

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 27. januára 2010

o štátnej pomoci C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Zmluva medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair

[oznámené pod číslom K(2010) 183]

(Iba slovenské znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2011/60/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

a informáciami, ktoré Komisia potrebuje, aby mohla posúdiť dané opatrenie. Dňa 11. júna 2008 Slovensko postúpilo Komisii svoje pripomienky o začatí konania.

so zreteľom na Zmluvu o Európskej únii a Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na článok 108 ods. 2 prvý pododsek Zmluvy o fungovaní Európskej únie ⁽¹⁾,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými článkami ⁽²⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

(2) Rozhodnutie Komisie začať konanie a vydať príkaz na poskytnutie informácie bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽⁴⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k danému opatreniu do jedného mesiaca odo dňa uverejnenia.

(3) Komisia dostala pripomienky k predmetnej veci od dvoch zainteresovaných strán. Tieto pripomienky postúpila Slovensku elektronickou poštou 11. septembra 2008. Slovensko dostalo príležitosť reagovať na tieto pripomienky. Na žiadosť slovenských orgánov sa stretnutie konalo 26. novembra 2008. Komisia dostala pripomienky Slovenska elektronickou poštou 17. decembra 2008.

1. KONANIE

(1) Komisia listom z 11. marca 2008 informovala Slovenskú republiku o svojom rozhodnutí začať konanie ustanovené v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) (bývalý článok 88 ods. 2 Zmluvy o ES) v súvislosti so zmluvou medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair (ďalej len: „zmluva“ alebo „zmluva so spoločnosťou Ryanair“) a zároveň rozhodla o vydaní príkazu na poskytnutie informácie v súlade s ustanoveniami článku 10 ods. 3 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES ⁽³⁾ [teraz článok 108 ZFEÚ] (ďalej len „procesné nariadenie“) v súvislosti so všetkými dokumentmi, údajmi

2. DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA

(4) Komisia vo svojom rozhodnutí začať konanie uviedla, že Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s. (ďalej len: „BTS“ alebo „letisko“) je hlavným medzinárodným letiskom Slovenskej republiky. Akcionármi BTS sú v súčasnosti Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (34 %) a Fond národného majetku Slovenskej republiky ⁽⁵⁾ (ďalej len „Fond národného majetku“) (66 %).

⁽⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

⁽⁵⁾ 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 (podrobné informácie sa nachádzajú na stránke <http://www.natfund.gov.sk/>). Účelom jeho existencie a jeho hlavnou činnosťou je prevod štátneho majetku určeného na privatizáciu na neštátne subjekty. Fond je pod priamym dohľadom Národnej rady Slovenskej republiky, ktorej sa predkladá na schválenie rozpočet Fondu, ako aj návrhy na použitie majetku fondu v zmysle § 28 ods. 3 písm. b) zákona, ročnú účtovnú závierku a výročnú správu o činnosti fondu.

⁽¹⁾ S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107 a 108 ZFEÚ. Oba súbory ustanovení sú v podstate totožné. Na účely tohto rozhodnutia by sa v prípade potreby odkazy na články 107 a 108 ZFEÚ mali chápať ako odkazy na články 87 a 88 Zmluvy o ES.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 173, 8.7.2008, s. 9.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1.

- (5) Rozhodnutie začať konanie sa zakladá na informáciách, ktoré predložil sťažovateľ, a na vyhláseniach z médií⁽⁶⁾, podľa ktorých BTS poskytlo spoločnosti Ryanair na základe zmluvy uzavretej 5. decembra 2005 zľavu z letiskových odplát pre nové plánované a existujúce destinácie (t. j. destinácie, do ktorých sa z letiska už lietalo). Táto zmluva platí do 30. júna 2016.
- (6) V zmluve so spoločnosťou Ryanair sa údajne stanovila takzvaná odplata za služby (jednotná cena zahŕňajúca rôzne služby), ktorá zahŕňa vybavenie lietadla (handling) a súvisiace služby, použitie letiska cestujúcimi, služby na vybavovacej ploche, riadenie uloženia nákladu, komunikáciu a letové činnosti, podporné služby a terminálové a infraštruktúrne služby.
- (7) Uplatňované odplaty sú údajne výrazne nižšie ako v sadzobníku odplát oficiálne uverejnenom v leteckej informačnej príručke⁽⁷⁾ (ďalej len „AIP“ – Aeronautical Information Publication). Výška odplaty za služby sa údajne líši v závislosti od toho, či letecká spoločnosť prevádzkuje novú plánovanú destináciu alebo existujúcu destináciu. V nasledujúcej tabuľke sa súhrnne uvádzajú odplaty, ktoré by spoločnosť Ryanair údajne musela platiť, keby bola spoplatňovaná na základe AIP, a odplaty, ktoré Ryanair údajne platí v skutočnosti:

Tabuľka 1

Porovnanie odplát podľa AIP a odplát v zmluve so spoločnosťou Ryanair

(v EUR)

	Odplaty podľa AIP ⁽¹⁾	Odplaty, ktoré Ryanair údajne platí za nové destinácie ⁽²⁾	Zľava na nové destinácie	Odplaty, ktoré Ryanair údajne platí za existujúce destinácie ⁽³⁾	Zľava na existujúce destinácie
Odplata za pristátie	780				
Odplata za použitie letiska cestujúcimi	2 030				
Odplata za pozemnú obsluhu	250 ⁽⁴⁾				
Spolu	3 060	[...] (*)	[...]	[...]	[...]

(¹) Pri výpočtoch sa použil príklad lietadla Boeing 737-800 so 189 sedadlami, s percentuálnym využitím kapacity lietadla (load factor) 83 % a MTOM 69,9.

(²) Zmluva údajne poskytuje výrazné zníženie odplát – s daným percentuálnym využitím kapacity lietadla (157 cestujúcich) Ryanair platí letisku celkový poplatok [...] na jedného cestujúceho [...] / 157 cestujúcich; (odlet a prílet) na novej plánovanej destinácii.

(³) Odplata za služby pre existujúce destinácie predstavuje údajne [...] za jeden Boeing 737-800 (odlet a prílet).

(⁴) Odplaty za pozemnú obsluhu sú upravené samostatnými zmluvami medzi letiskom a leteckou spoločnosťou. Veľmi konkurencieschopný poplatok za handling predstavuje podľa sťažovateľa sumu približne 250 EUR na jedno lietadlo.

(*) Dôverné informácie.

- (8) Takzvaná odplata za služby pre nové destinácie by sa uplatňovala na všetky destinácie počas prvých 12 mesiacov od nadobudnutia platnosti zmluvy. Za každý nasledujúci rok sa odplata za služby zvýši o [...]. Po prvých [...] rokoch sa má odplata za služby uplatniteľná na nové destinácie rovnať odplate za služby uplatniteľnej na existujúce destinácie. Odplata za služby by obsahovala aj odplatu za parkovanie lietadiel. Okrem toho prípadné zavedenie nových odplát v budúcnosti, ktoré by spoločnosť Ryanair nemusela platiť, by ešte zväčšili rozdiel medzi zľavnenou sadzbou a sadzbou podľa AIP.
- (9) Na základe vyššie uvedeného nastolilo rozhodnutie o začatí konania tieto tri otázky:

— či rozhodnutie BTS uzavrieť zmluvu so spoločnosťou Ryanair možno pripísať slovenským orgánom,

(⁶) ETREND, 31.3.2006, <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>; Pravda.sk.

(⁷) Sťažovateľ poskytol Komisii sadzobník odplát uverejnený v AIP a platný od decembra 2005:

— 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.

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.

- či BTS akceptovaním zľavy z letiskových odplát pre nové a existujúce destinácie spoločnosti Ryanair na časové obdobie od podpísania zmluvy do 30. júna 2016 konalo ako investor v trhovom hospodárstve a
- či v prípade, že by sa odplata za služby na nové a existujúce destinácie rovnala štátnej pomoci, je táto pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom.
- (10) Pokiaľ ide o prvú otázku, Komisia si pri začatí prešetrovania všimla, že 22. októbra 2007 akcionári BTS vymenovali na návrh Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky nového predsedu predstavenstva BTS. Komisia preto vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o nepripísateľnosť zmluvy štátu, ako to tvrdia slovenské orgány.
- (11) Pokiaľ ide o druhú otázku, Komisia musela preskúmať, či sa v tomto konkrétnom prípade správanie BTS riadilo perspektívou rentability a či výhoda, ktorú údajne spoločnosť Ryanair využíva, predstavuje výhodu, ktorú by za normálnych trhových podmienok nezískala.
- (12) Slovenské orgány v tejto súvislosti konštatovali, 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.
- (13) Domnievajú sa tiež, že poskytovanie zliav vo všeobecnosti je vo vzťahu k všetkým leteckým spoločnostiam bežnou obchodnou praxou, 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“.
- (14) Slovenské orgány však Komisii neposkytli podmienky zmluvy ani podrobné informácie o okolnostiach, za ktorých bola zmluva uzavretá. Komisia preto vo svojom rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti o tom, či sa správanie BTS riadilo perspektívami dlhodobej rentability. Nebolo tak možné vylúčiť, že uzavretím zmluvy bola spoločnosti Ryanair poskytnutá výhoda, ktorú by za normálnych trhových podmienok nepožila.
- (15) Pokiaľ ide o tretiu otázku, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či podmienky zlučiteľnosti ustanovené v oznámení Komisie o financovaní letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (ďalej len „usmernenia z roku 2005“) ⁽⁸⁾ boli v tomto prípade splnené a či opatrenie štátnej pomoci mohlo byť vyhlásené za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.
- (16) Príkazom na poskytnutie informácie vydaným v súlade s článkom 10 ods. 3 procesného nariadenia sa od Slovenskej republiky požadovalo, aby predložila všetky dokumenty, informácie a údaje potrebné na posúdenie opatrenia, a to najmä:
- podmienky zmluvy,
 - štúdie, interné dokumenty alebo iné písomnosti, na základe ktorých sa zmluva dojednala,
 - podnikateľský plán letiska a všetky ostatné strategické dokumenty v súvislosti s podnikateľskou stratégiou voči spoločnosti Ryanair,
 - pravidlá/okolnosti, na základe ktorých boli dojednané odplaty s inými leteckými spoločnosťami, a politiku, na základe ktorej sa uplatňujú odplaty pre iné spoločnosti prevádzkujúce lety do/z Bratislavy (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, SkyEurope),
 - akékoľvek existujúce zmluvy akcionárov medzi Fondom národného majetku a Slovenskou republikou týkajúce sa BTS a
 - informácie požadované v odseku 70 rozhodnutia o začatí konania.
- ### 3. PRIPOMIENKY ZO SLOVENSKA
- (17) Slovenské orgány na úvod svojich pripomienok poskytli východiskové informácie o destináciách z letiska v roku 2008, do ktorých prevádzkuje lety Ryanair (11 destinácií) a ostatní leteckí dopravcovia (Sky Europe 9 plánovaných destinácií a 9 letných destinácií; ČSA 1 destinácia; Air Slovakia 4 destinácie; Lufthansa 1 destinácia a Aeroflot 1 destinácia).

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1.

- (18) Slovenské orgány vo svojich pripomienkach ďalej objasnili, že AIP sa vzťahuje na štandardné odplaty letiska. Avšak letisko s cieľom zlepšiť svoju rentabilitu a zvýšiť využitie svojich kapacít schvaľuje na základe individuálnych zmlúv zľavy z týchto odplát. Takéto zľavy sa zakladajú na rôznych kritériách, ako napríklad počet prepravených cestujúcich, frekvencia prevádzkovaných liniek a/alebo zavedenie nových liniek. V prípade, že letecký dopravca nespĺňa kritériá dohodnuté v individuálnej zmluve, stráca právo na uplatnenie zliav.
- (19) Slovenské orgány ďalej objasnili, že BTS je ako komerčný podnik sám zodpovedný za svoju cenovú stratégiu a za rentabilitu zmlúv, ktoré uzatvára s rôznymi leteckými dopravcami. BTS predkladá dozornej rade len svoju celkovú ročnú stratégiu v súvislosti s počtom cestujúcich na letisku, svoje celkové príjmy a náklady, ako aj svoje investície a prostriedky na financovanie týchto investícií. V prezentácii ročnej stratégie sa nezohľadňujú individuálni leteckí dopravcovia ani individuálne zmluvy.
- (20) Slovenské orgány ďalej objasnili, že z dôvodu nezávislosti BTS nedokážu poskytnúť Komisii informácie týkajúce sa rentability príslušných liniek ani dokumentáciu týkajúcu sa rokovacieho procesu v súvislosti so zmluvou so spoločnosťou Ryanair.
- (21) Podľa slovenských orgánov sa zmluva medzi BTS a spoločnosťou Ryanair zakladá na obchodných podmienkach a nezahŕňa štátnu pomoc.

3.1. Zmluva so spoločnosťou Ryanair z 5. decembra 2005

- (22) Slovenské orgány poskytli aj kópiu zmluvy s názvom Zmluva o letiskových službách z 5. decembra 2005 uzavretej medzi BTS a spoločnosťou Ryanair. V zmluve sa ustanovujú prevádzkové a finančné podmienky, na základe ktorých Ryanair zriaďuje a prevádzkuje komerčné lety na letisko a z letiska. Zmluva začína platiť dňom podpisu kontraktu (t. j. 5. decembra 2005) a platí do 30. júna 2016.
- (23) Zmluva bola uzavretá ako neexkluzívna, to znamená, že zmluvné strany súhlasili, že podmienky udelené spoločnosti Ryanair podľa zmluvy možno poskytnúť na transparentnom a nediskriminačnom základe aj akejkoľvek inej leteckej spoločnosti, ktorá by sa sama zaviazala k rovnocennému objemu činnosti na letisku.
- (24) Spoločnosť Ryanair sa v zmluve zaviazala platiť od 1. júla 2009 za minimálne [...] liniek za deň aj v prípade, ak by prevádzkovala menej liniek v období od 1. júla 2009 do 30. júna 2016. BTS sa zaviazalo poskytnúť spoločnosti Ryanair dostatočnú vybavenosť s cieľom umožniť jej prevádzkovať toto dohodnuté minimum [...] liniek za deň.
- #### 3.1.1. Odplata spoločnosti Ryanair za služby
- (25) Ryanair bude od podpisu zmluvy platiť za služby poskytované letiskom jednotnú odplatu za každé lietadlo (prílet a odlet), takzvanú „odplatu za služby“, vo výške [...] za lietadlo typu B737-800. Táto odplata sa od 1. januára každého roku zvýši o [...] hodnoty z predošlého roku s výnimkou prípadov, ak je destinácia „novou destináciou“ (pozri ďalej). Obsahuje odplatu za pristátie, letiskovú odplatu za odlet a odplaty za handling vrátane odplát za bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu⁽⁹⁾. Nezaŕňa odplatu za približovacie riadenie, ktorú vyberá riadenie letovej prevádzky, ani odplaty za parkovanie lietadla, keďže lietadlá spoločnosti Ryanair nemajú na letisku základňu.
- (26) V zmluve sa uvádza, že ak letisko zavedie bezpečnostné poplatky alebo iné odplaty ako sú tie, ktoré už sú zahrnuté v „odplate za služby“, letisko bude musieť vyberať tieto odplaty priamo od cestujúcich.
- #### 3.1.2. Odplata za nové destinácie
- (27) Slovenské orgány tiež objasňujú, že „novou destináciou“ sa v zmysle zmluvy chápe každý plánovaný let, ktorý nebol prevádzkovaný iným leteckým dopravcom počas platnosti letového poriadku v rovnakom období posledného roku pred jej spustením. Odplata sa bude uplatňovať len v prípade, ak bude letecká spoločnosť prevádzkovať aspoň [...] letov za týždeň. Pre určenie destinácie je rozhodujúci kód letiska IATA/ICAO, inými slovami definícia novej destinácie sa vzťahuje na letisko, nie na mesto. Odplaty za nové destinácie obsahujú rovnaké položky ako bežná odplata za služby.
- (28) Ryanair platí letisku nasledujúce odplaty za služby za každé 12-mesačné obdobie od dátumu otvorenia novej destinácie:
- 1. rok: [...] za lietadlo typu B 737-800 (odlet + prílet),
 - 2. rok: [...] za lietadlo typu B 737-800 (odlet + prílet),
 - 3. rok: [...] za lietadlo typu B 737-800 (odlet + prílet),
 - 4. rok: [...] za lietadlo typu B 737-800 (odlet + prílet),

⁽⁹⁾ Tieto odplaty zahŕňajú aj bezpečnostné opatrenia (ako napríklad protipožiarne opatrenia) a bezpečnostné kontroly cestujúcich a batožiny, ako aj iné bezpečnostné služby požadované podľa zákona.

- 5. rok: [...] za lietadlo typu B 737-800 (odlet + prílet),
- 6. rok: [...] za lietadlo typu B 737-800 (odlet + prílet) a
- po 6 rokoch sa bude uplatňovať bežná odplata spoločnosti Ryanair za služby [pozri bod 3.1.1].

- (29) Odplaty za nové destinácie sa každoročne nezvyšujú o [...].

3.1.3. Iné služby poskytované spoločnosti Ryanair

- (30) Letisko ako handlingový agent poskytuje spoločnosti Ryanair aj zariadenie na rezerváciu a sprostredkovanie predaja leteniek. Ryanair platí podľa zmluvy letisku províziu vo výške [...] zo všetkých nových rezervácií Ryanairu (bez daní, poplatkov za zmenu, iných poplatkov a odplát za použitie letiska cestujúcimi a iných odplát), ktoré predalo letisko prostredníctvom debetných/kreditných kariet. Provízia poplatok sa stanovuje podľa nasledujúceho sadzobníka:
- mesačný priemer vyzbieraných odplát na odletového cestujúceho do výšky [...] EUR: [...] provízia z celkovej sumy,
 - mesačný priemer vyzbieraných odplát na odletového cestujúceho od [...] EUR do [...] EUR: [...] provízia z celkovej sumy a
 - mesačný priemer vyzbieraných odplát na odletového cestujúceho [...] EUR alebo viac: [...] provízia z celkovej sumy.

4. PRIPOMIENKY OD TRETÍCH STRÁN

4.1. BTS

- (31) Pripomienky BTS boli poskytnuté listom zo dňa 8. júla 2008.

4.1.1. Pripísateľnosť zmluvy štátu

- (32) BTS s ohľadom na svojich akcionárov ďalej objasnilo, že v čase (5. decembra 2005), keď bola zmluva podpísaná, bolo Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky jediným akcionárom letiska. Fond

národného majetku Slovenskej republiky získal vlastnícke práva na akcie BTS až neskôr v rámci privatizačného procesu. BTS sa preto domnieva, že je irelevantné ďalej preukazovať úlohu a vplyv fondu národného majetku.

- (33) BTS zastáva názor, že zľavy udelené spoločnosti Ryanair neboli v žiadnom prípade poskytnuté zo štátnych zdrojov, keďže BTS ako súkromná akciová spoločnosť nedisponuje žiadnymi štátnymi zdrojmi. Podľa názoru BTS samotná skutočnosť, že štát vlastní akcie BTS, nemôže automaticky implikovať štátne zdroje. Podľa článku 295 Zmluvy o ES, Zmluva o ES nediskriminuje medzi vlastníctvom verejných orgánov a súkromných osôb.

- (34) BTS ďalej vysvetľuje, že rozhodnutie podpísať zmluvu nie je pripísateľné štátu, hoci ministerstvo ako jediný akcionár vymenovalo členov predstavenstva, ktorí predmetnú zmluvu dojednali a podpísali. Podľa BTS boli títo členovia vyberaní v zmysle stanov BTS na základe transparentného výberového konania a v zmysle slovenského Obchodného zákonníka a stanov BTS predstavenstvo riadi činnosť spoločnosti a prijíma obchodné rozhodnutia, ako aj rozhodnutia týkajúce sa prevádzkových a organizačných záležitostí, pokiaľ také rozhodnutia nie sú vyhradené do pôsobnosti iných orgánov. Navyše podľa slovenského Obchodného zákonníka musí predstavenstvo konať v prospech spoločnosti a je zodpovedné za spôsobenú škodu okrem prípadu, ak sa preukáže, že členovia predstavenstva postupovali pri výkone svojej pôsobnosti s odbornou starostlivosťou a v dobrej viere, že konajú v záujme spoločnosti. Členov predstavenstva nezaväzuje zodpovednosť ani schválenie ich konania dozornou radou.

- (35) BTS objasňuje, že manažment, ktorý dojednal a uzavrel zmluvu, konal na základe vlastného rozhodnutia a bez akéhokoľvek zasahovania akcionára. Manažment BTS nikdy nebol viazaný predkladať akcionárovi ani inému orgánu na schválenie obchodnú stratégiu spoločnosti voči individuálnym prepravcom.

4.1.2. Ceny AIP verzus zmluva

- (36) Pokiaľ ide o odplaty za použitie letiska cestujúcimi a odplaty za pristátie podľa platnej AIP, letisko uvádza, že odplaty sa za posledné roky nezmenili. Len v roku 2008 sa odplaty za pristátie znížili o 7 % v dôsledku zvýšeného využívania letiska. V nasledujúcej tabuľke sa sumarizuje vývoj odplát od roku 2003 do roku 2008.

Tabuľka 2

Vývoj cien AIP v BTS vyjadrený v SKK

Odplaty v SKK	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Odplata za použitie letiska cestujúcimi (na 1 cestujúceho)	490	490	490	490	490	490
Odplata za pristátie (na 1 tonu vzletovej hmotnosti lietadla)	425	425	425	425	425	395

- (37) Letisko sa okrem toho domnieva, že ceny uvedené v AIP sú len odporúčané ceny a pre BTS nie sú záväznými cenami. Uvedené ceny sa uplatňujú voči leteckým dopravcom, ktorí neprijímajú žiadne ďalšie zmluvné záväzky voči BTS týkajúce sa počtu prevádzkovaných liniek, frekvencie letov, objemu cestujúcich alebo obdobia výkonu svojej činnosti na letisku. Podľa názoru BTS každé zmluvné dojednanie o prijatých záväzkoch dopravcu nad rámec štandardných pravidiel stanovených predpismi a normami musí byť obojstranne vyvážené a zohľadnené v cenách. To dáva prevádzkovateľovi letiska možnosť diferencovať ceny za poskytované služby v súvislosti so záväzkami prijatými leteckým dopravcom s cieľom maximalizovať ekonomické prínosy pre letisko.
- (38) BTS ďalej vysvetľuje, že keďže zmluva obsahuje doložku o pravidelnom medziročnom zvyšovaní cien o [...], rozdiel medzi cenami spoločnosti Ryanair a AIP sa postupne znižuje. Jednorazové znižovanie cien podľa AIP v roku 2008 sa tiež nepremietlo do cien spoločnosti Ryanair a znamenalo tak ďalšie zníženie rozdielov.
- (39) Pokiaľ ide o ostatné publikované ceny AIP, BTS ďalej objasňuje, že odplata za približovacie riadenie a riadenie letovej prevádzky nie je súčasťou cien dohodnutých medzi BTS a spoločnosťou Ryanair, keďže túto službu neposkytuje BTS. BTS tiež objasňuje, že v zmysle AIP platnej v prešetrovanom období je parkovanie lietadla prvé dve hodiny zdarma. BTS preto nechápe, akým spôsobom Ryanair získava akúkoľvek reálnu výhodu podľa zmluvy vzhľadom na bezplatné parkovanie, keďže po prvé táto podmienka zodpovedá platnej AIP a po druhé lietadlá spoločnosti Ryanair sa na letisku nezdržiajú dlhšie ako dve hodiny ⁽¹⁰⁾.
- (40) Podľa názoru BTS vyššie uvedené informácie preukazujú, že zmluvné ceny dohodnuté medzi BTS a spoločnosťou Ryanair nie sú napriek rozdielnej štruktúre v rozpore s odporúčanými cenami AIP, zohľadňujú záväzky prijaté spoločnosťou Ryanair a zabezpečujú ekonomický prínos pre BTS, ktorý je porovnateľný alebo vyšší ako v prípade iných dopravcov. BTS tiež objasňuje, že samotná zľava z jednotkovej ceny nemôže slúžiť ako dôvod pre tvrdenie, že prijímateľovi bola poskytnutá ekonomická výhoda.
- 4.1.3. *Zásada investora v trhovom hospodárstve a zmluva so spoločnosťou Ryanair*
- (41) BTS ďalej vysvetľuje, že podpisom zmluvy prvorado nesledovalo ekonomický rozvoj regiónu, ani možný prílev investícií. Uvádza, že hlavným cieľom jeho obchodného rozhodnutia bolo zvýšiť príjmy z leteckých a neleteckých činností, diverzifikovať riziko a závislosť na Sky Europe – jedinom kľúčovom prepravcovi na letisku – a vytvoriť stabilnejší rozvoj počtu cestujúcich na letisku. Podľa názoru BTS by všetky tieto činitele prispeli k zvýšeniu trhovej hodnoty letiska.

Tabuľka 3

Vývoj pravidelnej dopravy na letisku v rokoch 2004 – 2007 v počtoch cestujúcich

Pravidelná doprava v počtoch cestujúcich	2004		2005		2006		2007	
Ryanair	—	0 %	62 524	8 %	451 328	30 %	582 135	38 %
SKYEurope	329 463	71 %	587 048	73 %	837 325	56 %	815 459	53 %
ČSA	85 872	19 %	89 462	11 %	93 955	6 %	91 821	6 %
Slovenské aerolínie ⁽¹⁾	25 705	6 %	46 899	6 %	56 165	4 %	3 568	0 %
AIR Slovakia	22 115	5 %	22 408	3 %	44 349	3 %	58 379	4 %
Spolu	463 155	100 %	808 341	100 %	1 483 122	100 %	1 551 362	100 %

⁽¹⁾ Slovenský národný letecký prepravca, ktorý bol predaný spoločnosti Austrian Airlines, a v roku 2006 bol na jeho majetok vyhlásený konkurz.

- (42) BTS tiež argumentuje, že zmluva bola uzavretá v decembri 2005, takže na porovnanie by sa mali použiť údaje dostupné v tom čase, t. j. odplaty za použitie letiska uplatňované na iných európskych letiskách súťažiacich s BTS v lákaní prepravcov porovnateľných so spoločnosťou Ryanair.

⁽¹⁰⁾ Ryanair nemá pre svoje lietadlá na letisku základňu.

- (43) BTS ďalej argumentuje, že podľa všeobecne známych informácií súkromné letiská bežne poskytujú zľavy leteckým spoločnostiam, a to vždy s očakávaním rastu ziskovosti letiska. Zľavy poskytnuté spoločnosti Ryanair sa môžu javiť ako poskytnutá ekonomická výhoda v prípade porovnávania samotných jednotkových cien bez zohľadnenia skutočných ekonomických prínosov a efektov pre letisko. Podľa názoru BTS nie je možné posudzovať jednotkové ceny bez súvislosti s inými zmluvnými dojednaniami a bez ich vzťahu k objemu prepravených cestujúcich, celkovému ročnému objemu cestujúcich, k hmotnosti lietadiel, k pravidelnosti a počtu letov počas celého roka, k sezónnosti a z toho vyplývajúcich nákladov, ako aj ďalších faktorov ovplyvňujúcich rentabilitu letiska ako celku. Všetky tieto faktory majú vplyv na výšku tržieb a nákladov letiska a musia sa zohľadniť v porovnávaní cien účtovaných jednotlivým prepravcom.
- (44) BTS je toho názoru, že pri uzatváraní zmluvy sa správalo ako súkromný investor v trhovom hospodárstve. BTS vykonalo pred podpisom zmluvy so spoločnosťou Ryanair finančné prepočty výnosnosti tejto zmluvy. Medzi manažmentom BTS a spoločnosťou Ryanair sa uskutočnilo niekoľko konferenčných hovorov s cieľom dojsť k dohode o podmienkach. Prepočty BTS posudzovali náklady a očakávané výnosy zo zmluvy a opierali sa o skúsenosti rôznych letísk s nízkonákladovými prepravcami.
- (45) BTS ďalej vysvetľuje, že v čase uzavretia zmluvy malo letisko vybudované dostatočné prevádzkové kapacity na zvyšovanie počtu cestujúcich v nasledujúcich rokoch, takže neočakávalo dodatočné zvyšovanie fixných nákladov viazucich sa k zvyšovaniu kapacít. Uvádza tiež, že zmluva s akýmkoľvek iným leteckým prepravcom, ktorý by zabezpečoval porovnateľný rast cestujúcich ako Ryanair, by bola uzavretá za porovnateľných podmienok. Vzhľadom na povahu služieb, ktoré poskytuje BTS cestujúcim a lietadlám spoločnosti Ryanair, BTS objasňuje, že tieto služby sú výrazne lacnejšie než vybavovanie vykonávané pre štandardných prepravcov.
- (46) BTS ďalej objasňuje, že príjmy vyplývajúce zo zmluvy so spoločnosťou Ryanair predstavujú prílev „garantovaných príjmov“. Je to tak najmä preto, že podľa článku 2.1 zmluvy je spoločnosť Ryanair v období od 1. júla 2009 do 30. júna 2016 povinná platiť BTS minimálne za [...] letov denne, a to aj v prípade, ak by v danom období prevádzkovala menej letov. Podľa názoru BTS takýto záväzok spoločnosti Ryanair umožňuje lepšie plánovanie dlhodobých investícií na letisku. BTS ďalej vysvetľuje, že vďaka Ryanairu sa na letisku podstatne zvýšili príjmy z neleteckých činností.
- (47) V súvislosti s mechanizmom na uplatňovanie zmluvne dohodnutej zľavy na nové linky BTS zdôrazňuje, že zľavu nemožno kalkulovať vo vzťahu k prvému roku platnosti zmluvy, ale k prvým 12 mesiacom od otvorenia spojenia do príslušnej destinácie.
- (48) BTS v súvislosti so zľavami na takzvané „nové destinácie“ tiež zastáva názor, že takáto zľava nepredstavuje pre Ryanair selektívnu ekonomickú výhodu, keďže BTS je pripravené poskytnúť zníženú cenu len na linky, ktoré spĺňajú predmetné kritériá stanovené v zmluve a zabezpečia porovnateľný ekonomický prínos pre letisko. Podľa BTS je tiež potrebné zdôrazniť, že dopravcovi vzniká nárok na uplatnenie zľavenej ceny len v prípade, ak ide o pravidelnú linku s minimálnym počtom letov [...] za týždeň. Pri predpokladanom minimálnom využití kapacity lietadiel B 737-800 (63 %) ⁽¹¹⁾ to predstavuje aspoň 90 000 nových cestujúcich za rok, čo predstavovalo v čase podpisu zmluvy viac ako 6,5 % celkového počtu cestujúcich vybavených letiskom a čo v roku 2007 stále predstavuje viac ako 4,3 % celkového počtu cestujúcich vybavených letiskom.
- (49) Zároveň treba uviesť, že len jedna z liniek spoločnosti Ryanair splnila do dnešného dňa od podpisu zmluvy podmienky na poskytnutie zľavy, a to destinácia Frankfurt – Hahn. V čase podpisu zmluvy nelietal a ani v súčasnosti nelietajú žiadne iné dopravca pravidelnou linkou do tejto destinácie a nedošlo teda k prevzatíu už existujúcich cestujúcich iného dopravcu spoločnosťou Ryanair.
- (50) BTS ďalej objasňuje, že ak letecký dopravca splní podmienky takejto destinácie, ekonomický prínos takejto destinácie je aj po poskytnutí najvyššej zľavy v prvom roku viac ako [...] za rok, čo je o [...] viac ako v prípade bežnej priemernej destinácie iného dopravcu s frekvenciou letov trikrát za týždeň v cenách podľa AIP (t. j. [...]) a je takmer [...] ako destinácie iného dopravcu s frekvenciou letov päťkrát za týždeň v cenách podľa AIP (t. j. [...]).
- (51) BTS zastáva názor, že nová destinácia prispieva významnou mierou k rastu a rozvoju letiska najmä vyšším využitím kapacít letiska (terminál a dráhy), pričom prínos z vysokého objemu získaných tržieb zo zavedenia takejto novej destinácie vysoko prevyšuje poskytnuté zľavy a významne prispieva k pokrytiu existujúcich fixných nákladov ⁽¹²⁾ spoločnosti a tým i k udržateľnosti cien služieb poskytovaných letiskom (pozri vývoj cien AIP). BTS ďalej uvádza, že takáto nová destinácia prispieva aj k zvyšovaniu podielu pravidelnej dopravy a znižuje nepravidelnosť vyťaženia kapacít letiska spôsobovanú letnými (charterovými) letmi, ktoré

⁽¹¹⁾ Podľa názoru BTS sťažovateľ nesprávne uvažuje s percentuálnym využitím kapacity lietadla (load factor) Ryanairu vo výške 83 %. Ani Ryanair, ani iný porovnateľný prepravca na letisku nikdy nedosiahol takýto load factor. Ryanair možno porovnávať jedine s druhým nízkonákladovým prepravcom operujúcim v BTS (napr. Sky Europe v roku 2005), ktorý dosiahol v roku podpisu zmluvy so spoločnosťou Ryanair load factor vo výške 63 %.

⁽¹²⁾ BTS tiež objasňuje, že náklady na vybavovacie kapacity mimo nákladov na vybavenie lietadla (terminál, dráhy a iné plochy a odpisy, úroky, opravy a údržba, energie, služby, licencie IT systémov, osobné náklady, správa) možno považovať (v takmer 100 % výške) za fixné náklady spoločnosti, ktoré sa podstatne nemenia v závislosti od zmeny počtu vybavených cestujúcich letiska.

v najvyššej miere vplyvajú na potrebu investovania do nových kapacít letiska, ktorými v konečnom dôsledku prostredníctvom odpisov a úrokov zafažujú rozpočet letiska, a tým vyvolávajú potrebu zvyšovania cien za poskytované služby.

- (52) BTS ďalej objasňuje, že podmienky na udelenie zľavy na nové destinácie musia dodržať frekvenciu sedem letov týždenne, čo v prípade spoločnosti Ryanair splnila jedine destinácia Frankfurt – Hahn. Spoločnosť Ryanair však otvorila niekoľko „nových“ destinácií, ktorým zľava priznaná nebola vzhľadom na nižšie týždenné frekvencie letov (napr. Stockholm-Skavsta, East Midlands, Bristol a Brémy).
- (53) Pokiaľ ide o rentabilitu jednotlivých trás, BTS vysvetľuje, že nedisponuje komplexnými informáciami a že rentabilitu trasy môže vyhodnotiť jedine letecký prepravca. Ryanair od svojho vstupu na BTS zrušil iba jedinú linku (Bratislava – Brémy, Nemecko). Linka bola zrušená po ôsmich mesiacoch prevádzky a to aj napriek tomu, že Ryanair platil za ňu negociovanú sadzbu (teda nižšiu ako vyhlásenú cenu v AIP). Podľa BTS možno na uvedenom ilustrovať, že poskytovanie akejkoľvek zľavy na letecké spojenie v bežných trhových podmienkach nepostačuje na udržiavanie neperspektívnej linky.

4.1.4. Zlučiteľnosť pomoci

- (54) BTS zastáva názor, že zmluva neposkytla spoločnosti Ryanair výhodu, keďže sa zakladala na trhových podmienkach, a preto netvorí štátnu pomoc. Preto BTS nepodáva vysvetlenia o kritériách zlučiteľnosti.
- (55) BTS tiež zastáva názor, že usmernenia Komisie z roku 2005 nie sú všeobecne záväzným právnym aktom komunitárneho práva, t. j. nie sú záväzné jednak pre členské štáty EÚ, a najmä nie pre fyzické a právnické osoby. Záväzné sú len nariadenia, smernice a rozhodnutia. Odporúčania a stanoviská nie sú záväzné. BTS okrem toho argumentuje, že zmluva bola uzavretá 5. decembra 2005 a usmernenia Komisie z roku 2005 boli uverejnené 9. decembra 2005, a teda že nie sú v tomto prípade retroaktívne uplatniteľné.

4.2. Ryanair

- (56) Spoločnosť Ryanair na úvod svojich pripomienok z 8. augusta 2008 uviedla, že podľa jej názoru je začatie konania vo veci formálneho zisťovania neopodstatnené a zbytočné. Vyjadrila tiež poľutovanie, že Komisia neposkytla spoločnosti Ryanair možnosť zapojiť sa do predbežného preskúmania.

- (57) V samotnej veci Ryanair zastáva názor, že Komisia mala vychádzať zo štandardných komerčných dojednaní, okrem iného z dokladových materiálov o porovnateľných letiskách, ktoré spoločnosť Ryanair predložila v prípade prešetrovania týkajúceho sa letiska Charleroi, a na tomto základe mala Komisia rozhodnúť, že predmetná zmluva je v súlade so zásadou investora v trhovom hospodárstve, a teda nepredstavuje štátnu pomoc.

4.2.1. Pripísateľnosť zmluvy štátu

- (58) Pokiaľ ide o financovanie zmluvy prostredníctvom štátnych zdrojov a jej pripísateľnosť slovenským orgánom, Ryanair chápe vec tak, že BTS pri uzatváraní zmluvy konalo nezávisle, a teda nešlo o spojitost so žiadnym štátnym opatrením.
- (59) Ryanair zastáva názor, že sťažovateľ bol podľa všetkého predpojatý v dôsledku námietok spoločnosti Ryanair voči prevzatíu BTS Letiskom Viedeň a načasovanie uzavretia zmluvy chápal ako dôkaz o udelení štátnej pomoci a že zveličil domnelý rozsah údajnej výhody udelennej spoločnosti Ryanair.

- (60) Spoločnosť Ryanair síce potvrdzuje pravdivosť informácie, že vyjadrila obavy týkajúce sa hospodárskej súťaže, pokiaľ ide o výber kupujúceho v procese privatizácie BTS⁽¹³⁾, zastáva však názor, že by bolo absurdné vyvodzovať z postoja spoločnosti Ryanair, že je proti privatizácii letiska alebo že sa stavala proti tomu, aby Letisko Viedeň získalo BTS z dôvodu, že pre nutnosť štátnej podpory by zmluva údajne mohla fungovať, len ak by bolo letisko vo verejnom vlastníctve. Spoločnosť Ryanair ďalej objasňuje, že nebola proti privatizácii BTS ako takej, ale proti výberu kupca letiska, Letiska Viedeň, pretože by sa tým odstránil konkurenčný tlak, ktorý vytvára Letisko Bratislava na Letisko Viedeň a eliminoval by sa výber pre letecké spoločnosti, ktoré by chceli obsluhovať túto spádovú oblasť, ktorá pokrýva časť Slovenskej republiky, Rakúska, Maďarska a Českej republiky.

- (61) Pokiaľ ide o načasovanie zmluvy, Ryanair objasňuje, že uzavretiu zmluvy predchádzala dlhá fáza príprav a rokovaní medzi spoločnosťou Ryanair a BTS, ktorá sa začala prinajmenšom už v decembri 2003. Zmluva bola skutočne uzavretá 5. decembra 2005, zatiaľ čo posledný deň na predkladanie ponukových návrhov bol 24. január 2006, t. j. viac ako o jeden a pol mesiaca neskôr.

⁽¹³⁾ K privatizácii napokon nedošlo.

- (62) Ryanair tiež okrem toho vysvetľuje, že v období od septembra 2005 do marca 2006 bolo plánované prevzatie dodávky 20 lietadiel, pričom až štyri z nich mali byť určené na prevádzkovanie letov BTS. Z týchto prevádzkových dôvodov sa proces uzatvárania zmluvy nemohol pozastaviť na viac než desať mesiacov až do uzavretia privatizačných ponúk a súhlasu Protimonopolného úradu Slovenskej republiky (pričom prvý termín bol 15. augusta 2006 a následne bol predĺžený o 45 dní do októbra 2006).

4.2.2. Vysvetlenia týkajúce sa AIP a jej odplát za služby na letisku

- (63) Ryanair v súvislosti s AIP zastáva názor, že tento dokument je len informatívny a pre BTS nie je pri jeho rokovaniach s leteckými spoločnosťami záväzný. Okrem tohto aspektu samotná letecká príručka AIP umožňuje špeciálne zľavy a výnimky zo svojich ustanovení, a teda zverejňuje dostupnosť zliav, ktoré možno v jednotlivých prípadoch dohodnúť medzi prevádzkovateľmi letiska a leteckými spoločnosťami.
- (64) Pokiaľ ide o štandardnú odplatu za parkovanie, ktorá sa uplatňuje, keď je lietadlo zaparkované dlhšie ako dve hodiny, spoločnosť Ryanair obhajuje, že táto odplata by sa na ňu neuplatňovala pre špecifickosť jej prevádzky, ako aj pre skutočnosť, že Bratislava nie je základňou spoločnosti Ryanair. Lietadlá spoločnosti Ryanair na BTS nikdy neparkujú a z dôvodu rýchleho procesu obrátky jej lietadlá pobudnú na letisku v každom jednotlivom prípade len 25 minút a nikdy nie sú vo vymedzených parkovacích priestoroch.
- (65) Pokiaľ ide o zavedenie nových odplát, Ryanair zastáva názor, že výklad Komisie je zavádzajúci, pretože naznačuje, že nové odplaty sa na Ryanair nebudú vzťahovať. Tieto odplaty však bude jednoducho vyberať BTS namiesto spoločnosti Ryanair. Ryanair ďalej obhajuje, že ak by tieto odplaty vyberala priamo spoločnosť Ryanair, mali by nepriaznivý vplyv na jej obchodný model a počet cestujúcich.
- (66) Ryanair ďalej uvádza, že ak by sa niektoré štandardné odplaty uplatniteľné na letisku eliminovali alebo znížili, neznamenalo by to pre túto spoločnosť žiadny prínos, pretože kombinovaná odplata za pristátie, odlet a handling určená podľa zmluvy sa v prípade zníženia štandardných odplát na letisku neznižuje. Bolo to riziko, ktoré spoločnosť Ryanair prevzala v čase uzavretia zmluvy. Toto riziko sa na letisku skutočne naplnilo, keďže odplata za pristátie sa v januári 2008 znížila o 7,1 %. Okrem toho sa v zmluve určuje každoročné zvýšenie odplaty za služby o [...].

4.2.3. Zmluva spĺňa zásadu investora v trhovom hospodárstve

- (67) Ryanair spochybňuje predbežné zistenia Komisie, že zásada investora v trhovom hospodárstve nie je splnená,

pretože slovenské orgány medzi výhodami, ktoré zmluva prináša, spomenuli regionálny ekonomický rozvoj a možný prílev investícií, ako aj ďalšie sekundárne a terciárne ekonomické účinky.

- (68) Ďalej obhajuje, že hlavným cieľom BTS bolo optimalizovať počet cestujúcich a súťažiť na trhu s letiskovými službami a že rozhodnutie BTS sa zakladalo na neustále aktualizovaných finančných analýzach, čo možno potvrdiť aj výmenou listov medzi BTS a spoločnosťou Ryanair počas dlhého rokovacieho procesu, ktorý sa začal v decembri 2003. Ryanair uvádza, že napríklad list BTS z 12. decembra 2003 s dočasnou ponukou zliav naznačuje, že letisko vykonalo finančné analýzy nákladov a výnosov. Ryanair ďalej uvádza, že aj e-mail zo 16. novembra 2004 naznačuje, že BTS analyzovalo riziká súvisiace so zmluvou a že napríklad akceptovalo, aby sa do odplaty za služby zaradili len odplaty, nad ktorými má kontrolu (do odplaty za služby nezahrnulo napr. riadenie letovej prevádzky, keďže BTS ju neriadi). Spoločnosť Ryanair uvádza ako príklad aj to, že poskytla BTS správu UNISYS, ktorá sa týkala schopnosti sekundárnych letísk viazať na seba časť premávky primárnych letísk.
- (69) Ryanair vysvetľuje, že odplaty, ktoré platí letisku BTS, sú podobné alebo dokonca vyššie ako odplaty na iných porovnateľných letiskách (napr. Blackpool Airport, letisko v súkromnom vlastníctve v Spojenom kráľovstve). Spoločnosť Ryanair tiež argumentuje, že Komisii poskytla príklady odplát na mnohých letiskách v súkromnom vlastníctve a so súkromným financovaním, a to v rôznych etapách počas administratívnej a súdnej fázy prípadu Charleroi, a pokiaľ ide o ďalšie vysvetlenia, odvoláva sa na argumenty, údaje a závery, ktoré poskytla v prípade Charleroi. Zastáva názor, že komplexné ekonomické posúdenie nie je potrebné a malo by stačiť jednoduché porovnanie letiskových odplát na rôznych letiskách v súkromnom vlastníctve a so súkromným financovaním.
- (70) Spoločnosť Ryanair tiež zastáva názor, že keďže sa zaviazala prevádzkovať aspoň [...] liniek za deň – ekvivalent vyše 2 miliónov cestujúcich za rok s predpokladom percentuálneho využitia kapacity lietadla (load factor) 75 % – z Letiska Bratislava počnúc 1. júlom 2009, zabezpečila pre letisko stabilný tok príjmov. Ryanair okrem toho poukazuje na fakt, že tieto príjmy boli garantované sankciou, ktorá by sa v prípade nedodržania záväzku spoločnosti Ryanair rovnala odplatám za [...] liniek za deň. Podľa jej názoru sa uplatňovanie nižších odplát na letisku uskutočnilo so zreteľom na ekonomickú výhodu a je preto v súlade so zásadou investora v trhovom hospodárstve.
- (71) Okrem toho odplata za služby v prípade nových destinácií je založená na frekvencii letov (7 letov za týždeň) a rovná sa počtu vyše 100 000 cestujúcich ročne (za predpokladu, že load factor je 75 %). Spoločnosť Ryanair vysvetľuje, že zľavy na nové destinácie sa v čase jej pripomienok uplatňovali len na linku medzi letiskami Bratislava a Frankfurt Hahn. Argumentuje tiež, že zľavy, ktoré jej poskytlo BTS na nové destinácie, sú

v súlade s praxou v tomto odvetví, keďže mnohé letiská v súkromnom i verejnom vlastníctve uplatňujú takú istú alebo vyššiu úroveň zliav na nové destinácie.

(72) Ryanair ďalej vysvetľuje, že letisku zabezpečil veľký počet cestujúcich, čím táto spoločnosť prispela k maximalizácii neleteckých príjmov a využitiu terminálu. Neletecké príjmy zahŕňajú parkovacie poplatky pre cestujúcich, príjem z podnikov napojených na letisko, ako napríklad prenájom áut, obchody, banky, pošta a reštaurácie, príjem z kyvadlovej dopravy do susedných miest a príjem z reklamy. Ryanair okrem toho zastáva názor, že letisko môže generovať ďalšie príjmy vďaka províziám za letenky a za nadlimitnú batožinu, a ušetriť náklady vďaka rôznym postupom registrácie na let.

(73) Spoločnosť Ryanair odmieta domnienku sťažovateľa, že load factor jej lietadiel údajne dosahuje 84 % a že maximálna vzletová hmotnosť na jedno lietadlo predstavuje 69,9 tony. Tieto domnienky sú prehnane s cieľom zväčšiť rozsah údajnej výhody udelennej spoločnosti Ryanair. Ryanair ďalej objasňuje, že jeho predpoklady týkajúce sa load factoru na jedno lietadlo v čase rokovania s BTS predstavovali 75 – 80 %, čo potvrdili štatistiky *ex post*. Maximálna vzletová hmotnosť lietadiel spoločnosti Ryanair, ktoré zabezpečujú lety na Letisko Bratislava a z tohto letiska, je 67 ton.

(74) Podľa názoru spoločnosti Ryanair sa už v roku 2005 dalo predvídať, že zmluva uzavretá s BTS zabezpečí letisku vyššiu rentabilitu, a teda aj pridanú hodnotu akcionárom. Spoločnosť uzavrela podobné zmluvy s inými letiskami v súkromnom aj verejnom vlastníctve, ako napríklad London-Stansted, London-Luton, Prestwick alebo Hahn.

4.2.4. Neselektívnosť

(75) Ryanair zastáva názor, že toto opatrenie je neselektívne, pretože zmluva bola uzavretá na neexkluzívnom základe a rovnaké podmienky, aké boli udelené spoločnosti Ryanair, mohol na základe týchto záväzkov získať ktorýkoľvek iný letecký dopravca. Zastáva tiež názor, že zmluva zabezpečuje transparentnosť a nediskrimináciu pri uplatňovaní finančných a prevádzkových podmienok ponúkaných iným leteckým spoločnostiam.

(76) Ryanair ďalej vysvetľuje, že v čase uzavretia zmluvy neboli kapacity letiska plne využívané a letisko by preto bolo bývalo schopné vyjsť v ústrety konkurentom spoločnosti Ryanair. Ďalej uvádza, že spoločnosť Sky Europe mala prinajmenšom tie isté podmienky ako Ryanair, keďže jej záväzky boli porovnateľné.

4.2.5. Vplyv na obchod medzi členskými štátmi a narušenie hospodárskej súťaže

(77) Ryanair spochybňuje predbežné zistenia Komisie v začatí konania v súvislosti s narušením hospodárskej súťaže a s

vplyvom na obchod medzi členskými štátmi. Namietajú najmä proti skutočnosti, že Komisia neanalyzovala dojednanie medzi konkurenčnými leteckými spoločnosťami a letiskami.

5. PRIPOMIENKY ZO SLOVENSKA K PRIPOMIENKAM TRETÍCH STRÁN

(78) Slovenské orgány na úvod svojich pripomienok uviedli, že v plnej miere podporujú argumenty BTS a spoločnosti Ryanair, že zmluva nepredstavuje štátnu pomoc spoločnosti Ryanair a že bola uzavretá za trhových podmienok.

(79) Pokiaľ ide o pripísateľnosť zmluvy štátu, zdôrazňujú najmä, že zmluva bola uzavretá až po dlhodobom procese vyjednávania medzi manažmentom letiska a spoločnosťou Ryanair. Podľa názoru slovenských orgánov v prípade, že zmluva by bola pripísateľná štátu, by bol proces vyjednávania rýchlejší. Je tiež zrejmé, že zmluva nebola uzavretá pod tlakom. Argumentujú tiež, že letisko je nezávislé od regiónu a územnej samosprávy a bolo schopné financovať svoje náklady na prevádzku z príjmov dosahovaných bez intervencií verejných orgánov.

(80) Slovenské orgány tiež argumentujú, že BTS sa správalo ako trhový investor s cieľom dosiahnuť čo najvýhodnejšie zmluvné podmienky pre letisko. BTS nedávno predložilo Ministerstvu financií Slovenskej republiky správu, ktorú koncom roka 2003 vypracovala konzultantná spoločnosť a ktorá sa týkala stratégie nízkonákladovej dopravy na letisku. Účelom uvedenej správy bolo opísať činnosť a vývoj podnikania v nízkonákladovej leteckej doprave vo svete a v strednej Európe s cieľom poskytnúť manažmentu letiska odporúčania o cenách a o marketingových a finančných otázkach. Ďalšia analýza bola vykonaná v apríli 2004 s cieľom posúdiť rast počtu cestujúcich na letisku a cenové možnosti.

(81) Slovenské orgány potvrdzujú, že BTS uplatňovalo alebo ponúkalo zľavy na nové plánované destinácie aj v prípade iných dopravcov, ako napríklad Easyjet a Sky Europe, a že zmluva so spoločnosťou Ryanair nepredstavovala osobitnú výnimku. Uvádzajú tiež, že definícia „novej destinácie“ v zmluve so spoločnosťou Ryanair bola porovnateľná s definíciou u iných dopravcov a žiadnym spôsobom nezvýhodnila Ryanair.

(82) Slovenské orgány ďalej objasňujú, že hoci zastávajú názor, že zmluva so spoločnosťou Ryanair nepredstavuje štátnu pomoc, požiadali letisko o analýzu rentability zmluvy *ex post*. Výsledok tejto analýzy ukázal, že letisko dosiahlo v rokoch 2006 – 2007 rentabilitu z uvedenej zmluvy vo výške 8,5 % – 10 %.

6. EXISTENCIA POMOCI

6.1. Štátna pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ

- (83) V zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ „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 s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.“
- (84) Kritériá ustanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Preto na určenie toho, či oznámené opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť splnené všetky nasledujúce podmienky. Konkrétne, finančná podpora by mala:
- byť udeľovaná štátom alebo prostredníctvom štátnych zdrojov,
 - uprednostňovať určité podniky alebo výrobu určitých tovarov,
 - narušať alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a
 - ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.
- (85) V tomto prípade slovenské orgány argumentovali, že BTS sa správalo tak, ako by sa v podobnej situácii správal investor v trhovom hospodárstve. Ak je tomu tak, spoločnosť Ryanair by nebola zmluvou zvýhodnená a nešlo by o žiadnu štátnu pomoc.

6.2. Uplatnenie zásady investora v trhovom hospodárstve

- (86) Pri posudzovaní toho, či bola zmluva uzavretá za bežných trhových podmienok, Komisia musela preskúmať, či by za podobných okolností súkromný investor fungujúci za bežných podmienok trhového hospodárstva uzavrel rovnaké alebo podobné komerčné dojednania ako BTS ⁽¹⁴⁾.
- (87) Obidve zainteresované strany (t. j. BTS a Ryanair) tvrdia, že aj iné letiská v súkromnom a verejnom vlastníctve udeľujú zľavy založené na objeme cestujúcich a zľavy na nové destinácie, pričom očakávajú nárast svojej ziskovosti a zlepšenie využívania infraštruktúry. Zastávajú preto názor, že Komisia by mala obmedziť svoje kritérium súkromného investora v trhovom hospodárstve na porovnanie odplát uvedených v zmluve s letiskovými odplatami, ktoré sa na iných európskych letiskách uplatňujú na nízkonákladové letecké spoločnosti. Ryanair

zvlášť konštatuje, že odplaty, ktoré platí Letisku Bratislava, sú podobné alebo dokonca vyššie ako odplaty na iných porovnateľných letiskách (napr. Blackpool Airport v Spojenom kráľovstve).

- (88) Z tohto hľadiska má Komisia za to, že hoci letiskové odplaty na iných európskych letiskách môžu poskytnúť veľmi všeobecné referenčné hodnoty na určovanie cien letiskových služieb, neumožňujú dospieť k záveru, že sa BTS v tomto konkrétnom prípade správalo ako súkromný investor.
- (89) Každé letisko má inú štruktúru príjmov a nákladov. Závisia predovšetkým od stavu rozvoja letiska, najmä pokiaľ ide o počet cestujúcich, letecké spoločnosti, ktoré na letisko/z letiska prevádzkujú lety, dostupnú kapacitu (nadmerná kapacita, kapacitné obmedzenia alebo potreba nových investícií z dôvodu zvýšenia počtu cestujúcich), životnosť infraštruktúry, potrebu investícií na obnovu a úrovne odpisov, regulačnú záťaž, ktorá sa v jednotlivých členských štátoch môže líšiť, a historické dlhy a záväzky. Komisia tiež poznamenáva, že zmluvy s leteckými spoločnosťami sa môžu na každom letisku líšiť a môžu závisieť aj od atraktívnosti polohy pre danú leteckú spoločnosť a jej konkurentov, veľkosti spádovej oblasti a úrovne ponúkaných služieb.
- (90) Komisia sa preto domnieva, že posúdenie toho, či zmluva obsahuje výhodu pre Ryanair, sa musí vykonať vo vzťahu k podmienkam na Letisku Bratislava, a nie iba jednoduchým porovnaním odplát uplatňovaných na iných európskych letiskách, ktoré môžu mať iné charakteristiky.
- (91) Podľa zásad ustálených judikatúrou musí Komisia porovnať správanie BTS so správaním súkromného prevádzkovateľa, ktorý sa riadi perspektívou ziskovosti ⁽¹⁵⁾. BTS tvrdí, že sa správalo racionálne, no Komisia neposkytlo formalizovanú písomnú správu.
- (92) Súdny dvor v rozsudku vo veci Stardust Marine uviedol, že „[...] s cieľom preskúmať, či štát prijal alebo neprijal správanie obozretného investora konajúceho v trhovom hospodárstve, je potrebné preniesť sa do kontextu obdobia, počas ktorého sa prijali opatrenia finančnej pomoci s cieľom posúdiť ekonomickú racionálnosť správania štátu, a teda zdržať sa akéhokoľvek hodnotenia založeného na neskoršej situácii“ ⁽¹⁶⁾.
- (93) Aby Komisia mohla uplatniť kritérium súkromného investora, musí sa preniesť do obdobia, v ktorom bola zmluva podpísaná. BTS podpísalo zmluvu so spoločnosťou Ryanair 5. decembra 2005. Komisia musí svoje posúdenie založiť aj na informáciách a predpokladoch, ktoré mal prevádzkovateľ k dispozícii v čase podpisu zmluvy.

⁽¹⁴⁾ Komisia s cieľom vykonať svoje posúdenie zadala aj vypracovanie štúdie skupine Moore Stephens (ďalej len „expert Komisie“). Expert Komisie analyzoval finančné údaje a predpoklady, o ktoré sa opiera zmluva so spoločnosťou Ryanair. Pri vypracúvaní štúdie mu pomáhalo BTS a mal aj prístup k všetkým potrebným dokumentom, ktoré letisko poskytlo v dátovej miestnosti, ako aj k manažmentu BTS. Expert Komisie mal tiež neobmedzený prístup k finančným, zmluvným a iným dokumentom letiska.

⁽¹⁵⁾ Vec C-305/89 Taliansko/Komisia („ALFA Romeo“), Zb. 1991, s. I-1603, bod 20; vec T-296/97 Alitalia/Komisia, Zb. 2000, s. II-3871, bod 84.

⁽¹⁶⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002 vo veci C-482/99 Francúzsko/Komisia (ďalej len: „rozsudok Stardust Marine“), Zb. 2002, s. I-04397, bod 71.

- (94) Podľa zmluvy (článok 2.1) sa spoločnosť Ryanair zaviazala prevádzkovať od polovice roku 2009 aspoň [...] existujúcich destinácií za deň. Od druhého polroku 2009 sa očakával oveľa nižší rast. V článku 6.4 zmluvy sa ustanovuje, že cena za štandardnú destináciu predstavuje [...] EUR na jednu obrátku (prílet a odlet) s tempom nárastu [...] za rok.
- (95) Podľa článku 6.3 zmluvy by nové destinácie boli spoplatnené zníženou sadzbou [...] EUR za každú obrátku lietadla, ktorá by sa každoročne zvyšovala o [...] počas šesťročného obdobia počnúc zavedením novej destinácie. Z informácií, ktoré poskytlo letisko, tiež vyplýva, že nové destinácie by predstavovali maximálne 20 % z celkových destinácií prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair ⁽¹⁷⁾.
- (96) Na tomto základe bolo letisko schopné predpovedať príjem vytvorený zmluvou so spoločnosťou Ryanair. Je potrebné zdôrazniť, že tento príjem zohľadňuje len príjem z leteckých činností a nezohľadňuje nepriame príjmy.
- (97) Komisia ďalej poznamenáva, že vďaka záväzkom spoločnosti Ryanair prevádzkovať z letiska najmenej [...] liniek za deň mohlo BTS očakávať počas trvania zmluvy stabilný a predvídateľný príjem.
- (98) Odhady nákladov letiska počas trvania zmluvy sa uskutočnili premietnutím skutočných nákladov ⁽¹⁸⁾ s posunutím do roku 2016 na základe obchodného plánu letiska.
- (99) Časť každej relevantnej nákladovej položky bola pripísaná zmluve podľa kľúčov predstavujúcich podiel cestujúcich (29,38 % cestujúcich v roku 2007), pohyby lietadiel na letisku (12,69 % v roku 2007), maximálnu vzletovú hmotnosť (19,07 %) a administratívne potreby pripísateľné zmluve, ako aj úroveň služieb poskytovaných spoločnosťou Ryanair. Ročné plánované rozdeľovacie kľúče sa uvádzajú v tabuľke 4, ktorá znázorňuje, že podiel nákladov, ktoré znáša spoločnosť Ryanair, sa zvyšuje s jej dôležitosťou v činnostiach letiska.

Tabuľka 4

Rozdeľovacie kľúče nákladov v prípade zmluvy so spoločnosťou Ryanair v rokoch 2008 – 2016

Rozdeľovacie kľúče nákladov	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cestujúci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Maximálna vzletová hmotnosť	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pohyby lietadiel na letisku	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Administratíva	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) Náklady sa potom premietli do roku 2016 a na základe obchodného plánu letiska sa dospelo k nasledujúcim kľúčovým hypotézam:

- Ročný odpis sa zakladá na investičnom programe, pričom zahŕňa náklady na nový terminál a prudko sa zvyšuje v období výstavby nového terminálu od roku 2009 do roku 2012.
- Náklady na personál sa zakladajú na hypotéze, že počet zamestnancov bude rásť mierou 50 % nárastu počtu cestujúcich za rok krát priemerná mzda zamestnanca krát priemerná ročná miera inflácie.

⁽¹⁷⁾ Komisia v kontexte možnej diskriminácie odplát medzi leteckými dopravcami na BTS konštatuje, že odplata za služby na jedného cestujúceho spoločnosti Ryanair je porovnateľná s odplatou na jedného cestujúceho, ktorú platila spoločnosť Sky Europe, napr. spoločnosť Sky Europe v roku 2008 prepravila 892 939 cestujúcich a zaplatila odplatu [...] EUR na jedného cestujúceho, táto odplata zahŕňala aj odplatu za parkovanie lietadla na letisku; v porovnaní s tým spoločnosť Ryanair prepravila 762 541 cestujúcich a zaplatila odplatu [...] EUR na jedného cestujúceho, s výnimkou odplaty za parkovanie lietadla. Odplaty na BTS sa líšia len v úrovni poskytnutej služby a počtu prepravených cestujúcich. Komisia počas formálneho zisťovania nedostala od konkurentov spoločnosti Ryanair na BTS žiadne nesúhlasné pripomienky.

⁽¹⁸⁾ Vo výpočte sa základ nákladov týka roku 2007; náklady za rok 2005 boli nižšie.

- Predpokladá sa, že nárast nákladov na spotrebu energií (plyn, elektrina) a vody bude predstavovať 25 % nárastu projektovaného počtu cestujúcich krát ročná miera inflácie plus jednorazové zvýšenie vo výške 35 % v roku 2010 odrážajúce otvorenie fázy 1 nového terminálu. V prípade otvorenia fázy 2 nového terminálu v roku 2012 zodpovedajúci nárast neexistuje, pretože vo fáze 2 sa existujúca budova nahradí novou budovou, čiže nedôjde k žiadnemu čistému nárastu vo využívaní energií.
 - Náklady na opravy a údržbu sa zakladajú na predpokladanej miere nárastu 50 % miery zvýšenia projektovaného počtu cestujúcich krát ročná miera inflácie.
 - Ročná miera inflácie sa zakladá na predpoklade Ministerstva financií Slovenskej republiky.
 - Výmenný kurz použitý na prepočet slovenských korún (SKK) na euro (EUR) je stanovený na sadzbe platnej ku dňu podpisu zmluvy (37,798 SKK/EUR).
- (101) V nasledujúcej tabuľke sa sumarizujú výpočty príjmov a nákladov v súvislosti so zmluvou a jej príspevok k zisku BTS počas jej trvania. Tieto výpočty sa zakladajú na obchodnom pláne, ktorý poskytol manažment BTS, a na vyššie uvedených predpokladoch.

Tabuľka 5

Analýza rentability zmluvy so spoločnosťou Ryanair v rokoch 2005 – 2016

(v 1000 EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Príjmy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zisk/strata	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ziskové rozpätie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
NPV ⁽¹⁾ ziskov	[...]										
Priemerné ziskové rozpätie	[...]										

(1) Čistá súčasná hodnota (Net Present Value, ďalej len „NPV“) vypočítaná na základe hodnoty 6,9 % ako diskontnej sadzby.

- (102) Komisia poznamenáva, že zmluva so spoločnosťou Ryanair vytvára počas svojho trvania pozitívny príspevok k finančným výsledkom BTS s čistou súčasnou hodnotou (NPV) ziskov, ktorá predstavuje [...] milióna EUR. Na obdobie zmluvy sa očakávala aj pozitívna celková čistá súčasná hodnota BTS.
- (103) Komisia tiež konštatuje, že zmluva pokrýva všetky pričítateľné náklady. Prístup na základe úplných nákladov v danom prípade zahŕňa odpisy nákladov na letiskovú infraštruktúru a všetkých ostatných prevádzkových nákladov, zahŕňa aj náklady na historickú infraštruktúru ⁽¹⁹⁾ a tiež náklady na opatrenia týkajúce sa bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, pričom môže ísť o opatrenia, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky a neboli by hospodárskou činnosťou v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Nezohľadnili sa ani príjmy z neleteckých činností pripísateľné zmluve. Čistá súčasná hodnota ziskov sa teda zdá byť podhodnotená a pozitívny príspevok zmluvy by mal byť vyšší.
- (104) Komisia ďalej poznamenáva, že v rokoch 2010 a 2011 – čiže v rokoch, keď prvá časť nového terminálu ⁽²⁰⁾ začne svoju prevádzku a na letisku sa vytvoria ďalšie kapacity – jeho náklady (najmä náklady na odpisy a energie) sa v porovnaní s rokom 2008 zvýšia o 33 % až 38 % a budú mať negatívny vplyv na výsledky počas týchto prvých dvoch rokov.

⁽¹⁹⁾ Investície do infraštruktúry a ich financovanie, ku ktorým neodvolateľne došlo predtým, ako boli letiská považované za podniky v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ (dátum prvého rozsudku parížskeho letiska).

⁽²⁰⁾ Rozhodnutie o investíciách na obnovu starého terminálu bolo prijaté nezávisle od rozhodnutia vstúpiť do zmluvného vzťahu so spoločnosťou Ryanair, pred podpisom zmluvy so spoločnosťou Ryanair. BTS nedostalo na výstavbu nového terminálu štátnu pomoc.

- (105) Z tabuľky 5 vyplýva, že priemerné ziskové rozpätie ⁽²¹⁾ (alebo takzvaná návratnosť predaja) zmluvy predstavuje [...] a je porovnateľné s priemernými ziskovými rozpätiami na iných letiskách v EÚ v rokoch 2006 a 2007 (pozri tabuľku nižšie).

Tabuľka 6

Ziskové rozpätie na iných letiskách v EÚ v rokoch 2006 a 2007

(v %)

Letiská	Ziskové rozpätie 2006	Ziskové rozpätie 2007
Fraport	10,51	8,60
Aéroports de Paris	7,65	14,04
Flughafen München	6,73	4,98
Manchester Airports Group	17,69	20,42
Aeroporti di Roma	10,63	3,21
Flughafen Wien	17,62	16,77
SEA Aeroporti di Milano	7,44	5,90
Flughafen Düsseldorf	5,47	10,15
Aeroportos de Portugal	16,71	16,10
Finavia	8,85	10,82
Flughafen Köln-Bonn	1,98	2,00
Flughafen Berlin-Schönefeld	2,07	7,16
Hannover-Langenhagen	0,00	5,61
Lyon-Saint Exupéry	0,00	0,42
Peel Airports	- 3,64	2,93
Priemerné ziskové rozpätie	7,31	8,61

- (106) Expert Komisie vykonal aj analýzu citlivosti čistej súčasnej hodnoty zmluvy s cieľom preskúmať vplyv kolísania nákladov na odpisy a energie – v prípade, že tieto náklady boli podhodnotené – na rentabilitu zmluvy.

Tabuľka 7

Analýza citlivosti (zvýšenie nákladov na odpisy a energie) rentability zmluvy so spoločnosťou Ryanair

Rôzne scenáre	Čistá súčasná hodnota zmluvy so spoločnosťou Ryanair v 1000 EUR
Základný scenár	[...]
Alternatívny scenár 1: Zvýšenie nákladov na odpisy a energie o 10 % v roku 2013 a o 15 % v rokoch 2014 – 2016	[...]
Alternatívny scenár 2: Zvýšenie nákladov na odpisy a energie o 15 % v roku 2013 a o 25 % v rokoch 2014 – 2016	[...]

- (107) Bez ohľadu na odchýlky v analýze citlivosti od 10 % do 25 % zostáva príspevok zmluvy k čistému zisku BTS pozitívny a pohybuje sa v rozmedzí [...] milióna EUR až [...] milióna EUR.

- (108) Vzhľadom na uvedené skutočnosti má Komisia za to, že rozhodnutie BTS uzavrieť zmluvu so spoločnosťou Ryanair bolo racionálne na základe vyššie uvedenej analýzy nákladov a výnosov.

⁽²¹⁾ Ziskové rozpätie (tiež takzvaná návratnosť predaja) porovnáva čistý zisk s predajom (príjmy). Tento pomer ukazuje, či podnik dosahuje dostatočnú návratnosť predaja, pretože určuje, aký veľký zisk sa vytvára na jedno euro príjmov z predaja; ide o ukazovateľ rentability a efektívnosti.

Ďalšie aspekty zmluvy a analýza rizík pre BTS

- (109) Komisia považuje za dôležité vidieť zmluvu v kontexte predchádzajúcej činnosti BTS a jeho pozície na trhu v tom čase.
- (110) Komisia ďalej poznamenáva, že podľa rozsudku v prípade Charleroi⁽²²⁾ sa pri posudzovaní predmetného opatrenia musia vziať do úvahy všetky relevantné prvky opatrenia a ich kontext.
- (111) V tomto prípade by sa okrem analýzy nákladov a výnosov mali pri posudzovaní logiky rozhodnutia BTS uzavrieť zmluvu preskúmať aj ďalšie prvky, a to diverzifikácia leteckých spoločností prevádzkujúcich lety z letiska, a teda zníženie rizika, lepšie pridelenie zdrojov, ako aj zníženie nadmerných kapacít.
- (112) Keďže Slovenská republika v súčasnosti nemá národného leteckého prepravcu a veľkosť jej bývalého leteckého prepravcu bola malá (6 % cestujúcich na BTS v roku 2005), pričom v iných členských štátoch na porovnateľných letiskách prepravujú takéto letecké spoločnosti aspoň 40 % cestujúcich, BTS bolo vysoko závislé od leteckej spoločnosti v súkromnom vlastníctve Sky Europe, ktorá v roku 2005 prepravila na letisku približne 73 % cestujúcich. Možno poznamenať, že BTS mohlo vďaka zmluve so spoločnosťou Ryanair naozaj diverzifikovať svoju zákaznícku základňu a bolo tak schopné znížiť svoje riziko, ktoré sa objavilo v roku 2009, keď spoločnosť Sky Europe išla do konkurzu.
- (113) BTS okrem toho tiež znížilo riziko vytvárania nadmerných kapacít nahradením starého terminálu novým a väčším terminálom. Optimalizácia využitia infraštruktúry a jej regulárnosť umožnili od roku 2008 aj zníženie riadnych odplát AIP. BTS tiež do takzvanej „odplaty za služby“ nezahrnulo odplaty, ktoré neboli pod jeho kontrolou, ako napríklad odplaty za riadenie letovej prevádzky.

(114) Ryanair navyše propaguje na svojej webovej stránke Bratislavu ako jednu zo svojich destinácií. BTS však za túto reklamu neplatí, hoci nemožno vylúčiť, že by s tým mohla byť spojená určitá hodnota.

(115) Komisia poznamenáva, že všetky tieto kvalitatívne prvky tiež pozitívne prispeli k prevádzkovej a finančnej situácii BTS a zvýšili jeho trhovú hodnotu pre jeho akcionárov. Dopĺňajú preto vyššie uvedenú analýzu nákladov a výnosov.

Z á v e r

(116) Vzhľadom na vyššie uvedené môže Komisia dospieť k záveru, že v čase podpisu zmluvy so spoločnosťou Ryanair BTS usúdilo, že zmluvou by sa zvýšila rentabilita letiska. Komisia preto môže akceptovať, že za podobných okolností by sa prevádzkovateľ v trhovom hospodárstve rozhodol uzavrieť rovnakú zmluvu so spoločnosťou Ryanair ako BTS.

(117) Keďže aspoň jedno z kumulatívnych kritérií podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ nie je splnené, Komisia má za to, že zmluva nepredstavuje žiadnu štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Zmluva z 5. decembra 2005 uzavretá medzi Letiskom M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s. a spoločnosťou Ryanair Ltd. nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Slovenskej republike.

V Bruseli 27. januára 2010

Za Komisiu
Antonio TAJANI
podpredseda

⁽²²⁾ Vec T-196/04 Ryanair/Komisia („rozsudok Charleroi“), Zb.2008, bod 59.