) č. 659/1999, Komisia nariaďuje Slovenskej republike, aby do jedného mesiaca od prijatia tohto listu predložila všetky dokumenty, informácie a údaje potrebné na posúdenie pomoci/opatrenia a najmä:

- podmienky zmluvy, ktorú bratislavské letisko uzavrelo s leteckým prepravcom Ryanair,
- štúdie, interné dokumenty alebo iné písomnosti, na základe ktorých sa dojednala zmluva so spoločnosťou Ryanair,
- podnikateľský plán letiska a všetky ostatné strategické dokumenty spolu s podnikateľskou stratégiou voči spoločnosti Ryanair,
- pravidlá/okolnosti, na základe ktorých sú/boli dojednané poplatky s inými leteckými spoločnosťami a politika, na základe ktorej sa uplatňovali poplatky na iné spoločnosti prevádzkujúce lety na bratislavské letisko a z bratislavského letiska (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, SkyEurope),
- akékoľvek existujúce zmluvy akcionárov medzi Fondom národného majetku a Slovenskou republikou týkajúce sa bratislavského letiska,
- informácie požadované v odseku 70 tohto rozhodnutia.

V opačnom prípade Komisia prijme rozhodnutie na základe informácií, ktoré má k dispozícii. Komisia vyzýva slovenské orgány, aby bezodkladne predložili kópiu tohto listu potenciálnemu príjemcovi pomoci.

Komisia si dovoľuje pripomenúť Slovenskej republike, že článok 88 ods. 3 Zmluvy o ES má odkladný účinok, a upozorňuje na článok 14 nariadenia (ES) č. 659/1999, ktorý stanovuje, že akúkoľvek neoprávnenú pomoc možno od príjemcu vymáhať.

Komisia upozorňuje Slovenskú republiku, že bude informovať zainteresované strany prostredníctvom uverejnenia tohto listu a jeho zmysluplného zhrnutia v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Komisia bude tiež informovať zainteresované strany v krajinách EZVO, ktoré sú signatármi dohody o EHP, uverejnením oznamu v dodatku EHP k *Úradnému vestníku Európskej únie*, ako aj Dozorný orgán EZVO zaslaním kópie tohto listu. Všetky tieto zainteresované strany Komisia vyzve, aby predložili svoje pripomienky do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia uvedených informácií.»

⁽⁴¹⁾ Smernica Rady 89/665/EHS z 21. decembra 1989 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení týkajúcich sa uplatňovania postupov preskúmania v rámci verejného obstarávania tovarov a prác (Ú. v. ES L 395, 30.12.1989, s. 33). Smernica Rady 92/13/EHS z 25. februára 1992, ktorou sa koordinujú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia o uplatňovaní právnych predpisov Spoločenstva, o postupoch verejného obstarávania subjektov pôsobiach vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore (Ú. v. ES L 76, 23.3.1992, s. 14).

Anmeldelse af en planlagt fusion
(Sag COMP/M.5246 — Goldman Sachs/Leg og Westphalian Companies)
Behandles eventuelt efter den forenklede procedure

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 173/08)

1. Den 1. juli 2008 modtog Kommissionen i overensstemmelse med artikel 4 i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ anmeldelse af en planlagt fusion, hvorved The Goldman Sachs Group Inc. (»Goldman Sachs«, USA), gennem opkøb af aktier erhverver kontrol over hele Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen GmbH (»LEG«, Tyskland) og Ravensberger Heimstättengesellschaft mit beschränkter Haftung (»Ravensberger«, Tyskland), Ruhr-Lippe Wohnungsgesellschaft mit beschränkter Haftung (»Ruhr-Lippe«, Tyskland) og Wohnungsgesellschaft Münsterland mit beschränkter Haftung (»Münsterland«, Tyskland) (samlet benævnt »Westphalian Companies«), jf. Rådets forordnings artikel 3, stk. 1, litra b).

2. De deltagende virksomheder er aktive på følgende områder:

- Goldman Sachs: Investeringsbankvirksomhed, især ejendomsinvestering
- LEG: Ejendomsudlejning, forvaltning og udstykning af erhvervs- og boligejendomme
- Westphalian Companies: Ejendomsudlejning.

3. Efter en foreløbig gennemgang af sagen finder Kommissionen, at den anmeldte fusion muligvis falder ind under forordning (EF) nr. 139/2004. Den har dog endnu ikke taget endelig stilling hertil. Det bemærkes, at denne sag eventuelt vil blive behandlet efter den forenklede procedure i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om en forenklet procedure til behandling af visse fusioner efter Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 ⁽²⁾.

4. Kommissionen opfordrer hermed alle interesserede til at fremsætte deres eventuelle bemærkninger til den planlagte fusion.

Bemærkningerne skal være Kommissionen i hænde senest ti dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse og kan med angivelse af sag COMP/M.5246 — Goldman Sachs/Leg og Westphalian Companies sendes til Kommissionen pr. fax ((32-2) 296 43 01 eller 296 72 44) eller pr. brev til følgende adresse:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Registreringskontoret for Fusioner
J-70
B-1049 Bruxelles

⁽¹⁾ EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1.

⁽²⁾ EUT C 56 af 5.3.2005, s. 32.