

Izdevums
latviešu valodā

Informācija un paziņojumi

51. sējums

2008. gada 8. jūlijs

<u>Paziņojums Nr.</u>	Saturs	Lappuse
II <i>Paziņojumi</i>		
EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI		
Komisija		
2008/C 173/01	Iebildumu necelšana pret paziņoto koncentrāciju (Lieta COMP/M.5091 — Tech Data/Scribona) ⁽¹⁾	1
IV <i>Informācija</i>		
EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTA INFORMĀCIJA		
Komisija		
2008/C 173/02	Euro maiņas kurss	2
2008/C 173/03	Komisijas paziņojums attiecībā uz Nostādņu par valsts atbalstu kuģu būvei termiņa pagarināšanu ⁽¹⁾	3
DALĪBVALSTU SNIEGTA INFORMĀCIJA		
2008/C 173/04	Dalībvalstu paziņotās informācijas kopsavilkums par valsts atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1857/2006 par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu attiecībā uz valsts atbalstu maziem un vidējiem uzņēmumiem, kas nodarbojas ar lauksaimniecības produktu ražošanu, un grozījumiem Regulā (EK) Nr. 70/2001	4

<u>Paziņojums Nr.</u>	Saturs (<i>turpinājums</i>)	<i>Lappuse</i>
2008/C 173/05	Informācija, ko paziņojušas dalībvalstis par valsts atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 68/2001 par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu mācību atbalstam ⁽¹⁾	6
2008/C 173/06	Komisijas paziņojums saistībā ar Padomes Direktīvas 87/404/EEK īstenošanu par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz vienkāršām spiedtvertņēm īstenošanu ⁽¹⁾	7

V *Atzinumi*

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

Komisija

2008/C 173/07	Valsts atbalsts — Slovākijas Republika — Valsts atbalsts C 12/08 (ex NN 74/07) — Iespējami nelikumīgs valsts atbalsts: Vienošanās starp Bratislavas lidostu un <i>Ryanair</i> — Uzaicinājums iesniegt apsvērumus saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktu ⁽¹⁾	9
2008/C 173/08	Iepriekšējs paziņojums par koncentrāciju (Lieta COMP/M.5246 — Goldman Sachs/Leg un Westphalian Companies) — Lieta, kas pretendē uz vienkāršotu procedūru ⁽¹⁾	20



⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

II

(Paziņojumi)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

KOMISIJA

Iebildumu necelšana pret paziņoto koncentrāciju**(Lieta COMP/M.5091 — Tech Data/Scribona)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2008/C 173/01)

2008. gada 28. aprīlī Komisija nolēma necelt iebildumus pret augstāk paziņoto koncentrāciju un paziņo, ka tā ir saderīga ar kopējo tirgu. Šis lēmums ir balstīts uz Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 6. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Lēmuma pilns teksts ir pieejams vienīgi angļu un tiks publicēts pēc tam, kad tiks noskaidrots, vai tas ietver jebkādus komercnoslēpumus. Tas būs pieejams:

- Eiropas konkurences tīmekļa vietnē (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Šī tīmekļa vietne nodrošina dažādas iespējas, lai palīdzētu ievietot individuālos apvienošanās lēmumus, norādot arī uzņēmuma nosaukumu, lietas numuru, datumu un sektorālo indeksu;
 - elektroniskā veidā EUR-Lex tīmekļa vietnē ar dokumenta numuru 32008M5091. EUR-Lex ir tiešsaite piekļūšanai Eiropas Kopienas likumdošanas datorizētai dokumentācijas sistēmai. (<http://eur-lex.europa.eu>)
-

IV

(Informācija)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTA
INFORMĀCIJA

KOMISIJA

Euro maiņas kurss ⁽¹⁾**2008. gada 7. jūlijs**

(2008/C 173/02)

1 euro =

Valūta	Maiņas kurss	Valūta	Maiņas kurss		
USD	ASV dolārs	1,5651	TRY	Turcijas lira	1,9224
JPY	Japānas jēna	168,47	AUD	Austrālijas dolārs	1,6363
DKK	Dānijas krona	7,4572	CAD	Kanādas dolārs	1,5988
GBP	Lielbritānijas mārciņa	0,79630	HKD	Hongkongas dolārs	12,2087
SEK	Zviedrijas krona	9,4065	NZD	Jaunzēlandes dolārs	2,0781
CHF	Šveices franks	1,6149	SGD	Singapūras dolārs	2,1351
ISK	Islandes krona	120,46	KRW	Dienvīdkorejas vons	1 629,66
NOK	Norvēģijas krona	7,9855	ZAR	Dienvīdāfrikas rands	12,1202
BGN	Bulgārijas leva	1,9558	CNY	Ķīnas jauna renminbi	10,7507
CZK	Čehijas krona	23,550	HRK	Horvātijas kuna	7,2420
EEK	Igaunijas krona	15,6466	IDR	Indonēzijas rūpija	14 415,35
HUF	Ungārijas forints	232,92	MYR	Malaizijas ringits	5,1108
LTL	Lietuvas lits	3,4528	PHP	Filipīnu peso	71,369
LVL	Latvijas lats	0,7039	RUB	Krievijas rublis	36,8463
PLN	Polijas zlots	3,3110	THB	Taizemes bats	52,658
RON	Rumānijas leja	3,6026	BRL	Brazīlijas reāls	2,5168
SKK	Slovākijas krona	30,245	MXN	Meksikas peso	16,1565

⁽¹⁾ Datu avots: atsaucies maiņas kursu publicējusi ECB.

Komisijas paziņojums attiecībā uz Nostādņu par valsts atbalstu kuģu būvei termiņa pagarināšanu**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2008/C 173/03)

Nostādnes par valsts atbalstu kuģu būvei ⁽¹⁾ ("Nostādnes") ir piemērojamas līdz 2008. gada 31. decembrim.

Komisija ir veikusi Nostādņu piemērošanas rezultātu novērtējumu. Līdz šim gūtā pieredze rāda, ka nav daudz Nostādņu piemērošanas gadījumu. Divi Nostādņu noteikumi, proti, par slēgšanas atbalstu un par nodarbinātības atbalstu, nav tikuši piemēroti. Citi noteikumi, piemēram, par eksporta kredītiem, atbalstu attīstībai un reģionālo atbalstu, šķiet, nav radījuši īpašas piemērošanas problēmas. Turklāt vairāki nesēni pieņemti Komisijas lēmumi ir precizējuši, kā Komisija interpretē attiecīgos noteikumus par reģionālo atbalstu ⁽²⁾. Nostādnes ietver noteikumu par atbalstu inovācijai kuģu būves nozarē, kas ir unikāls.

Komisija uzskata par pareizu turpināt piemērot šos nozarei specifiskos valsts atbalsta noteikumus kuģu būvei, lai gūtu lielāku pieredzi to piemērošanā.

Komisija ir veikusi sabiedriskās apspriedes par priekšlikumu pagarināt Nostādņu piemērošanu par trīs gadiem — līdz 2011. gada 31. decembrim. Šis priekšlikums kopumā tika atbalstīts.

Attiecīgi Komisija ir nolēmusi turpināt piemērot Nostādnes līdz 2011. gada 31. decembrim.

⁽¹⁾ OV C 317, 30.12.2003., 11. lpp. Paziņojums, kurā grozījumi izdarīti ar Paziņojumu 2006/C 260/03 (OV C 260, 28.10.2006., 7. lpp.).

⁽²⁾ Skatīt Komisijas Lēmumu 2007/402/EK (OV L 151, 13.6.2007., 33. lpp.); Komisijas Lēmumu 2007/255/EK (OV L 112, 30.4.2007., 32. lpp.); Komisijas Lēmumu 2007/529/EK (OV L 195, 27.7.2007., 36. lpp.); Komisijas Lēmumu 2007/C 188/01 (OV C 188, 11.8.2007., 1. lpp.).

DALĪBVALSTU SNIEGTA INFORMĀCIJA

Dalībvalstu paziņotās informācijas kopsavilkums par valsts atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1857/2006 par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu attiecībā uz valsts atbalstu maziem un vidējiem uzņēmumiem, kas nodarbojas ar lauksaimniecības produktu ražošanu, un grozījumiem Regulā (EK) Nr. 70/2001

(2008/C 173/04)

XA numurs: XA 102/07**Dalībvalsts:** Spānija**Reģions:** Navarra**Atbalsta shēmas nosaukums vai individuālā atbalsta saņēmēja uzņēmuma nosaukums:**

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

Juridiskais pamats:

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

Saskaņā ar atbalsta shēmu plānotie gada izdevumi vai uzņēmumam piešķirtā individuālā atbalsta kopsumma: EUR 600 000 2007. finanšu gadam.**Atbalsta maksimālā intensitāte:** Atbalsts, ar ko sedz līdz 100 % administratīvo izmaksu saistībā ar ciltsgrāmatu ieviešanu un uzturēšanu.

Atbalsts, ar ko sedz līdz 70 % izmaksu par trešo personu vai to vārdā veiktām pārbaudēm, kurās nosaka liellopu ģenētisko kvalitāti vai produktivitāti

Īstenošanas datums: 1.6.2007.**Atbalsta shēmas vai individuālā atbalsta ilgums:** No 1.6.2007. līdz 31.12.2013.**Atbalsta mērķis:** Segt Navarras liellopu audzētāju asociāciju darbības izmaksas. Regulas (EK) Nr. 1857/2006 16. pants: atbalsts lopkopības nozarei. Attaisnotās izmaksas: ar asociācijas darbību saistītās administratīvās un tehniskās izmaksas asociācijas biedru tehnisko un saimniecisko rezultātu uzlabošanai**Attiecīgā(-s) nozare(-s):** Attiecīgā nozare ir dzīvnieku audzēšana, proti, selekcionētu Navarras liellopu audzēšanas uzlabošana**Piešķirējas iestādes nosaukums un adrese:**Gobierno de Navarra. Departamento de Agricultura, Ganadería y Alimentación
C/Tudela, 20
E-21003 Pamplona**Tīmekļa vietne:**

www.navarra.es

Cita informācija: —

Pamplonā, 2007. gada 24. aprīlī

XA numurs: XA 149/07**Dalībvalsts:** Spānija**Reģions:** Navarra**Atbalsta shēmas nosaukums vai individuālā atbalsta saņēmēja uzņēmuma nosaukums:**

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

Juridiskais pamats:

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

Saskaņā ar atbalsta shēmu plānotie gada izdevumi vai uzņēmumam piešķirtā individuālā atbalsta kopsumma: EUR 350 000**Atbalsta maksimālā intensitāte:** Atbalsts, kas nepārsniedz 35 % no ieguldījumu izmaksām jaunas tehnikas iegādei.

Atbalsts, kas nepārsniedz 30 % no ieguldījumu izmaksām lietota īpašuma iegādei.

Īstenošanas datums: 1.8.2007.**Atbalsta shēmas vai individuālā atbalsta ilgums:** No 1.8.2007. līdz 31.12.2010.**Atbalsta mērķis:**

1) Palielināt lauksaimniecības darbību efektivitāti, veicinot lielaudas lauksaimniecības tehnikas izmantošanu.

- 2) Veicināt tādas tehnikas izmantošanu, kas aprīkota ar jaunas konstrukcijas dzinējiem un kas ekonomiskāk patērē degvielu.
- 3) Nodrošināt tādas tehnikas ieviešanu, kas aprīkota ar augstajām tehnoloģijām, ir uzticama un piemērota mūsdienīgas lauksaimniecības vajadzībām.
- 4) Sniegt atbalstu kooperatīvu integrācijas procesiem lauksaimniecības pārtikas produktu nozarē. Regulas (EK) Nr. 1857/2006 4. pants: ieguldījumi lauku saimniecībās. Attaisnotās izmaksas: izmaksas, kas saistītas ar lauksaimniecības tehnikas iegādi

Attiecīgā(-ās) nozare(-es): Augkopība

Piešķirējas iestādes nosaukums un adrese:

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

Tīmekļa vietne:

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

Cita informācija: —

Informācija, ko paziņojušas dalībvalstis par valsts atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 68/2001 par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu mācību atbalstam

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/C 173/05)

Atbalsta Nr.	XT 44/08
Dalībvalsts	Vācija
Reģions	—
Atbalsta shēmas nosaukums vai individuālā atbalsta saņēmēja uzņēmuma nosaukums	Schulungsprogramm des Deutschen Weinfonds/Deutschen Weininstituts
Juridiskais pamats	Schulungsprogramm des Deutschen Weinfonds/Deutschen Weininstituts auf Grundlage des § 37 Abs. 1 Weingesetz
Pasākuma veids	Atbalsta shēma
Budžets	Plānotie gada izdevumi: EUR 0,5 milj
Atbalsta maksimālā intensitāte	Saskaņā ar regulas 4. panta 2.-7. punktu
Īstenošanas datums	1.4.2008.
Atbalsta ilgums	31.12.2013.
Mērķis	Vispārējās mācības; Speciālās mācības
Tautsaimniecības nozares	Lauksaimniecība, Citi pakalpojumi
Piešķirējietādes nosaukums un adrese	Deutscher Weinfonds — Anstalt des öffentlichen Rechts/Deutsches Weininstitut GmbH Gutenbergplatz 3-5 D-55116 Mainz

Komisijas paziņojums saistībā ar Padomes Direktīvas 87/404/EEK īstenošanu par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz vienkāršām spiedvertnēm īstenošanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(Saskaņoto standartu nosaukumu un numuru publicēšana saskaņā ar direktīvu)

(2008/C 173/06)

ESO (*)	Saskaņotā standarta numurs un nosaukums (un atsaucis dokuments)	Aizstātā standarta numurs	Aizstātā standarta atbilstības prezumpcijas beigu datums 1. piezīme
CEN	EN 286-1:1998 Vienkāršās nekarsējamās spiedvertnes, kuras projektētas gaisa vai slāpekļa uzglabāšanai — 1.daļa: Vispārīga pielietojuma spiedvertnes	EN 286-1:1991	Darbības izbeigšanās datums (31.8.1998.)
	EN 286-1:1998/A1:2002	3. Piezīme	Darbības izbeigšanās datums (31.1.2003.)
	EN 286-1:1998/A2:2005	3. Piezīme	Darbības izbeigšanās datums (30.4.2006.)
	EN 286-1:1998/AC:2002		
CEN	EN 286-2:1992 Vienkāršās spiedvertnes, kuras netiek karsētas un ir projektētas, lai saturētu gaisu vai slāpekli — 2.daļa: Spiedvertnes motorizēto transportlīdzekļu un to piekabju bremzēšanai ar gaisu un to palīgsistēmām	—	
	EN 286-2:1992/AC:1992		
CEN	EN 286-3:1994 Vienkāršās spiedvertnes, kuras netiek karsētas un ir projektētas, lai saturētu gaisu vai slāpekli — 3.daļa: Tērauda spiedvertnes, kuras ir projektētas dzelzceļu ritošā sastāva gaisa bremzēšanas iekārtām un pneimatiskajām palīgiekārtām	—	
CEN	EN 286-4:1994 Vienkāršās spiedvertnes, kuras netiek karsētas un ir projektētas, lai saturētu gaisu vai slāpekli — 4.daļa: Alumīnija sakausējuma spiedvertnes, kuras ir projektētas dzelzceļu ritošā sastāva gaisa bremzēšanas iekārtām un pneimatiskajām palīgiekārtām	—	
CEN	EN 287-1:2004 Metinātāju kvalifikācijas pārbaude — Kausēšanas metināšana — 1.daļa: Tēraudi	—	
	EN 287-1:2004/A2:2006	3. Piezīme	Darbības izbeigšanās datums (30.9.2006.)
	EN 287-1:2004/AC:2004		
CEN	EN 571-1:1997 Nesagraujošie testi — Testēšana ar penetrācijas metodi — 1.daļa: Vispārīgie principi	—	
CEN	EN 583-1:1998 Nesagraujošie testi — Ultraskaņas pārbaude — 1.daļa: Vispārīgie principi	—	
CEN	EN 970:1997 Metināto kausēto šuvju nesagraujoša pārbaude — Vizuālā pārbaude	—	
CEN	EN 1011-1:1998 Metināšana — Rekomendācijas metālisko materiālu metināšanai — 1.daļa: Vispārējie norādījumi loka metināšanai	—	

ESO ⁽¹⁾	Saskaņotā standarta numurs un nosaukums (un atsaucis dokuments)	Aizstātā standarta numurs	Aizstātā standarta atbilstības prezumpcijas beigu datums 1. piezīme
CEN	EN 1290:1998 Metināto šuvju nesagraujošā pārbaude — Metināto savienojumu pārbaude ar magnētiskajām daļiņām	—	
CEN	EN 1330-3:1997 Nesagraujošā testēšana — Terminoloģija — 3.daļa: Termini, kurus lieto rūpnieciskajā radiogrāfiskajā testēšanā	—	
CEN	EN 1714:1997 Metināto šuvju nesagraujošā pārbaude — Metināto savienojumu ultraskaņas pārbaude	—	
CEN	EN 10207:2005 Tēraudi vienkāršām spiedvertņēm — Piegādes tehniskās prasības loksnēm, sloksnēm un stiepiem	—	
CEN	EN 12062:1997 Metināto šuvju nesagraujošā pārbaude — Vispārīgie noteikumi metāliskiem materiāliem	—	
CEN	EN ISO 15614-1:2004 Metālisko materiālu metināšanas procesu specifikācija un novērtējums — Metināšanas procedūru tests — 1.daļa: Tēraudu lokmetināšana un gāzmetināšana un niķeļa un niķeļa sakausējumu lokmetināšana (ISO 15614-1:2004)	—	
	EN ISO 15614-1:2004/A1:2008	3. Piezīme	31.8.2008.
CEN	EN ISO 15614-2:2005 Metināšanas procedūru specifikācija un novērtējums metāliskiem materiāliem — Metināšanas procedūras tests — 2.daļa: Alumīnija un tā sakausējumu lokmetināšana (ISO 15614-2:2005)	—	

⁽¹⁾ ESO: Eiropas standartizācijas organizācijas:

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

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

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

1. *piezīme* Parasti atbilstības prezumpcijas beigu datums ir atsaukšanas datums (“dow” — *date of withdrawal*), ko noteikusi Eiropas Standartizācijas organizācija, bet standartu lietotājiem jāievēro, ka dažos izņēmuma gadījumos var būt citādi.

3. *piezīme* Grozījumu gadījumā atsaucis standarta numurs ir EN CCCC:YYYY, iepriekšējie grozījumi, ja tādi bijuši, un attiecīgie jaunie grozījumi. Aizstātais standarts (3. aile) ir attiecīgi EN CCCC:YYYY un tā iepriekšējie grozījumi, ja tādi bijuši, bet bez jaunā grozījuma. Norādītajā datumā aizstātais standarts zaudē atbilstības prezumpciju attiecībā uz direktīvas pamatprasībām.

PIEZĪME:

— Informāciju, kas attiecas uz standartu pieejamību, var iegūt no Eiropas standartizācijas organizācijām vai no valstu standartizācijas organizācijām, kuru saraksts ir pievienots pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 98/34/EK ⁽¹⁾, kas grozīta ar Direktīvu 98/48/EK ⁽²⁾.

— Atsaucis numuru publikācija “Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī” nenozīmē, ka standarti ir pieejami visās Kopienas valodās.

— Ar šo sarakstu aizstāj visus iepriekšējos sarakstus, kas publicēti “Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī”. Komisija nodrošina šā saraksta atjaunināšanu.

Sīkāka informācija par saskaņotajiem standartiem *Internet* tīklā ir atrodama adresē:

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

⁽¹⁾ OV L 204, 21.7.1998., 37. lpp.

⁽²⁾ OV L 217, 5.8.1998., 18. lpp.

V

(Atzinumi)

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

KOMISIJA

VALSTS ATBALSTS — SLOVĀKIJAS REPUBLIKA

Valsts atbalsts C 12/08 (ex NN 74/07) — Iespējami nelikumīgs valsts atbalsts: Vienošanās starp Bratislavas lidostu un Ryanair**Uzaicinājums iesniegt apsvērumus saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktu****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2008/C 173/07)

Ar vēstuli, kas datēta ar 2008. gada 11. martu un autentiskā valodā ir pievienota šim kopsavilkumam, Komisija informēja Slovērijas Republiku par lēmumu uzsākt EK līguma 88. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz iepriekšminēto valsts atbalstu/pasākumiem.

Viena mēneša laikā pēc šā kopsavilkuma un pievienotās vēstules publicēšanas ieinteresētās puses par valsts atbalstu, attiecībā uz kuru Komisija uzsāk procedūru, var iesniegt savus apsvērumus, adresējot tos:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A — General Affairs and Resources
Unit A2: Internal Market and Competition
Rue De Mot 28
B-1040 Brussels
Fakss: (32-2) 296 41 04

Šos apsvērumus paziņos Slovērijas Republikai. Ieinteresētā puse, kas iesniedz apsvērumus, var rakstveidā pieprasīt, lai tās identitāte netiktu atklāta, norādot šādas prasības iemeslus.

KOPSAVILKUMS

iepriekš minēto vienošanos, samazinātas lidostu nodevas jauna-
jiem regulārajiem un pašreizējiem galamērķiem. Vienošanos
noslēdza 2005. gada decembrī, un tā ir spēkā līdz 2016. gadam.

PROCEDŪRA

Komisija 2006. gada decembrī saņēma sūdzību, kurā bija norādīts par iespējami nelikumīgu valsts atbalstu, ko Slovērijas Republika sniedz Īrijas aviokompānijai *Ryanair*.

ATBALSTA APRAKSTS

Sūdzības izklāsts

Saskaņā ar sūdzības iesniedzēja un plašsaziņas līdzekļu ⁽¹⁾ informāciju Bratislavas lidosta nodrošināja *Ryanair*, pamatojoties uz

Bratislavas lidosta ir Slovērijas Republikas galvenā starptautiskā lidosta. Lidosta 2006. gadā apkalpoja 1 937 642 pasažierus. Tā darbojas kā akciju sabiedrība *Letisko M.R.Štefánika — Airport Bratislava, a.s.* (turpmāk tekstā "BTS" vai "lidosta"). BTS akcionāri ir Slovērijas Republikas Transporta, pasta un telekomunikāciju ministrija (34 %) un Slovērijas Republikas Valsts īpašuma fonds (turpmāk tekstā "Valsts īpašuma fonds") (66 %).

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

Iespējamās lidostu nodevu atlaides

Saskaņā ar sūdzības iesniedzēja un plašsaziņas līdzekļos ⁽²⁾ publicēto informāciju lidosta sniedz *Ryanair* visus lidostu pakalpojumus par vienu kompleksu cenu. Šī cena, iespējams, ietver lidmašīnu apkalpošanas un saistītos pakalpojumus, pasažieru pakalpojumus, perona pakalpojumus, slodzes mērīšanu, komunikācijas un ar lidojumu norisi saistītos pakalpojumus, atbalsta pakalpojumus un termināla un infrastruktūras pakalpojumus, par ko *Ryanair* ir jāmaksā "Pakalpojuma izmaksas".

Iespējams, ka pakalpojumu izmaksu summa atšķiras atkarībā no tā, vai aviokompānija veic lidojumus uz jaunu galamērķi vai jau esošu galamērķi. Pēc Komisijas rīcībā esošās informācijas, nosakot jaunu regulāru galamērķi, vienošanās drīzāk attiecas uz lidostu nevis uz pilsētu. Kopējā atlaide, kas, iespējams, ir sniegta *Ryanair* salīdzinājumā ar nodevām *AIP* pirmajā gadā pēc vienošanās spēkā stāšanās, ir:

- EUR [...] par reisu (t.i., 48 % atlaide) par jaunajiem regulārajiem galamērķiem un
- EUR [...] par reisu (t.i., 31 % atlaide) par esošajiem galamērķiem.

Šajā atlaidē nav ietverti ieguvumi, kas izriet no stāvvietas maksām, kuras ir ietvertas nolīgtajā pakalpojumu nodevā. Acīmredzami ieviešot jaunas nodevas nākotnē, ko *Ryanair* maksāt neliks, vēl vairāk palielināsies starpība starp atlaižu tarifu un *AIP* tarifu.

Slovākijas iestāžu piezīmes

Slovākijas iestādes atzīst, ka pastāv vienošanās starp lidostu un *Ryanair*. Tomēr tās atsakās sniegt Komisijai informāciju par šīs vienošanās nosacījumiem. Slovākijas iestādes norāda, ka *BTS* kā lidostas operators darbojas tāpat kā jebkurš cits uzņēmums tirgū, t.i., tas nosaka nodevas par pakalpojumiem, ko sniedz gaisa pārvadātājiem lidostā katram pārvadātājam atsevišķi, uz sarunu pamata, t.i., ar vienošanos starp pusēm un saskaņā ar tās komerciālo politiku. Ministrija neuzskata, ka vienošanās kaut kādā veidā ietekmētu citu gaisa pārvadātāju darbības lidostā.

Slovākijas iestādes norāda, ka šai sakarā Slovākijas Republikas Gaisa satiksmes dienesta publicētie *AIP* nav vispārēji saistoši tiesību akti un tādēļ nav saistoši *BTS*, un var sniegt tikai rekomendācijas.

PASĀKUMA NOVĒRTĒJUMS*Valsts resursi*

Komisija piezīmē, ka:

- fondu kā lielāko *BTS* akcionāru nodibināja saskaņā ar Slovākijas Republikas Valsts padomes likumu. Slovākijas Republikas Valsts padome apstiprina fonda budžetu. Priekšsēdētāju,

priekšsēdētāja vietnieku un pārējos septiņus prezidija (fonda galvenā struktūra) locekļus ieceļ Slovākijas Republikas Valsts padome pēc Slovākijas Republikas valdības vai Slovākijas Republikas Valsts padomes komitejas priekšlikuma. Fonda uzraudzības padomes locekļus arī ieceļ Slovākijas Republikas Valsts padome ⁽³⁾.

- Kā minēts tās Statūtos, ir "savstarpēja sadarbība starp fondu, ministriju, dibinātājiem un valdību attiecībā uz fonda darbībām par uzņēmumu dibināšanu saskaņā ar privatizācijas lēmumiem, kā arī citām darbībām" ⁽⁴⁾.
- *BTS* akcionāri 2007. gada 22. oktobrī iecēla pēc Slovākijas Republikas Transporta, pasta un telekomunikāciju ministrijas priekšlikuma jauno *BTS* valdes priekšsēdētāju. Preses apskatā, kas ir publicēts lidostas tīmekļa vietnē, tiek apgalvots, ka: "Šādu pārmaiņu mērķis pamatā ir palielināt lielāko akcionāru — Slovākijas Republikas Transporta, pasta un telekomunikāciju ministrijas un Slovākijas Republikas Valsts īpašuma fonda — lēmumu pieņemšanas pilnvaras, kā arī atdalīt darbības, kas saistās ar ikdienas lidostas darbību un attīstības procesu pārvaldību" ⁽⁵⁾.
- Attiecībā uz lidostas darbību šīs ir darbības, kurām ir nozīmīga loma vairākās politikas stratēģijās: transporta politikā, reģionālajā vai valsts tautsaimniecības attīstības politikā, vai pilsētu un valsts plānošanas politikā. Valsts iestādes vispārīgi "piedalās", kad lidostas vadītājs pieņem lēmumus, kas nosaka šādas infrastruktūras ilgtermiņa attīstību.

Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija šajā brīdī nevar izslēgt to, ka par lēmumu slēgt vienošanos ir atbildīgas valsts iestādes, un tie ir valsts resursi.

Selektīva ekonomiska priekšrocība

Komisijai ir jāvērtē, vai lidosta, slēdzot vienošanos, ņemusi vērā rentabilitātes prognozes. Komisija piezīmē, ka:

- šķiet, ka vienošanos noslēdza lidostas privatizācijas laikā, īpaši iespējams, ka pēdējā izsoles priekšlikumu iesniegšanas dienā. Veiksmīgākie izsoles dalībnieki ziņoja plašsaziņas līdzekļiem, ka viņi netika par vienošanos informēti ⁽⁶⁾. Tādēļ, sagatavojot savu privatizācijas piedāvājumu, viņi nebija iekļāvuši vienošanās saistības savos uzņēmuma plānos. Tātad var secināt, ka vienošanās nosacījumi būtu par pamatojumu augstākām privatizācijas cenām, ja tie būtu labvēlīgi lidostai.

⁽³⁾ Likums 92/1991, 27(4) punkts.

⁽⁴⁾ <http://www.airportbratislava.sk/flashContent/default3.html>

⁽⁵⁾ <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>

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

- Pie tam atlaižu sistēma, iespējams, nav atkarīga no pasažieru skaita palielināšanās.
- Turklāt 2006. gada pārskatā, kas ir publicēts lidostas tīmekļa vietnē, ir apgalvots, ka: *“Uzņēmuma vadība laikā pirms līguma slēgšanas par akciju pārdošanu nebija centusies ilgtermiņā atrisināt to līgumu nopietno ietekmi, kas ir slēgti ar gaisa pārvadātājiem (ar SkyEurope), un bija noslēgusi jaunus līgumus (ar Ryanair), neanalizējot pakalpojumus vai neanalizējot tos no konkurences viedokļa”* ⁽⁶⁾.
- Pie tam Slovērijas plašsaziņas līdzekļi ziņoja, ka Ryanair izteica ļoti negatīvu viedokli par lidostas privatizāciju ⁽⁷⁾. Daži plašsaziņas līdzekļi norādīja uz iespējamo saikni starp Ryanair negatīvo attieksmi pret privatizāciju un vienošanos ar lidostu. Tas izrādās kā norāde, ka vienošanās bija vienīgi iespējama ar valsts īpašumā esošu lidostu un nebūtu iespējama, ja lidosta piederētu privātīpašniekam.

Tāpēc Komisijai ir šaubas, vai BTS rīcību virzīja rentabilitātes prognozes. Tādējādi nevar izslēgt, ka vienošanās deva Ryanair priekšrocību, ko tā nebūtu saņēmusi parastos tirgus apstākļos.

Ietekme uz tirdzniecību un konkurenci dalībvalstu starpā

Šajā gadījumā lidostu pakalpojumu sniegšanas tirgus ir atvērts, un tādēļ šis pasākums var ietekmēt konkurenci un tirdzniecību dalībvalstu starpā.

Secinājums

Ņemot vērā iepriekš minēto un tā kā Slovērijas iestādes neiesniedza Komisijai ne vienošanās nosacījumus, ne sīkāku informāciju par apstākļiem, kādos darījumu noslēdza, tā uzskata, pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, ka Ryanair guva labumu no valsts atbalsta lidostu nodevu atlaižu veidā, ko tā nebūtu guvusi normālos tirgus apstākļos.

Tādējādi, ja vien Slovērijas iestādes nesniedz ekonomisku līguma pamatojumu vai jebkādu citu informāciju, kas izslēgtu šāda atbalsta esamību Ryanair, Komisijai ir jāvērtē pasākums, lai noteiktu tā saderību ar kopējo tirgu.

PASĀKUMA SADERĪBA AR KOPĒJO TIRGU

Komisija uzskata, ka Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunkts un Komisijas paziņojums par lidostu finansēšanu un atbalstu darbības uzsākšanai aviokompānijām, kas veic lidojumus no

⁽⁶⁾ <http://www.airportbratislava.sk/flashContent/default3.html>

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

reģionālajām lidostām (turpmāk tekstā “2005. gada vadlīnijas”) ⁽⁸⁾ ir juridiskais pamats attiecīgā pasākuma saderības novērtēšanai. 2005. gada aviācijas vadlīnijas nosaka vairākus izpildāmus nosacījumus (79. punktā), lai šāda veida atbalsts darbības uzsākšanai būtu saderīgs ar kopējo tirgu. Šajā gadījumā Komisijai īpaši ir šaubas, jo tās rīcībā nav informācijas par vienošanās nosacījumiem attiecībā uz šādiem punktiem:

- šķiet, ka atvieglotās lidostu nodevas, iespējams, attiecas uz jaunu lidostu nevis uz jaunu galamērķi. Slovērijas iestādes tiek lūgtas sniegt informāciju par maršruti, ko uzskata par “jaunu galamērķi”. Tās tiek arī lūgtas iesniegt maršrutu sarakstu, ko apkalpo citas aviokompānijas no Bratislavas un uz to.

- Šķiet, ka Ryanair piešķirtās atlaides esošajiem galamērķiem paliek spēkā desmit gadus (kas atbilst līguma darbības ilgumam). Paredzēts, ka jaunajiem regulārajiem galamērķiem lidostu nodeva katru gadu palielināsies, lai sešos gados sasniegtu tādu lidostu nodevu līmeni, kāds ir jau esošajiem galamērķiem. Slovērijas iestādes nav iesniegušas informāciju par maršrutu rentabilitāti.

- Nav skaidrs, vai iespējamās lidostu nodevu atlaides attiecas uz papildu izmaksu kompensāciju saistībā ar jauno maršrutu atklāšanu. Pie tam izrādās, ka atlaides arī tiek piemērotas esošajiem galamērķiem.

- Šķiet, ka iespējamais atbalsts nesaskan ar maksimālajiem procentiem un maksimālo atbalsta ilgumu, kas noteikts 79. punkta f) apakšpunktā.

- Šķiet, ka nevienam citam gaisa pārvadātājam nav piedāvātas ne tādas pašas nodevas, ne arī sniegta informācija par vienošanās noslēgšanas procesu.

- Neraugoties uz to, ka Slovērijas iestādes pierāda, ka vienošanās slēgšanas brīdī uzņēmums, kas darbojas lidostā, darbojās kā tirgus investors, tā neiesniedza Komisijai uzņēmējdarbības plānu, norādot attiecīgo maršrutu dzīvotspēju. Slovērijas iestādes nesniedza analīzi, norādot jauno maršrutu ietekmi uz konkurējošajiem maršrutiem.

- Komisijai nav pierādījumu, ka informācija par iespējamo valsts atbalstu maršrutiem uz Bratislavas lidostu un no tās, ir publiski pieejama. Šķiet, ka atbalsta saņēmējs nav izvēlēts atklātā procedūrā. Komisijai nav informācijas par soda mehānismu.

⁽⁸⁾ OVC 312, 9.12.2005., 1. lpp.

Tādēļ Komisija šaubās, vai šajā gadījumā ir izpildīti saderīguma nosacījumi, kā noteikti 2005. gada vadlīnijās.

SECINĀJUMS

Ņemot vērā iepriekš veikto saderīguma novērtējumu, Komisija šaubās, vai valsts atbalsta pasākumu var nosaukt par saderīgu ar kopējo tirgu saskaņā ar Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Tādēļ Komisija ir nolēmusi uzsākt procedūru, kas noteikta Līguma 88. panta 2. punktā saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 6. pantu.

Ņemot vērā iepriekšminētos apsvērumus un saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 10. pantu, Komisija pieprasa Slovērijas Republikai iesniegt viena mēneša laikā pēc šīs vēstules saņemšanas visus dokumentus, informāciju un datus, kas nepieciešami atbalsta/pasākuma novērtēšanai, un īpaši Bratislavas lidostas vienošanās nosacījumus, kas noslēgti ar pārvadātāju *Ryanair*. Citādi Komisija pieņems lēmumu, pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju. Tā lūdz nekavējoties jūsu iestādēm nosūtīt šīs vēstules kopiju atbalsta iespējamajam saņēmējam.

Komisija vēlas atgādināt Slovērijas Republikai, ka EK līguma 88. panta 3. punktam ir apturošs efekts, un vērš jūsu uzmanību uz Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 14. pantu, kas paredz, ka visu nelikumīgo atbalstu var atgūt no saņēmēja.

Komisija brīdina Slovērijas Republiku, ka tā paziņos ieinteresētajām pusēm, publicējot šo vēstuli un tās svarīgāko kopsavilkumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Tā arī paziņos ieinteresētajām pusēm EBTA valstīs, kas ir EEZ nolīguma parakstītājas, publicējot paziņojumu EEZ Pielikumā *Eiropas Savienības Oficiālajam Vēstnesim*, un paziņos EBTA Uzraudzības iestādei, nosūtot šīs vēstules kopiju. Visas šādas ieinteresētās puses tiks aicinātas iesniegt savus apsvērumus viena mēneša laikā no šādas publikācijas dienas.

VĒSTULES TEKSTS

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

1. POSTUP

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

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

4. Komisija 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 Komisija zaevidovala 9. januára 2007, odmietli Komisii poskytnúť podmienky zmluvy.

5. Komisija 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. Komisija listom z 12. júla 2007 s predĺžením lehoty súhlasila.

7. Slovenské orgány listom zo 17. augusta 2007, ktorý Komisija 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‘. Komisija 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, pošt 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 poskytl 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 destináciu 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 rovná 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 väčšinou 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:

- časovú 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.

- narūša 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 verejnemu 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. *Selektīvna 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 štruktúrálne 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⁾.

⁽³²⁾ <http://www.airportbratislava.sk/files/docs/V5%20BTS%202006.pdf>

⁽³³⁾ http://www.tvojepeňazie.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).

⁽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>

61. Komisija 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. Komisija 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, Komisija musí posúdiť opatrenie s cieľom určiť, či je zlučiteľné so spoločným trhom.

3.2. Právny základ hodnotenia

65. Komisija 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 Komisija 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. Komisija 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 Komisija 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.

Komisija však nemá žiadne informácie o tom, či sa ostatné letiská na príslušných trasách nachádzajú v EÚ alebo mimo nej. Komisija 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 trvaniam 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 pridelovanie 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 vyplatenej 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 dopravca 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 pôsobiacich vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore (Ú. v. ES L 76, 23.3.1992, s. 14).

Iepriekšējs paziņojums par koncentrāciju
(Lieta COMP/M.5246 — Goldman Sachs/Leg un Westphalian Companies)

Lieta, kas pretendē uz vienkāršotu procedūru

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/C 173/08)

1. Komisija 2008. gada 1. jūlijā saņēma paziņojumu par ierosinātu koncentrāciju, ievērojot Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 4. pantu ⁽¹⁾, kuras rezultātā uzņēmums The Goldman Sachs Group Inc. ("Goldman Sachs", ASV) iegūst Padomes regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē pilnīgu kontroli pār uzņēmumu Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen GmbH ("LEG", Vācija) un uzņēmumiem Ravensberger Heimstättengesellschaft mit beschränkter Haftung ("Ravensberger", Vācija), Ruhr-Lippe Wohnungsgesellschaft mit beschränkter Haftung ("Ruhr-Lippe", Vācija) un Wohnungsgesellschaft Münsterland mit beschränkter Haftung ("Münsterland", Vācija) (kopā "Westphalian Companies"), iegādājoties akcijas.

2. Attiecīgie uzņēmumi veic šādu uzņēmējdarbību:

- uzņēmums Goldman Sachs: investīciju banku pakalpojumi, jo īpaši ieguldījumi nekustamajos īpašumos;
- uzņēmums LEG: apdzīvojamā nekustamā īpašuma izīrēšana, komerciālā un apdzīvojamā nekustamā īpašuma pārvaldība un attīstība;
- uzņēmums Westphalian Companies: apdzīvojamā nekustamā īpašuma izīrēšana.

3. Iepriekšējā pārbaudē Komisija konstatē, ka uz paziņoto darījumu, iespējams, attiecas Regulas (EK) Nr. 139/2004 darbības joma. Tomēr galīgais lēmums šajā jautājumā netiek pieņemts. Ievērojot Komisijas paziņojumu par vienkāršotu procedūru noteiktu koncentrācijas procesu izskatīšanai saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 ⁽²⁾, jānorāda, ka šī lieta ir nododama izskatīšanai atbilstoši paziņojumā paredzētajai procedūrai.

4. Komisija aicina ieinteresētās trešās personas iesniegt tai savus iespējamus novērojumus par ierosināto darbību.

Novērojumiem jānonāk Komisijā ne vēlāk kā 10 dienu laikā pēc šīs publikācijas datuma. Novērojumus Komisijai var nosūtīt pa faksu (faksa numurs (32-2) 296 43 01 vai 296 72 44) vai pa pastu ar atsauces numuru COMP/M.5246 — Goldman Sachs/Leg un Westphalian Companies uz šādu adresi:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ OVL 24, 29.1.2004., 1. lpp.

⁽²⁾ OVC 56, 5.3.2005., 32. lpp.