

V

(Avis)

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE
CONCURRENCE

COMMISSION

AIDE D'ÉTAT — RÉPUBLIQUE SLOVAQUE

**Aide d'État C 12/08 (ex NN 74/07) — Aide d'État présumée illégale: accord entre l'aéroport de
Bratislava et Ryanair****Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2008/C 173/07)

Par lettre du 11 mars 2008 reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à la République slovaque sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE concernant l'aide susmentionnés.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur l'aide d'État à propos de laquelle la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de l'énergie et des transports
Direction A — Affaires générales et ressources
Unité A2: Marché intérieur et concurrence
Rue De Mot, 28
B-1040 Bruxelles
Fax: (32-2) 296 41 04

Ces observations seront communiquées à la République slovaque. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

RÉSUMÉ

PROCÉDURE

En décembre 2006, la Commission a reçu une plainte concernant l'octroi d'une aide d'État présumée illégale de la République slovaque à la compagnie aérienne irlandaise Ryanair.

DESCRIPTION DE L'AIDE

Objet de la plainte

D'après les informations fournies par le plaignant et publiées dans les médias ⁽¹⁾, l'aéroport de Bratislava a accordé à Ryanair,

sur la base de l'accord susmentionné, une réduction des redevances aéroportuaires pour les nouvelles destinations prévues et les destinations existantes. Cet accord a été conclu en décembre 2005 et est valable jusqu'en 2016.

L'aéroport de Bratislava est le principal aéroport international de Slovaquie. En 2006, l'aéroport a accueilli 1 937 642 passagers. Il est exploité par la société anonyme Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a.s. (dénommée ci-après «BTS» ou «l'aéroport»). Les actionnaires de BTS sont le ministère slovaque des transports, des postes et des télécommunications (34 %) et le fonds du patrimoine national de la République slovaque (dénommé ci-après le «fonds») (66 %).

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

Réductions présumées des redevances aéroportuaires

D'après les informations fournies par le plaignant et publiées dans les médias ⁽²⁾, l'aéroport fournit l'ensemble de ses services aéroportuaires à Ryanair à un tarif forfaitaire. Ce tarif couvrirait les services de manutention de l'avion et les services associés, les services passagers, l'assistance aux opérations en piste, le contrôle du chargement, les communications et les opérations aériennes, les services d'assistance et les services relatifs aux terminaux et aux infrastructures, pour lesquels Ryanair est tenue de verser la «redevance de service».

Le montant de cette redevance de service varierait selon que la compagnie aérienne exploite une nouvelle destination ou une destination existante. D'après les informations dont dispose la Commission, l'accord, lorsqu'il définit une nouvelle destination, fait référence à l'aéroport et non à la ville. Au cours de la première année de validité de l'accord, le total des réductions dont Ryanair aurait bénéficié par rapport aux tarifs prévus par la publication d'information aéronautique (AIP) s'élèverait à:

- [...] euros par vol (48 % de réduction) pour les nouvelles destinations, et,
- [...] euros par vol (31 % de réduction) pour les destinations existantes.

Ces réductions ne tiennent pas compte du gain dû au fait que la redevance de stationnement est incluse dans la redevance de service convenue. Si l'aéroport devait introduire de nouvelles redevances que Ryanair ne serait pas tenue de payer, l'écart entre le tarif réduit accordé et le tarif de l'AIP ne ferait que grandir.

Observations des autorités slovaques

Si les autorités slovaques reconnaissent l'existence de l'accord conclu entre l'aéroport et Ryanair, elles refusent d'en communiquer les termes à la Commission. Selon les autorités slovaques, BTS, en sa qualité d'opérateur aéroportuaire, se comporte comme n'importe quelle entreprise sur le marché, à savoir qu'elle détermine, sur la base de négociations distinctes avec chaque compagnie, les redevances applicables aux services fournis aux compagnies aériennes présentes à l'aéroport. Autrement dit, ces redevances sont fixées d'un commun accord par les parties, dans le respect de la politique commerciale de l'aéroport. Le ministère considère que cet accord ne devrait avoir aucun impact sur les activités des autres transporteurs aériens présents à l'aéroport.

Les autorités slovaques affirment que l'AIP publiée par l'organisme slovaque chargé de la gestion du trafic aérien ne constitue pas, dans ce contexte, une législation applicable à tous. Elle ne lie donc pas BTS et a uniquement valeur de recommandation.

APPRÉCIATION DE LA MESURE

Ressources d'État

La Commission fait remarquer ce qui suit:

- Actionnaire majoritaire de BTS, le fonds a été institué par une loi du Conseil national de la République slovaque. Ce dernier approuve le budget du fonds. Le président, le vice-président et sept autres membres du présidium (le principal

organe du fonds) sont nommés par le Conseil national de la République slovaque sur proposition du gouvernement slovaque ou de la commission du Conseil national. Les membres du conseil de surveillance du fonds sont aussi nommés par le Conseil national de la République slovaque ⁽³⁾.

- En vertu du statut du fonds, «le fonds, le ministère, les fondateurs et le gouvernement coopèrent entre eux dans le cadre des activités du fonds relatives à la fondation d'entreprises dans le cadre d'une procédure de privatisation, ainsi que d'autres activités» ⁽⁴⁾.
- Le 22 octobre 2007, les actionnaires de BTS ont nommé le nouveau président du comité de direction de l'entreprise sur proposition du ministère slovaque des transports, des postes et des télécommunications. Selon le communiqué de presse publié sur le site internet de l'aéroport ⁽⁵⁾, «L'objectif premier de ces changements est de renforcer le pouvoir décisionnel des principaux actionnaires (le ministère slovaque des transports, des postes et des télécommunications et le fonds du patrimoine national de la République slovaque) et de dissocier les activités liées à l'exploitation journalière de l'aéroport de la gestion des processus de développement».
- En ce qui concerne l'exploitation de l'aéroport, ces activités jouent un rôle essentiel dans plusieurs politiques comme les transports, le développement économique régional ou national et l'aménagement du territoire urbain ou rural. En règle générale, les pouvoirs publics ne sont pas étrangers aux décisions des dirigeants d'un aéroport qui définissent le développement à long terme de ce type d'infrastructure.

À la lumière des considérations qui précèdent, la Commission ne peut exclure à ce stade que les pouvoirs publics soient à l'origine de la décision portant sur la conclusion de l'accord et que ce dernier implique l'utilisation de ressources d'État.

Avantage économique sélectif

La Commission doit déterminer si l'aéroport, au moment de conclure le contrat, a été motivé par des perspectives de rentabilité. La Commission fait remarquer ce qui suit:

- Il apparaît que l'accord a été conclu au cours du processus de privatisation de l'aéroport, plus précisément, semble-t-il, le dernier jour du délai de soumission des offres. Les soumissionnaires retenus ont expliqué à la presse qu'ils n'avaient pas connaissance de cet accord ⁽⁶⁾. Par conséquent, au moment de rédiger l'offre qu'ils ont présentée dans le cadre de la privatisation, ils n'avaient pas intégré les obligations découlant de l'accord à leurs modèles de fonctionnement. On peut donc conclure que si les termes de l'accord étaient favorables à l'aéroport, ils auraient justifié une hausse des tarifs au cours de la privatisation.

⁽³⁾ <http://www.natfund.gov.sk/>

⁽⁴⁾ Loi 92/1991, paragraphe 27, point 4.

⁽⁵⁾ <http://www.airportbratislava.sk/63/64.html>

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

- De surcroît, il semblerait que le régime des réductions ne soit pas conditionné par une augmentation du nombre de passagers.
- Par ailleurs, selon le rapport annuel 2006 publié sur le site internet de l'aéroport, «au cours de la période qui a précédé la conclusion du contrat de vente des actions, la direction de l'entreprise n'a pas cherché à remédier durablement aux graves conséquences des contrats conclus avec des transporteurs aériens (avec SkyEurope) et a conclu de nouveaux contrats (avec Ryanair) sans examiner préalablement les services proposés ou du moins sans les analyser du point de vue de la concurrence ⁽⁶⁾».
- La presse slovaque a également fait état de la réaction très négative de Ryanair à la privatisation de l'aéroport ⁽⁷⁾. Plusieurs médias auraient établi un lien entre cette position de Ryanair à l'égard de la privatisation et l'accord conclu par la compagnie avec l'aéroport. Cela montre, semble-t-il, que cet accord n'a pu être conclu qu'avec un aéroport public et n'aurait donc pas pu l'être avec un aéroport privé.

Par conséquent, la Commission s'interroge sur le fait de savoir si BTS a été motivée par des perspectives de rentabilité. On ne peut ainsi exclure que l'accord conclu ait procuré à Ryanair un avantage dont elle ne bénéficierait pas dans des conditions de marché normales.

Impact sur les échanges et la concurrence entre les États membres

Dans la présente affaire, comme le marché des services aéroportuaires est ouvert, la mesure en cause est susceptible d'avoir un impact sur les échanges et la concurrence entre les États membres.

Conclusion

Au vu de ce qui précède et étant donné que les autorités slovaques n'ont fourni à la Commission ni les termes de l'accord ni aucune information sur les conditions dans lesquelles il a été conclu, la Commission considère, sur la base des informations dont elle dispose, que Ryanair a obtenu une aide d'État sous la forme d'une réduction de redevances aéroportuaires, aide dont la compagnie n'aurait pas pu bénéficier dans des conditions de marché normales.

Par conséquent, à moins que les autorités slovaques n'apportent une justification économique au contrat ou ne fournissent toute autre information de nature à exclure l'existence d'une telle aide en faveur de Ryanair, la Commission doit évaluer la mesure afin de déterminer sa compatibilité avec le marché commun.

COMPATIBILITÉ DE LA MESURE AVEC LE MARCHÉ COMMUN

La Commission considère que l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité et la communication de la Commission sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les

compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (ci-après les «lignes directrices de 2005») ⁽⁸⁾ constituent la base juridique d'une appréciation de la compatibilité de la mesure en cause avec le marché commun. Les lignes directrices de 2005 ont défini plusieurs conditions (au point 79) à remplir pour qu'une telle aide au démarrage puisse être jugée compatible avec le marché commun. En l'espèce, la Commission s'interroge — notamment parce qu'elle ne dispose d'aucune information concernant les termes de l'accord — sur les points suivants:

- Il apparaît que les redevances aéroportuaires préférentielles sont présumées liées à un nouvel aéroport plutôt qu'à une nouvelle destination. Les autorités slovaques sont tenues de fournir des informations sur les lignes aériennes considérées comme de «nouvelles destinations». Elles doivent également remettre la liste des lignes aériennes exploitées par d'autres compagnies aériennes opérant à destination/au départ de Bratislava.

- Il apparaît que les réductions octroyées à Ryanair pour les destinations existantes restent valables pendant dix ans (soit la durée du contrat). S'agissant des nouvelles destinations prévues, les redevances aéroportuaires devraient augmenter chaque année pour atteindre, en l'espace de six ans, le niveau des redevances appliquées aux destinations existantes. Les autorités slovaques n'ont fourni aucune information sur la rentabilité des lignes aériennes.

- On ne peut déterminer si la réduction présumée des redevances aéroportuaires correspond à une compensation des coûts supplémentaires liés à la mise en service des nouvelles lignes aériennes. Il apparaît en outre que les réductions s'appliquent également aux destinations existantes.

- L'aide présumée ne semble pas conforme aux pourcentages maximums et à la durée maximale des aides fixés au paragraphe 79, point f).

- Il apparaît qu'aucun autre transporteur ne s'est vu proposer de bénéficier des mêmes redevances ou n'a été informé de la conclusion de l'accord.

- En dépit de l'affirmation des autorités slovaques selon laquelle la société chargée de l'exploitation de l'aéroport s'est comportée comme un investisseur privé au moment de conclure l'accord, cette société n'a pas fourni à la Commission de plan d'exploitation démontrant la viabilité des lignes aériennes en question. Les autorités slovaques n'ont présenté aucune étude démontrant l'impact des nouvelles lignes sur les destinations concurrentes.

- La Commission n'a pas la preuve que les informations concernant les aides d'État présumées prévues pour les lignes aériennes au départ/à destination de l'aéroport de Bratislava ont été rendues publiques. Il apparaît que le bénéficiaire de l'aide a été sélectionné sans recours à une procédure ouverte. La Commission n'a connaissance d'aucun régime de sanctions.

⁽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⁾ JO C 312 du 9.12.2005, p. 1.

Par conséquent, la Commission s'interroge sur le fait de savoir si les conditions de compatibilité énoncées par les lignes directrices de 2005 ont été remplies dans la présente affaire.

CONCLUSION

À la lumière de l'appréciation ci-dessus, la Commission doute de la compatibilité de l'aide d'État avec le marché commun au sens de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité. En vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, la Commission a donc décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité.

À la lumière des considérations qui précèdent et en application de l'article 10 du règlement (CE) n° 659/1999 la Commission enjoint à la République slovaque de lui fournir, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présente, tous les documents, informations et données nécessaires à l'appréciation de l'aide/mesure, et plus particulièrement les termes de l'accord conclu entre l'aéroport de Bratislava et la compagnie aérienne Ryanair. À défaut, la Commission adoptera une décision sur la base des éléments dont elle dispose. Elle invite les autorités slovaques à transmettre immédiatement une copie de cette lettre au bénéficiaire potentiel de l'aide.

La Commission tient à rappeler à la République slovaque l'effet suspensif de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, et attire son attention sur l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

La Commission avise la République slovaque qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du *Journal officiel de l'Union européenne*, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente lettre. Toutes les parties intéressées susmentionnées seront invitées à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de publication.

TEXTE DE LA LETTRE

«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 poskytla 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'). Akcionármi 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 neprípúšťajú, 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 negóciácie, 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 spoločnosť 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.tvojepe尼亚ze.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 vyplnenej 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).