

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2016/2069**z 1. októbra 2014****o opatreniach SA.14093 (C 76/2002), ktoré vykonalo Belgicko v prospech letiska Brussels South Charleroi a leteckej spoločnosti Ryanair***[oznámené pod číslom C(2014) 6849]***(Iba francúzske znenie je autentické)****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek ⁽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:

1. POSTUP

- (1) Na základe informácií uverejnených v belgickej tlači v júli 2001 a po prijatí sťažnosti v januári 2002 sa Komisia dozvedela, že Belgicko poskytlo leteckému dopravcovi Ryanair Ltd (ďalej len „Ryanair“) opatrenia pomoci na prevádzkovanie služieb leteckej dopravy na letisku Charleroi. V listoch z 21. novembra 2001, 13. júna 2002 a 4. júla 2002 a na stretnutí 9. októbra 2002 Belgicko poskytlo Komisii informácie o tejto téme.
- (2) Listom z 11. decembra 2002 ⁽³⁾ Komisia informovala Belgicko o svojom rozhodnutí začať proti týmto opatreniam konanie (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ (ďalej len „formálne vyšetrovacie konanie“). Belgicko predložilo svoje pripomienky 14. februára 2003.
- (3) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽⁴⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia predložili svoje pripomienky k predmetným opatreniam.
- (4) Komisii boli doručené pripomienky zainteresovaných strán. Listami z 19. marca a 22. apríla 2003 Komisia poslala tieto pripomienky Belgicku a umožnila mu vyjadriť sa k nim. Listami zo 16. a z 27. mája 2003 bolo Komisii doručené vyjadrenie Belgicka.
- (5) Na žiadosť Komisie sa 24. júna 2003, 23. a 25. júla 2003 konali tri stretnutia s belgickými úradmi. Po týchto stretnutiach boli 27. augusta 2003 Komisii zaslané požadované doplňujúce informácie.
- (6) Dňa 19. decembra 2003 poslalo Belgicko Komisii list, v ktorom poskytlo doplňujúce informácie. Belgické orgány v liste požiadali o ďalšie stretnutie s Komisiou. Toto stretnutie sa uskutočnilo 16. januára 2004.

⁽¹⁾ Od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“). Uvedené dva súbory ustanovení sú vo svojej podstate totožné. Na účely tohto rozhodnutia sa prípadnými odkazmi na články 107 a 108 ZFEÚ rozumejú odkazy na články 87 a 88 Zmluvy o ES. Zmluvou o fungovaní Európskej únie sa takisto zaviedli niektoré zmeny v terminológii, ako napríklad nahradenie slova „Spoločenstvo“ slovom „Únia“, spojenia „spoločný trh“ spojením „vnútorný trh“ a spojenia „Súd prvého stupňa“ spojením „Všeobecný súd“. V tomto rozhodnutí sa používa terminológia ZFEÚ.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 248, 17.8.2012, s. 1.

⁽³⁾ SG (2002) D/233141.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES C 18, 25.1.2003, s. 3.

- (7) Komisia prijala čiastočne negatívne konečné rozhodnutie 12. februára 2004 ⁽⁵⁾ (ďalej len „rozhodnutie z roku 2004“).
- (8) Toto rozhodnutie bolo zrušené rozsudkom Všeobecného súdu zo 17. decembra 2008 ⁽⁶⁾ (ďalej len „rozsudok z roku 2008“), ktorým sa Komisii uložila povinnosť prijať nové konečné rozhodnutie o predmetných opatreniach. Všeobecný súd konštatoval, že keďže Komisia spoločne nepreskúmala opatrenia, ktoré poskytol spoločnosti Ryanair región Valónsko (ďalej len „región“) a správca letiska Charleroi – akciová spoločnosť Brussels South Charleroi Airport (ďalej len „BSCA“) –, a neoverila, či sa tieto dva subjekty posudzované spoločne správali ako rozumné hospodárske subjekty v trhovom hospodárstve, došlo k nesprávnemu právnemu posúdeniu. Rozsudkom z roku 2008 sa stanovilo opätovné začatie formálneho vyšetrovacieho konania, ktoré sa uzavrelo v roku 2004 prijatím konečného rozhodnutia.
- (9) Listom z 23. júla 2010 Komisia umožnila Belgicku, ako aj účastníkom, ktorí predložili svoje pripomienky v rámci formálneho vyšetrovacieho konania, ktoré sa začalo 11. decembra 2002, aby opätovne predložili pripomienky v rámci nového formálneho vyšetrovacieho konania, ktoré sa začalo po vynesení rozsudku z roku 2008. Na žiadosť Komisie z 20. apríla 2011 zaslali belgické orgány doplňujúce informácie listami zo 14. júla a z 21. septembra 2011.
- (10) Listom z 21. marca 2012 Komisia oznámila Belgicku svoje rozhodnutie rozšíriť formálne vyšetrovacie konanie na ďalšie opatrenia (ďalej len „rozhodnutie o rozšírení konania z roku 2012“).
- (11) Rozhodnutie o rozšírení konania z roku 2012 bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽⁷⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k predmetným opatreniam.
- (12) Belgicko poskytlo svoje pripomienky 22. mája 2012. V pripomienkach z 22. mája 2012 chýbala súhrnná tabuľka uvedená v prílohe I k rozhodnutiu o rozšírení konania z roku 2012. Doplnená bola 5. júna 2012.
- (13) Dňa 9. augusta 2012 Komisia požiadala o doplňujúce informácie, najmä pokiaľ ide o náklady spoločnosti Sociétés Wallonne des Aéroports (ďalej len „SOWAER“) v dôsledku investícií do letiska Charleroi a jej služieb v prospech spoločnosti BSCA. Belgické orgány poskytli 3. septembra 2012 ročné účtové závierky spoločnosti SOWAER za roky 2001 – 2004 a 9. októbra 2012 a 18. októbra 2012 doplňujúce informácie.
- (14) Dňa 26. októbra 2012 Komisia po stretnutí požiadala Belgicko o doplňujúce informácie. Belgicko poskytlo požadované informácie 9. novembra 2012.
- (15) Komisii boli doručené pripomienky týchto zainteresovaných strán:
- pripomienky zainteresovanej strany C boli doručené 14. septembra 2012,
 - pripomienky Board of Airline Representatives boli doručené 17. septembra 2012, ako aj pripomienky spoločnosti Air France, združenia Association of European Airlines a spoločnosti Brussels Airport Company,
 - pripomienky spoločnosti Brussels Airlines boli doručené 18. septembra 2012,
 - pripomienky spoločnosti BSCA boli doručené 4. októbra 2012,
 - spoločnosť Ryanair poskytla svoje pripomienky 3. októbra 2012, v ktorých sa odvolala na svoje pripomienky z 30. septembra 2011, 13. apríla 2012 a 4. júla 2012. Spoločnosť Ryanair poslala doplňujúce pripomienky 10. apríla 2013, 20. decembra 2013 a 17. a 31. januára 2014.
- (16) Komisia poskytla Belgicku tieto pripomienky 2. júla a 29. októbra 2012, 3. mája 2013, 22. januára a 24. februára 2014 a umožnila mu vyjadriť sa k nim. Listami zo 17. júla 2012, 14. decembra 2012 a z 5. júna 2013 bolo Komisii doručené vyjadrenie Belgicka.

⁽⁵⁾ Commission Decision 2004/393/EC of 12 February 2004 concerning advantages granted by the Walloon Region and Brussels South Charleroi Airport to the airline Ryanair in connection with its establishment at Charleroi (Ú. v. EÚ L 137, 30.4.2004, s. 1).

⁽⁶⁾ Rozsudok zo 17. decembra 2008, Ryanair/Komisia, T-196/04, Zb. 2008, s. II-3646, EU:T:2008:585.

⁽⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

- (17) Dňa 14. januára 2014 Komisia požiadala Belgicko o doplňujúce informácie s cieľom použiť test hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na opatrenia poskytnuté v prospech spoločnosti BSCA. Belgicko odpovedalo listami zo 7. a z 24. februára 2014. Odpovede však boli neúplné a Komisia 10. marca 2014 poslala Belgicku upomienku, v ktorej ho upozornila na chýbajúce odpovede a požiadala ho o ich doplnenie. Belgicko poskytlo dodatočné informácie 24. marca 2014.
- (18) Dňa 7. februára 2014 požiadala Belgicko o doplňujúce informácie, najmä pokiaľ ide o opatrenia poskytnuté v prospech spoločnosti Ryanair. V dňoch 18. a 24. marca 2014 Belgicko poskytlo odpovede na niektoré otázky.
- (19) Dňa 7. februára 2014 sa na letisku Charleroi konalo aj stretnutie zástupcov regiónu Valónsko, spoločností SOWAER a BSCA na jednej strane a útvarov Komisie na druhej strane.
- (20) V dňoch 25. februára a 11. marca 2014 Komisia požiadala Belgicko o doplňujúce informácie a najmä o vysvetlenie informácií, ktoré Belgicko poskytlo 7. a 24. februára 2014 v súvislosti s opatreniami udelenými regiónom a spoločnosťou SOWAER v prospech BSCA. Belgicko odpovedalo listami z 25. marca a zo 4. apríla 2014 (prílohy boli poskytnuté 9. apríla 2014).
- (21) V dňoch 17. a 19. marca 2014, po prijatí usmernení o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (ďalej len „usmernenia v oblasti letectva“) ⁽⁸⁾, Komisia vyzvala Belgicko a zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k uplatňovaniu usmernení v oblasti letectva v tejto veci. Okrem toho bola 15. apríla 2014 uverejnená výzva pre členské štáty a zainteresované strany, aby v súvislosti s nadobudnutím účinnosti usmernení o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti predložili svoje pripomienky vrátane pripomienok k tejto veci. Komisii boli doručené pripomienky od spoločností Brussels Airport Company, Brussels Airlines, organizácie „Board of Airlines Representatives“, spoločnosti Air France a od združenia „Transport et environnement“. Komisia poskytla tieto pripomienky Belgicku 26. mája 2014. Belgicko predložilo svoje pripomienky 26. júna 2014.
- (22) Ďalšie stretnutie medzi útvarmi Komisie na jednej strane a Belgickom, BSCA a SOWAER na druhej strane sa konalo 11. apríla 2014. Belgicko po tomto stretnutí poslalo dokumenty, ako aj správu z 5. mája 2014 o úlohách vo verejnom záujme, ktorými bola poverená spoločnosť BSCA.
- (23) Dňa 5. mája 2014 Komisia adresovala Belgicku ďalšiu žiadosť o informácie, na ktorú Belgicko odpovedalo 13. mája 2014.
- (24) V liste zo 7. mája 2014 Belgicko súhlasilo, že výnimočne a v súlade s článkom 297 ZFEÚ ho môže Komisia oboznámiť so svojím rozhodnutím v tejto veci vo francúzskom jazyku, keďže útvary Komisie poskytli Belgicku prísľub, že mu poskytnú preklad rozhodnutia do holandského jazyka v čo najkratšej lehote. Belgicko súhlasilo, že len francúzske znenie rozhodnutia bude autentické a rozhodnutie nadobudne účinnosť jeho oznámením vo francúzskom jazyku.
- (25) Dňa 2. júla 2014 spoločnosť Brussels Airlines doručila novú verziu pripomienok, ktoré poskytla 25. septembra 2013 v nadväznosti na uverejnenie návrhu usmernení o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti. Tieto pripomienky boli poslané Belgicku 4. júla 2014 a Belgicko doručilo svoje pripomienky 18. júla 2014.

2. KONTEXT SKÚMANÝCH OPATRENÍ

2.1. Založenie spoločnosti BSCA a spoločnosti SOWAER – chronologický prehľad záväzkov regiónu Valónsko a spoločnosti SOWAER týkajúcich sa spoločnosti Brussels South Charleroi Airport

2.1.1. Inštitucionálna reforma z roku 1980

- (26) Prijatím zákona o inštitucionálnej reforme z 8. augusta 1980 získali belgické regióny právomoci potrebné na vybavenie a prevádzku verejných malých a veľkých letísk na svojich územiach s výnimkou letiska Brusel-National, ktoré si ponechala v právomoci belgická federálna vláda.

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3.

- (27) Belgicko uviedlo ⁽⁹⁾, že vláda regiónu Valónsko sa vtedy rozhodla využiť ekonomický potenciál týchto dopravných infraštruktúr a postupne uskutočniť potrebné investície. Dňa 2. mája 1989 vláda regiónu Valónsko schválila správu ministra dopravy, v ktorej sa uvádza: „Hlavným cieľom valónskej vlády je urobiť všetko preto, aby valónske malé a veľké letiská rýchlo dosiahli svoj prah ziskovosti. Na dosiahnutie tohto cieľa je potrebné uskutočniť niekoľko krokov súčasne, a to najmä v oblasti infraštruktúry.“

2.1.2. Založenie spoločnosti BSCA a dohoda medzi regiónom Valónsko a BSCA z roku 1991

- (28) Región Valónsko založil v roku 1991 spoločnosť BSCA na účely správy letiska Charleroi Bruxelles Sud (ďalej len „letisko Charleroi“).
- (29) Dohodou z 9. júla 1991 (ďalej len „dohoda medzi regiónom a BSCA“) udelil región spoločnosti BSCA na obdobie 50 rokov:

— koncesiu na služby obchodnej správy verejného majetku letiska Charleroi,

— koncesiu na využívanie majetku, ktorá sa týka trvalého a výhradného využívania letiskovej zóny.

- (30) V dohode medzi regiónom a BSCA, ktorej prílohu tvorí špecifikácia (ďalej len „špecifikácia“), sa stanovuje rozdelenie nákladov medzi región Valónsko a spoločnosť BSCA takto:

a) Pokiaľ ide o koncesiu na služby, v dohode medzi regiónom a BSCA ⁽¹⁰⁾ sa uvádza, že spoločnosť BSCA „znáša náklady“ súvisiace s technickou a obchodnou správou letiskovej zóny. Podľa článku 25 špecifikácie však región prevezme do 1. januára 1997 „náklady na protipožiarnu služby ⁽¹¹⁾ a údržbu ⁽¹²⁾“.

b) Pokiaľ ide o koncesiu na využívanie majetku, v dohode sa stanovuje, že región znáša náklady na uvedenie do prevádzky, ako aj na všetky práce spojené s výstavbou, inštaláciou a vybavením poskytnutej zóny ⁽¹³⁾, zatiaľ čo spoločnosť BSCA bude zodpovedná za čistenie a údržbu poskytnutej zóny (...) ⁽¹⁴⁾. V špecifikácii ⁽¹⁵⁾ sa okrem toho stanovuje ročný alebo viacročný program vybavenia, ktorý navrhla BSCA a ktorý odsúhlasil región, a financovať ho bude subjekt poskytujúci koncesiu.

- (31) V dohode ⁽¹⁶⁾ sa v súvislosti s poplatkami uvádza:

— Spoločnosť BSCA je oprávnená vyberať poplatky spojené s premávkou na letisku, ako aj poplatky za každú službu, ktorú bude musieť poskytnúť.

— Ako protihodnotu koncesie platí spoločnosť BSCA regiónu ročný poplatok rovnajúci sa 35 % letiskových poplatkov, ktoré spoločnosť BSCA vybrala za predchádzajúci rok. Tento poplatok sa uhrádza do fondu na finančné riešenie problémov životného prostredia spôsobených prevádzkou letiska.

2.1.3. Opatrenia týkajúce sa vyplatenia dotácie na protipožiarnu služby a údržbu spoločnosti BSCA regiónom Valónsko v rokoch 1997 – 2002

- (32) Dodatkom 2 k špecifikácii sa predĺžilo obdobie, počas ktorého región Valónsko znáša náklady na protipožiarnu služby a údržbu, do 1. januára 2000.

⁽⁹⁾ Správa Belgicka z 24. februára 2014.

⁽¹⁰⁾ Článok 3 ods. 2 dohody medzi regiónom a BSCA.

⁽¹¹⁾ V článku 12 špecifikácie sa protipožiarna služba vymedzuje podľa noriem Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo.

⁽¹²⁾ V článkoch 12 a 19 špecifikácie sa údržba vymedzuje ako „technická údržba budov, dráh a ich okolia, vozového parku atď.“ a „údržba pozemkov, budov, vybavenia budov a materiálu, ktorých sa koncesia týka alebo ktoré sú predmetom koncesie, pričom sa má touto údržbou zabezpečiť vyhovujúci stav z hľadiska účelu ich použitia“.

⁽¹³⁾ Článok 10 ods. 1 dohody medzi regiónom a BSCA.

⁽¹⁴⁾ Podľa článku 13 ods. 2 dohody medzi regiónom a BSCA je BSCA zodpovedná za čistenie a údržbu poskytnutej zóny. Takisto musí zabezpečiť v prípade potreby všetky drobné či veľké opravy. Dodatkom 1 k dohode sa však obmedzila zodpovednosť spoločnosti BSCA iba na veľké opravy v dôsledku nevykonania naliehavej údržby.

⁽¹⁵⁾ Článok 22 špecifikácie, ktorá tvorí prílohu k dohode medzi regiónom a BSCA.

⁽¹⁶⁾ Článok 18 dohody medzi regiónom a BSCA.

- (33) Región prevzal náklady na protipožiarne služby a údržbu aj v rokoch 2000 ⁽¹⁷⁾ a 2001 ⁽¹⁸⁾.
- (34) Pokiaľ ide o rok 2002, Belgicko uvádza, že hoci región Valónsko plánoval aj naďalej poskytovať náhradu týchto nákladov, založením spoločnosti SOWAER a zavedením nového právneho rámca sa oddialilo formálne predĺženie poskytovania tejto náhrady. Podľa Belgicka spoločnosť BSCA potvrdila prevzatie týchto nákladov listom z 5. júla 2001, ktorý v nadväznosti na telefonický rozhovor, počas ktorého mal región Valónsko potvrdiť prevzatie nákladov na tieto služby za rok 2002, poslala valónskej správe dopravy a zariadení a v ktorom predložila návrh rozpočtu spoločnosti BSCA na rok 2002 s uvedením nákladov na tieto služby.

2.1.4. Východiská investičného plánu letiska Charleroi v rokoch 1999 – 2000

- (35) Koncom 90. rokov 20. storočia vypracovali externí poradcovia niekoľko štúdií o možnostiach výstavby letiska Charleroi. Región požiadal firmu Tractebel o strategickú štúdiu výstavby letiska Charleroi, ktorá sa uzavrela v apríli 2000 ⁽¹⁹⁾. Zároveň spoločnosť Roland Berger International Management Consultant predstavila v júli 2000 štúdiu rozvoja letiskovej stratégie pre Valónsko ⁽²⁰⁾. Spoločnosť Grands Travaux de Marseille požiadala, v rámci rokovaní s regiónom Valónsko od začiatku roku 2001 o možnom vstupe do základného imania spoločnosti BSCA, o vypracovanie štúdie potenciálneho rozvoja letiska ⁽²¹⁾.
- (36) Podľa Belgicka bolo ešte pred vypracovaním týchto štúdií a v dôsledku technických obmedzení existujúcej infraštruktúry ⁽²²⁾ isté, že v severnej časti územia treba postaviť nový terminál. Združenie obcí Intercommunale Igretec, poverené výstavbou priemyselného parku, už v tom období vyvlastnilo niektoré pozemky. Región začal vyvlastňovať pozemky v priebehu 90. rokov 20. storočia a združenie obcí mu v roku 1999 postúpilo pozemky, ktoré vyvlastnilo. Práve na týchto pozemkoch bol postavený nový terminál pre cestujúcich, ktorý je v súčasnosti v prevádzke.
- (37) Región Valónsko na stretnutí 20. júla 2000 schválil smerovania rámcovej dohody o viacročnom investičnom programe letiska Charleroi, v ktorom sa uvádza najmä „*plán nového terminálu pre cestujúcich*“, s celkovým rozpočtom vo výške 113,74 milióna EUR.

Tabuľka 1

Investície do infraštruktúry uvedené v rámcovej dohode z 20. júla 2000

(v miliónoch)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Spolu v BEF	Spolu v EUR
Pozemky	145					38			183	4,54
Infraštruktúra	340	613	601	1 044	412	100	923	372	4 405	109,20

⁽¹⁷⁾ Podľa nariadenia zo 16. decembra 1999 o všeobecnom rozpočte výdavkov regiónu Valónsko na rozpočtový rok 2000 a rozhodnutia valónskej vlády z 27. septembra 2000, ktorým poskytla spoločnosti BSCA prevádzkovú dotáciu na pokrytie výdavkov na protipožiarne služby a údržbu na letisku Charleroi za rok 2000.

⁽¹⁸⁾ Podľa nariadenia zo 14. decembra 2000 o všeobecnom rozpočte výdavkov regiónu Valónsko na rozpočtový rok 2001 a rozhodnutia valónskej vlády zo 4. októbra 2001, ktorým poskytla spoločnosti BSCA prevádzkovú dotáciu na pokrytie výdavkov na protipožiarne služby a údržbu na letisku Charleroi za rok 2001.

⁽¹⁹⁾ Táto štúdia sa týkala plánu strednodobého (5 rokov) a dlhodobého (20 rokov) rozvoja letiska Charleroi – Bruxelles Sud. Jej predmetom bol projekt nového letiskového terminálu a obsahovala presný opis navrhovaných investícií.

⁽²⁰⁾ V tejto štúdii sa poukázalo na možný priestor pre letisko Charleroi, a najmä na možnosť tzv. nízkonákladovej základne, pričom sa uvádza spoločnosť Ryanair. V štúdii sú vyčíslené investície potrebné na výstavbu letiska: systém dráh, vyvlastnenie pozemkov, kanalizácia a rôzne rozvody, navážanie/odvážanie zeminy, nový terminál, parkovisko na dlhodobé parkovanie a súkromný prístup na letisko, cestný prístup na letisko pre verejnosť a iné (palivá, kontrolná veža, vozový park atď.).

⁽²¹⁾ V tejto štúdii sa potvrdila oblasť rozvoja letiska Charleroi, t. j. nízkonákladoví leteckí dopravcovia, regionálni leteckí dopravcovia a dopravcovia, ktorí prevádzkujú charterovú leteckú dopravu. V štúdii sa potvrdilo, že spoločnosť Ryanair s piatimi lietadlami so základňou na tomto letisku znamená príležitosť na rýchly rozvoj dopravy z krátkodobého hľadiska. V štúdii sa takisto skúmali technické podmienky príchodu leteckých dopravcov easyjet a Go, ako aj regionálnych leteckých spoločností a spoločností, ktoré prevádzkujú charterovú leteckú dopravu.

⁽²²⁾ Technické obmedzenia súviseli s potrebou vybaviť letisko systémom ILS (Instrument landing system – systém zariadení na presné priblíženie a pristátie) kategórie III s cieľom umožniť pristávanie lietadiel pri zlej viditeľnosti. Toto zariadenie je nevyhnutné pre leteckých dopravcov, ktorí majú na letisku základňu, a tých, ktorí prevádzkujú pravidelné lety. V tomto období sa projekt priemyselného parku Aéropole podľa pôvodnej verzie rozprestieral podstatne južnejšie, v dôsledku čoho by nebola možná výstavba letiskovej infraštruktúry.

- (38) V rámci výkonu rozhodnutia z 20. júla 2000 prijal región Valónsko 8. novembra 2000 rozhodnutie, ktorým sa zmenil predpoklad uvedený vo viacročnom investičnom programe a celkové investičné náklady sa zvýšili na 121 miliónov EUR. V správe pripojenej k tomuto rozhodnutiu sa však uvádza, že „investície do nového terminálu a jeho sprievodnej infraštruktúry sa uskutočnia len v nadväznosti na vývoj konkrétnych potrieb. Prevzatie týchto investícií sa musí preskúmať v závislosti od vývoja prevádzky.“ V správe sa uvádza vtedajší odhad nákladov na nový terminál: „ak si to budú vyžadovať skutočné potreby letiska (...), výstavba nového terminálu a s ním spojenej sprievodnej infraštruktúry by mohli predstavovať investíciu vo výške 1 514 miliónov BEF“, teda asi 37,5 milióna EUR, pričom sa nespresňuje harmonogram využívania tejto sumy (pozri tabuľku 9). Dovtedy sa ešte nestanovili podmienky financovania investičného programu letiska Charleroi ⁽²³⁾.

Tabuľka 2

Investície do infraštruktúry uvedené v správe k rozhodnutiu z 8. novembra 2000

(v miliónoch)

	2000	2001	2002	2003	2004	Po roku 2004	Spolu v BEF	Spolu v EUR
Spolu A	93	160	15		38		306	7,59
Spolu B	12	729	709	548	319	743	3 060	75,86
Terminál	0	0	1 514				1 514	37,53
Spolu	105	889	2 238	548	357	743	4 880	120,97

A: Priame financovanie regiónom. B: Dotácie na investície.

2.1.5. Založenie spoločnosti SOWAER 1. júla 2001

- (39) Dňa 1. júla 2001 región Valónsko založil spoločnosť v jeho výhradnom vlastníctve s názvom Sociétés Wallonne des Aéroports (ďalej len „SOWAER“) s cieľom budovať letiskové infraštruktúry v regióne, poskytovať tieto infraštruktúry správcovi konkrétnych letísk a udržiavať ich v prevádzke zabezpečením údržby a veľkých opráv.
- (40) Región ešte skôr vo svojom rozhodnutí z 23. mája 2001, ktorého cieľom bolo „zriadiť finančný mechanizmus a založiť špecializovanú spoločnosť“, schválil stanovy a finančný plán spoločnosti SOWAER na roky 2001 – 2004 ⁽²⁴⁾, a najmä celkovú sumu investícií do letiska Charleroi vo výške 3 753 miliónov BEF, čo predstavuje asi 93 miliónov EUR, z toho 28 miliónov EUR na nový terminál (pozri tabuľku 3).

Tabuľka 3

Investície do infraštruktúry uvedené vo finančnom pláne spoločnosti SOWAER, ktoré región Valónsko schválil 23. mája 2001

(v miliónoch)

	2001	2002	2003	2004	Spolu v BEF	Spolu v EUR
Pozemky	253	15	0	38	306	7,59
Infraštruktúra	741	709	548	319	2 317	57,44

⁽²³⁾ V tom období sa plánoval finančný príspevok spoločnosti Sociétés Régionale Wallonne du Transport (ďalej len „SRWT“), ktorý sa napokon neuskutočnil. V uvedenej správe sa takisto stanovuje, že „bude teda potrebné upraviť platné dokumenty (koncesnú dohodu, špecifikáciu a pripojené protokoly) podľa nového výpočtu, ktorý sa použije pri financovaní investícií“.

⁽²⁴⁾ Uvedené v prílohe 19 k listu Belgicka z 26. augusta 2003.

	(v miliónoch)					
	2001	2002	2003	2004	Spolu v BEF	Spolu v EUR
Terminál	10	500	500	120	1 130	28,01
Spolu	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

- (41) Podrobný finančný plán zachytávajúci najnovší vývoj investičných programov letísk Liège a Charleroi bol predložený správnej rade spoločnosti SOWAER v marci 2002 ⁽²⁵⁾. Tento plán sa následne aktualizoval v pravidelných intervaloch (približne raz ročne).
- (42) Z údajov uvedených vo finančnom pláne spoločnosti SOWAER, ktorý bol schválený 23. mája 2001, vyplýva, že strop príspevku do fondu na ochranu životného prostredia bol stanovený na 75 miliónov BEF (1,86 milióna EUR) na rok 2002. V tomto finančnom pláne sa do príjmov spoločnosti SOWAER započítal z dôvodu prenesených úloh aj zostatok fondu na ochranu životného prostredia.

2.1.6. Dohoda medzi SOWAER a BSCA z 15. apríla 2002 a dodatok 3 k dohode medzi regiónom a BSCA z 29. marca 2002

- (43) Dňa 15. apríla 2002 spoločnosť SOWAER, ktorá 29. marca 2002 prevzala koncesiu na využívanie majetku udelenú spoločnosti BSCA v roku 1991, uzavrela so spoločnosťou BSCA dohodu o subkoncesii na využívanie majetku (ďalej len „dohoda medzi SOWAER a BSCA z roku 2002“), podľa ktorej:
- a) môže spoločnosť BSCA do roku 2040 výhradne využívať letisko na účely jeho prevádzky. Spoločnosť SOWAER sa zaväzuje, že na letisku zrealizuje investičný program (ďalej len „investičný program“), ktorý sa spresňuje v dohode medzi SOWAER a BSCA a zhoduje sa s programom uvedeným v odôvodnení 40. Spoločnosť SOWAER sa okrem iného zaväzuje, že uskutoční veľké opravy a veľkú údržbu, ktoré súvisia s pozemkami, budovami a infraštruktúrou.
- b) Ako protihodnotu za poskytnutie zóny letiska, realizáciu investičného programu a veľkú údržbu musí BSCA platiť koncesný poplatok, ktorý tvorí:
- ročná pohyblivá zložka rovnajúca sa 35 % letiskových poplatkov so stropom, ktorý sa má časom meniť (ďalej len „poplatok s maximálnou pohyblivou výškou“),
 - ročný paušálny poplatok, ktorý sa má takisto časom meniť (ďalej len „paušálny poplatok“).
- (44) Takmer zároveň uzavreli 29. marca 2002 región a spoločnosť BSCA dodatok, ktorým sa mení dohoda medzi regiónom a BSCA. Týmto dodatkom (dodatok 3 k dohode medzi regiónom a BSCA ⁽²⁶⁾) sa región Valónsko zaviazal, že zaplatí spoločnosti BSCA:
- dotáciu, ktorá jej umožní prebrať náklady na poskytnutie pozemkov, stavieb a infraštruktúry na letisku spoločnosti SOWAER. Táto dotácia sa zhodovala s paušálnym poplatkom uvedeným v odôvodnení 43, takže spoločnosť BSCA napokon znášala len poplatok s maximálnou pohyblivou výškou,
 - dotáciu na úhradu výdavkov (nákladov a investícií) spoločnosti BSCA za protipožiarne služby a údržbu. Dodatkom 3 sa takisto mení článok 25 špecifikácie tým, že sa do výkazu ziskov a strát týkajúceho sa nákladov na protipožiarne služby a údržbu zahrňujú investičné náklady a/alebo náklady na odpisy investícií.

2.1.7. Revízia investičného programu z 3. apríla 2003

- (45) Dňa 3. apríla 2003 zobrala valónska vláda na vedomie revíziu investičného programu. Predmetom revízie je najmä úprava kapacity nového terminálu oproti úrovni, o ktorej sa rozhodlo v pôvodnej verzii investičného

⁽²⁵⁾ Uvedené v prílohe 2 k listu Belgicka z 24. februára 2014.

⁽²⁶⁾ Článok 3.2.2. dodatku 3 k dohode medzi regiónom a BSCA z 29. marca 2002.

programu. Namiesto kapacity pre dva milióny cestujúcich sa mal postaviť terminál s kapacitou pre tri milióny cestujúcich, ako aj väčšie ako pôvodne plánované parkovisko pre autá. Táto revízia znamenala zvýšenie sumy investícií o 33 miliónov EUR.

2.1.8. *Dohoda medzi SOWAER a BSCA zo 4. apríla 2006 a dodatok 5 k dohode medzi regiónom a BSCA z 10. marca 2006*

- (46) Dohodu medzi SOWAER a BSCA z roku 2002 nahradila 4. apríla 2006 nová dohoda (ďalej len „dohoda medzi SOWAER a BSCA z roku 2006“). Táto dohoda obsahuje väčšinu ustanovení dohody medzi SOWAER a BSCA z roku 2002 a spresňujú sa v nej niektoré služby, ktoré poskytuje spoločnosť SOWAER spoločnosti BSCA nad rámec služieb vymedzených dohodou medzi SOWAER a BSCA z roku 2002. Okrem toho sa v nej upravujú spôsoby výpočtu sumy koncesných poplatkov, ktoré musí spoločnosť BSCA platiť spoločnosti SOWAER.
- (47) Dohoda medzi regiónom a BSCA bola zároveň zmenená dodatkom 5 z 10. marca 2006. V článku 3.2.2. dohody medzi regiónom a BSCA sa uvádza, že:
- predmetom náhrady, ktorú poskytne región, sú náklady vynaložené spoločnosťou BSCA na služby protipožiarnej ochrany a bezpečnosti pozemnej prevádzky a areálu letiska,
 - na túto náhradu sa vzťahuje strop. Strop, stanovený na rok 2006 vo výške 5 774 000 EUR, podlieha každoročnej indexácii.
- (48) V dodatku sa takisto uvádza, že sumu finančnej náhrady treba do júla 2009 revidovať.

2.1.9. *Dodatok 6 k dohode medzi regiónom a BSCA z 15. januára 2008*

- (49) Dohoda medzi regiónom a BSCA bola opätovne zmenená 15. januára 2008 (dodatok 6). Podľa tejto úpravy:
- región poveruje spoločnosť BSCA, aby okrem služieb protipožiarnej ochrany a bezpečnosti pozemnej prevádzky a areálu letiska vykonávala služby spojené so sledovaním a zaznamenávaním letov, s predbežným plánovaním letov⁽²⁷⁾, radením lietadiel⁽²⁸⁾ a bezpečnostnou ochranou⁽²⁹⁾ [tieto úlohy predtým zabezpečoval priamo región⁽³⁰⁾],
 - dotácia poskytnutá regiónom Valónsko sa vzťahuje nielen na náklady spoločnosti BSCA na protipožiarnu ochranu a bezpečnosť pozemnej prevádzky a areálu letiska (strop sa zachová), ale aj na náklady týkajúce sa bezpečnostnej ochrany, sledovania a zaznamenávania letov, predbežného plánovania letov a radenia lietadiel.

2.2. Rozvoj letiska Charleroi

- (50) Až do príchodu spoločnosti Ryanair s cieľom prevádzkovať od 1. mája 1997 linku Dublin – Charleroi letisko Charleroi spočiatku prakticky nevyužívali pravidelní cestujúci. V apríli 2001 otvorila spoločnosť Ryanair svoju prvú základňu na kontinente v Charleroi, kde umiestnila najskôr dve lietadlá a začala prevádzkovať lety do nových destinácií (Shannon, Glasgow, Pisa, Benátky a Carcassonne).
- (51) Premávka na letisku Charleroi sa od roku 2000 do roku 2013 zvýšila približne z 200 000 na 7 miliónov cestujúcich.

⁽²⁷⁾ Táto úloha sa vzťahuje na i) získavanie všetkých informácií o pohybe lietadiel; ii) zhromažďovanie jednotlivých dokumentov týkajúcich sa lietadiel a iii) plánovanie a správu parkovísk pre lietadlá.

⁽²⁸⁾ Navádzanie lietadiel na parkovisko.

⁽²⁹⁾ Služby týkajúce sa bezpečnostnej ochrany zahŕňajú „detekčnú kontrolu, diaľkové monitorovanie, kontrolné hliadky a patroly, vstupnú kontrolu a vydávanie preukazov návštevníka“. Úlohami týkajúcimi sa bezpečnostnej ochrany bola poverená spoločnosť BSCA Security, ktorej 51 % vlastní región Valónsko a 49 % spoločnosť BSCA.

⁽³⁰⁾ Úlohami týkajúcimi sa bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti na letisku Charleroi bola poverená spoločnosť BSCA na základe nariadenia z 19. decembra 2007, ktorým sa mení nariadenie z 23. júna 1994 o zakladaní a prevádzke malých a veľkých letísk na území regiónu Valónsko. Takisto na základe tohto nariadenia preniesla spoločnosť BSCA úlohy týkajúce sa zaručenia bezpečnosti na spoločnosť BSCA Security, ktorá je podľa práva akciovou spoločnosťou založenou na tento účel a ktorej majetok vo výške 49 % vlastní spoločnosť BSCA a 51 % región Valónsko.

Tabuľka 4

Štatistické údaje o premávke za rok na letisku Charleroi

Rok	Cestujúci	Rok	Cestujúci
2000	255 317	2007	2 458 980
2001	773 431	2008	2 957 026
2002	1 271 596	2009	3 937 187
2003	1 804 287	2010	5 195 372
2004	2 034 140	2011	5 901 007
2005	1 873 651	2012	6 156 427
2006	2 166 915	2013	6 786 979

- (52) Podiel spoločnosti Ryanair na premávke na letisku Charleroi vždy predstavoval viac ako [70 – 80] % (*).

2.3. Štatút spoločnosti BSCA a jej akcionári

- (53) Štruktúra akcionárov spoločnosti BSCA sa od roku 2001 niekoľkokrát zmenila. Na konci roka 2000 viac ako 80 % akcií spoločnosti BSCA vlastnila spoločnosť Sambrinvest⁽³¹⁾ a menší podiel vlastnila spoločnosť Cockerill Sambre, združenie Igretec⁽³²⁾ a niekoľko ďalších akcionárov.
- (54) K prvému prepracovaniu došlo na základe rozhodnutia valónskej vlády z 8. februára 2001. Týmto rozhodnutím vláda poverila spoločnosť Sogepa⁽³³⁾, podliehajúcu kontrole regiónu, aby odkúpila 2 680 akcií spoločnosti BSCA (čo predstavuje 43,79 % kapitálu) vo vlastníctve spoločnosti Sambrinvest, akcie vo vlastníctve spoločnosti BSCA, ako aj podiely, ktoré by chceli predať „súkromní akcionári“. Vláda okrem toho poverila tou istou dohodou ministra pre správu letísk, aby „pripravil dohodu akcionárov, ktorá spojí SOWAER, Sambrinvest a prípadne Igretec a podľa ktorej sa budú organizovať ich právomoci v rámci BSCA vo valnom zhromaždení, ako aj v správnej rade a predstavenstve.“
- (55) Región zároveň rozhodol aj o zvýšení kapitálu spoločnosti BSCA: začiatok tejto rekapitalizácie sa objavuje v rozhodnutí valónskej vlády⁽³⁴⁾ v máji 2001. Zvýšenie kapitálu celkovo o 3 941 300 EUR sa uskutočnilo 3. decembra 2002, pričom spoločnosť SOWAER vložila hotovosť vo výške 3 808 660 EUR za 49,23 % podielových akcií spoločnosti BSCA.

(*) Informácia chránená obchodným tajomstvom.

⁽³¹⁾ Sambrinvest je subjekt, ktorý pôsobí v oblasti rizikového kapitálu v regióne Charleroi-Thuin. Zaoberá sa sprevádzaním a rozvojom MSP. Do roku 2012 bol jeho 50 % vlastníkom región Valónsko.

⁽³²⁾ Igretec je Združenie obcí pre riadenie a vykonávanie technických a ekonomických štúdií. Podieľa sa na rozvoji a prebudovaní mesta Charleroi prostredníctvom rozvoja letiska, susediaceho podnikateľského parku a výstavby priemyselných zón. Igretec je zoskupením 68 obcí, ktoré sa nachádzajú najmä v provincii Hainaut. Predseda mu predseda regiónu Valónsko.

⁽³³⁾ Spoločnosť Société Wallonne de Gestion et de Participation (Sogepa) je finančnou inštitúciou regiónu Valónsko s výhradným postavením na pomoc podnikom v reštrukturalizácii. Svoju činnosť uskutočňuje formou poskytovania pôžičiek alebo kapitálu a spravuje majetkovú účasť, dlhopisy, zálohy alebo úroky, ktoré vlastní región Valónsko alebo ona sama v týchto spoločnostiach prostredníctvom prenesených úloh vlády.

⁽³⁴⁾ Rozhodnutie z 23. mája 2001 s názvom „Développement des aéroports, mise en place d'un mécanisme financier et création d'une société spécialisée“ (Rozvoj letísk, zavedenie finančného mechanizmu a založenie špecializovanej spoločnosti). Práve na základe tohto rozhodnutia valónska vláda súhlasí so stanovami spoločnosti SOWAER, s jej finančným plánom, odhadom jej rozpočtu a štruktúrou riadenia. Vyzýva spoločnosť Sogepa, aby založila spoločnosť SOWAER, a stanovuje, že „spoločnosť SOWAER spolu so spoločnosťami, ktoré sú vlastníčkmi koncesie, preskúmajú financovanie opatrení v oblasti životného prostredia s výnimkou izolácie“.

Tabuľka 5

Vývoj zloženia akcionárov spoločnosti BSCA ⁽¹⁾

(v %)

Rok	BSCA	SOWAER	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgické letisko	Iné
2000	6,21	—	0,00	82,84	2,29	0,00	8,66
2001	0,00	—	55,07	39,05	2,29	0,00	3,59
2002	0,00	49,23	27,01	19,16	2,32	0,00	2,28
2003	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2004	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2005	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2006	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2007	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2008	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2009	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2010	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2011	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2012	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2013	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67

Hodnoty platia k 31. decembru uvedeného roka.

⁽¹⁾ List, ktorý poslali belgické orgány 21. septembra 2011 a 6. februára 2014.

- (56) V rokoch 2002 – 2008 spoločnosť SOWAER spravovala časť približne 49 % kapitálu spoločnosti BSCA. Podľa belgických orgánov sa uvedená správa uskutočňovala v mene valónskej vlády.
- (57) V roku 2009 poskytla spoločnosť BSCA svoj kapitál súkromnému partnerovi. Konzorcium Belgian Airports (ďalej len „Belgian Airports“), ktoré tvorila talianska skupina SAVE a belgická spoločnosť Holding Communal S. A. ⁽³⁵⁾, týmto spôsobom nadobudlo 27,65 % podielov správcu letiska. Belgian Airports má právo veta pri určitom počte významných rozhodnutí vrátane obchodných dohôd so spoločnosťou Ryanair.

3. OPIS OPATRENÍ

- (58) Predmetom tohto rozhodnutia sú dva typy opatrení:
- opatrenia poskytnuté regiónom Valónsko a spoločnosťou SOWAER v prospech spoločnosti BSCA (časť 3.1),
 - opatrenia poskytnuté regiónom Valónsko a spoločnosťami SOWAER a BSCA v prospech spoločnosti Ryanair (časť 3.2).

⁽³⁵⁾ Táto spoločnosť bola zrušená v roku 2011.

3.1. Opatrenia poskytnuté regiónom Valónsko a spoločnosťou SOWAER v prospech spoločnosti BSCA

(59) Konanie sa týka týchto opatrení v prospech spoločnosti BSCA:

- podľa ustanovení dohody medzi SOWAER a BSCA a rozhodnutí o investíciách poskytnutie pozemkov a infraštruktúry letiska Charleroi spoločnosti BSCA a uskutočnenie investičného programu na jej modernizáciu a zväčšenie, ako aj poskytovanie niektorých služieb spoločnosťou SOWAER vrátane veľkých opráv infraštruktúry výmenou za poplatok, ktorý platí spoločnosť BSCA (časť 3.1.1),
- podľa dohody medzi regiónom a BSCA poskytnutie dotácie regiónom na určité služby súvisiace s činnosťou letiska (pozri časť 3.1.2),
- upísanie väčšej časti základného imania spoločnosti BSCA spoločnosťou SOWAER 3. decembra 2002 (časť 3.1.3).

3.1.1. *Poskytnutie pozemkov a infraštruktúry letiska Charleroi vrátane infraštruktúry vybudovanej vďaka investičnému plánu a poskytovanie určitých služieb, najmä uskutočňovanie veľkých opráv, výmenou za koncesný poplatok*

3.1.1.1. *Poskytnutie pozemkov a infraštruktúry letiska Charleroi vrátane infraštruktúry vybudovanej vďaka investičnému plánu a poskytovanie určitých služieb, najmä uskutočňovanie veľkých opráv*

(60) Podľa dohody medzi SOWAER a BSCA z roku 2002 spoločnosť SOWAER:

- poskytuje spoločnosti BSCA subkoncesiu na využívanie majetku do roku 2040, ktorá sa týka trvalého a výhradného využívania letiskovej zóny na účely jej prevádzky,
- poskytuje spoločnosti BSCA ďalšie investície. Investičný program, ktorý zahŕňa najmä výstavbu nového terminálu, predĺženie dráhy, výstavbu rolovacej dráhy a dodatočných parkovísk pre lietadlá a zariadení na pomoc s navigáciou, predstavuje sumu 93 miliónov EUR ⁽³⁶⁾,

Tabuľka 6

Investičný program, ktorý tvorí prílohu k dohode medzi SOWAER a BSCA z roku 2002

	(v miliónoch)					
	2001	2002	2003	2004	Spolu v BEF	Spolu v EUR
Pozemky	253	15	0	38	306	7,59
Infraštruktúra	741	709	548	319	2 317	57,44
Terminál	10	500	500	120	1 130	28,01
Spolu	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

⁽³⁶⁾ Tento program sa zhoduje s programom uvedeným v odôvodnení 41.

— vykonáva veľké opravy a veľkú údržbu letiskových budov, letiskovej infraštruktúry a na pozemkoch, ktoré sa nachádzajú v zóne, na ktorú sa vzťahuje koncesia.

- (61) Investičný program sa každoročne revidoval. Obsahom revízií boli aktualizácie spojené s prírastkovými nákladmi, ktoré sa v apríli 2002 nepredpokladali, ako aj rozhodnutia o nových investíciách. Dňa 3. apríla 2003 zobrala valónska vláda na vedomie revíziu investičného programu, ktorú schválila správna rada spoločnosti SOWAER. Obsahom tejto revízie ⁽³⁷⁾ bol najmä nový terminál s väčšou kapacitou, než sa pôvodne plánovalo (3 milióny namiesto 2 miliónov cestujúcich), a väčšie ako pôvodne plánované parkovisko pre autá. V dôsledku tejto revízie boli potrebné dodatočné investície vo výške 33 miliónov EUR.
- (62) Investičný program bol do roku 2009 predmetom každoročnej revízie ⁽³⁸⁾. Celkové náklady na investičný program realizovaný v rokoch 2002 – 2010 spoločnosťou SOWAER na letisku Charleroi dosiahli podľa jeho poslednej aktualizácie, ktorú schválila správna rada spoločnosti SOWAER v roku 2009, 219 103 435 EUR ⁽³⁹⁾. Tento investičný program síce niesol názov „investičný program na roky 2002 – 2010“, obsahoval však výdavky až do roku 2017.

Tabuľka 7

Celkové náklady na investičný program spoločnosti SOWAER v Charleroi podľa revízie správnej rady SOWAER v roku 2009

(v EUR)

Druhy investícií	
Bežné investície	[180 000 000 – 210 000 000]
z toho pozemky	[4 000 000 – 5 000 000]
z toho parkovanie pre lietadlá	[36 000 000 – 40 000 000]
z toho nový terminál	[80 000 000 – 100 000 000]
z toho kontrolná veža	[10 000 000 – 13 000 000]
Staré záväzky	[1 000 000 – 2 000 000]
Investície vytvárajúce príjmy	[3 000 000 – 4 000 000]
Bezpečnosť – bezp. ochrana – živ. prost.	[8 000 000 – 11 000 000]
Mimoriadna údržba	[4 000 000 – 6 000 000]
Spolu	219 103 435

Zdroj: Príloha 7 k listu belgických orgánov z 21. septembra 2011.

⁽³⁷⁾ V správe, ktorú 3. apríla 2003 poskytla spoločnosť SOWAER valónskej vláde, sa uvádza, že na základe tejto revízie sa suma investičného programu zvyšuje z 93 miliónov EUR na 150,8 milióna EUR, čo predstavuje zvýšenie o 57,8 milióna EUR, z toho:

- 33 miliónov na rozšírenie terminálu pre cestujúcich oproti pôvodne predpokladanej sume;
- 3 milióny EUR na druhú etapu výstavby kontrolnej veže;
- 2 milióny EUR na program na zabezpečenie bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti;
- 1,6 milióna EUR na prevzatie rozpočtového zostatku spoločnosťou SOWAER;
- 1,5 milióna EUR na modernizáciu nadobudnutých pozemkov okolo letiska;
- 12 miliónov EUR na prípadné odpisy a zákonné úpravy;
- 4,8 milióna EUR kvalifikovaných ako „rôzne“.

⁽³⁸⁾ Pozri správu Belgicka zo 6. februára 2014.

⁽³⁹⁾ Táto suma nezahŕňa záväzný program doplnkových investícií (ktorý nie je predmetom tohto rozhodnutia) a investície financované z majetku spoločnosťou BSCA.

- (63) Dohodou medzi SOWAER a BSCA z roku 2006 sa spoločnosť SOWAER zaviazala poskytovať okrem veľkých opráv a veľkej údržby aj dodatočné služby v mene BSCA, a to najmä poradenstvo rôznej povahy (právne, environmentálne, finančné, správne atď.), analýzu a odporúčania týkajúce sa hluku spôsobeného prevádzkou letiska, vymedzenie a aktualizáciu geografického informačného systému (SIG).

3.1.1.2. Koncesný poplatok, ktorý platí BSCA spoločnosti SOWAER

- (64) Ako protihodnotu za skutočnosti uvedené v časti 3.1.1.1 platí spoločnosť BSCA spoločnosti SOWAER koncesný poplatok.

i) Zmluvné podmienky

- a) Obdobie od 15. apríla 2002 do 31. decembra 2005

- (65) Podľa dohody medzi SOWAER a BSCA z roku 2002 platí spoločnosť BSCA regiónu Valónsko koncesný poplatok, ktorý tvorí:

— ročná pohyblivá suma (ďalej len „poplatok s maximálnou pohyblivou výškou“) rovnajúca sa 35 % sumy letiskových poplatkov prijatých počas aktuálneho roka so stropom vo výške 883 689 EUR v roku 2002, ktorý sa každý rok zvýši o 2 % v rokoch 2003 – 2006; tento strop sa v roku 2007 zvýši na sumu 2 650 000 EUR, ktorá sa každý rok upraví o 2 % nahor a bude od roku 2015 revidovaná ⁽⁴⁰⁾. Tento poplatok sa uhrádza do fondu na finančné riešenie problémov životného prostredia spôsobených prevádzkou letiska,

— ročná paušálna suma (ďalej len „paušálny poplatok“) so stropom vo výške 9 371 000 EUR v roku 2002, ktorá bude následne indexovaná. Táto suma sa od roku 2010 zvýši na 13 525 000 EUR a bude indexovaná ⁽⁴¹⁾.

- (66) Podľa ustanovení koncesnej dohody medzi regiónom a BSCA v znení zmien z 29. marca 2002 región poskytne spoločnosti BSCA dotáciu, aby jej umožnil „plniť úlohy vo verejnom záujme v rámci prevádzky letiska Charleroi, a to na náklady spojené s využívaním pozemkov, letiskových stavieb a letiskovej infraštruktúry, ktoré jej poskytne spoločnosť SOWAER“. Suma dotácie sa rovná maximálnemu paušálnemu poplatku, takže spoločnosť BSCA v skutočnosti platí len poplatok s maximálnou pohyblivou výškou. Navyše podľa dohody medzi SOWAER a BSCA z 15. apríla 2002 je spoločnosť BSCA oslobodená od platenia paušálneho poplatku v prípade, že jej región neposkytne dotáciu ⁽⁴²⁾.

- b) Obdobie od 1. januára 2006

- (67) Dohodu medzi SOWAER a BSCA z roku 2002 nahradila dohoda medzi SOWAER a BSCA z roku 2006 platná od 1. januára 2006. Podľa ustanovení tejto dohody ⁽⁴³⁾ hradí spoločnosť BSCA spoločnosti SOWAER:

— pohyblivú ročnú sumu stanovenú na 1,5 EUR za cestujúceho a 8 EUR za tonu nákladu, ktoré podliehajú indexácii na základe indexu spotrebiteľských cien v Belgicku ⁽⁴⁴⁾. Pre túto pohyblivú sumu bol zmluvne stanovený strop vo výške 956 533 EUR ⁽⁴⁵⁾ na rok 2006, následne od roku 2007 na sumu 2 651 067 EUR, ktorá sa od roku 2008 zvyšovala o 2 % ročne,

— paušálnu ročnú sumu vo výške 10 094 000 EUR zvýšenú o 2 % ročne.

⁽⁴⁰⁾ Článok 11 dohody medzi SOWAER a BSCA z roku 2002.

⁽⁴¹⁾ *Idem*.

⁽⁴²⁾ V článku 11 ods. 3 dohody medzi SOWAER a BSCA z roku 2002 sa stanovuje, že „BSCA bude oslobodená od platenia paušálneho poplatku do výšky dotácie od regiónu Valónsko, ktorá jej nebude poskytnutá z dôvodu, ktorý nezavinila, alebo nezávislého od jej vôle“.

⁽⁴³⁾ Článok 12 dohody o službách medzi SOWAER a BSCA z roku 2006.

⁽⁴⁴⁾ Ročná indexácia sa uplatňuje od roku 2007. Vypočítava sa na základe belgického indexu spotrebiteľských cien.

⁽⁴⁵⁾ Strop vo výške 956 533 EUR zodpovedá stropu 883 689 EUR (uvedenému v dohode medzi SOWAER a BSCA z roku 2002) zvýšenému o 2 % ročne.

- (68) Zároveň sa dohodou o udelení koncesie na služby medzi regiónom a BSCA z 10. marca 2006 menia podmienky dotácie poskytnutej regiónom na pokrytie fixnej zložky poplatkov, ktoré platí spoločnosť BSCA spoločnosti SOWAER ⁽⁴⁶⁾ a uvádza sa v nej ustanovenie o oslobodení uvedené v odôvodnení 66 ⁽⁴⁷⁾.
- (69) Napokon dodatkom 1 z 27. mája 2009 k dohode medzi SOWAER a BSCA sa spoločnosti BSCA a SOWAER dohodli, že spoločnosť BSCA bude od roku 2009 platiť spoločnosti SOWAER dodatočnú ročnú sumu vo výške [...] EUR za štvorcový meter navyše ⁽⁴⁸⁾, aby mohla spoločnosť SOWAER nadobudnúť ďalšie pozemky a zároveň zväčšiť rozsah dohody o službách. Tieto dodatočné sumy dosahovali 1 206 EUR v roku 2010, 1 230 EUR v roku 2011, 1 255 EUR v roku 2012 a 1 280 EUR v roku 2013 ⁽⁴⁹⁾.
- ii) Výška poplatkov, ktoré platí spoločnosť BSCA spoločnosti SOWAER
- (70) Vzhľadom na tieto skutočnosti sú poplatky, ktoré spoločnosť BSCA skutočne zaplatila spoločnosti SOWAER, zhrnuté v tabuľke 8, pričom sa zohľadňujú náhrady, ktoré zaplatil región spoločnosti BSCA za prevod do spoločnosti SOWAER.

Tabuľka 8

Poplatky, ktoré zaplatila BSCA spoločnosti SOWAER ⁽¹⁾

(v EUR)

Rok	Fixná zložka	Pohyblivá zložka	Poplatky spolu	Čistá výška poplatkov
2002	9 371 000	883 689	10 254 689	883 689
2003	9 558 420	901 363	10 459 783	901 363
2004	9 749 588	919 390	10 668 978	919 390
2005	9 944 580	937 778	10 882 358	937 778
2006	10 094 000	956 532	11 050 532	956 532
2007	10 262 000	2 651 067	12 913 067	2 651 067
2008	10 478 000	2 704 088	13 182 088	2 704 088
2009	10 150 000	2 758 170	12 908 761	2 758 761
2010	10 150 000	2 813 333	12 964 539	2 814 539
2011	10 353 000	2 869 600	13 223 830	2 870 830
2012	10 353 000	2 926 992	13 281 247	2 928 247
2013	10 353 000	2 985 532	13 339 812	2 986 812

Celkové poplatky zahŕňajú okrem fixnej a pohyblivej zložky aj dodatočnú sumu súvisiacu s rozšírením rozsahu dohody o službách od roku 2009, ktorý sa uvádza v odôvodnení 69. Do čistej sumy poplatkov sa premieta aj dotácia, ktorú poskytol región spoločnosti BSCA.

⁽¹⁾ Príloha 2 k listu Belgicka z 24. februára 2014.

⁽⁴⁶⁾ V tomto dodatku sa uvádza, že finančná náhrada, ktorú poskytuje región spoločnosti BSCA, už neslúži len na pokrytie „nákladov spojených s využívaním pozemkov, letiskových stavieb a letiskovej infraštruktúry, ktoré poskytla spoločnosť SOWAER na výkon služieb protipožiarnej ochrany, bezpečnosti pozemnej prevádzky a areálu letiska“. V rozpočte regiónu sú preto sumy zapísané ako výdavky na „dotáciu pre spoločnosť BSCA, ktorá jej umožní zabezpečiť úlohy vo verejnom záujme v rámci prevádzky letísk“.

⁽⁴⁷⁾ V článku 12 ods. 3 dohody o službách zo 4. apríla 2006 sa stanovuje, že „BSCA bude oslobodená od platenia ceny za služby do výšky finančnej náhrady od regiónu Valónsko, ktorá jej nebude uhradená z dôvodu, ktorý nezavinila, alebo nezávislého od jej vôle“.

⁽⁴⁸⁾ Táto suma podlieha indexácii vo výške 2 % ročne. Vztahuje sa na územia pripojené na základe subkoncesie od okamihu ich nadobudnutia spoločnosťou SOWAER.

⁽⁴⁹⁾ Príloha 2 k listu Belgicka z 24. februára 2014.

3.1.2. Dotácia, ktorú zaplatil región za určité služby spojené s prevádzkou letiska

3.1.2.1. Zmluvné podmienky

a) Obdobie od 29. marca 2002 do 31. decembra 2005

(71) V dodatku 3 z 29. marca 2002 ku koncesnej dohode medzi regiónom a BSCA, ktorým sa mení článok 3 ods. 2 dohody medzi regiónom a BSCA, sa uvádza, že región Valónsko uhradí výdavky na služby protipožiarnej ochrany a údržbu:

— protipožiarna služba sa vymedzuje podľa noriem Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo ⁽⁵⁰⁾,

— údržba sa vymedzuje ako „*technická údržba budov, dráh a ich okolia, vozového parku atď.*“ ⁽⁵¹⁾, ako aj „*údržba pozemkov, budov, vybavenia budov a materiálu, ktorých sa koncesia týka alebo ktoré sú predmetom koncesie, pričom sa má touto údržbou zabezpečiť vyhovujúci stav z hľadiska účelu ich použitia*“ ⁽⁵²⁾.

(72) V dodatku 3 z 29. marca 2002, ktorým sa mení aj článok 25 špecifikácie, sa uvádza, že koncesionár predkladá subjektu, ktorý poskytuje koncesiu, rozpočet na protipožiarnu ochranu a údržbu a vedie samostatný výkaz ziskov a strát, ktorý bude môcť subjekt, ktorý poskytuje koncesiu, kedykoľvek preskúmať a skontrolovať.

„Na tento výkaz ziskov a strát sa pripisujú najmä:

— celkové náklady na zamestnancov zodpovedných za protipožiarnu ochranu a údržbu v areáli letiska a na ich riadiacich pracovníkov vrátane príspevkov zamestnávateľov a s tým súvisiacich položiek (nové činnosti),

— náklady na rôzne služby a tovar (vrátane prípadných subdodávateľov),

— investičné náklady a/alebo náklady na odpisy investícií ⁽⁵³⁾,

— prípadné náklady na subdodávateľov služieb údržby a protipožiarnej ochrany.“

b) Obdobie od 10. marca 2006 do 31. decembra 2007

(73) Dodatkom 5 z 10. marca 2006 ku koncesnej dohode medzi regiónom a BSCA sa mení článok 3.2.2. dohody medzi regiónom a BSCA takto: „Medzi každoročné položky rozpočtu regiónu Valónsko patria: (...) finančná náhrada, ktorú poskytuje región Valónsko spoločnosti BSCA za náklady na výkon služieb protipožiarnej ochrany, bezpečnosti pozemnej prevádzky a areálu letiska, pričom sa plnia podmienky stanovené v článku 25 špecifikácie, ktorá tvorí prílohu k tejto dohode“.

(74) Dodatkom 5 sa mení aj článok 25 špecifikácie. V zmenenom článku 25 sa stanovuje, že „služby spojené s bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska zahŕňajú bežnú údržbu areálu letiska, technické služby údržby budov, dráh, ich okolia a vozového parku, menej rozsiahle asfaltovacie práce, bežnú údržbu a opravu dráh a prístupových ciest, údržbu a prevádzkové opravy osvetlenia a návěstidiel na dráhach, kosenie, čistenie dráhy a jej označovanie, odpratávanie snehu, ako aj akékoľvek iné služby, ktorými sa zaručuje bezpečnosť pozemnej prevádzky, areálu letiska a infraštruktúry s výnimkou obchodných priestorov v zóne letiska“.

(75) Podľa článku 25 špecifikácie je maximálna výška finančnej náhrady na rok 2006 stanovená na 5 774 000 EUR. Tento strop podlieha indexácii každý rok do 31. decembra 2009. Výška finančnej náhrady sa musí revidovať najneskôr v druhej polovici roka 2009.

⁽⁵⁰⁾ Článok 12 špecifikácie.

⁽⁵¹⁾ *Idem.*

⁽⁵²⁾ Článok 19 špecifikácie.

⁽⁵³⁾ Investičné náklady a/alebo náklady na odpisy investícií sa v predchádzajúcich dokumentoch neuvádzali.

- (76) V článku 25 ods. 7 špecifikácie, ktorý bol vložený na základe dodatku 5 z 10. marca 2006, sa uvádza, že výška náhrady nemôže prekročiť skutočné náklady vynaložené spoločnosťou BSCA a že akákoľvek nadmerná náhrada nákladov bude podliehať rozpočtovej kompenzácii na ťarchu rozpočtu na nasledujúci rok.

c) Obdobie od 1. januára 2008

- (77) Dodatkom 6 z 15. januára 2008 ku koncesnej dohode medzi regiónom a BSCA sa mení článok 25 ods. 1 špecifikácie a k výkonu služieb, ktorými je už spoločnosť BSCA poverená ⁽⁵⁴⁾, sa pridávajú služby sledovania a zaznamenávania letov, predbežného plánovania letov, radenia lietadiel a bezpečnostná ochrana.
- (78) Sledovanie a zaznamenávanie letov znamená vyplňanie databázy v správe Valónska údajmi o letoch (počet cestujúcich, zápis lietadla do registra lietadiel, meno pilota, typ lietadla, druh letu, krajina pôvodu, hmotnosť lietadla atď.). Plánovanie letov sa týka komunikácie, harmonogramu letov, pridelovania slotov, oznamov prostredníctvom rozhlasu a správy parkovísk pre lietadlá. Sledovanie a zaznamenávanie letov a plánovanie letov zabezpečuje tzv. navigačné stredisko.
- (79) Radenie lietadiel zahŕňa dve úlohy: rolovanie na stojisko, ktoré pri pristátí každého lietadla vykonáva zónový koordinátor, a tzv. asistencia „follow me“, ktorá spočíva v navádzaní lietadla vozidlom, ktoré sa používa len v prípade, že pilot nepozná letisko (letecké služby pre podniky), alebo v prípade veľkokapacitných lietadiel (kód D). Na letisku Charleroi je počet týchto operácií veľmi nízky (najviac 100 ročne).
- (80) Služby bezpečnostnej ochrany sú vymedzené v zmenenom článku 25 ods. 2 špecifikácie v znení zmien, ktoré sa zaviedli dodatkom 6 z 15. januára 2008: „detekčná kontrola, diaľkové monitorovanie, kontrolné hliadky a patroly, vstupná kontrola a vydávanie preukazov návštevníka“. BSCA preniesla výkon služieb bezpečnostnej ochrany na akciovú spoločnosť podľa verejného práva BSCA Security. Úlohy spoločnosti BSCA Security sú vymedzené podľa nariadenia z 23. júna 1997 o zakladaní letísk v regióne Valónsko ⁽⁵⁵⁾. Región Valónsko vlastní 51 % a spoločnosť BSCA 49 % spoločnosti BSCA Security.
- (81) Podmienky finančnej náhrady sa stanovujú v zmenenom článku 25 ods. 1 špecifikácie takto:
- pokiaľ ide o služby protipožiarnej ochrany a bezpečnosti pozemnej prevádzky a areálu letiska, región znáša náklady na ich výkon na základe podmienok, ktoré sú vymedzené v dodatku 5 (pozri odôvodnenie 75), a to do 31. decembra 2009; strany musia prehodnotiť výšku náhrady najneskôr v druhej polovici roka 2009,
 - pokiaľ ide o služby sledovania a zaznamenávania letov, predbežného plánovania letov, radenia lietadiel a bezpečnostnej ochrany ⁽⁵⁶⁾, región znáša náklady na tieto služby v rokoch 2008 a 2009. Od 1. januára 2010 je maximálna suma prevzatia stanovená vo výške indexovanej náhrady za predchádzajúci rok.
- (82) Článok 25 ods. 7 špecifikácie je zmenený a uvádza sa v ňom, že výška náhrady nemôže prekročiť skutočné náklady, ktoré vynaložila spoločnosť BSCA, po odpočítaní prípadných poplatkov, ktoré na úhradu týchto služieb vybrala od používateľov.

3.1.2.2. Výška dotácie, ktorú zaplatil región Valónsko

- (83) Tabuľka 9 obsahuje zhrnutie dotácií, ktoré región Valónsko zaplatil spoločnostiam BSCA a BSCA Security, okrem dotácie na služby vo verejnom záujme, ktorou sa nahrádza ročný paušálny poplatok.

⁽⁵⁴⁾ Služby protipožiarnej ochrany, bezpečnosti pozemnej prevádzky a areálu letiska.

⁽⁵⁵⁾ V prílohe 10 k listu Belgicka z 5. februára 2014 sú uvedené stanovy spoločnosti BSCA Security.

⁽⁵⁶⁾ V predmetnom odseku sa uvádzajú aj služby týkajúce sa bezpečnosti pozemnej prevádzky a areálu letiska.

Tabuľka 9

Dotácie, ktoré región Valónsko zaplatil spoločnostiam BSCA alebo BSCA Security ⁽¹⁾ v rokoch 2001 – 2013 (okrem dotácie na služby vo verejnom záujme, ktorou sa nahrádza ročný paušálny poplatok)

	Požiar, bezpečnosť, údržba	Bezpečnostná ochrana a bezpečnosť	Navigačné stredisko vrátane radenia lietadiel	Spolu
2001	2 892 612	—	—	2 892 612
2002	3 201 000	—	—	3 201 000
2003	4 184 964	—	—	4 184 964
2004	5 182 000	—	—	5 182 000
2005	5 525 000	—	—	5 525 000
2006	5 774 000	—	—	5 774 000
2007	5 774 000	—	—	5 774 000
2008	5 993 000	9 233 984	317 000	15 544 054
2009	6 148 000	13 512 788	417 324	20 078 112
2010	6 148 000	13 596 515	419 909	20 164 424
2011	6 148 000	13 703 323	533 323	20 384 646
2012	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
2013	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
Spolu	69 266 576	78 073 852	2 596 388	149 936 816

Zdroj: Príloha 9 k listu Belgicka, ktorý bol doručený 6. februára 2014, upravená o dotáciu Giro odpoveďou Belgicka z 25. marca 2014.

(1) Dotácia na bezpečnostnú ochranu a bezpečnosť sa uhrádza spoločnosti BSCA Security.

3.1.3. Zvýšenie základného imania upísaného spoločnosťou SOWAER

- (84) V rámci plánov rozvoja a najmä rokovaní o dohodách so spoločnosťou Ryanair z roku 2001 bola 31. júla 2001 správnej rade spoločnosti BSCA predložená strategická správa, v ktorej sa uvádza: „Spoločnosť BSCA by mala po uplynutí troch nadchádzajúcich rokov vytvoriť stratu vo výške 164 miliónov. Jej vlastné imanie by sa malo k 31. decembru 2003 znížiť na 23 miliónov frankov, čo je menej ako 20 % súčasného imania v hodnote 153 miliónov [belgických] frankov. Preto je potrebné zvýšenie základného imania o 5 miliónov EUR s cieľom vyhnúť sa nejstej situácii.“
- (85) Región totiž už vo svojom rozhodnutí z 23. mája 2001 o finančnom pláne spoločnosti SOWAER schválil zásadu postupných kapitálových injekcií do spoločností, ktoré spravujú valónske letiská ⁽⁵⁷⁾. K uvedenému dátumu sa podľa finančného plánu spoločnosti SOWAER plánovala „kapitálová investícia do BSCA vo výške +/-60 miliónov BEF [...] a následné rozloženie na tri roky, trikrát 30 miliónov (základné imanie vo výške 600 miliónov a majetková účasť spoločnosti SOWAER 25 %, čo predstavuje 150 miliónov),“ a to predstavuje jednu kapitálovú injekciu vo výške 3,718 milióna EUR rozloženú na tri roky.

⁽⁵⁷⁾ Vo finančnom pláne sa uvádza, že „plánovaný rozvoj BSCA a SAB si bude vyžadovať značné zvýšenie vlastného imania (okrem vonkajších zdrojov financovania), a teda následné kroky spoločnosti SOWAER“.

- (86) Základné imanie sa napokon zvýšilo jednorazovo 3. decembra 2002. Upísané imanie bolo v plnej výške splatené, pričom spoločnosť SOWAER vložila v hotovosti 3,809 milióna EUR výmenou za 49,23 % podielov na základnom imaní spoločnosti BSCA ⁽⁵⁸⁾.

3.2. Opatrenia poskytnuté regiónom Valónsko a spoločnosťou BSCA v prospech spoločnosti Ryanair ⁽⁵⁹⁾

3.2.1. Dohody z roku 2001

- (87) Pojmom „dohody z roku 2001“ sa bude označovať súbor pozostávajúci:

- zo záväzku valónskej vlády zo 6. novembra 2001,
- zo zmluvy medzi BSCA a Ryanair z 2. decembra 2001 (ďalej len „zmluva z roku 2001“),
- z dohody s podnikom Promocy z 12. decembra 2001 a zo zmluvy medzi Promocy a Leading Verge z 31. januára 2002, o ktorých rozhodla správna rada spoločnosti BSCA 31. júla 2001 ⁽⁶⁰⁾.

3.2.1.1. Záväzok valónskej vlády zo 6. novembra 2001

- (88) Dňa 6. novembra 2001 uzavrel región dohodu so spoločnosťou Ryanair. V tejto dohode bol stanovený prístávací poplatok vo výške 1 EUR za cestujúceho spoločnosti Ryanair, čo predstavuje pokles rádovo o 50 % oproti stanovenej výške prístávacieho poplatku, ktorú uverejnila valónska vláda a ktorá bola vypočítaná inou metódou ⁽⁶¹⁾ (v tomto období sa totiž letiskové poplatky fakturované leteckým dopravcom určovali podľa tarifnej stupnice, ktorú vyhlasovala a uverejňovala valónska vláda a nie spoločnosť BSCA). Región sa navyše zaviazal odškodniť spoločnosť Ryanair v prípade straty, ktorá by spoločnosti vznikla priamo v dôsledku prípadnej úpravy letiskových daní alebo otváracích hodín letiska v rokoch 2001 – 2016 s výnimkou prípadu, keď by takéto zmeny nariadila Európska únia, federálny štát, Medzinárodná organizácia civilného letectva alebo ak by vyplývali z iných požiadaviek medzinárodného práva.

3.2.1.2. Zmluva z roku 2001 vrátane ustanovení týkajúcich sa podniku Promocy

- (89) Podľa zmluvy z roku 2001 uzavretej medzi spoločnosťami BSCA a Ryanair spoločnosť BSCA stanovila cenu za služby pozemnej obsluhy pre spoločnosť Ryanair vo výške 1 EUR za cestujúceho ⁽⁶²⁾, čo je desaťkrát menej ako cena, ktorú BSCA stanovila v roku 2001 ostatným používateľom.
- (90) Spoločnosť BSCA sa takisto zaviazala prispievať finančne a poskytovaním rôznych služieb na výdavky spojené s otvorením základne spoločnosti Ryanair v Charleroi ⁽⁶³⁾. Príspevok predstavoval sumu:
- 250 000 EUR na náklady na ubytovanie a živobytie pre zamestnancov spoločnosti Ryanair,
 - 160 000 EUR za otvorenie novej linky, maximálne však tri linky na lietadlo, ktoré má v Charleroi základňu, celkovo maximálne 1 920 000 EUR,
 - 768 000 EUR ako príspevok na úhradu nákladov na nábor a školenie pilotov a posádok pridelených na nové linky obsluhované z letiska Charleroi,
 - 4 000 EUR na nákup kancelárskeho vybavenia.
- (91) Spoločnosť BSCA musela zároveň bezplatne poskytnúť spoločnosti Ryanair 100 m² na kancelárske priestory a 100 m² na technický sklad a zaručiť právo nevýhradne využívať školiacu miestnosť. Spoločnosť BSCA musela konať aj ako sprostredkovateľ, aby mohla spoločnosť Ryanair využívať hangár na údržbu lietadiel bezplatne alebo za minimálne náklady.

⁽⁵⁸⁾ Zvyšné podiely, ktoré zostali po zvýšení základného imania, upísali za celkovú sumu približne 133 000 EUR niektorí menšinoví akcionári: spoločnosti SONACA, Carolo Parking a Igretec.

⁽⁵⁹⁾ Dňa 6. júla 2012 uzavrela spoločnosť BSCA novú dohodu so spoločnosťou Ryanair. Keďže sa táto dohoda neuvádza medzi opatreniami, ktoré sú predmetom rozhodnutia o začatí konania z roku 2002, ani medzi opatreniami v rozhodnutí o rozšírení konania z roku 2012, neskúma sa ani v tomto rozhodnutí.

⁽⁶⁰⁾ Táto informácia bola poskytnutá na stretnutí Komisie s belgickými orgánmi 24. júna 2003.

⁽⁶¹⁾ Kým prístávací daň sa počítala podľa hmotnosti lietadiel v tonách v rámci všeobecného systému, ktorý platil pre všetkých, tento poplatok sa počítal z iného základu určeného pre spoločnosť Ryanair a vyberal sa za nastupujúceho cestujúceho.

⁽⁶²⁾ Bod 1.3 zmluvy medzi spoločnosťami BSCA a Ryanair z 2. decembra 2001.

⁽⁶³⁾ Bod 1.5 zmluvy medzi spoločnosťami BSCA a Ryanair z 2. decembra 2001.

- (92) Podľa ustanovení zmluvy z roku 2001 spoločnosti Ryanair a BSCA založili spoločný podnik na obchodnú propagáciu s názvom Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport (ďalej len „Promocy“). Predmetom činnosti spoločnosti Promocy bol rozvoj mesta Charleroi a jeho regiónu pomocou komerčnej prevádzky letiska ⁽⁶⁴⁾ (spoločnosť Promocy napríklad financovala časť ceny leteniek na propagáciu spoločnosti Ryanair). Spoločnosti BSCA a Ryanair mali povinnosť v rovnakej miere prispievať na fungovanie spoločnosti Promocy ⁽⁶⁵⁾. Preto BSCA a Ryanair upísali rovnaké podiely na základnom imaní spoločnosti Promocy, ktoré malo celkovú výšku 62 500 EUR. Okrem toho BSCA a Ryanair platili príspevok vo výške 4 EUR za cestujúceho prepraveného spoločnosťou Ryanair s odletom z letiska Charleroi.
- (93) Poplatky za cestujúceho vzťahujúce sa na prevádzku spoločnosti Ryanair podľa zmluvy z roku 2001, ako aj príspevky na financovanie spoločnosti Promocy sú zhrnuté v tabuľke 10.

Tabuľka 10

Poplatky vzťahujúce sa na spoločnosť Ryanair podľa ustanovení zmluvy z roku 2001 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pristávací poplatok	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Poplatok za cestujúceho leteckou dopravou	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Pozemná obsluha	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Promocy	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
Čistá suma spolu zaplatená spoločnosťou Ryanair	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

Sadzby uvedené v zmluve z roku 2001, ktoré majú k 1. aprílu rôznu výšku, sú stanovené pomerne, aby ich bolo možné porovnať na základe časového obdobia jedného roka (1. január – 31. december).

⁽¹⁾ Poplatky za odlietajúceho cestujúceho podľa údajov, ktoré vo svojej odpovedi zo 14. júla 2011 poskytli belgické orgány. Poplatky za roky 2001 – 2003 sa zhodujú s poplatkami za rok 2004.

- (94) Ako protihodnotu sa spoločnosť Ryanair voči BSCA zaviazala vytvoriť v Charleroi základňu pre určitý počet lietadiel (od dvoch do štyroch) a počas obdobia pätnástich rokov (2001 – 2016), na ktoré sa vzťahuje zmluva, uskutočniť s každým z lietadiel minimálne tri odlety zo Charleroi a tri priletý do Charleroi denne. Írska spoločnosť by týmto spôsobom zaručila správcovi letiska osobnú dopravu, na základe ktorej by mohol očakávať príjmy z letiskových poplatkov alebo iných ako letiskových činností. Keby spoločnosť Ryanair ukončila svoju činnosť na letisku Charleroi počas prvých piatich rokov platnosti zmluvy, podľa jej ustanovení by musela uhradiť spoločnosti BSCA svoj podiel na výdavkoch týkajúcich sa otvorenia základne spoločnosti Ryanair a príspevok na marketing. Od piateho roka platnosti zmluvy sa suma, ktorú by musela uhradiť, postupne znižuje ⁽⁶⁶⁾.

3.2.2. *Ministerská vyhláška z 11. júna 2004 a list spoločnosti BSCA z 24. júna 2004*

- (95) Belgicko tvrdí, že podľa vnútroštátneho práva sa rozhodnutím z roku 2004 stali zmluvy z roku 2001 *de facto* neplatnými. Región sa preto rozhodol prijať 11. júna 2004 ministerskú vyhlášku o znížení poplatkov za pristávanie lietadiel na letisku Charleroi na propagačné účely. Táto vyhláška nadobudla účinnosť retroaktívne

⁽⁶⁴⁾ Bod 4 prílohy C k zmluve medzi spoločnosťami BSCA a Ryanair z 2. decembra 2001.

⁽⁶⁵⁾ Bod 1.6 a príloha C k zmluve medzi spoločnosťami BSCA a Ryanair z 2. decembra 2001.

⁽⁶⁶⁾ Článok 2 zmluvy z roku 2001.

k 13. februáru 2004. Vo vyhláske sa stanovilo, že na propagačné účely a pre všetkých leteckých dopravcov sa poplatok za pristátie lietadla, ktoré zabezpečuje pravidelnú linku, stanovil na 1 EUR za cestujúceho (t. j. na sadzbu, ktorú si podľa zmlúv z roku 2001 uplatňovala spoločnosť Ryanair). Všeobecné zníženie poplatku však bolo platné iba počas 36 mesiacov od dátumu, keď ministerská vyhláska nadobudla účinnosť.

- (96) V liste z 24. júna 2004 ⁽⁶⁷⁾ sa spoločnosť BSCA zaviazala spoločnosti Ryanair, že bude aj naďalej uplatňovať ustanovenia zmlúv z roku 2001 do 31. marca 2006 a najmä jej zaručí celkové náklady na využívanie služieb letiska vo výške 5 EUR na odlietajúceho cestujúceho, čo zodpovedá hodnote, ktorá by vyplývala z uplatňovania dohôd z roku 2001, keby sa uplatňovali aj v rokoch 2005 a 2006 (pozri tabuľku 10). Podmienkou uplatňovania tohto dočasného obchodného rámca bolo, aby sa neprekročil strop vo výške dvoch miliónov cestujúcich ročne za všetky aktivity na letisku ⁽⁶⁸⁾. Napriek tomu, že sa tento strop v roku 2004 ⁽⁶⁹⁾ mierne prekročil, podmienky poskytnuté spoločnosti Ryanair sa v rokoch 2004 a 2005 nezmenili.

3.2.3. Dodatok z roku 2005

- (97) Nariadením z 3. februára 2005 región preniesol na správcov letísk vrátane BSCA ⁽⁷⁰⁾ právomoc stanovovať sadzby letiskových poplatkov.
- (98) Od 1. apríla 2006 sa všeobecná sadzba pristávacích poplatkov, ktoré fakturuje spoločnosť BSCA, zvýšila na 2 EUR za odlietajúceho cestujúceho, pričom sadzba vo výške 2 EUR podlieha indexácii. Okrem toho sa zaviedol systém každoročných zliav v závislosti od počtu odlietajúcich cestujúcich podľa údajov uvedených v tabuľke 11.

Tabuľka 11

Zľavy z pristávacích poplatkov pre všetky spoločnosti, ktoré prevádzkujú lety na letisku Charleroi od 1. apríla 2006 ⁽¹⁾

Zľavy z ročného základu		
Výška zľavy (v percentách)	Počet cestujúcich od	Počet cestujúcich do
0	0	15 000
5	15 001	35 000
10	35 001	50 000
25	50 001	100 000
35	100 001	200 000
50	200 001	–

⁽¹⁾ List, ktorý poslali belgické orgány 14. júla 2011, a <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>.

- (99) Dňa 9. decembra 2005 spoločnosť BSCA navrhla spoločnosti Ryanair novú obchodnú dohodu, ktorú Ryanair prijala, s dátumom 9. decembra 2005 (ďalej len „dodatok z roku 2005“) na obdobie od 1. apríla 2006 do 31. decembra 2015.

⁽⁶⁷⁾ List belgických orgánov doručený Komisii poštou z 13. septembra 2004. Tento list nasledoval po memorande o porozumení (Memorandum of Intent – MOI), ktoré bolo uzavreté 8. apríla 2004.

⁽⁶⁸⁾ Bod 3 písm. b) listu z 24. júna 2004.

⁽⁶⁹⁾ Celkový počet cestujúcich, ktorí využili letisko v roku 2004, bol 2 034 140 (pozri tabuľku 1).

⁽⁷⁰⁾ Články 35 a 36 nariadenia z 3. februára 2005 o hospodárskom oživení a zjednodušení administratívy. Tieto ustanovenia boli prenesené na letisko Charleroi dodatkom 4 ku koncesnej dohode z roku 1991 uzavretej medzi regiónom a BSCA, v ktorom sa v článku 1 uvádza, že „koncesionár stanovuje a vyberá od používateľov sumu letiskových poplatkov za používanie letiska, ktoré spravuje“.

(100) Podľa ustanovení dodatku z roku 2005:

- pristávacie poplatky splatné spoločnosťou Ryanair sa vypočítavajú na základe všeobecnej sadzby, ktorá sa zníži o 50 % pri prekročení hranice 200 000 cestujúcich (pozri tabuľku 11),
- sadzby za služby pozemnej obsluhy (tzv. handling) platné pre spoločnosť Ryanair sú stanovené do roku 2015 podľa údajov uvedených v tabuľke 12,
- Ryanair podlieha plateniu nového poplatku s označením „infrastructure access fee“,
- v zmluve sa viac nestanovujú platby spoločnosti BSCA v prospech Promocy.

Tabuľka 12

Poplatky vzťahujúce sa na spoločnosť Ryanair na základe dodatku z roku 2005 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pristávací poplatok			[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]
Poplatok za cestujúceho leteckou dopravou			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pozemná obsluha			[4 – 6]	[4 – 6]	[4 – 6]	[4 – 6]	[4 – 6]	[4 – 6]	[4 – 6]	[4 – 6]	[4 – 6]	[4 – 6]
Dostupnosť infraštruktúry			[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]
Čistá suma spolu hradená spoločnosťou Ryanair			[5 – 7]	[5 – 7]	[5 – 7]	[5 – 7]	[5 – 7]	[5 – 7]	[5 – 7]	[5 – 7]	[5 – 7]	[5 – 7]
Rozdiel v porovnaní so zmluvou z roku 2001			[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]

Výška pristávacieho poplatku sa zakladá na predpokladanom počte cestujúcich spoločnosti Ryanair v okamihu podpisu dodatku z roku 2005.

⁽¹⁾ Poplatky za odlietajúceho cestujúceho podľa údajov, ktoré vo svojej odpovedi zo 14. júla 2011 poskytli belgické orgány.

(101) Komisia konštatuje, že sumy, ktoré platí spoločnosť Ryanair za cestujúceho, sa podľa údajov uvedených v tabuľke 12, okrem roku [...], zhodujú so sumami uvedenými v zmluve z roku 2001 ⁽¹⁾ (pozri tabuľku 10).

(102) V zmluve z roku 2005 sa napokon uvádza, že počas šiestich mesiacov od začiatku využívania nového terminálu spoločnosť Ryanair zriadi na letisku Charleroi základňu pre štyri lietadlá, ktoré uskutočnia minimálne [25 – 32] odletov a príletov denne. Ak sa to nestane, spoločnosť Ryanair zaplatí príplatok vo výške [10 – 25] %.

⁽¹⁾ V predpokladoch regiónu sa nezohľadňuje ročná indexácia pristávacích poplatkov ani vyšší počet cestujúcich spoločnosti Ryanair nad 1,75 milióna; tieto dve úpravy majú protichodný vplyv na skutočnú výšku poplatkov za cestujúceho, ktoré platí spoločnosť Ryanair.

3.2.4. Dodatok z roku 2010

- (103) K 1. januáru 2009 zaviedla spoločnosť BSCA nový dodatočný poplatok za cestujúceho, ktorý platia všetci leteckí dopravcovia zabezpečujúci lety z letiska Charleroi, a to poplatok za cestujúcich so zníženou pohyblivosťou (ďalej len „poplatok PMR“). Podľa ustanovení dodatku 7 k dohode medzi regiónom a BSCA totiž spoločnosť BSCA môže stanoviť takýto poplatok, čo je podľa Belgicka v súlade s právom Európskej únie ⁽⁷²⁾. Poplatok PMR sa stanovil na 0,195 EUR za odlietajúceho cestujúceho v roku 2009 ⁽⁷³⁾.
- (104) Dodatok k zmluve medzi BSCA a Ryanair bol na základe výmeny listov uzatvorený medzi BSCA a Ryanair 6. decembra 2010 (ďalej len „dodatok z roku 2010“). Stanovuje sa v ňom:
- všeobecná výnimka pri poplatku PMR, podľa ktorej bude spoločnosť Ryanair platiť [0,10 – 0,30] EUR za cestujúceho za rok plynúci od 1. februára 2009 do 31. januára 2010; navyše v podmienkach indexácie poplatku PMR sa stanovuje zníženie sadzby primerane k nárastu dopravy v dôsledku prevádzky spoločnosti Ryanair ⁽⁷⁴⁾,
 - zníženie sadzieb za služby pozemnej obsluhy vo výške [0,10 – 0,50] EUR za cestujúceho spoločnosti Ryanair.

3.2.5. Prevod podielu spoločnosti BSCA v spoločnosti Promocy

- (105) Dňa 31. marca 2010 previedla spoločnosť BSCA svoju majetkovú účasť v spoločnosti Promocy ⁽⁷⁵⁾ vo výške 50 % na spoločnosť Ryanair. BSCA predala akcie v celkovej účtovnej hodnote vo výške 31 100 EUR (čo predstavuje 100 EUR za akciu). Všetky riziká a povinnosti boli prevedené na jediného akcionára – spoločnosť Ryanair.
- (106) Belgicko tvrdí, že v okamihu prevodu bolo v pokladnici spoločnosti Promocy 261 073 EUR (zostatok majetku po odrátaní základného imania a zákonnej rezervy) ⁽⁷⁶⁾. Spoločnosť BSCA teda previedla polovicu základného imania spoločnosti Promocy za cenu, ktorá bola výrazne nižšia ako polovičná hodnota pokladnice.

4. PRIPOMIENKY ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

4.1. Prípomienky zainteresovaných strán k opatreniam v prospech spoločnosti BSCA

4.1.1. Brussels Airport Company (ďalej len „BAC“)

a) Prípomienky doručené v septembri 2012 po prijatí rozhodnutia o rozšírení konania z roku 2012

- (107) Spoločnosť BAC sa domnieva, že všetky opatrenia poskytnuté spoločnosti BSCA, ako sú opísané v rozhodnutí o rozšírení konania z roku 2012, predstavujú štátnu pomoc, ktorú nemožno vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom.
- (108) Podľa BAC žiadna z investícií opísaných v rozhodnutí o rozšírení konania z roku 2012 nebola do 12. decembra 2000 predmetom právne záväzného rozhodnutia.
- (109) BAC sa domnieva, že žiadna z investícií do infraštruktúry nesúvisela s výkonom verejnej právomoci, keďže všetky sú zásadné pre hospodárske činnosti prevádzkovateľa, a to vrátane prác zameraných na zlepšenie fungovania letiska (napríklad prístávacie systémy alebo predĺženie dráhy) alebo na podporu jeho hospodárskeho rozvoja (parkoviská pre vozidlá, prístupové cesty alebo haly určené na údržbu lietadiel).

⁽⁷²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave, Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1.

⁽⁷³⁾ Táto suma podlieha každoročnej indexácii. Pozri: <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>.

⁽⁷⁴⁾ Poplatok PMR za rok $N + 1 = [0,10 - 0,30] \text{ EUR} \times \text{cestujúci spoločnosti Ryanair 2009} / \text{cestujúci spoločnosti Ryanair za rok } N$. Počet cestujúcich spoločnosti Ryanair za rok 2009 je 3 289 725.

⁽⁷⁵⁾ Promocy bola spoločným podnikom spoločností BSCA a Ryanair, ktorú založili na základe dohôd z roku 2001.

⁽⁷⁶⁾ Odpoveď Belgicka doručená Komisii 18. marca 2014 s názvom „odpoveď na žiadosť Komisie o informácie zo 7. februára 2014“ (odpoveď na otázku 18).

i) Platba spoločnosti BSCA za koncesiu a infraštruktúry

- (110) BAC uvádza, že žiadne z opatrení poskytnutých BSCA, ktoré sú opísané v rozhodnutí o rozšírení konania z roku 2012, nie je v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve. Vzhľadom na prax v odvetví je návratnosť investícií zaznamenaná subjektom región/SOWAER podstatne nižšia ako návratnosť, ktorú by očakával súkromný investor ⁽⁷⁾.
- (111) Podľa BAC nebola investičná pomoc poskytnutá BSCA ani v jednom prípade obmedzená na nevyhnutné minimum. Dôvodom je, že suma vyplácaná spoločnosťou BSCA za koncesiu a infraštruktúry zostala v rokoch 2002 – 2010 s výnimkou zvýšenia v roku 2007 nezmenená, kým počet cestujúcich a príjmy sa v tom istom období zvýšili. V dôsledku toho priemerná čistá hodnota infraštruktúry pre BSCA vzrástla, zatiaľ čo priemerné čisté platby sa znížili.

ii) Služby, ktoré spoločnosti BSCA poskytuje spoločnosť SOWAER, a služby, za ktoré vypláca náhradu región

- (112) Pokiaľ ide o služby poskytované spoločnosti BSCA spoločnosťou SOWAER a služby, ktoré spoločnosti BSCA uhradza región, BAC vyhlasuje, že okrem verejných služieb, ako sú policajné a colné služby, belgický štát v prípade žiadnych iných činností letiska Brusel nezahŕňa. Náklady na protipožiarne služby, bezpečnosť a údržbu hradí BAC. Za služby spojené so sledovaním, zaznamenávaním a plánovaním letov spoločnosti Belgocontrol platia priamo leteckí dopravcovia, ktorí využívajú letisko Brusel. Na letisku Charleroi leteckí dopravcovia za využívanie týchto služieb platiť nemusia. Služby, ktoré spoločnosti BSCA uhradza región Valónsko, nie sú ako také spojené s výkonom verejnej právomoci.
- (113) BAC sa domnieva, že tieto služby nie sú službami všeobecného hospodárskeho záujmu, lebo sú neoddeliteľne späté s prevádzkou letiska a so základnými aspektmi hospodárskych činností letiska a nespĺňajú kritériá rozsudku vo veci Altmark.
- (114) BAC je toho názoru, že platby vykonané na náhradu nákladov BSCA súvisiacich s týmito službami nie sú v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve a predstavujú prevádzkovú pomoc. Keďže platby, ktoré spoločnosť BSCA uhradila regiónu za využívanie infraštruktúr, boli nižšie než platby, ktoré by za prijateľné považoval súkromný investor, takýto investor by nesúhlasil s dodatočnými platbami za služby bez toho, aby získal primeranú návratnosť.
- (115) BAC zdôrazňuje, že prevádzkovú pomoc možno vyhlásiť za zlučiteľnú len za mimoriadnych okolností a prísnych podmienok v znevýhodnených regiónoch. V prípade letiska Charleroi nie je splnená žiadna z týchto podmienok a pomoc nemožno posúdiť ako zlučiteľnú s vnútorným trhom.

iii) Účasť spoločnosti SOWAER na zvýšení kapitálu spoločnosti BSCA

- (116) BAC pochybuje, že zvýšenie kapitálu BSCA sa 3. decembra 2002 uskutočnilo v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve. BAC navyše zdôrazňuje, že pri posudzovaní, či by k zvýšeniu kapitálu pristúpil aj súkromný investor, by sa nemali brať do úvahy iné druhy pomoci poskytnuté BSCA.

iv) Vplyv na hospodársku súťaž

- (117) BAC uvádza, že pomoc letisku Charleroi umožnila posilniť si konkurenčné postavenie oproti iným letiskám a iným spôsobom dopravy, napríklad rýchlovlakom, lebo BSCA umožňuje účtovať nízke letiskové poplatky. Z toho vyplýva zodpovedajúci rozdiel medzi poplatkami účtovanými v Bruseli a poplatkami účtovanými na letisku Charleroi, a to najmä z dôvodu rozdielov medzi poplatkami za cestujúceho a poplatkami spojenými s bezpečnosťou. Letiskové poplatky, ktoré účtuje BSCA, sú nižšie ako trhová cena vo vzťahu k letisku Brusel a ďalším porovnateľným letiskám v spádovej oblasti letiska Charleroi (ako sú letiská Eindhoven, Lille a Kolín/Bonn).

⁽⁷⁾ BAC zdôrazňuje, že súkromný investor by na základe investícií vo výške 281 miliónov EUR, ktoré spoločnosť SOWAER vynaložila na infraštruktúry BSCA, počítal s návratnosťou investícií najmenej 14 miliónov EUR (5 %). Spoločnosť SOWAER však v roku 2009 získala výnos vo výške len 0,66 % po zdanení príjmov právnických osôb a regiónu Valónsko ani spoločnosti SOWAER neplynuli v rokoch 2002 – 2007 iné príjmy, napríklad dividendy. V rokoch 2007 – 2009 bola vyplatená dividendy nižšia ako 400 000 EUR a v roku 2010 získal región Valónsko dividendu vo výške 4,66 milióna EUR. Náklady na infraštruktúru BSCA v porovnaní s príjmami navyše v roku 2009 predstavovali len 6,7 %, zatiaľ čo za bežných okolností by mali patriť k najvyšším nákladom letiska. Ročné amortizačné náklady BAC teda dosahujú 30 % ročných príjmov.

(118) Podľa BAC viedol tento rozdiel v rokoch 2004 – 2011 k strate 2,5 milióna cestujúcich. Rozmach letiska Charleroi nie je výlučne dôsledkom dodatočného objemu dopravy, ktorý by na letisku Brusel nevznikol, o čom svedčí skutočnosť, že priemerný ročný rast referenčnej vzorky európskych letísk v rokoch 2005 – 2011 dosahoval 20,5 %, zatiaľ čo objem dopravy na letisku Brusel zostal nezmenený. Okrem toho bol nárast počtu destinácií a frekvencie letov na letisku Charleroi spojený so zrušením letov do týchto destinácií na letisku Brusel alebo so znížením ich frekvencie.

b) Pripomienky doručené v máji 2014 po uverejnení usmernení o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti

(119) BAC sa domnieva, že investičná aj prevádzková pomoc poskytnutá spoločnosti BSCA predstavujú štátnu pomoc, ktorú nemožno posúdiť ako zlučiteľnú s vnútorným trhom. Nadobudnutie účinnosti usmernení v oblasti letectva podľa spoločnosti podporuje tento záver.

i) Investičná pomoc

(120) BAC sa domnieva, že investičná pomoc poskytnutá spoločnosti BSCA predstavuje štátnu pomoc, ktorú treba posúdiť ako nezlučiteľnú s vnútorným trhom, lebo nie je primeraná cieľom spoločného záujmu (medzinárodné letisko Brusel nebolo preťažené) a nie je obmedzená na nevyhnutné minimum.

ii) Prevádzková pomoc

1. Existencia štátnej pomoci podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ

(121) Podľa BAC sa rozhodnutie o začatí konania v zásade zameriavalo na rozdielne zaobchádzanie medzi letiskom Charleroi a ďalšími podnikmi v tom istom členskom štáte, ako aj inými letiskami, ako je letisko Brusel-National, pri financovaní týchto činností. V tejto súvislosti sa BAC domnieva, že náhrada nákladov spoločnosti BSCA na tieto služby zo strany regiónu Valónsko predstavuje štátnu pomoc a diskrimináciu medzi spoločnosťami BAC a BSCA v rámci Belgicka, lebo spoločnosť BAC musela tieto náklady niesť sama.

2. Zlučiteľnosť opatrení štátnej pomoci s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ

(122) V bode 137 usmernení o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti ⁽⁷⁸⁾ (ďalej len „usmernenia v oblasti letectva“) sa stanovuje určitý počet kritérií, ktoré musia byť splnené, aby mohla byť prevádzková pomoc posúdená ako zlučiteľná s vnútorným trhom. Podľa BAC prevádzková pomoc poskytnutá BSCA tieto kritériá nespĺňa.

a) Pomoc neprispieva k plneniu jasne vymedzeného cieľa spoločného záujmu

(123) Zatiaľ čo si letiská Charleroi a Brusel-National konkurujú v rámci tej istej spádovej oblasti, pomoc poskytnutá BSCA podľa BAC viedla k zdvojeniu letiskových kapacít dostupných v Belgicku. Týmto spôsobom sa kapacity letiska Charleroi rozšírili, hoci kapacity letiska Brusel neboli preťažené. Počet cestujúcich na letiskách Charleroi a Brusel spolu v roku 2012 dosahoval 25,4 milióna, pričom toto číslo je stále nižšie ako maximálna kapacita, ktorú je schopné ponúknuť letisko Brusel.

b) Zásah štátu nebol nevyhnutný

(124) Spoločnosť BAC zdôrazňuje, že ročný objem dopravy na letisku Charleroi v rokoch 2001 – 2002 prekročoval 1 milión cestujúcich a v rokoch 2008 – 2009 dokonca 3 milióny cestujúcich. Pokiaľ ide o kategórie stanovené v usmerneniach v oblasti letectva, spoločnosť BSCA mohla sama niesť väčšinu, ba dokonca aj celú výšku nákladov, ktoré vznikli počas obdobia, ktorého sa týka vyšetrowanie Komisie.

⁽⁷⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

(125) Podľa BAC nemohla byť spoločnosť BSCA od nadobudnutia účinnosti usmernení v oblasti letectva poskytnutá nijaká prevádzková pomoc, lebo počet prepravených cestujúcich za rok od roku 2009 výrazne prekročoval hranicu 3 milióny.

c) Pomoc a jej výška sú neprimerané

(126) Podľa BAC mohli byť sumy vyplatené spoločnosťou BSCA za ďalej uvedené služby primeranejšie: poplatky za poskytnutie letiskovej infraštruktúry, poplatky za služby poskytované spoločnosťou SOWAER či náhrada nákladov na určité služby zo strany regiónu Valónsko. Podľa spoločnosti BAC štátna pomoc udelená BSCA nebola obmedzená na nevyhnutné minimum a región a spoločnosť SOWAER mohli využiť stratégie, ktoré by mali menší vplyv na hospodársku súťaž.

d) Pomoc má negatívny vplyv na hospodársku súťaž a obchod

(127) Spoločnosť BAC predovšetkým zdôrazňuje, že v rozpore s tým, čo sa odporúča v bode 131 usmernení v oblasti letectva, sa v obchodnom pláne BSCA neskúmala otázka vplyvu rozvoja jej činnosti na dopravu na letisku Brusel.

(128) Okrem toho BAC upozorňuje Komisiu na to, že daný prípad nemožno porovnávať s prípadom letiska Groningen, v ktorom Komisia posúdila prevádzkovú pomoc ako zlučiteľnú s vnútorným trhom. V tomto prípade Komisia totiž uznala nevyhnutnosť zmierniť preťaženie letiska Schiphol a skutočnosť, že letiská sú od seba dostatočne vzdialené. Tieto dva aspekty nie sú v prípade letiska Charleroi relevantné.

(129) Pomoc, ktorá spoločnosti BSCA umožnila umelo znížiť sumu letiskových poplatkov, mala na spoločnosť BAC tieto negatívne vplyvy: výrazné zníženie využívania letiska cestujúcimi a zníženie frekvencie, ba dokonca aj rušenie spojení, ktoré sa prevádzkujú aj na letisku Charleroi.

(130) Pokiaľ ide o zníženie počtu cestujúcich na letisku Brusel-National, spoločnosť BAC zdôrazňuje, že vyplynulo najmä z toho, že mu spoločnosť BSCA prebrala zákazníkov. BAC teda tvrdí, že zatiaľ čo využívanie väčšiny letísk sa v rokoch 2005 – 2013 zvyšovalo, využívanie letiska Brusel-National stagnovalo, pričom sa zároveň zvyšoval počet cestujúcich na letisku Charleroi.

(131) Podľa spoločnosti BAC sa preberaním zákazníkov vysvetľuje aj rušenie liniek na letisku Brusel-National a zníženie frekvencie niektorých letov. Spoločnosť BAC preukazuje najmä súvislosť medzi zrušenými letmi na letisku Brusel-National po zavedení porovnateľných letov na letisku Charleroi.

(132) Spoločnosť BAC odporúča Komisii, aby vo svojom budúcom rozhodnutí o tejto pomoci v súlade s limitmi stanovenými v nových usmerneniach vyhlásila, že i) po nadobudnutí účinnosti nových usmernení už nemožno spoločnosti BSCA poskytnúť nijakú prevádzkovú ani investičnú pomoc; ii) letiskové služby na letisku Charleroi majú podliehať zdaneniu na dostatočnej úrovni na pokrytie vzniknutých hraničných nákladov.

4.1.2. Brussels Airlines

a) Existencia pomoci spoločnosti BSCA

i) Hospodárska činnosť

(133) Spoločnosť Brussels Airlines potvrdzuje, že služby v oblasti protipožiarnej ochrany, údržby, bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti, ako aj služby spojené s pristávaním, vzlietaním a infraštruktúrou nie sú súčasťou úloh spojených so službou vo verejnom záujme, ale hospodárskej činnosti spočívajúcej v riadení letiska a nemali by sa diskriminačným spôsobom dotovať. Tieto služby by sa nemali považovať za služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Spoločnosť Brussels Airlines zdôrazňuje, že iné odvetvia v regióne Valónsko si svoje protipožiarne služby financujú samy. To je aj prípad letiska Brusel. Keďže región Valónsko hradí náklady spojené s bezpečnosťou na letisku Charleroi, BSCA prostriedky na ne nevyberá od leteckých dopravcov, zatiaľ čo letisko Brusel nezískalo nijakú takúto náhradu. Na rozdiel od cestujúcich odlietajúcich z letiska Charleroi musia cestujúci odlietajúci z Bruselu uhradiť poplatok belgickému orgánu civilného letectva.

ii) Výhoda

- (134) Spoločnosť Brussels Airlines sa nedomnieva, že región/spoločnosť SOWAER pri poskytovaní pomoci spoločnosti BSCA konali ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve. Zdá sa, že ziskovosť spoločnosti BSCA sa umelo zvýšila subvenciami, dotáciami a kompenzačnými opatreniami, bez ktorých by jej ziskové rozpätie nemohlo byť stále záporné. Spoločnosť Brussels Airlines takisto pochybuje, či kombinovaná ziskovosť spoločností BSCA a SOWAER odráža postupy orientované na trh. Spoločnosť Brussels Airlines tvrdí, že región nekonal ako súkromný investor, lebo takýto investor by neinvestoval do spoločnosti so štrukturálnou stratou.

iii) Narušenie hospodárskej súťaže

- (135) Kým využívanie letiska Charleroi cestujúcimi na krátke vzdialenosti sa v rokoch 2004 – 2012 strojnásobilo, využívanie letiska Brusel stagnovalo, keďže miera jeho využívania bola v roku 2012 rovnaká ako v roku 2004. Brussels Airlines dodáva, že pokiaľ ide o jej spoločnosť, počet cestujúcich sa zmenil z [...] miliónov na [...] miliónov. Z týchto tvrdení a zo skutočnosti, že ak sa letiská posudzujú spoločne, ich využívanie vzrástlo o 34 %, spoločnosť Brussels Airlines vyvodzuje, že z celého tohto rastu ťažilo letisko Charleroi. Spoločnosť Brussels Airlines konštatuje, že od roku 2004 do roku 2007 zaznamenali výrazný rast aj ďalšie európske letiská (viac ako 20 %), no rast letiska Charleroi nebol spôsobený len nárastom objemu dopravy, ale aj skutočnosťou, že veľké množstvo cestujúcich, ktorí zvyčajne využívali letisko Brusel, dali prednosť letisku Charleroi. Spoločnosť Brussels Airlines odhaduje túto stratu na [...] miliónov cestujúcich ročne v prospech letiska Charleroi, čiže strata príjmov sa odhaduje na viac ako [...] miliónov EUR ročne.

b) Právny základ posúdenia zlučiteľnosti pomoci poskytnutej spoločnosti BSCA

- (136) Podľa spoločnosti Brussels Airlines Komisia nedisponuje právnym základom, podľa ktorého by mohla povoliť prevádzkovú pomoc, ktorá i) bola poskytnutá pred nadobudnutím účinnosti usmernení v oblasti letectva a ii) ktorá bola v čase poskytnutia nezlučiteľná s vnútorným trhom. Uplatňovanie usmernení v oblasti letectva so spätnou účinnosťou je v rozpore so všeobecnými zásadami práva, a najmä keď sú ako v tomto prípade podmienky povolenia prevádzkovej pomoci pomerne menej prísne ako v minulosti.
- (137) V prvom rade sa so zreteľom na zásady právnej istoty a zákaz spätnej účinnosti európskych právnych predpisov vylučuje možnosť, aby právny predpis Únie nadobudol účinnosť pred svojím uverejnením s výnimkou mimoriadnych okolností. V danom prípade podľa spoločnosti Brussels Airlines nejde o mimoriadne okolnosti.
- (138) Po druhé sa v oznámení Komisie o stanovení pravidiel uplatniteľných pri posudzovaní neoprávnenej štátnej pomoci uvádza, že Komisia musí vždy posúdiť zlučiteľnosť neoprávnenej pomoci s vnútorným trhom podľa kritérií právnych nástrojov, ktoré boli platné v čase poskytnutia pomoci. Preto sa Komisia podľa spoločnosti Brussels Airlines nemôže odchýliť od vlastných pravidiel bez toho, aby porušila všeobecné zásady práva (rovnaké zaobchádzanie, zásada oprávneného očakávania). Podľa spoločnosti Brussels Airlines teda neexistuje legitímny dôvod neuplatňovať na daný prípad uvedené oznámenie.
- (139) Prevádzková pomoc je v zásade nezlučiteľná s vnútorným trhom. Podľa spoločnosti Brussels Airlines bola táto zásada jasne uvedená v usmerneniach z roku 2005.
- (140) Spoločnosť Brussels Airlines sa domnieva, že prístup Komisie je v danej veci o to neprípustnejší, že:

— Komisia predtým zakázala príslušné opatrenia, ktoré boli poskytnuté letisku Charleroi,

— v rozhodnutí o rozšírení konania z roku 2012 Komisia rozšírila rozsah opatrení, ktoré sú predmetom preskúmania,

— podľa rozhodnutia o rozšírení konania sú skúmané opatrenia zjavne nezlučiteľné s vnútorným trhom.

- (141) V dôsledku toho mali podľa spoločnosti Brussels Airlines región Valónsko aj spoločnosť BSCA úplný prehľad o platných právnych predpisoch o štátnej pomoci. Zákaz pomoci teda nie je v rozpore so zásadou oprávneného očakávania. Práve naopak, bolo by obzvlášť nespravodlivé spätne potvrdiť ich protiprávne konanie na úkor tretích strán, najmä na úkor tých, ktorí pravidlá dodržali. Dosiahnutie rovnováhy medzi záujmami zúčastnených strán si jednoznačne vyžaduje zákaz príslušnej pomoci.
- (142) Podľa spoločnosti Brussels Airlines Komisia pri uplatňovaní usmernení v oblasti letectva so spätnou účinnosťou na prevádzkovú pomoc v minulosti implicitne uznala takúto nezlučiteľnosť.
- c) Zlučiteľnosť pomoci spoločnosti BSCA na základe nových usmernení v oblasti letectva
- i) Cieľ všeobecného záujmu
- (143) Spoločnosť Brussels Airlines upozorňuje Komisiu na skutočnosť, že očakávané pozitívne účinky politik štátnej pomoci ako rozvoj a prístupnosť regiónov sú neisté.
- (144) Pohlcovanie dopravy etablovaných letísk regionálnymi letiskami má podľa spoločnosti Brussels Airlines viacero negatívnych dôsledkov:
- v prvom rade, keďže sa vytvárajú kapacity, zatiaľ čo ďalšie sú stále k dispozícii, prispieva k neefektívnemu zdvojovaniu infraštruktúr. Na základe tohto argumentu spoločnosť Brussels Airlines zdôrazňuje, že počas posudzovaného obdobia (2000 – 2012) bola dostupná kapacita na letisku Brusel-National dostatočná, aby bolo možné prepraviť viac cestujúcich. Napríklad v roku 2011 malo letisko Brusel kapacitu na prepravenie maximálne 28 miliónov cestujúcich, pričom ho využilo len 18,8 milióna cestujúcich. Za ten istý čas letisko Charleroi využilo 5,9 milióna cestujúcich, zatiaľ čo jeho kapacita dosahovala 6 – 7 miliónov. Spolu mali obidve letiská v roku 2011 kapacitu na prepravu 24,7 milióna cestujúcich, čiže nižšiu celkovú kapacitu ako maximálna kapacita samotného letiska Brusel,
 - po druhé spoločnosť Brussels Airlines zdôrazňuje, že rozvoj činnosti na letisku Charleroi na úkor činnosti letiska Brusel-National a spoločnosti Brussels Airlines by malo negatívny sociálny a hospodársky vplyv. Spoločnosť Brussels Airlines porovnáva priamu a nepriamu pridanú hodnotu letísk Brusel a Charleroi od roku 2007 do roku 2009. Pridaná hodnota letiska Charleroi dosahovala 38 miliónov EUR, zatiaľ čo pridaná hodnota letiska Brusel-National 358 miliónov EUR. Spoločnosť Brussels Airlines sa odvoláva aj na počet pracovných miest, ktoré letiská priamo a nepriamo vytvorili od roku 2007 do roku 2009. Zatiaľ čo zamestnanosť na letisku Charleroi sa počas tohto obdobia zvýšila o 589 ekvivalentov plného pracovného času, zamestnanosť na letisku Brusel klesla o 1 057. Kým počet cestujúcich na letisku Charleroi od roku 2007 do roku 2009 na rozdiel od počtu cestujúcich na letisku Brusel-National výrazne vzrástol, miera priamej a nepriamej zamestnanosti sa nezvýšila natoľko, aby sa vyrovnalo zníženie počtu pracovných miest na letisku Brusel,
 - napokon sa spoločnosť Brussels Airlines domnieva, že presun dopravy na letisko Charleroi mal negatívny vplyv na ziskovosť tradičných spoločností a bol prínosný pre nízkonákladových dopravcov, ktorých ziskovosť je zväčša dôsledkom subvencií. Zatiaľ čo priemerná ziskovosť AEA (Asociácie európskych leteckých spoločností) počas skúmaného obdobia bola podľa Brussels Airlines nízka, ba až záporná (zisk pred odpočítaním úrokov až daní dosahoval 0,9 miliardy EUR v roku 2000 a –0,4 miliardy EUR v roku 2012), ziskovosť spoločnosti Ryanair bola značná (zisk pred odpočítaním úrokov a daní v roku 2000 dosahoval 84 miliónov EUR a v roku 2012 až 617 miliónov EUR). Podľa spoločnosti Brussels Airlines je však táto ziskovosť zvýšená subvenciami, ktoré letiská dostali. Spoločnosť Brussels Airlines sa domnieva, že bez tejto pomoci (odhadnutej na 720 miliónov EUR v roku 2011) by bola ziskovosť spoločnosti Ryanair oveľa nižšia, ba až záporná.
- (145) Okrem toho spoločnosť Brussels Airlines zdôrazňuje skutočnosť, že letisku Charleroi bola poskytnutá prevádzková pomoc napriek tomu, že i) toto letisko sa nachádza v tej istej spádovej oblasti ako letisko Brusel-National; a ii) letisko Brusel-National ešte malo dostupné kapacity. V dôsledku toho sa podľa spoločnosti Brussels Airlines v obchodnom pláne založenom na predpovediach vývoja prepravy tovaru a cestujúcich mal identifikovať možný vplyv rozvoja tohto letiska na dopravu na letisku Brusel. Spoločnosť Brussels Airlines zdôrazňuje, že toto posúdenie sa nikdy neuskutočnilo. V každom prípade, keby sa takéto posúdenie vykonalo, preukázal by sa nárast objemu dopravy na letisku Charleroi na úkor objemu dopravy na letisku Brusel. Podľa spoločnosti Brussels Airlines by tento výsledok zodpovedal skutočnosti: nárast podielu letiska Charleroi na trhu spojený s poklesom podielov letiska Brusel-National a znížením počtu cestujúcich a/alebo zrušením viacerých spojení spoločnosti

Brussels Airlines. Preto spoločnosť Brussels Airlines znovu potvrdzuje, že prevádzková pomoc poskytnutá spoločnosti BSCA neprispela k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu. Práve naopak, tieto opatrenia viedli k neefektívnemu využívaniu zdrojov a plytvaniu nimi.

ii) Nevyhnutnosť pomoci

- (146) Spoločnosť Brussels Airlines pripomína, že v usmerneniach v oblasti letectva sa stanovuje, že na získanie prevádzkovej pomoci nesmie ročný objem dopravy letiska prekročiť 3 milióny cestujúcich. Spoločnosť Brussels Airlines zdôrazňuje, že táto prahová hodnota bola prekročená od roku 2009. Okrem toho spoločnosť Brussels Airlines konštatuje, že prevádzková pomoc, ktorú dostala spoločnosť BSCA, sa v rokoch 2002 – 2008 nezmenila, hoci teoreticky mala byť spoločnosť BSCA schopná hradiť rastúci podiel svojich prevádzkových nákladov. Od roku 2009 malo byť letisko Charleroi navyše schopné hradiť svoje prevádzkové náklady a nespĺňať podmienky na získanie ďalšej prevádzkovej pomoci.

iii) Neprimeranosť opatrení pomoci

- (147) Spoločnosť Brussels Airlines sa domnieva, že aj keď by sa preukázalo, že prevádzková pomoc bola v roku 2008 pre letisko Charleroi ešte nevyhnutná, na druhej strane je isté, že verejné financovanie spoločnosti BSCA prostredníctvom štátnej pomoci predstavovalo nevhodnú politiku, lebo letisko Charleroi nebolo ziskové. Okrem toho spoločnosť Brussels Airlines zdôrazňuje, že všetky predmetné opatrenia sú neprimerané z dôvodu, že región Valónsko sa, pokiaľ mu je známe, neusiloval a *priori* porovnať svoje opatrenia pomoci s opatreniami, ktoré by mohli mať menší vplyv na hospodársku súťaž.

iv) Narušenie hospodárskej súťaže

- (148) Spoločnosť Brussels Airlines pripomína, že letisko Charleroi sa nachádza v tej istej spádovej oblasti ako letisko Brusel, ktoré v skúmanom období ešte malo dostupné kapacity. Okrem toho spoločnosť Brussels Airlines zdôrazňuje, že hoci sa počet cestujúcich na letisku Charleroi zvýšil, počet cestujúcich na letisku Brusel-National v uplynulých rokoch stagnoval až klesal napriek tomu, že letecká prevádzka vo všetkých európskych krajinách zaznamenala celkový nárast.

4.1.3. Združenie zástupcov leteckých dopravcov (BAR)

a) Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o rozšírení konania z roku 2012

- (149) Združenie BAR zdôrazňuje, že na letisku Brusel náklady na terminálové služby (poplatky), náklady spojené s bezpečnosťou a niektoré náklady v oblasti bezpečnostnej ochrany, ako aj náklady na protipožiarne služby nesú používatelia letiska, zatiaľ čo na regionálnych letiskách ich hradia letiskové alebo regionálne orgány. Podľa združenia BAR ide o významnú výhodu pre regionálne letiská.

b) Pripomienky doručené po uverejnení usmernení o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti

- i) Pripomienky k narušeniu hospodárskej súťaže, ktoré vyvolala prevádzková pomoc pre spoločnosť Brussels South Charleroi Airport (BSCA)

- (150) Združenie BAR v stručnosti pripomína povahu príslušných opatrení: prevádzková pomoc, ktorú spoločnosti BSCA vyplatil región Valónsko, „pravdepodobne aspoň čiastočne prevedená na spoločnosť Ryanair“.

- (151) Združenie BAR tvrdí, že Komisia svojím oznámením, že si želá uplatňovať zásady stanovené v usmerneniach v oblasti letectva „na všetky prípady týkajúce sa prevádzkovej pomoci letiskám, a to aj v prípade, že pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014“, porušuje zásadu právnej istoty a uplatňuje prístup v protiklade s prístupom, ktorý hlásala v roku 2002 vo svojom oznámení o stanovení pravidiel uplatniteľných pri posudzovaní neoprávnenej štátnej pomoci, lebo podľa združenia BAR sa v ňom konkretizuje, že pomoc sa musí skúmať „vzhľadom na ustanovenia platné k dátumu poskytnutia pomoci“. Okrem toho sa BAR domnieva, že táto zmena politiky Komisie porušuje aj zásadu odôvodnenia, lebo Komisia nevyšvetľuje, prečo mal vývoj v sektore letectva vplyv na skúmanie prevádzkovej pomoci poskytnutej v minulosti ani prečo sa to týka len tohto druhu pomoci, a nie aj pomoci na začatie činnosti a investičnej pomoci poskytnutej v minulosti. V tejto súvislosti BAR

zdôrazňuje, že za predpokladu, že by Komisia vyhlásila pomoc poskytnutú v minulosti za zlučiteľnú s vnútorným trhom, hoci v predtým bola posúdená inak, bolo by to nielen v rozpore s uvedenými všeobecnými zásadami, ale aj v rozpore so zásadou dobrej správy vecí verejných a zásadou oprávneného očakávania.

- (152) Podľa združenia BAR nie sú predmetné opatrenia pomoci vrátane opatrení poskytnutých spoločnosti BSCA v minulosti zlučiteľné s vnútorným trhom, ani keď sa posudzujú na základe usmernení v oblasti letectva, a to z týchto dôvodov:

— tieto opatrenia nie sú nevyhnutné: spoločnosť BSCA prekročila hranicu milióna cestujúcich, keďže letisko využilo 6 miliónov cestujúcich, a musí byť schopná niesť svoje prevádzkové náklady. Prevádzkovú pomoc v nijakom prípade nemožno vyhlásiť za zlučiteľnú, lebo spoločnosť BSCA zaznamenala 3 milióny cestujúcich, ani za nevyhnutnú počas predchádzajúceho obdobia, lebo spoločnosť BSCA mala byť schopná sama niesť svoje prevádzkové náklady,

— pomoc narúšala a narúša hospodársku súťaž: vzhľadom na to, že BSCA sa nachádza v tej istej spádovej oblasti ako letisko Brusel-National, ktoré disponovalo nevyužitými kapacitami, podľa BAR to mal región Valónsko pri poskytnutí pomoci zohľadniť, čo neurobil.

ii) Doplnujúce pripomienky týkajúce sa rovnakých podmienok

- (153) Ak sa podľa združenia BAR spoločnosť BSCA domnieva, že pomoc určená na poskytovanie určitých verejných služieb na letisku by mala byť povolená, tieto služby je potrebné porovnať s rovnakým službami poskytovanými na letisku Brusel-National. BAR však zdôrazňuje, že určité služby poskytované spoločnosti BSCA sa považujú za verejné služby, ale v prípade letiska Brusel-National sa za verejné služby nepovažujú.

- (154) Združenie BAR zdôrazňuje, že vyberanie letiskových poplatkov nesmie viesť k situácii, keď by sa diskriminovalo medzi používateľmi. Konkrétne sa združenie BAR odvoláva na zľavy z letiskových poplatkov poskytnuté spoločnosti Ryanair, ktoré sa neuplatňujú na ostatné spoločnosti využívajúce toto letisko, ako aj na skutočnosť, že letiskové poplatky na letisku Brusel-National sú oveľa vyššie.

- (155) Združenie BAR pripomína, že odkedy sa letisko Brusel sprivatizovalo, poskytovanie služieb sa už výslovne nepovažuje za súčasť verejnej sféry. Toto poskytovanie predstavuje „regulované činnosti“, v prípade ktorých sa poplatky, ktoré platia používatelia letiska a cestujúci, kontrolujú podľa istého vzorca.

- (156) Okrem toho združenie BAR upriamuje pozornosť Komisie aj na hypotézu krížového subvencovania, lebo spoločnosť Ryanair pôsobí zároveň na letisku Charleroi aj na letisku Brusel-National. Ak by sa takáto hypotéza potvrdila, išlo by o jasné narušenie hospodárskej súťaže.

4.1.4. *Asociácia európskych leteckých spoločností (AEA)*

a) Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o rozšírení konania z roku 2012

- (157) AEA tvrdí, že subvencie poskytnuté regionálnym letiskám sú prijateľné, len ak sú prospešné pre všetkých používateľov letiska bez diskriminácie a nespôsobujú narušenie hospodárskej súťaže medzi letiskami v tej istej spádovej oblasti. AEA uznáva, že letiská si môžu prispôbovať infraštruktúry, aby reagovali na potreby konkrétnych používateľov, pokiaľ dodržiavajú zásady transparentnosti, viazanosti na náklady a nediskriminácie.

4.1.5. *Air France*

a) Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o rozšírení konania z roku 2012

- (158) Air France vyzýva Komisiu, aby neschválila prevádzkovú pomoc, o ktorej sa táto spoločnosť nazdáva, že porušuje hospodársku súťaž medzi leteckými dopravcami a medzi letiskami. Spoločnosť Air France sa domnieva, že Komisia by mala dôkladne porovnať poplatky, ktoré sa účtujú na letisku Charleroi, s poplatkami účtovanými na letiskách v tej istej spádovej oblasti, konkrétne na letisku Brusel-National.

- (159) Air France okrem toho spochybňuje uplatňovanie nových usmernení na prípady týkajúce sa prevádzkovej pomoci pre letiská so spätnou účinnosťou, a to aj vtedy, ak bola vyplatená pred ich zverejnením, pričom sa opiera o rôzne dôvody:
- Air France sa domnieva, že ide o uplatňovanie nových usmernení so spätnou účinnosťou, ktoré zvyhodňuje nečestné subjekty legitimizovaním konania, ktoré v čase, keď k nemu došlo, nebolo v súlade s platnými pravidlami. Naopak, tento prístup penalizuje tie subjekty, ktoré sa riadili predchádzajúcimi usmerneniami a neprijali verejné prostriedky,
 - uplatňovanie usmernení v oblasti letectva so spätnou účinnosťou na prevádzkovú pomoc poskytnutú letisku je v rozpore so všeobecnými zásadami práva a európskou judikatúrou.
- (160) Air France sa domnieva, že nové usmernenia zvyhodnia nové hospodárske subjekty na úkor etablovaných hospodárskych subjektov. Tým, že usmernenia umožňujú novému leteckému dopravcovi, aby zaplatil len prírástkové náklady súvisiace s jeho činnosťou, sa diskriminujú etablovaní prevádzkovatelia letísk, ktorí podliehajú vyšším poplatkom.
- (161) Air France napokon pripomína, že sa môže zdať, že podmienka nediskriminačného prístupu k letiskovej infraštruktúre je teoreticky ľahko splniteľná, no prax je úplne iná, keďže určité prevádzkové modely sú vedome znevýhodnené.

4.1.6. BSCA

a) Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o rozšírení konania z roku 2012

- (162) Spoločnosť BSCA vyzýva Komisiu, aby uzavrela svoje vyšetrovanie z dôvodu, že štátna pomoc nebola poskytnutá ani jej, ani jej obchodným partnerom.
- (163) Na úvod sa spoločnosť BSCA domnieva, že čas, ktorý uplynul od začiatku záležitosti, môže viesť k vytvoreniu oprávneného očakávania zo strany BSCA a používateľov letiska. Spoločnosť BSCA pripomína, že Komisia bola už počas svojho prvého vyšetrovania vedúceho k vydaniu rozhodnutia z roku 2004 informovaná o mechanizme, ktorý región Valónsko a BSCA zaviedli v roku 1991 v rámci koncesnej zmluvy a jej neskorších zmien. Spoločnosť BSCA teda namieta proti rozšíreniu rozsahu opatrení, ktoré sú predmetom preskúmania Komisie.
- (164) BSCA upozorňuje Komisiu na význam regionálnych letísk v súvislosti s hospodárskym a sociálnym rozvojom, prístupnosťou regiónu a cestovným ruchom. BSCA sa domnieva, že liberalizácia leteckej dopravy viedla k vzniku novej kategórie cestujúcich, ktorí sa zameriavajú na krátke výlety do veľkých miest (city trips) a krátke cesty z rodinných dôvodov, ako aj nových nízkonákladových hospodárskych modelov reagujúcich na tento nový dopyt. BSCA sa preto domnieva, že letisku Brusel-National konkuruje len v malej miere. V tejto súvislosti BSCA zdôrazňuje, že otvorenie spojenia medzi Dublinom a letiskom Charleroi Brusel-Juh v minulosti malo na letisko Brusel-National len veľmi obmedzený vplyv⁽⁷⁹⁾. BSCA odôvodňuje svoj úspech dynamickou politikou, ktorú v uplynulých rokoch uplatňovali valónske orgány, ako aj flexibilitou svojej infraštruktúry a dynamickosťou letiskových tímov.
- (165) Pokiaľ ide o služby všeobecného záujmu, BSCA pripomína, že od roku 1991 dostáva náhradu za služby všeobecného záujmu, ako sú vymedzené v článku 25 špecifikácie dohodnutej s valónskymi verejnými orgánmi. Spoločnosť BSCA namieta proti analýze Komisie v jej rozhodnutí z 21. marca 2012, v ktorom vyvrátila neehospodársku povahu týchto činností. Riadiaci orgán sa domnieva, že tu ide sčasti o zmenu pozície Komisie oproti jej existujúcej rozhodovacej praxi a sčasti o neznalosť medzinárodných a európskych predpisov v oblasti bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti v doprave. BSCA Komisii pripomína, že dôvodom tohto prevodu služieb všeobecného záujmu, ktoré predtým vykonávala správa, bola snaha o riadne hospodárenie a pružnosť. Náhrada vyplácaná valónskymi orgánmi je teda ohraničená maximálnou výškou, odôvodnená na základe nákladov a pre BSCA nepredstavuje nijakú výhodu. Je zavedený systém kontroly, aby sa predišlo nadmernej náhrade.
- (166) Pokiaľ ide o zvýšenie kapitálu, BSCA pripomína, že Komisia počas prvého vyšetrovania nevyjadrila nijaké pochybnosti, a domnieva sa, že zásada súkromného investora v trhovom hospodárstve je dodržaná. Riadiaci

⁽⁷⁹⁾ Rozhodnutie 2004/393/ES, odôvodnenie 300.

orgán pripomína, že o tomto zvýšení sa rozhodlo na základe vierohodného a realistického obchodného plánu a bolo odôvodnené jeho potrebami v rámci výrazného rozvoja jeho činností. V tejto súvislosti BSCA zdôrazňuje, že Komisia si už v roku 2004 všimla, že očakávané výsledky za rok 2003 boli lepšie ako tie, s ktorými sa počítalo v rámci obchodného plánu z roku 2001. Rovnako počet cestujúcich, ktorí prešli letiskom BSCA, ako aj prevádzkový zisk v roku 2011 prekročili odhady z tohto obchodného plánu. Napokon rozvoj činností BSCA v partnerstve so spoločnosťou Ryanair podľa BSCA spoločnosti SOWAER umožnil využiť dobré výsledky, ktoré dosiahla spoločnosť BSCA, aby získala pri predaji časti svojich akcií v roku 2009 značnú pridanú hodnotu.

4.2. Pripomienky zainteresovaných strán k opatreniam v prospech spoločnosti Ryanair

4.2.1. *Britannia*

(Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o začatí konania z roku 2002)

- (167) Letecký dopravca Britannia považuje za normálne, že letiská môžu ponúkať marketingovú podporu a zľavy v závislosti od počtu cestujúcich, ktorých na letisko privedú dopravcovia, najmä ak ide o letiská, ktoré ešte nie sú dobre etablované. Tieto výhody však musia zostať primerané, realistické a časovo obmedzené. Spoločnosť Britannia je znepokojená nerovnosťou, ktorá vznikla v danom prípade medzi konkurenčnými leteckými dopravcami. Letiskové poplatky sú rozdielne a nerealistické, hoci nízkonákladoví dopravcovia využívajú dráhy, terminály a bezpečnostné opatrenia rovnakým spôsobom ako ostatní dopravcovia.

4.2.2. *Scandinavian Airlines*

(Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o začatí konania z roku 2002)

- (168) Spoločnosť Scandinavian Airlines pripomína, že deregulácia európskeho neba viedla k intenzívnejšej hospodárskej súťaži medzi tradičnými leteckými dopravcami a umožnila aj vznik nových spoločností, ktoré si vyvinuli nové podnikateľské koncepcie. Je zásadné, aby táto hospodárska súťaž bola v súlade s regulačným *acquis* uplatňovaným transparentným a nediskriminačným spôsobom.

4.2.3. *KLM Royal Dutch Airline*

(Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o začatí konania z roku 2002)

- (169) Spoločnosť KLM vysvetľuje, že spoločnosti s nízkymi cenami ponúkajú odlišné produkty ako tradičné spoločnosti a každá spoločnosť má svoj účel, ako aj obchodný a prevádzkový plán. Spoločnosti s nízkymi cenami sa vo všeobecnosti vyhýbajú veľkým letiskám, kde môže byť logistika náročná a prevádzkové náklady vysoké: vyberajú si regionálne základne, ktoré im umožňujú prevádzkovať rýchle rotácie letov s nízkymi nákladmi. Tento vývoj sa nesmie spochybňovať, no nemôže sa ním ani zdôvodniť pomoc. Výhody, ktoré na letisku Charleroi získala spoločnosť Ryanair, podľa spoločnosti KLM prekračujú to, čo je povolené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a protihodnota, s ktorou súhlasila spoločnosť Ryanair, spočívajúca vo vytvorení základne pre istý počet lietadiel na letisku Charleroi na týchto skutočnostiach nič nemení.

4.2.4. *Air France*

(Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o začatí konania z roku 2002)

- (170) Spoločnosť Air France sa domnieva, že zníženie nákladov, ktoré by mala niesť spoločnosť Ryanair, a ich prevzatie regiónom Valónsko a spoločnosťou BSCA vytvárajú nevýhodu pre konkurentov spoločnosti Ryanair, ktorí zabezpečujú spojenia na vnútornom trhu Spoločenstva. Zľava z poplatku za pristátie spoločnosti Ryanair umožňuje znížiť si prevádzkové náklady a v skutočnosti zvyšuje jej konkurencieschopnosť v porovnaní s konkurentmi nielen v prípade prevádzkovaných letov s odletom z letiska Charleroi alebo príletom na toto letisko, ale aj v rámci celej siete spoločnosti Ryanair. Záväzok odškodnenia zo strany regiónu Valónsko sa takisto považuje za výhodu, ktorá spoločnosti Ryanair zaručuje stabilné prevádzkové podmienky, hoci „prax v oblasti využívania ktorejkoľvek letiskovej základne ukazuje, že obchodné a regulačné prostredie nikdy nie je nemenné. Výška letiskových poplatkov sa teda môže ľahko zvýšiť, ak riadiaci orgán musí financovať osobitné opatrenia, prípadne s cieľom vytvoriť podmienky pre iných dopravcov, ktorí chcú pôsobiť na letisku Charleroi; okrem toho sa môžu podmienky využívania letiska zmeniť aj v dôsledku vývoja v oblasti environmentálnych opatrení.“

4.2.5. Austrian Airlines

(Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o začatí konania z roku 2002)

- (171) Podľa spoločnosti Austrian Airlines príchod spoločností s nízkymi cenami viedol k pretekom o subvencie medzi letiskami a regiónmi, ktoré chcú, aby v rámci nich zabezpečovali spojenia títo dopravcovia. Tento vývoj spochybňuje zásadu odmeny za sprístupnenie infraštruktúry, hoci ide o jedno zo základných pravidiel v odvetvi civilného letectva. Poskytnutá pomoc nie je regresívna, nezávisí od úspechu zaznamenaného spoločnosťou Ryanair v súvislosti so spojeniami, ktoré zabezpečuje, a má z nej prospech len jeden letecký dopravca, čo vedie k diskriminácii. Spoločnosť Austrian Airlines na záver konštatuje, že typ spolupráce, akú možno pozorovať medzi spoločnosťou Ryanair a regiónom Valónsko, vedie k značným narušeniam hospodárskej súťaže medzi leteckými dopravcami a je vo veľkej miere nezlučiteľná s riadnym fungovaním vnútorného trhu leteckej dopravy.

4.2.6. Združenie obyvateľov obcí v blízkosti letiska Charleroi-Gosselies (ARACH)

(Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o začatí konania z roku 2002)

- (172) Združenie ARACH je znepokojené skutočnosťou, že finančná pomoc poskytnutá spoločnosti Ryanair vedie k „nekontrolovanému rozvoju letiska“ v mestskej lokalite, a uvádza, že „ako občania a daňovníci sme znepokojení spornou štátnou pomocou poskytnutou súkromnej spoločnosti, keďže ide o zneužitie rozpočtových prostriedkov regiónu Valónsko“.

4.2.7. Zainteresovaná strana A

(Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o začatí konania z roku 2002)

- (173) Zainteresovaná strana A tvrdí, že je „veľmi znepokojená“ subvenciami poskytnutými verejnými orgánmi, ktoré majú vplyv na podmienky hospodárskej súťaže medzi rôznymi druhmi dopravy: „Spoločnosť Ryanair takto ťaží najmä z verejných subvencií na spojenie Charleroi – Londýn, hoci železničné spojenia Eurostar, ktoré spoločne prevádzkujú spoločnosť SNCB, britské železnice a spoločnosť SNCF, takéto subvencie nedostávajú. Tieto dva druhy dopravy si však na linke Brusel – Londýn priamo konkurujú. Železničné spoločnosti musia samy propagovať spojenie, kupovať si zariadenia a lokomotívy, platiť poplatky za využívanie infraštruktúry a tunelu atď. Rovnaké zaobchádzanie s konkurentmi je teda narušené.“

4.2.8. Zainteresovaná strana B

(Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o začatí konania z roku 2002)

- (174) Zainteresovaná strana B tvrdí, že výhody poskytnuté spoločnosti Ryanair znižujú jej nákladovú štruktúru a umožňujú jej uplatňovať nízke ceny. Tieto postupy majú vplyv na podmienky hospodárskej súťaže, či už spoločnosti zabezpečujú spojenia s odletom z letiska Charleroi, alebo z letiska Brusel-National, a bez ohľadu na trasy, na ktorých sa spojenia prevádzkujú. Hospodárska súťaž medzi nízkonákladovými dopravcami sa nesmie analyzovať len v rámci jednotlivých trás. Pre mnohých cestujúcich sú Benátky či Barcelona zameniteľnými destináciami. Hospodárska súťaž teda prebieha na všetkých trasách.
- (175) Táto spoločnosť vysvetľuje, že priame náklady pri odlete z Bruselu predstavujú 32,14 EUR na cestujúceho oproti sume 5 EUR pre spoločnosť Ryanair pri odlete z letiska Charleroi ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Hoci sa služby pozemnej obsluhy spoločnosti Ryanair poskytujú v obmedzenejšom rozsahu ako iným leteckým dopravcom, táto zainteresovaná strana upozorňuje, že mnohé služby pozemnej obsluhy sú napriek tomu nevyhnutné pre všetkých dopravcov. Skutočnosť, že trh služieb pozemnej obsluhy je otvorený hospodárskej súťaži s letiskom Brusel-National, znamená, že náklady na pozemnú obsluhu by za bežných okolností nemali byť

⁽⁸⁰⁾ Priame náklady na lietadlo a na rotáciu pri odlete z letiska Brusel-National vrátane poplatkov za prístátie, poplatkov za cestujúcich, iných poplatkov a nákladov na pozemnú obsluhu. Na základe predpokladaného objemu dopravy 1 700 000 cestujúcich v roku 2003 predstavuje rozdiel v nákladoch 23 miliónov EUR.

na letisku Brusel-National oveľa vyššie ako na letisku Charleroi. Náklady na pozemnú obsluhu sú vo všeobecnosti vyššie na malých letiskách než na veľkých vzhľadom na to, že podniky vo všeobecnosti nedosahujú kritický objem na vytvorenie úspor z rozsahu. Táto zainteresovaná strana sa domnieva, že spoločnosť Ryanair v roku 2003 na skutočných nákladoch na pozemnú obsluhu a poplatkoch za pristátie ušetrila 17 miliónov EUR. Takisto sa zdá, že spoločnosť BSCA nezohľadnila vplyvy smernice Rady 96/67/ES⁽⁸¹⁾: letisko by malo rýchlo dosiahnuť 2 milióny cestujúcich ročne a BSCA by mala na túto hranicu uplatniť smernicu a otvoriť trh služieb pozemnej obsluhy iným prevádzkovateľom.

- (177) Spoločnosť BSCA nekonala ako súkromný investor v trhovom hospodárstve, ale bolo to z politických a sociálnych dôvodov na pokyn regiónu Valónsko. Zmluva na 15 rokov spoločnosti BSCA pravdepodobne neumožní získať postavenie ziskového podniku a spoločnosť by aj naďalej mala prevádzkové problémy. Odchod spoločnosti Ryanair by mohol ohroziť vyhliadky na návratnosť investícií⁽⁸²⁾.
- (178) Spoločnosť BSCA údajne získava príspevky od regiónu Valónsko, či už ide o výnos z letiskových poplatkov vo výške 65 %, alebo bezplatné poskytnutie infraštruktúry, hoci región Valónsko platí príspevok spoločnosti SOWAER. V zásade sa každá platba regiónu Valónsko musí obmedziť na náhradu nákladov spojených so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré zodpovedá BSCA, a situácia je v tejto súvislosti nejasná.
- (179) Podľa tohto podniku, ktorý priznáva, že aj on niekedy získal marketingové výhody v súvislosti s otvorením letov do nových destinácií, ale nikdy nie zľavy z letiskových poplatkov alebo nákladov na pozemnú obsluhu, idú výhody poskytnuté spoločnosti Ryanair na letisku Charleroi ďaleko nad rámec súčasnej praxe. Domnieva sa, že podstupoval rovnako významné riziká, keď začal pôsobiť na letisku Brusel-National v období silnej konkurencie zo strany spoločnosti Sabena.
- (180) Skutočnosť, že spoločnosti Ryanair poskytli výhody niektoré ďalšie riadiace orgány letísk, nie je relevantná na preukázanie, že letisko Charleroi konalo ako súkromný investor v trhovom hospodárstve. Spoločnosť sa odvoláva na rozsudok vo veci Steinike & Weinlig⁽⁸³⁾.

4.2.9. Brussels International Airport Company, neskôr Brussels Airport Company (ďalej len „BAC“)

(Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o začatí konania z roku 2002)

- (181) Podľa spoločnosti BAC spoločnosť BSCA nekonala ako súkromný investor vzhľadom na to, že poskytnuté výhody sa svojim rozsahom odlišovali od výhod poskytnutých inými letiskami⁽⁸⁴⁾. Skutočnosť, že spoločnosti Ryanair poskytujú výhody iné letiská, by v žiadnom prípade nebola relevantná, lebo aj tieto výhody môžu predstavovať štátnu pomoc.
- (182) Zainteresovaná strana Komisiu upozorňuje na niekoľko faktorov, ktoré sa musia zohľadniť v rámci analýzy potenciálneho obnovenia ziskovosti BSCA a ktoré podľa všetkého nezahŕňajú strednodobé zisky:
- (183) BSCA v decembri 2002 získala od regiónu Valónsko pomoc na rekapitalizáciu vo výške 4 milióny EUR.

— BSCA „je oslobodená od polovice výšky poplatku splatného regiónu Valónsko za roky 2001 – 2006. Táto výhoda sa týka milióna EUR ročne, ktoré však spoločnosť BSCA bude musieť po roku 2007 nahradiť“,

⁽⁸¹⁾ Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36). Smernica naposledy zmenená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 z 29. septembra 2003, ktorým sa podľa rozhodnutia Rady 1999/468/ES upravujú ustanovenia týkajúce sa výborov, ktoré pomáhajú Komisii pri výkone jej vykonávacích právomocí ustanovených v nástrojoch, ktoré podliehajú postupu uvedenému v článku 251 Zmluvy o založení ES (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽⁸²⁾ Spoločnosť uvádza príklad letiska Shannon v Írsku. Letisko Shannon spoločnosti Ryanair počas určitého obdobia poskytovalo výhody, ktoré sa však nepredĺžili. Spoločnosť Ryanair sa rozhodla presunúť svoje činnosti na iného letisko a letisko Shannon nezískalo očakávanú primeranú návratnosť investícií.

⁽⁸³⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 22. marca 1977 vo veci 78/76, Steinike & Weinlig/Nemecko, Zb. s. 595, ECLI:EU:C:1977:52: „Keďže prípadné porušenie záväzku, ktorý členskému štátu vyplýva zo zmluvy, zo strany tohto členského štátu v súvislosti so zákazom stanoveným v článku 92 nemožno odôvodniť okolnosťou, že tento záväzok nespĺnili aj iné členské štáty. Vplyv viacerých narušení hospodárskej súťaže na obchod medzi členskými štátmi sa vzájomne neneutralizuje, ale naopak má kumulatívny účinok, čo prehlbuje škodlivé dôsledky na spoločný trh“ (bod 24).

⁽⁸⁴⁾ Sadzby účtované letiskami Frankfurt-Hahn a Londýn Stansted sú údajne vyššie a zľavy nižšie, hoci Ryanair z letiska v Londýne zabezpečuje spojenia do 49 destinácií a z letiska Frankfurt-Hahn do 15, zatiaľ čo z letiska Charleroi len do deviatich destinácií.

- Komisia by mala zohľadniť výšku nákladov spojených s prácami na zväčšení letiska Charleroi, ktoré sa odhadujú nad 95 miliónov EUR, a podmienky financovania. Ak tieto práce nehradí spoločnosť BSCA, bolo by potrebné overiť podmienky poskytnutia tejto infraštruktúry spoločnosti BSCA zo strany regiónu Valónsko. Táto zainteresovaná strana vyjadruje pochybnosť, že pri súčasnom stave infraštruktúry by letisko mohlo využiť dostatočné množstvo cestujúcich na to, aby sa zabezpečila finančná rovnováha spoločnosti BSCA,
- región Valónsko dáva spoločnosti BSCA bezplatne k dispozícii vybavenie a personál nevyhnutný na všetky činnosti spojené s bezpečnostnou ochranou na letisku Charleroi, čiže na kontrolu cestujúcich a batožiny pred nástupom do lietadla, hoci „vo všeobecnosti náklady na bezpečnostnú ochranu hradia používatelia letiska, a to buď prostredníctvom poplatku za bezpečnostnú ochranu plateného prevádzkovateľovi letiska, alebo dane v prípade, že služby zabezpečujú orgány verejnej moci.“

4.2.10. Zainteresovaná strana C

(Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o rozšírení konania z roku 2012)

- (184) Zainteresovaná strana C sa domnieva, že výhody, ktoré región Valónsko poskytol spoločnostiam BSCA a Ryanair, narúšajú hospodársku súťaž a že letiská Charleroi a Brusel-National pôsobia na tom istom trhu.
- (185) Zainteresovaná strana C kritizuje spojenie medzi regiónom Valónsko, spoločnosťou BSCA a spoločnosťou Ryanair a rozdiely, ktoré z neho vyplývajú v súvislosti s poplatkami vyberanými od leteckých dopravcov na letisku Brusel a na letisku Charleroi. Konkrétnejšie: i) poplatky za údržbu sa neúčtujú používateľom, ale nahrádza ich región Valónsko; ii) poplatky za prístátie zvyčajne spoločnosť Ryanair [...].
- (186) Zainteresovaná strana C takisto tvrdí, že spoločnosť Ryanair neplatí za služby spojené s bežným riadením letiska, napríklad za protipožiarne služby, zväčšovanie a výstavbu infraštruktúry, ani poplatky za cestujúcich.

4.2.11. Brussels Airlines

a) Existencia pomoci

i) Selektívna výhoda

- (187) Podľa spoločnosti Brussels Airlines bola spoločnosti Ryanair poskytnutá selektívna výhoda v porovnaní s inými leteckými dopravcami.
- (188) Pomoc, ktorú región a spoločnosť SOWAER poskytli BSCA, znižuje prevádzkové náklady tejto spoločnosti a umožňuje jej účtovať leteckým dopravcom vrátane spoločnosti Ryanair nižšie poplatky, čím sa znižujú aj prevádzkové náklady tohto dopravcu. Konkrétne: keďže región Valónsko hradí náklady spojené s bezpečnosťou na letisku Charleroi, BSCA prostriedky na ne nevyberá od leteckých dopravcov, zatiaľ čo letisko Brusel-National nezískalo nijakú takúto náhradu. Spoločnosť Brussels Airlines sa domnieva, že pri posudzovaní obchodného vzťahu medzi spoločnosťami BSCA a Ryanair treba zohľadniť celkový program finančnej podpory spoločnosti BSCA zo strany regiónu.
- (189) Spoločnosti Ryanair boli poskytnuté aj priame finančné opatrenia ako pomoc na začatie činnosti a príspevky na marketingové činnosti. Spoločnosť Brussels Airlines pochybuje o súlade tejto pomoci s podmienkami stanovenými v usmerneniach z roku 2005 a o dodržaní zásad proporcionality a transparentnosti.
- (190) Spoločnosť Brussels Airlines sa domnieva, že vzhľadom na kumulatívny účinok všetkých opatrení nie je možné posúdiť, či spoločnosť BSCA koná ako súkromný investor, a vyzýva Komisiu, aby opatrenia neskúmala oddelene, ale ako celok.

1. Referenčné porovnávanie

- (191) Podľa Brussels Airlines boli poplatky, ktoré spoločnosť BSCA vybrala od spoločnosti Ryanair počas príslušného obdobia, oveľa nižšie než poplatky, ktoré zaplatili iní leteckí dopravcovia na porovnateľných letiskách.

- (192) Brussels Airlines ako referenčnú hodnotu používa letiskové poplatky skupiny ďalších letísk, ktoré sa nachádzajú v spádovej oblasti letiska Charleroi (Eindhoven, Lille a Kolín) alebo ktoré majú podobnú veľkosť (Marseille, Porto a Bologna), a usudzuje, že letiskové poplatky uplatňované na letisku Charleroi nie sú v súlade s poplatkami, ktoré by účtoval súkromný investor v trhovom hospodárstve.
- (193) Spoločnosť Brussels Airlines sa ďalej domnieva, že letisko Brusel je dobrým referenčným letiskom na posúdenie diskriminačnej povahy letiskových poplatkov: obidve letiská sa v podstate nachádzajú v tej istej spádovej oblasti a pôsobia v rovnakom hospodárskom prostredí. Okrem toho môže letisko Brusel účtovať svoje fixné náklady väčšiemu počtu leteckých dopravcov, čo popiera argument, podľa ktorého musia byť poplatky uplatňované na letisku Brusel vyššie pre jeho veľkosť. Z porovnania vyplýva veľký rozdiel v úrovni letiskových poplatkov na letiskách Brusel a Charleroi, dokonca aj keď sa zohľadnia doplnkové služby poskytované na letisku Brusel-National z dôvodu rozdielov medzi obchodnými modelmi spoločností.

2. Pokrytie nákladov

- (194) Podľa Brussels Airlines spoločnosť BSCA nepreukázala, že v čase rozhodnutia o príslušných dohodách (z roku 2001 a následných zmenách) bola spoločnosť BSCA schopná pokryť náklady vyplývajúce z týchto dohôd počas celého ich trvania, pričom by dosiahla primeraný zisk v strednodobom horizonte. Preto spoločnosť BSCA nekonala ako súkromný investor v trhovom hospodárstve.
- (195) Spoločnosť Brussels Airlines tvrdí, že ziskové rozpätie spoločnosti BSCA je oveľa nižšie ako v prípade iných letísk v Únii. Od roku 2006 do roku 2007 dosahovalo priemerné ziskové rozpätie viacerých letísk v Únii 7 – 9 %. Ziskové rozpätia spoločností BSCA a SOWAER upravené s ohľadom na subvencie sú jasne záporné, a teda nezodpovedajú uvedeným rozpätiam, čo naznačuje, že postupy nie sú orientované na trh.
- (196) Spoločnosť Brussels Airlines kladie otázku, či je možné odôvodniť zľavu z týchto poplatkov vo výške 50 % poskytnutú spoločnosti Ryanair úsporami z rozsahu. Zdá sa, že poplatky za cestujúceho, za cestujúceho so zníženou pohyblivosťou a za pozemnú obsluhu sa buď neúčtujú, alebo sú mimoriadne nízke, hoci ide o náklady, ktoré za bežných okolností hradia leteckí dopravcovia.
- (197) Podľa Brussels Airlines sa pri posudzovaní pomoci poskytnutej spoločnosti Ryanair musia zohľadniť investičné a prevádzkové náklady, ktoré nekryla BSCA.
- (198) Brussels Airlines pochybuje, či spoločnosť BSCA dostatočne plánovala odhadované príjmy a náklady letiska za celé obdobie trvania dohôd uzatvorených so spoločnosťou Ryanair.
- (199) Ako protihodnotu zliav z poplatkov spoločnosť Ryanair nemohla BSCA zaručiť objem dopravy, ktorý by vytvoril príjmy zodpovedajúce a primerané nákladom spojeným s výhodami poskytnutými spoločnosti Ryanair.
- (200) Preto sa Brussels Airlines domnieva, že predmetné opatrenia nie sú v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve, predstavujú štátnu pomoc a poskytujú spoločnosti Ryanair selektívnu výhodu.

ii) Narušenie hospodárskej súťaže

- (201) Brussels Airlines tvrdí, že pomoc má negatívny vplyv na leteckých dopravcov pôsobiacich na letisku Brusel-National. Pomoc umožňuje BSCA účtovať nižšie poplatky a znížiť tak náklady spoločností, ktoré pôsobia na letisku Charleroi. Tieto spoločnosti môžu znížiť ceny svojich konkurentov, ktorí pôsobia na iných letiskách. V dôsledku toho sa európsky trh so spojeniami medzi dvoma bodmi s odletom z Belgicka presunul na letisko Charleroi. Objem dopravy v rámci tohto trhového segmentu sa zvýšil len na letisku Charleroi. Počet cestujúcich na letisku Brusel-National v posledných rokoch stagnoval, zatiaľ čo inde v Európe objem dopravy vzrástol. Inak povedané, podľa Brussels Airlines má z miestneho nárastu objemu dopravy prospech len letisko Charleroi.
- (202) Brussels Airlines pripomína, že pôsobí na letisku Brusel-National, ktorého spádová oblasť takmer úplne zodpovedá spádovej oblasti letiska Charleroi. Preto je Brussels Airlines priamym konkurentom spoločnosti

Ryanair: pôsobia v tej istej spádovej oblasti a zameriavajú sa na rovnakých zákazníkov. V rámci trhu Únie Brussels Airlines a Ryanair ponúkajú rovnaký typ služieb (služby dopravy medzi dvoma bodmi) a zabezpečujú spojenia do tých istých destinácií. Do 60 destinácií, do ktorých lieta Brussels Airlines, zabezpečuje spojenie aj Ryanair. Zo 46 destinácií si Brussels Airlines a Ryanair v prípade 16 konkurujú v rámci toho istého letiska a v prípade 12 v rámci letiska v tej istej spádovej oblasti.

- (203) V dôsledku tejto situácie musela spoločnosť Brussels Airlines zrušiť určité spojenia, ktoré zabezpečuje aj Ryanair (7 od roku 2007), a v prípade určitých spojení (14 destinácií) znížiť frekvenciu letov. V rokoch 2004 – 2012 sa podiel Brussels Airlines na trhu zmenšil z [...] % na [...] %. Jej podiel na trhu sa naďalej znižoval v prospech letiska Charleroi, ktorého podiel na trhu vzrástol z [...] % na [...] %.

b) Nezlučiteľnosť s vnútorným trhom

- (204) Podľa Brussels Airlines väčšina pomoci poskytnutej spoločnosti Ryanair neprispieva k plneniu cieľa spoločného záujmu. Okrem toho sa pomoc poskytla takým spôsobom, že vedie k narušeniu hospodárskej súťaže, čo je v rozpore s verejnými záujmami. Preto sa Brussels Airlines domnieva, že pomoc poskytnutá spoločnosti Ryanair nie je zlučiteľná s vnútorným trhom.

4.2.12. BSCA

(Pripomienky doručené po prijatí rozhodnutia o rozšírení konania z roku 2012)

- (205) Podľa BSCA obchodný rámec so spoločnosťou Ryanair v nijakom prípade nepredstavuje pomoc poskytnutú tejto spoločnosti. Výsledky dosiahnuté týmto partnerstvom totiž preukazujú ziskovosť tohto obchodného modelu. BSCA navyše zdôrazňuje, že svoje činnosti riadi samostatne bez priameho či nepriameho zásahu valónskej vlády, a to najmä pokiaľ ide o rokovania o obchodných zmluvách s leteckými dopravcami.

4.2.13. Ryanair

- (206) Ryanair tvrdí, že dohody uzavreté medzi spoločnosťami Ryanair, BSCA a regiónom Valónsko neobsahujú prvok štátnej pomoci, a to z troch dôvodov: zásada súkromného investora v trhovom hospodárstve je uplatnená, neprejavuje sa selektívnosť a dohody nenarúšajú hospodársku súťaž.

4.2.14. TBI

- (207) Podľa spoločnosti TBI sú dohody uzavreté na letisku Charleroi podobné dohodám, ktoré uzavrela TBI so spoločnosťou Ryanair a ďalšími nízkonákladovými dopravcami, najmä so spoločnosťou Stockholm Skavsta. Poskytovanie zliav z poplatkov za pristátie a nákladov na pozemnú obsluhu je bežnou obchodnou praxou na prilákanie dopravcov, ktorí sú schopní zabezpečiť značný počet cestujúcich. Príspevky vo forme úhrady nákladov na ubytovanie, odbornú prípravu personálu či marketing sa musia porovnávať s vynaloženými investíciami a rizikom, ktoré preberá dopravca. Príspevky na marketing sú prospešné pre letisko, ktorému sa zlepšuje povesť a zvyšuje počet cestujúcich. Spoločnosť TBI poskytuje tento druh príspevkov, najmä keď prevádzkovateľ zavedie novú službu alebo zvýši frekvenciu určitých letov na určenej trase.

4.2.15. HRL Morrison and Co

- (208) Podľa spoločnosti HRL Morrison by si súkromný investor mohol zvoliť prístup uplatnený letiskom Charleroi. Svoju ponuku by založil na istých určujúcich faktoroch: počet cestujúcich, ktorých spoločnosť môže priviesť na letisko; jej ochota dlhodobo sa zmluvne zaviazat; špecifické potreby spoločnosti; harmonogram pohybov lietadiel a jeho konzistentnosť s činnosťami letiska (existujúca doprava); potreby z hľadiska zdrojov terminálu a pozemnej obsluhy. Vypočítal by očakávaný zisk vyplývajúci z dohody so spoločnosťou Ryanair ako celku (a nie z jej rozličných zložiek osobitne). Zisk z takejto transakcie by sa musel predpokladať v rámci obdobia približne 20

rokov so začatím činností po troch až piatich rokoch. Pokiaľ ide o zmluvu na 15 rokov, akcionári spoločnosti Morrison sa domnievajú, že z obchodného hľadiska môže byť prijateľná, ak sa návratnosť investícií dosiahne približne do piatich rokov po podpísaní dohody.

5. PRIPOMIENKY BELGICKA

5.1. Prípomienky Belgicka k opatreniam v prospech spoločnosti BSCA

5.1.1. Neexistencia štátnej pomoci v prospech spoločnosti BSCA

5.1.1.1. Prípomienky Belgicka po prijatí rozhodnutia o rozšírení konania z roku 2012

a) Poskytnutie infraštruktúry spoločnosťou SOWAER

i) Základný argument predložený Belgikom: valónska vláda schválila investičný program pred 12. decembrom 2000

(209) Podľa Belgicka valónska vláda o investičnom programe rozhodla v júli 2000 a potvrdila ho v novembri 2000, čiže pred vynesením rozsudku vo veci *Aéroports de Paris* ⁽⁸⁵⁾. Vynesenie tohto rozsudku predstavuje dátum, od ktorého sú pravidlá ZFEÚ v oblasti štátnej pomoci uplatniteľné na financovanie letísk.

(210) Rámcová dohoda z 20. júla 2000, v ktorej sa stanovujú podmienky rozvoja regionálnych letísk a súvisiace environmentálne opatrenia, je dohodou dosiahnutou v rámci valónskej vlády, ktorou sa región zaviazal vyčleniť časť svojho rozpočtu na rozvoj svojich vlastných infraštruktúr na letisku Charleroi Brusel-Juh. Rozhodnutím z 8. novembra 2000 sa vykonáva rozhodnutie z 20. júla 2000 prostredníctvom transpozície predtým stanovenej rámcovej dohody do viacročného investičného programu. Obe rozhodnutia sa teda musia posudzovať spoločne, keďže druhé rozhodnutie je doplnením a spresnením prvého, a to najmä pokiaľ ide o konkrétny harmonogram vykonávania dohodnutých finančných opatrení.

1. Popretie určitých prvkov, ktoré Komisia predložila v rozhodnutí o rozšírení konania z roku 2012

a) Otázka neexistencie záväzku voči tretej strane

(211) V rámci týchto rozhodnutí nefiguruje nijaký tretí príjemca, keďže región v nich stanovuje investície sám pre seba. Podľa Belgicka je preto znenie týchto dvoch rozhodnutí menej formálne ako v prípade rozhodnutia o poskytnutí pomoci v prospech tretej strany. Na poskytnutie pomoci tretej strane by región prijal zásadu a sumy investícií rovnakým spôsobom bez ďalšieho postupu s výnimkou odoslania upozornenia o rozhodnutí vlády poštou, čo v danom prípade nebolo potrebné.

(212) Tento menej formálny charakter však podľa Belgicka neznamená, že tieto rozhodnutia nie sú záväzné. Hoci je príjemcom prijatých rozhodnutí región, prijatie rozhodnutia vlády predstavuje vznik záväzku zo strany regiónu. Okolnosť, že tento záväzok je jednostranný, nie je špecifická pre daný prípad. V zásade sa o všetkých finančných opatreniach bez ohľadu na ich príjemcu vždy rozhoduje jednostranným administratívnym aktom orgánu, ktorý ich odsúhlasil, pričom zachovanie, zmena alebo zrušenie tohto aktu naďalej závisia od tohto orgánu.

(213) V dôsledku toho nebol napísaný nijaký formálny list o poskytnutí pomoci určený prijímajúcemu podniku, hoci v súlade s rozsudkom vo veci *Fleuren Compost* ⁽⁸⁶⁾ sa má práve ten považovať za právne záväzný akt, ktorým sa príslušný orgán zaväzuje poskytnúť pomoc a ktorý teda predstavuje dátum poskytnutia pomoci. Pri neexistencii podobného dokumentu je jediným možným dátumom dátum rozhodnutí vlády (zásada, sumy a harmonogram) o poskytnutí investícií.

⁽⁸⁵⁾ Rozsudok z 12. decembra 2000 vo veci T-128/89, *Aéroports de Paris/Komisia*, Zb. 2000, s. II-3929, ECLI:EU:C:2000:290.

⁽⁸⁶⁾ Rozsudok zo 14. januára 2004, *Fleuren Compost BV/Komisia*, T-109/01, Zb. s. II-127, ECLI:EU:T:2004:4, bod 18.

b) Otázka neodvolateľnosti, nemennosti a konečnosti rozhodnutí z roku 2000

- (214) Belgicko uvádza, že podľa Komisie boli rozhodnutia z 20. júla a 8. novembra 2000 neskôr podstatne zmenené, a preto neboli neodvolateľné, nemenné a konečné.
- (215) Podľa Belgicka je v tejto súvislosti potrebné rozlíšiť rozhodnutia, v ktorých sa stanovujú nové investície zodpovedajúce novým projektom, od rozhodnutí, ktorými sa v prípade potreby s výhradou istých úprav konkrétne vykonávajú investície, o ktorých sa rozhodlo predtým.
- (216) V danom prípade Belgicko dosvedčuje záväzný a neodvolateľný charakter rozhodnutí z júla a novembra 2000 skutočnosťou, že následne nebolo prijaté nijaké nové rozhodnutie o financovaní. Cieľom jediných rozhodnutí, ktoré neskôr prijalo najskôr Valónsko a potom spoločnosť SOWAER, bolo uplatniť a vykonať opatrenia financovania v súlade s rozhodnutiami vlády z júla a novembra 2000.
- (217) Neskoršie úpravy stanovenej výšky investícií teda nepredstavujú nové investičné rozhodnutia, ale úpravu toho, čo už bolo schválené od júla a novembra 2000, nevyhnutnú vzhľadom na všeobecný vývoj situácie. Určité sumy stanovené v rámcovej dohode a programe financovania bolo totiž nutné neskôr prehodnotiť, najmä z dôvodu zvýšenia nákladov na suroviny, zlepšenia potrebných investícií prostredníctvom technických štúdií, technických obmedzení spojených s udelením povolenia či výsledku organizácie verejných obstarávaní. Podľa Belgicka tieto fiškálne a technické úpravy nemožno považovať za podstatné zmeny.
- (218) Zároveň vláda, ktorá si uvedomovala obmedzenia odhadov takýchto investícií, už na začiatku predpokladala, že v prípade niektorých účtovných položiek (vrátane výstavby nového terminálu) bolo možné očakávať, že ich bude treba prehodnotiť „v závislosti od skutočnej činnosti letiska“ alebo vzhľadom na to, že sú „podmienené skutočnými potrebami letiska“. Keďže skutočná činnosť a potreby letiska sa v rámci dohody a investičného programu týkajúcich sa viacerých rokov nevyhnutne vyvíjali, bolo podľa Belgicka logické, že vláda vyčíslila určité položky na základe nepretržitého vývoja týchto faktorov.
- (219) V skutočnosti sa podľa Belgicka ochota vlády v počiatočnej fáze stanoviť a vyčísliť svoje záväzky, hoci s výhradou neskorších úprav, prejavovala od prijatia rámcovej dohody z 20. júla 2000 a prijatia investičného programu z 8. novembra 2000. Úpravy vykonané po prijatí týchto rozhodnutí nemôžu spochybniť záväzný charakter záväzku, ktorý vláda prijala k tomuto dátumu.
- (220) Treba doplniť, že ak by boli niektoré zmeny natoľko podstatné, až sa by zdalo, že v skutočnosti ide o nové investície, a nie o neskoršiu úpravu už schválenej investície, čo neboli, len táto investícia posudzovaná osobitne by sa v dôsledku toho mohla považovať za pochádzajúcu z neskoršieho obdobia ako rozhodnutia z 20. júla a 8. novembra 2000.
- (221) Podľa Belgicka sa na to, aby prehodnotenie tejto investície viedlo k tomu, že bude označená za novú investíciu, musí vykonaná zmena vzťahovať nielen na rozsah, ale aj na povahu stanovenej investície. Táto zmena musí byť taká, aby bolo možné potvrdiť, že projekt plánovaný v čase prijatia rozhodnutí z júla a novembra 2000 nemôže byť v nijakom prípade spojený s neskôr konkrétne financovaným a uskutočneným projektom nezávisle od legitímneho vývoja všeobecnej situácie. Napríklad doplnkové investície, ktoré nie sú odôvodnené neskoršou úpravou vzhľadom na skutočné potreby letiska, ale schválené s cieľom zabezpečiť ďalšiu infraštruktúru okrem tej, ktorá sa naplánovala na začiatku v júli a novembri 2000, možno považovať (výlučne do výšky tejto doplnkovej investície) za novú investíciu schválenú mimo rámcovej dohody a konkrétneho investičného programu z roku 2000.
- (222) V danom prípade sa ukázalo, že niektoré účtovné položky boli podhodnotené alebo nerealizovateľné v stanovenej lehote. Všetky uskutočnené investície boli v zásade naplánované v rozhodnutiach z júla a novembra 2000. Ak boli sumy následne upravené, stalo sa to pod tlakom nových skutočností prípadu, ktoré boli v čase prijatia rozhodnutia ťažko predvídateľné alebo nepredvídateľné.

2. Argumenty Belgicka založené na analýze rozhodnutí z roku 2000

- (223) Analýza rozhodnutí z 20. júla 2000 a 8. novembra 2000 podľa Belgicka dosvedčuje právne záväznú povahu záväzkov, ktoré obsahujú.
- a) Rozhodnutie valónskej vlády z 20. júla 2000, ktorým sa schvaľuje rámcová dohoda
- (224) Rámcová dohoda a investičný program zodpovedajú skutočným rozhodnutiam, keďže majú pre vládu záväzný účinok. Okrem toho okolnosť, že ide o akt nazvaný rámcová dohoda, Komisii nezabránila v predchádzajúcom rozhodnutí usúdiť, že ide o právne záväzný akt, a považovať dátum podpísania uvedeného aktu za dátum poskytnutia pomoci ⁽⁸⁷⁾.
- (225) Podľa Belgicka rámcová dohoda z júla 2000 ďaleko presahuje rámec zmluvy o budúcej zmluve, ale konkrétne sa v nej stanovuje pripísanie investícií. Už sú určené položky pridelených prostriedkov a investičné náklady sú takisto predmetom hodnotenia, aby mohli byť výdavky okamžite pripísané na ľarchu rozpočtu.
- (226) Okrem toho vláda zdôraznila, že by sa mal zaviesť „finančný mechanizmus *ad hoc*“. To potvrdzuje, že vláda už plánovala vytvorenie nového verejného subjektu, ktorý by mal na starosti letiskovú infraštruktúru.
- (227) Vo finančnom pláne spoločnosti SOWAER, ktorý vláda schválila 23. mája 2001, sa potvrdzuje vykonanie rozhodnutí vlády z júla a novembra 2000 touto spoločnosťou a odkazuje sa na rámcovú dohodu z 20. júla 2000, čo rozptyľuje akékoľvek pochybnosti, pokiaľ ide o záväzky Valónska.
- (228) Podľa Belgicka tento spôsob fungovania okrem toho nie je podstatný vo vzťahu k zásade, že investičný program musí byť schválený, ktorá je v danom prípade základnou otázkou. V zásade je vytvorenie spoločnosti SOWAER len vykonávacím opatrením v súvislosti s rozhodnutiami z júla a novembra 2000, keďže táto spoločnosť je len finančným nástrojom Valónska. Ak sa mal po rozhodnutiach z júla a novembra 2000 ešte určiť konkrétny finančný mechanizmus na vykonávanie investícií schválených regiónom, záväzky valónskych orgánov boli skutočné a uložili sa vybratému finančnému mechanizmu.
- b) Rozhodnutie valónskej vlády z 8. novembra 2000, ktorým sa vykonáva rámcová dohoda z 20. júla 2000 a schvaľuje viacročný investičný program letiska Charleroi Brusel-Juh
- (229) Valónska vláda 8. novembra 2000 schválila vykonávacie rozhodnutie k svojmu rozhodnutiu z 20. júla 2000. Pri tejto príležitosti schválila „konkrétny viacročný investičný program na roky 2000 – 2004 týkajúci sa letiska Charleroi Brusel-Juh a súvisiaci finančný plán“. Každá investícia opísaná v správe schválenej vládou sa ohodnotila a investičné náklady sa presne určili.
- (230) Na záver sa Belgicko domnieva, že o investičnom programe na roky 2001 – 2010 týkajúcom sa letiska Charleroi Brusel-Juh bolo rozhodnuté pred 12. decembrom 2000, čiže pred dátumom vynesenia rozsudku vo veci Aéroports de Paris.
- ii) Doplnujúci argument predložený Belgickom: financovanie infraštruktúr je v súlade so zásadou súkromného investora
- (231) Belgicko sa domnieva, že financovanie infraštruktúr letiska Charleroi bolo v každom prípade v súlade so zásadou súkromného investora.
- (232) Na preukázanie tejto skutočnosti Belgicko predkladá tabuľku peňažných tokov spojených s investíciami určenými na nový terminál a parkovisko pre automobily na roky 2002 – 2036 ⁽⁸⁸⁾. Z týchto súm investícií Belgicko vzalo do úvahy len 89,7 % investícií určených na parkovisko a 28,1 % investícií určených na nový terminál vzhľadom

⁽⁸⁷⁾ Rozhodnutie Komisie 2008/948/ES z 23. júla 2008 o opatreniach Nemecka v prospech spoločnosti DHL a letiska Lipsko/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (Ú. v. EÚ L 346, 23.12.2008, s. 1), odôvodnenie 291.

⁽⁸⁸⁾ Pozri prílohu 3 k pripomienkam Belgicka zaslaným 23. mája 2012.

na to, že zvyšok investícií sa týkal ne hospodárskych činností. Okrem toho Belgicko predpokladalo, že verejné financovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a v širšom kontexte infraštruktúry určenej na tieto činnosti bolo v európskych právnych predpisoch o štátnej pomoci povolené. Belgicko z toho vyvodzuje záver, že ak sa neberie do úvahy náhrada, ktorú región Valónsko poskytol BSCA s cieľom hradiť časť nákladov na infraštruktúru určenú na služby všeobecného záujmu, miera návratnosti financovania týchto infraštruktúr dosahuje takmer 2 %. Infraštruktúra sa teda neposkytuje za nižšiu cenu, než je jej hodnota.

b) Služby spoločnosti SOWAER poskytnuté BSCA

(233) Belgicko zdôrazňuje, že značná časť výdavkov na rozsiahlu údržbu a opravy je spojená s infraštruktúrou určenou na ne hospodárske činnosti.

c) Financovanie časti nákladov na služby všeobecného záujmu zo strany regiónu

(234) Od roku 1991 bola v článku 25 špecifikácie zavedená zásada oddeleného účtovníctva na identifikáciu nákladov hradených z náhrady.

i) V prvom rade: financovanie ne hospodárskych činností

1. Služba protipožiarnej ochrany

(235) Podľa Belgicka služby protipožiarnej ochrany predstavujú ne hospodárske činnosti, keďže ide o činnosti, ktoré sú spojené s výkonom verejnej právomoci.

2. Služby spojené s bezpečnosťou pozemnej prevádzky

(236) Belgicko sa domnieva, že aj služby spojené s bezpečnosťou pozemnej prevádzky súvisia s výkonom verejnej právomoci.

(237) Podľa Belgicka totiž Komisia v rozhodnutí vydanom 23. júla 2008 v súvislosti s letiskom Lipsko/Halle sama uznala, že služby spojené s bezpečnosťou prevádzky sú ne hospodárskymi činnosťami⁽⁸⁹⁾. Zo zoznamu infraštruktúr spojených s bezpečnosťou prevádzky poskytnutom nemeckým orgánmi a uvedenom v tabuľke v odôvodnení 58 uvedeného rozhodnutia však vyplýva, že ide o infraštruktúry nevyhnutné pre bezpečnosť pozemnej prevádzky, konkrétne: nepretržitú dodávku elektrickej energie na odbavovacie plochy, transformátorové stanice, osvetlenie dráhy, osvetlenie odbavovacej plochy atď. Treba pripomenúť, že toto stanovisko Komisie potvrdil Všeobecný súd v rozsudku vo veci Freistaat Sachsen/Komisija⁽⁹⁰⁾ v súvislosti so žalobou o zrušenie uvedeného rozhodnutia Komisie.

(238) Z opisu služieb spojených s bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska v dodatku 5 ku koncesnej dohode z 9. júla 1991 a v špecifikácii uzavretej 10. marca 2006 vyplýva, že predpokladané náklady, konkrétne na bežnú údržbu areálu letiska spojenú s cieľom bezpečnosti, technické služby údržby budov, dráh, ich okolia a vozového parku, menej rozsiahle asfaltovacie práce, bežnú údržbu a opravu dráh a prístupových ciest, údržbu a prevádzkové opravy osvetlenia a návěstidiel na dráhach, kosenie, čistenie dráhy a jej označovanie, odpratávanie snehu, primerane zodpovedajú službám spojeným s bezpečnosťou prevádzky, ktoré Komisia vo svojom rozhodnutí týkajúcom sa letiska Lipsko/Halle uznala za ne hospodárske.

3. Služby spojené s bezpečnostnou ochranou

(239) Činnosti spojené s bezpečnostnou ochranou podľa Belgicka patria do oblasti výkonu verejnej právomoci, keďže ide o úlohy, ktoré tradične vykonáva štát. Belgicko sa na podporu svojich argumentov odvoláva na európske právne predpisy a rozhodnutie Komisie týkajúce sa letiska Lipsko⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁹⁾ Rozhodnutie 2008/948/ES, odôvodnenie 182.

⁽⁹⁰⁾ Rozsudok z 24. marca 2011, Freistaat Sachsen/Komisija, T-443/08 a T-455/08, Zb. 2011 s. II-1311, bod 225.

⁽⁹¹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 89.

4. Služby sledovania a zaznamenávanie letov, predbežného plánovania letov a radenia lietadiel

- (240) Belgicko sa domnieva, že úlohy sledovania a zaznamenávania letov, predbežného plánovania letov a radenia lietadiel sú nevyhnutné prvky bezpečnosti civilného letectva, a teda zodpovedajú úlohám spojeným s výkonom verejnej moci a tvoria základné zložky bezpečnosti letiska.

5. Závery o financovaní služieb všeobecného záujmu, ktoré poskytuje BSCA na žiadosť Valónska

- (241) Z uvedeného vyplýva, že podľa Belgicka všetky služby všeobecného záujmu vymedzené v článku 25 špecifikácie, za ktoré región spoločnosti BSCA vypláca náhradu, predstavujú nehospodárske činnosti vylúčené z oblasti pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ v súlade s rozhodovacou praxou Komisie a európskou judikatúrou.

- (242) Belgicko zdôrazňuje, že tieto služby predtým zabezpečovali valónske správne orgány, a to pred rokom 1991, pokiaľ ide o protipožiarne služby a služby údržby, a pred rokom 2008, pokiaľ ide o bezpečnostnú ochranu a služby sledovania a zaznamenávania letov, predbežného plánovania letov a radenia lietadiel.

- (243) Spoločnosť BSCA poskytovaním týchto služieb len preberá povinnosti uložené verejným orgánom v zmysle medzinárodných záväzkov vyplývajúcich z noriem ICAO a európskych právnych predpisov.

ii) Doplnujúce poznámky: financovanie hospodárskych činností všeobecného záujmu v súlade s rozsudkom vo veci Altmark

- (244) Belgicko sa domnieva, že ak by Komisia o niektorých z činností uvedených ďalej usúdila, že predstavujú hospodárske činnosti, musela by konštatovať, že financovanie týchto činností predstavuje náhradu, ktorá nie je pomocou na základe kritérií stanovených v rozsudku vo veci Altmark⁽⁹²⁾. Táto náhrada je totiž v súlade s kritériami stanovenými v judikatúre vo veci Altmark, ktoré umožňujú vylúčiť existenciu štátnej pomoci.

1. Existencia jasne vymedzených záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme

- (245) Belgicko sa domnieva, že skúmané činnosti spojené s bezpečnostnou ochranou a bezpečnosťou civilného letectva a činnosti letiska sú vo všeobecnom záujme. V článku 25 špecifikácie priloženej ku koncesnej dohode z 9. júla 1991 sa vymedzujú povinnosti, ktoré BSCA vyplývajú v rámci úloh spojených s bezpečnostnou ochranou a bezpečnosťou. V tomto ustanovení sa spresňuje, že služby „vykonáva koncesionár vo všeobecnom záujme“. Z tohto ustanovenia vyplýva, že Valónsko koncesionára poverilo výkonom týchto služieb, a teda mu udelilo mandát.

2. Objektívne a transparentne vymedzené parametre náhrady

- (246) Parametre náhrady sú objektívne a transparentne vymedzené v článku 25 špecifikácie, kde sa stanovuje, že BSCA má viesť oddelený výkaz ziskov a strát v prípade činností, ktorých sa týka ten istý článok.

- (247) V prípade nákladov, ktoré neboli vynaložené na službu všeobecného záujmu v plnej výške, sa vykonáva prídelenie prostredníctvom pomerného pripísania na základe percentuálneho podielu počtu pracovníkov vyhradených na službu všeobecného záujmu, pokiaľ ide o personál, vzhľadom na percentuálny podiel plôch vyčlenených na tieto služby alebo iných objektívnych kritérií, ktoré musí schváliť región.

- (248) Od roku 2006 bola v prípade účtovných položiek spojených so službami protipožiarnej ochrany a údržbou a od roku 2010 v prípade služieb bezpečnostnej ochrany, navigačného strediska a radenia lietadiel stanovená maximálna výška náhrady na sumu uvedenú v článku 25 špecifikácie s výhradou uplatnenia indexácie. V každom prípade výška náhrady nesmie prekročiť náklady, ktoré BSCA v súvislosti s týmito službami skutočne vznikli.

⁽⁹²⁾ Rozsudok z 24. júla 2003, Altmark Trans, C-280/00, Zb. 2003, ECLI:EU:C:2003:415, s. I-7447.

(249) Parametre náhrady boli vopred podrobne vymedzené v súlade s druhým kritériom rozsudku vo veci Altmark.

3. Obmedzenie náhrady na vynaložené výdavky

(250) Podľa Belgicka nadmernej náhrade zabraňujú rozličné mechanizmy:

- pred určením hornej hranice náhrady umožňovalo predísť akejkol'vek nadmernej náhrade presné vymedzenie nákladov, ktoré znáša Valónsko, ako aj zásada oddeleného účtovníctva. Okrem toho bol stanovený mechanizmus kontroly na overenie rozpočtu, ktorý predložila spoločnosť BSCA, na jednej strane a skutočnosť, že po vyplatení náhrady nedošlo k nadmernej kompenzácii, na druhej strane,
- od roku 2006 suma pomoci vyplatená za služby spojené s protipožiarnou ochranou a bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska nesmie prekročiť sumu 5 774 000 EUR, ktorá podlieha každoročnej indexácii,
- náhrada udelená za služby spojené s bezpečnostnou ochranou, navigačným strediskom a radením lietadiel je od roku 2010 obmedzená maximálnou výškou zodpovedajúcou nákladom na tieto služby z roku 2009, ktorá podlieha každoročnej indexácii.

(251) Okrem toho sa v článku 25 stanovuje, že vyplatená suma v nijakom prípade nesmie presiahnuť skutočne vynaložené náklady, a ak dôjde k nadmernej náhrade, automaticky sa uplatní mechanizmus rozpočtovej kompenzácie na farchu rozpočtu na nasledujúci rok. Treba pripomenúť, že rozpočet vopred stanovuje BSCA a kontrolujú ho valónske správne orgány. Tieto orgány takisto každý rok vykonávajú kontrolu na mieste, aby sa ubezpečili, že BSCA dodržiava ustanovenia článku 25 špecifikácie.

4. Porovnanie s podobným podnikom, ktorý je dobre riadený a primerane vybavený

(252) Belgicko sa domnieva, že pokiaľ ide o BSCA, nie je potrebné porovnanie s nijakým dobre riadeným a primerane vybaveným podnikom, keďže nepochybne ide o primerane vybavený a dobre riadený podnik.

(253) BSCA dodržiava platné účtovné a medzinárodné štandardy a všetky pomery uvedené v oznámení Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu z 20. decembra 2011, čo preukazuje efektívne riadenie tejto spoločnosti. Toto riadenie okrem toho umožnilo prilákať v roku 2009 v rámci čiastočnej privatizácie BSCA nových súkromných investorov.

(254) Skutočnosť, že spoločnosť BSCA je dobre riadený a primerane vybavený podnik, možno potvrdiť najmä neprestajným zlepšovaním jej finančných výsledkov od roku 2000. Kým v roku 2000 spoločnosť BSCA zaznamenala obrat 7 578 000 EUR, v roku 2010 obrat dosahoval 81 387 000 EUR. Okrem toho je zrejmé, že keby spoločnosť BSCA nebola dobre riadeným a primerane vybaveným podnikom, na letisku Charleroi by sa v rokoch 1997 – 2011 nezaznamenal pozoruhodný nárast počtu cestujúcich (z 211 065 cestujúcich na 5 901 007 cestujúcich).

(255) Napokon zo zavedeného mechanizmu financovania vyplýva, že náhrada vyplatená BSCA je nižšia ako tržová cena všetkých služieb, ktorými je spoločnosť poverená, vzhľadom na to, že na túto náhradu sa vzťahuje maximálna výška, a to od roku 2006 v prípade služieb spojených s protipožiarnou ochranou a bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska a od roku 2010 v prípade služieb bezpečnostnej ochrany.

d) Zvýšenie kapitálu BSCA zo strany spoločnosti SOWAER v roku 2002

(256) Belgicko sa domnieva, že Komisia až do rozhodnutia o rozšírení konania z roku 2012 nikdy nevyjadrila výhrady k zvýšeniu kapitálu BSCA. Práve naopak, výslovne uznala, že táto operácia sa uskutočnila v súlade so zásadou súkromného investora (pozri odôvodnenie 132 rozhodnutia z roku 2004).

(257) Z novších údajov vyplýva, že spoločnosť BSCA dosiahla zisk, ktorý jej len za rok 2010 umožnil rozdeliť medzi jej verejných a súkromných akcionárov sumu 6 505 595 EUR. V tabuľke uvedenej nižšie sú uvedené zisky a straty za posledných päť rokov.

Výkazy ziskov a strát (v miliónoch EUR)	2011	2010	2009	2008	2007
Predaj a služby	53 618	48 533	35 434	27 002	19 543
Zisk za rok	11 310	9 994	4 445	1 915	1 968
Návratnosť kapitálu	6 815	6 506	387	387	387

- (258) Zvýšenie kapitálu zo strany spoločnosti SOWAER sa vyznačuje vnútornou mierou návratnosti (IRR) 26,09 %, ktorá je podobná odhadom spoločnosti Deloitte & Touche z roku 2003, čo potvrdzuje vierohodnosť tejto analýzy. Vzhľadom na uvedené je potrebné konštatovať, že tieto investície by nepochybne uskutočnil aj súkromný investor.
- (259) Posúdenie zvýšenia kapitálu zo strany Komisie, podľa ktorej „k týmto pochybnostiam prispieva zistenie, že BSCA nehradila náklady na infraštruktúru, ktorá jej bola poskytnutá, a na rozličné služby poskytované spoločnosťou SOWAER“, zahŕňa nesprávne právne posúdenie. Komisia totiž musí na každú formu pomoci osobitne uplatniť kritériá nevyhnutné na posúdenie ich riadnosti a v prípade každého opatrenia posúdiť, či ide o štátnu pomoc, a ak áno, či je táto pomoc zlučiteľná alebo nezlučiteľná s vnútorným trhom. Filozofia za zvýšením kapitálu BSCA je odlišná od cieľa poskytnutia letiskovej infraštruktúry ešte viac v kontexte obdobia, keď k nemu došlo. Komisia preto nemôže spájať dva typy pomoci, aby overila celkovú ziskovosť.

5.1.1.2. *Vyjadrenie Belgicka k pripomienkam tretích strán týkajúcim sa neexistencie pomoci spoločnosti BSCA doručené po rozhodnutí o rozšírení konania z roku 2012*

a) *Koncesný poplatok, ktorý platí spoločnosť BSCA*

- (260) V odpovedi na pripomienky BAC týkajúce sa poplatkov, ktoré zaplatila BSCA za používanie infraštruktúry, Belgicko uvádza, že niektoré z poplatkov, ktoré uviedla BAC, nie sú pre letisko Charleroi relevantné, a to najmä:
- poplatok za koordináciu letiskových slotov (slot coordination fee), keďže letisko Charleroi nie je preťažené,
 - poplatok za terminálové navigačné služby (terminal navigation charge), ktorý nie je povinný na regionálnych letiskách, kde počet pohybov lietadiel v rámci komerčných letov nepresahuje 50 000.
- (261) Okrem toho sa Belgicko domnieva, že v rozpore s tvrdeniami spoločnosti BAC spoločnosť BSCA ako manažér infraštruktúry dobre stanovila poplatok za centralizovanú infraštruktúru vo vzťahu k spoločnostiam zabezpečujúcim pozemnú obsluhu vrátane spoločnosti BSCA ako poskytovateľa týchto služieb. Na takýto poplatok sa vzťahuje zmluva, ktorú uzavreli BSCA a Ryanair.
- (262) Poplatok uložený federálnymi správnyimi orgánmi vo výške 0,18 EUR za cestujúceho teda patrí do právomoci federálneho štátu, a nie spoločnosti BSCA.
- (263) Poplatok za osoby so zníženou pohyblivosťou sa stanovil na základe skutočných nákladov, ktoré znáša BSCA. V tejto súvislosti sa Belgicko domnieva, že na to, aby sme si uvedomili, že s poskytovaním tejto služby osobám so zníženou pohyblivosťou sú na letisku Charleroi spojené nižšie náklady ako na letisku Brusel, a to už len z hľadiska počtu kilometrov, ktoré treba prejsť na to, aby sa dostali k lietadlu alebo opustili terminál, stačí porovnať veľkosť infraštruktúry letiska Charleroi a letiska Brusel.
- (264) Okrem toho Belgicko uznáva, že spoločnosť BSCA v súčasnosti oprávnené neúčtuje nijaký poplatok spojený s bezpečnostnou ochranou. Na túto úlohu, ktorá je súčasťou výkonu verejnej právomoci, sa vzťahuje náhrada zo strany Valónska. Táto náhrada však bola v rámci koncesnej zmluvy medzi BSCA a Valónskom ohraničená maximálnou výškou a náklady, ktoré ju prekračujú, hradí BSCA. Spoločnosť BSCA nič nezaväzuje k tomu, aby tieto náklady účtovala cestujúcim v podobe poplatku.

(265) Pokiaľ ide o poplatok za parkovanie, Belgicko sa domnieva, že údaj uvedený v tabuľke, ktorú poskytla spoločnosť BAC, je nesprávny vzhľadom na to, že naznačuje, že na letisku Charleroi neexistuje poplatok za parkovanie, čo nie je pravda, lebo medzi sadzbami uverejnenými na webovom sídle BSCA takýto poplatok jasne figuruje, a to vo výške 1,98 EUR za deň (24 hodín) a za tonu.

b) Financovanie služieb všeobecného záujmu

(266) Viacero tretích strán, ktoré predložili pripomienky, najmä spoločnosti Brussels Airlines a BAC, sa vyjadrilo k financovaniu služieb všeobecného záujmu, ktoré spoločnosť BSCA poskytuje Valónsku, a namietajú, že určité služby poskytované spoločnosťou BSCA, konkrétne v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, protipožiarnej ochrany, ako aj služby spojené s bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska, sú vylúčené z oblasti pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

i) Poznámka k porovnaniu letiska Charleroi a BAC

(267) Spoločnosti Brussels Airlines a BAC tvrdia, že na letisku Brusel náklady na tieto rozličné služby nehradia príslušné verejné orgány, v tomto prípade federálna vláda, a zdá sa, že z toho vyvodzujú existenciu štátnej pomoci v prospech letiska Charleroi.

(268) V tejto súvislosti treba uviesť, že v Belgicku všetky letiská nepodliehajú tomu istému verejnému orgánu. Príslušným orgánom regionálnych letísk je región, na území ktorého sa nachádzajú, a za letisko Brusel zodpovedá federálna vláda⁽⁹³⁾. Zodpovednosť jednotlivých orgánov za letiská, ktoré sú im zverené, bola jasne potvrdená od regionalizácie správy letísk (okrem správy letiska Brusel) prostredníctvom dohody o spolupráci medzi belgickým štátom konajúcim v mene národnej leteckej spoločnosti (Société nationale des voies aériennes – S.N.V.A.)⁽⁹⁴⁾ a regiónmi⁽⁹⁵⁾, v ktorej sa jednoznačne uvádza, že „regióny od dátumu nadobudnutia účinnosti uvedeného zákona nesú plnú zodpovednosť za právomoci, ktoré na ne boli prenesené. Od tohto dátumu majú oprávnenie prijímať všetky primerané opatrenia, za ktoré od tohto okamihu preberajú plnú zodpovednosť“.

(269) Letisko Charleroi teda podlieha regulácii zo strany Valónska, kým letisko Brusel reguluje federálna vláda. V danom prípade sa región Valónsko v rámci svojej regulačnej právomoci rozhodol hradiť časť nákladov na určité služby. Skutočnosť, že náklady na rovnaké služby v jednom prípade hradí verejný orgán a v inom prípade prevádzkovateľ, však nemá nijaký vplyv na ich zaradenie medzi hospodárske či nehospodárske činnosti.

(270) Navyše v regióne Flámsko niektoré zo skúmaných služieb poskytuje priamo regionálna správa a náklady na ne teda priamo hradí región. Je to najmä prípad všetkých nákladov na služby bezpečnostnej ochrany a na letiskovú bezpečnosť na letiskách Anvers a Ostende bez ohľadu na rozsah činností týchto letísk.

ii) Služby protipožiarnej ochrany

(271) Pokiaľ ide konkrétnejšie o služby protipožiarnej ochrany, spoločnosť Brussels Airlines tvrdí, že iné podniky, ktoré sa nachádzajú vo Valónsku a podliehajú smernici Seveso⁽⁹⁶⁾, si náklady na služby protipožiarnej ochrany musia hradiť, ako napríklad spoločnosť Total pôsobiaca v obci Feluy, a že na letisku Brusel tieto služby nefinancuje región Flámsko/federálna vláda.

(272) Podľa Belgicka toto porovnanie s podnikmi podliehajúcimi povinnostiam vyplývajúcim zo smernice Seveso nie je relevantné, lebo zo znenia uvedenej smernice vyplýva, že sa v nej od členských štátov vyžaduje, aby podnikom, ktoré patria do jej oblasti pôsobnosti⁽⁹⁷⁾, ukládali povinnosť, aby sami prijali protipožiarne opatrenia. Práve naopak, povinnosť organizovať služby protipožiarnej ochrany na letisku je uložená v medzinárodnom dohovore, ktorý prijala Medzinárodná organizácia civilného letectva, a prislúcha priamo členským štátom.

⁽⁹³⁾ Článok 6, § 1, X, 7^o zákona o inštitucionálnej reforme, M. S., 15. augusta 1980, s. 9434.

⁽⁹⁴⁾ V súčasnosti spoločnosť Belgocontrol.

⁽⁹⁵⁾ M. S., 9. marca 1990, s. 4439.

⁽⁹⁶⁾ Smernica Rady 96/82/ES z 9. decembra 1996 o kontrole nebezpečností veľkých havárií s prítomnosťou nebezpečných látok (Ú. v. ES L 10, 14.1.1997, s. 13), nazývaná smernica Seveso.

⁽⁹⁷⁾ Čo nie je prípad letísk.

(273) Okrem toho Európska komisia, ako aj Súdny dvor potvrdili, že služby protipožiarnej ochrany predstavujú činnosti patriace do verejnej právomoci, ktoré možno vylúčiť z rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

iii) Služby spojené s bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska

(274) Spoločnosť Brussels Airlines namieta aj proti zaradeniu služieb údržby, ktoré sa v danom prípade vzťahujú na bezpečnosť pozemnej prevádzky a areálu letiska, medzi nehospodárske činnosti. V tejto súvislosti Brussels Airlines len zdôrazňuje, že takéto služby sú súčasťou správy letiska, a preto majú hospodársku povahu.

(275) Skutočnosť, že činnosť správy letiska je hospodárskou činnosťou, sa teraz zdá jasná. Určité činnosti sú však vylúčené z rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ, lebo predstavujú právomoci verejného orgánu alebo majú nehospodársku povahu, dokonca aj keď sú, ako uvádza spoločnosť Brussels Airlines, nevyhnutné na správu letiska. Keď je napríklad jasné, že so správou letiska (hospodárska činnosť) je spojené zabezpečenie colnej služby na kontrolu totožnosti cestujúcich, treba konštatovať, že takáto služba patrí medzi výsadné práva tradične vyhradené štátu a že ide o nehospodársku činnosť. V dôsledku toho skutočnosť, že služby spojené s bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska sú nevyhnutné na správu letiska, nestačí na to, aby im odobrala charakter nehospodárskej činnosti.

(276) Ako však uviedla Komisia vo svojom už citovanom rozhodnutí týkajúcom sa letiska Lipsko/Halle: „v danom prípade spadajú určité náklady do kompetencie orgánov verejnej správy. Tieto náklady sa vzťahujú na bezpečnostnú a policajnú spoluprácu, opatrenia na protipožiarnu ochranu a verejnú bezpečnosť, prevádzkovú bezpečnosť, nemeckú meteorologickú službu a kontrolu letovej prevádzky⁽⁹⁸⁾“. Belgicko vo svojich pripomienkach nasledujúcich po rozhodnutí o rozšírení formálneho vyšetrovacieho konania z roku 2012 pripomenulo, že z uvedeného rozhodnutia vyplýva, že medzi „činnosti spojené s prevádzkovou bezpečnosťou“ patrí všetko, čo je nevyhnutné pre bezpečnosť pozemnej prevádzky a areálu letiska, konkrétne dodávka elektrickej energie, osvetlenie dráh, osvetlenie odbavovacích plôch atď. V tomto prípade ide presne o zabezpečovanie týchto rozličných funkcií.

iv) Služby spojené s bezpečnostnou ochranou a bezpečnosťou vo všeobecnosti

(277) Napokon spoločnosť Brussels Airlines namieta proti zaradeniu služieb spojených s bezpečnosťou a bezpečnostnou ochranou vo všeobecnosti medzi nehospodárske činnosti. V danom prípade sa zdá, že spoločnosť Brussels Airlines medzi služby spojené s bezpečnosťou zaradila sledovanie, zaznamenávanie a plánovanie letov, ako aj radenie lietadiel.

(278) Spoločnosť Brussels Airlines konkrétnejšie namieta, že na služby spojené so sledovaním, zaznamenávaním a plánovaním letov, ako aj s radením lietadiel sa vzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 2320/2002⁽⁹⁹⁾, ktorá znamená „kombináciu opatrení a ľudských a materiálnych zdrojov, určených na ochranu civilného letectva pred činnými protiprávnymi zasahovaniami“.

(279) Valónske orgány však činnosti spojené so sledovaním a zaznamenávaním letov, plánovaním letov a radením lietadiel nikdy nepovažovali za činnosti spojené s bezpečnostnou ochranou letiska. Domnievajú sa však, že tieto činnosti sú nevyhnutné pre bezpečnosť letiska, a v tejto súvislosti sa odvolávajú na vysvetlenia, ktoré už poskytli vo svojej odpovedi na rozhodnutie o začatí formálneho vyšetrovacieho konania.

(280) Pokiaľ ide o poznámku BAC týkajúcu sa skutočnosti, že leteckí dopravcovia, ktorí pôsobia na letisku Brusel, musia platiť poplatok za služby sledovania, zaznamenávania a plánovania letov poskytované spoločnosťou Belgocontrol, opäť ide o argument založený na zdroji financovania služby, ktorý nepostačuje na označenie tejto služby za nehospodársku.

(281) Belgicko okrem toho poukazuje na to, že o bezplatnosti určitých služieb, ktoré spoločnosť Belgocontrol poskytuje na regionálnych letiskách, sa rozhodlo v uvedenej dohode o spolupráci z roku 1989, v ktorej sa stanovovalo, že „regióny budú môcť bezplatne požiadať o pomoc ústredné oddelenia S.N.V.A., pokiaľ ide

⁽⁹⁸⁾ Odôvodnenie 182.

⁽⁹⁹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 zo 16. decembra 2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva (Ú. v. ES L 355, 30.12.2002, s. 1).

o uplatňovanie medzinárodných noriem a odporúčaní v oblasti civilného letectva“⁽¹⁰⁰⁾. Toto bezplatné poskytovanie je ohraničené na úrovni činností valónskych letísk v roku 1989, pričom všetky služby nad rámec tejto úrovne činností hradí Valónsko.

- (282) Z usmernení z roku 2005, ako aj z právnych predpisov Únie vzťahujúcich sa konkrétne na letecké navigačné služby vyplýva, že tieto služby sú nehopodárskymi činnosťami, ktoré teda nepatria do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Ide totiž o jednu z podmienok regionalizácie správy letísk s výnimkou letiska Brusel.
- (283) Podľa Belgicka z uvedeného vyplýva, že žiadna z pripomienok spoločností Brussels Airlines a BAC nemôže spochybniť skutočnosť, že úlohy protipožiarinej ochrany, úlohy spojené s bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska, s bezpečnostnou ochranou, so sledovaním, zaznamenávaním letov, s ich plánovaním, ako aj s radením lietadiel predstavujú nehopodárske činnosti.

5.1.1.3. Vyjadrenie Belgicka k pripomienkam tretích strán doručené po uverejnení nových usmernení v oblasti letectva

- (284) Belgicko sa v nadväznosti na pripomienky tretích strán doručené po uverejnení nových usmernení v oblasti letectva vyjadrilo najmä k vplyvu na hospodársku súťaž vyvolanému opatreniami v prospech spoločnosti BSCA.
- (285) Tretie strany (spoločnosti BAC a Brussels Airlines) sa domnievajú, že pomoc spoločnosti BSCA umožnila účtovať „umelo nízke“ poplatky, z čoho údajne vyplynul výrazný rozdiel medzi poplatkami spoločnosti BSCA a poplatkami na iných letiskách. Dôsledkom tohto postupu je údajne zníženie počtu cestujúcich na letisku Brusel-National.
- (286) Belgicko namieta proti určitým číselným údajom poskytnutým spoločnosťou Brussels Airlines. Napríklad pokiaľ ide o porovnanie sadziieb poplatkov medzi BAC a BSCA, Belgicko zdôrazňuje, že „Brussels Airlines zahŕňa sadzby, ktoré nie sú zamerané na leteckých dopravcov, ale na pozemnú obsluhu“. Tabuľka poskytnutá spoločnosťou Brussels Airlines údajne nezahŕňa podobné náklady účtované spoločnosťou BSCA. Rovnako by to malo byť v prípade ďalších nákladov uložených federálnou vládou.
- (287) Belgicko sa domnieva, že pokiaľ ide o tabuľky súvisiace s porovnaním medzi rôznymi letiskami, treba postupovať rovnako obozretne. Do stĺpca „passenger charges or fee“ (poplatky za cestujúceho) v prípade letiska Marseille Provence spoločnosť Brussels Airlines údajne zahrnula poplatok 13,47 EUR, ktorý má v skutočnosti podľa Belgicka zodpovedať „poplatku na zabezpečenie bezpečnostnej ochrany uloženej štátom, a nie poplatku za cestujúceho v zmysle letiskového poplatku“.
- (288) Pokiaľ ide o neexistenciu vplyvu na obchod, Belgicko Komisiu odkazuje na svoje pripomienky z 23. mája 2012, a pokiaľ ide o rozdiely medzi letiskami Brusel-National a Charleroi, na svoje oznámenie z 12. decembra 2012.
- (289) Pokiaľ ide o negatívny vplyv na leteckých dopravcov pôsobiacich na letisku Brusel-National, Belgicko zdôrazňuje niekoľko prvkov:
- spoločnosť Brussels Airlines prestala zabezpečovať spojenia do určitých destinácií, ako je Palermo, Krakov a Sevilla. To zodpovedá skutočnosti, ale už sa neberie ohľad na to, že lety do týchto destinácií boli neskôr od roku 2014 obnovené,
 - zatiaľ čo spoločnosť BAC zdôrazňuje, že lety do destinácií Nador a Tanger (Maroko) z letiska Brusel-National boli obmedzené z dôvodu, že spoločnosť Jetairfly zabezpečuje spojenia do týchto istých destinácií z letiska Charleroi, Belgicko pripomína, že z letiska Brusel-National do týchto destinácií lieta aj spoločnosť Air Arabia,
 - pokiaľ ide o lety do Istanbulu, Belgicko zdôrazňuje, že na letisku Brusel-National sa po presune leteckého dopravcu Pegasus, ktorý zabezpečuje spojenia do Turecka, na letisko Charleroi, zvýšila frekvencia letov do tejto destinácie,
 - napokon Belgicko zdôrazňuje, že aj na letisku Charleroi bolo zaznamenané zníženie frekvencie letov alebo zrušenie letov do určitých destinácií z dôvodu presunu niektorých letov spoločností na letisko Brusel-National. Letisko Charleroi takto napríklad prišlo o tri lety týždenne do Casablancy zabezpečované spoločnosťou Air Arabia z dôvodu presunu týchto letov na letisko Brusel-National.

⁽¹⁰⁰⁾ Článok 5.1.

- (290) Belgicko pripomína, že spoločnosť Ryanair nedávno začala pôsobiť na letisku Brusel-National, čo preukazuje, že vyššia úroveň poplatkov nezabránila tomuto novému rozvoju spoločnosti Ryanair. Belgicko však opätovne tvrdí, že hospodárska súťaž medzi letiskami Charleroi a Brusel-National je obmedzená a týka sa presne vymedzených segmentov: charterových a nízkonákladových letov.
- (291) Okrem toho Belgicko namieta proti tvrdeniu, že úspech letiska Charleroi vyplýva len z obchodnej stratégie spoločnosti BSCA, pokiaľ ide o poplatky. Toto tvrdenie je v rozpore so skutočnosťou, lebo bol zaznamenaný vznik nového trhu s nízkonákladovými letmi, ktorý zodpovedá novému dopytu. V tejto súvislosti Valónsko pripomína, že pred niekoľkými rokmi 40 % cestujúcich využívajúcich letisko Charleroi letelo po prvý raz, čo dokazuje, že neboli prebratí letisku Brusel-National.

5.1.2. Zlučiteľnosť pomoci poskytnutej spoločnosti BSCA

5.1.2.1. Pripomienky Belgicka k zlučiteľnosti opatrení pomoci poskytnutých spoločnosti BSCA posudzovanej na základe usmernení v oblasti letectva

- (292) Belgicko sa domnieva ⁽¹⁰¹⁾, že ak Komisia náhodou usúdi, že spoločnosti BSCA bola poskytnutá pomoc, táto pomoc by sa mala považovať za prevádzkovú pomoc, ktorú v rámci usmernení v oblasti letectva možno povoliť. Podmienky, ktoré treba splniť, aby sa takáto pomoc povolila, ako sú stanovené v bode 137 usmernení o štátnej pomoci pre letiská a letiskové spoločnosti, totiž zahŕňajú prispievanie k vymedzenému cieľu spoločného záujmu, nevyhnutnosť pomoci, vhodnosť štátnej pomoci ako politického nástroja, existenciu stimulačného účinku, primeranosť výšky pomoci a neexistenciu negatívneho účinku na hospodársku súťaž.

a) Príspevok k cieľu spoločného záujmu

- (293) Rozvoj letísk regiónu Valónsko bol začlenený do celkovej stratégie hospodárskeho a sociálneho rozvoja príslušných regiónov, ktorá sa vykonáva od roku 1989. Valónsko poskytlo rozličné dokumenty a štúdie potvrdzujúce plnenie tohto cieľa.
- (294) Okrem toho, ako sa uvádza v štúdiách, ktoré si objednali región Valónsko a spoločnosť BSCA v rokoch 2000 – 2001, bolo letisko Brusel-National v tomto období na pokraji preťaženia a letisku Charleroi preto možno pripísať cieľ boja proti preťaženiu.
- (295) Okrem toho z rôznych štúdií uskutočnených na žiadosť regiónu Valónsko a spoločnosti BSCA vyplýva, že v prípade letiska Charleroi existoval skutočný dopyt v rámci nízkonákladových segmentov. Tento dopyt sa skutočne potvrdil jeho úspechom a zabezpečenie rozvoja letiska Charleroi teda bolo opodstatnené vzhľadom na hustotu obyvateľstva v jeho veľmi ľudnatej spádovej oblasti, ktorá sa nachádza v centre Európy.
- (296) Rozvoj letiska Charleroi preukázal, že nešlo o financovanie neziskových činností, keďže letisku sa podarilo dosiahnuť ziskovosť od roku 2004. V obchodnom pláne spoločnosti BSCA stanovenom v roku 2001 sa predpokladal návrat k ziskovosti v roku 2005, čiže o rok neskôr, čo potvrdzuje opatrnosť a primeranosť tohto plánu.
- (297) Belgicko sa domnieva, že ak preskúmame súbežný vývoj objemu prepravy cestujúcich na letiskách Brusel-National a Charleroi, možno konštatovať, že prípadný vplyv letiska Charleroi na letisko Brusel-National bol okrajový. Spomalenie rozvoja letiska Brusel-National bolo dôsledkom konkurzu spoločnosti Sabena v novembri 2001, a nie súbežného rozvoja letiska Charleroi. Treba pripomenúť, že v štúdiu spoločnosti BSCA z roku 2010 sa zistilo, že 40 % týchto cestujúcich letelo lietadlom po prvý raz, čo preukazuje, že zodpovedajúca časť počtu cestujúcich nebola prebratá letisku Brusel. Okrem toho ďalšia významná časť cestujúcich sa skladá z cestujúcich v rámci krátkych výletov do veľkých miest (*city trips*), ktorí podnikajú krátkodobé cesty, ktoré by za neexistencie prítlačlivých cenových podmienok neuskutočnili. Donedávna letisko Brusel nízkonákladový segment nemalo, prípadne bol len veľmi málo rozvinutý. Spoločnosť easyJet otvorila linky z letiska Brusel-National do prvých destinácií v priebehu roka 2007.

⁽¹⁰¹⁾ Príloha 15 k listu Belgicka z 24. februára 2014.

b) Nevyhnutnosť pomoci

- (298) Prípadná pomoc, ktorú by zistila Komisia, bola určite nevyhnutná na splnenie tohto cieľa hospodárskeho a regionálneho rozvoja.

c) Vhodnosť opatrenia pomoci

- (299) Prevzatie nákladov spojených s úlohami všeobecného záujmu, ktorými región poveril spoločnosť BSCA, predstavovalo najvhodnejší prostriedok na dosiahnutie uvedeného cieľa všeobecného záujmu. Neexistujú iné politické nástroje ani nástroje pomoci, ktorými by tento cieľ bolo možné dosiahnuť.

d) Stimulačný účinok

- (300) Okrem toho je splnená podmienka stimulačného účinku, lebo bez tohto financovania by nebolo možné zabezpečiť rozvoj činností letiska ani dosiahnuť túto úroveň objemu dopravy, ktorá umožnila zlepšenie mobility európskych občanov a zabezpečenie hospodárskeho a regionálneho rozvoja vďaka prevádzke letiska. Belgicko Komisiu upozorňuje na počet cestujúcich, ktorí využili BSCA počas obdobia, ktoré sa má posúdiť. Treba pripomenúť, že letisko Charleroi bolo počas tohto obdobia letiskom kategórie D, ktoré nemalo potenciál narušiť hospodársku súťaž. Okrem toho je v súlade s cieľmi usmernení v oblasti letectva, čiže zabezpečiť ziskovosť regionálnych letísk v budúcnosti.

e) Primeranosť pomoci

- (301) A napokon, pomoc je primeraná. Treba pripomenúť, že náhrada poskytnutá za úlohy všeobecného záujmu stanovená v článku 25 uzavretej špecifikácie, ktorá tvorí prílohu k dohode o poskytovaní služieb medzi regiónom Valónsko a spoločnosťou BSCA, je obmedzená takým spôsobom, aby v prípade prekročenia maximálnej výšky, čo je prípadom časti náhrady vyčlenenej na protipožiarnu ochranu a zabezpečenie pozemnej prevádzky, musela náklady hradiť spoločnosť BSCA. Prípadná pomoc v rámci poskytovania služieb spoločnosťou SOWAER sa vzťahuje na hraničnú sumu.
- (302) Vzhľadom na obmedzenú výšku časti pomoci v rámci náhrady za služby všeobecného záujmu, ktorú by Komisia mohla spochybniť, a na cieľ týchto služieb sa musí konštatovať, že podmienka primeranosti pomoci je splnená.

f) Neexistencia negatívneho účinku na hospodársku súťaž

- (303) Pokiaľ ide o neexistenciu či zamedzenie negatívneho účinku na hospodársku súťaž, Komisia sa na posúdenie tejto podmienky musí preniesť do času poskytnutia verejného financovania. Nemožno sa domnievať, že v čase poskytnutia sa prejavoval nevhodný vplyv na hospodársku súťaž. Ako bolo preukázané Európskej komisii, rozvoj letiska Charleroi neprebíhal na úkor iných letísk. Tieto činnosti vyplývajú z vytvorenia nového trhu v rámci konkrétneho segmentu, ktorý na letisku Brusel rozvinutý nebol, prípadne tam bol rozvinutý len vo veľmi malej miere.
- (304) Treba pripomenúť, že v dvoch štúdiách, ktoré uskutočnili nezávislí experti, spoločnosti Roland Berger International Management Consultant a GTM, sa preukázalo, že sa blížilo preťaženie letiska Brusel-National a že každé z dvoch letísk využívali iní zákazníci. Spoločnosti využívajúce letisko Brusel v tom čase vôbec nemali záujem o letisko Charleroi, zatiaľ čo spoločnosť Ryanair, hlavný používateľ letiska Charleroi, v tom čase nemala stratégiu, v rámci ktorej by sa chystala začať využívať hlavné letiská.
- (305) Okrem toho rámcová dohoda regiónu Valónsko z 20. júla 2000 rozšírená rozhodnutím z 8. novembra 2000 obsahovala cieľ „uplatňovať politiku umožňujúcu účinnú spoluprácu s riadiacimi orgánmi letiska Brusel-National“⁽¹⁰²⁾.
- (306) Okrem toho letisko Charleroi znevýhodňovali regulačné obmedzenia upravujúce záväzné otváracie hodiny. V roku 2000 bolo letisko otvorené od siedmej ráno do desiatej večer. Tieto otváracie hodiny sa mierne upravili a predĺžili na čas od pol siedmej ráno do jedenástej večer, aby bolo možné zabezpečiť podmienky pre lietadlá, ktoré tu majú základňu.

⁽¹⁰²⁾ Správa schválená valónskou vládou 8. novembra 2000, s. 2.

- (307) Ako dosvedčili štúdie spoločností GTM a Roland Berger, letisko Charleroi okrem toho v roku 2000 trpelo výrazne zlou povestou. Infraštruktúra bola skromná, obmedzená, málo využívaná. Letisko ponúkalo len jedno pravidelné spojenie a niekoľko charterových letov v lete. Nemožno sa domnievať, že v tom čase bolo letisko Charleroi schopné konkurovať letisku Brusel-National.
- (308) Napokon, letisko Brusel-National bolo zvýhodnené z hľadiska infraštruktúry (niekoľko terminálov, niekoľko dráh atď.) a prístupnosti vďaka svojej polohe v blízkosti hlavného mesta a železničnému spojeniu, ktorým letisko Charleroi nedisponovalo.

5.1.2.2. *Pripomienky Belgicka k zlučiteľnosti poskytnutia infraštruktúry posudzovanej na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ*

- (309) Tieto pripomienky sa týkajú zlučiteľnosti:

- poskytnutia infraštruktúry posudzovanej na základe usmernení z roku 2005 (ktoré boli nahradené usmerneniami v oblasti letectva z roku 2014),
- financovania časti výdavkov na služby všeobecného záujmu posudzovanej na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

- (310) Pokiaľ ide o zlučiteľnosť financovania časti výdavkov na služby všeobecného záujmu posudzovaných na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ, Belgicko tvrdí, že toto financovanie je v súlade s:

- článkom 106 ods. 2 ZFEÚ, pokiaľ ide o obdobie pred 19. decembrom 2005,
- rozhodnutím Komisie z 28. novembra 2005, pokiaľ ide o obdobie od 19. decembra 2005 do 31. januára 2012,
- rámcom z 20. decembra 2011, pokiaľ ide o obdobie po 31. januári 2012.

- (311) Ak by Komisia usúdila, že nie sú splnené všetky podmienky rozsudku vo veci Altmark, náhrada za služby všeobecného záujmu by sa podľa Belgicka mala povoliť na základe rozhodnutia z 28. novembra 2005 ⁽¹⁰³⁾.

- (312) Pokiaľ ide o opatrenia pomoci poskytnuté pred 19. decembrom 2005, čiže pred nadobudnutím účinnosti rozhodnutia z 28. novembra 2005, ich zlučiteľnosť je založená priamo na článku 106 ods. 2 ZFEÚ. Z rozhodovacej praxe Európskej komisie ⁽¹⁰⁴⁾ vyplýva, že podmienky článku 106 ods. 2 ZFEÚ sú zameniteľné s podmienkami uvedenými v rozhodnutí Komisie z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu ⁽¹⁰⁵⁾. Zlučiteľnosť pomoci poskytnutej pred 19. decembrom 2005 teda možno analyzovať spoločne s pomocou poskytnutou neskôr v súlade s článkom 106 ods. 2 ZFEÚ vzhľadom na tie isté základné kritériá, ako sú kritériá stanovené v rozhodnutí z 28. novembra 2005.

- (313) Pokiaľ ide o pomoc poskytnutú od 19. decembra 2005, patrí do rozsahu pôsobnosti rozhodnutia z 28. novembra 2005, pokiaľ zodpovedá náhrade za služby vo verejnom záujme poskytnutej podnikom, ktorých priemerný ročný obrat pred zdanením v priebehu dvoch rozpočtových rokov pred poskytnutím uvedenej služby nedosiahol 100 000 000 EUR, ak ročná výška náhrady nepresiahne 30 000 000 EUR ⁽¹⁰⁶⁾. Spoločnosť BSCA

⁽¹⁰³⁾ Rozhodnutie Komisie 2005/842/ES z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Rozhodnutie Komisie z 28. októbra 2009 o financovaní verejných nemocníc siete Iris v regióne Brusel-Hlavné mesto, NN 54/2009, lokalita *Europa*.

⁽¹⁰⁵⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 103.

⁽¹⁰⁶⁾ Pracovný dokument útvarov Komisie, Často kladené otázky týkajúce sa rozhodnutia Komisie z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, SEC(2007) 1516 v konečnom znení, s. 6.

však nikdy nedosiahla vyšší ročný obrat ako 100 000 000 EUR. Okrem toho je podľa Belgicka zrejmé, že náhrada za služby všeobecného záujmu, ktoré by Komisia prípadne označila za hospodárske činnosti, by zďaleka nedosahovala maximálnu výšku 30 000 000 EUR. Táto náhrada teda zjavne patrí do rozsahu pôsobnosti rozhodnutia z 28. novembra 2005.

- (314) Na základe rozhodnutia z 28. novembra 2005 sú opatrenia patriace do jeho rozsahu pôsobnosti zlučiteľné, ak spĺňajú nasledujúce podmienky.

a) Poverenie

- (315) Belgicko sa domnieva, že preukázalo existenciu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, keď dokázalo, že je splnená prvá podmienka rozsudku vo veci Altmark [pozri časť 5.1.1.1(c)(ii)]. Okrem toho sa Belgicko domnieva, že parametre výpočtu náhrady, ako aj podmienky, ktorých cieľom je predísť akejkoľvek nadmernej náhrade, boli jasne sformulované, keď Belgicko preukázalo, že je splnená tretia a štvrtá podmienka rozsudku vo veci Altmark.

b) Náhrada

- (316) Belgicko pripomína, že pomoc Valónska je maximálnou výškou ohraničená od roku 2006, pokiaľ ide o služby spojené s protipožiarnou ochranou a bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska, a od roku 2010, pokiaľ ide o služby spojené s bezpečnostnou ochranou, navigačným strediskom a radením lietadiel. Nákladové účtovníctvo, ktoré zaviedla spoločnosť BSCA, umožňuje preukázanie dodržania tejto podmienky.

c) Oddelené účtovníctvo

- (317) Belgicko sa domnieva, že oddelené účtovníctvo je zaručené uplatňovaním článku 25 špecifikácie, v ktorom sa stanovuje, že „koncesionár vedie v prípade služieb oddelený výkaz ziskov a strát. Tento účet môže orgán udeľujúci koncesiu kedykoľvek na mieste skontrolovať.“ Okrem toho je potvrdené dokumentom, ktorý sa nachádza v prílohe 8.

d) Kontrola nadmernej náhrady

- (318) Valónsko disponuje možnosťou kedykoľvek skontrolovať účty spoločnosti BSCA vyhradené pre služby všeobecného záujmu podľa článku 25 špecifikácie. Valónska správa teda každý rok pristupuje ku kontrole na mieste, aby overila podklady na prihlásenie pohľadávok predložené spoločnosťou BSCA s cieľom získať náhradu za služby všeobecného záujmu.

e) Záver

- (319) Z uvedeného vyplýva, že financovanie služieb všeobecného záujmu, ktoré by Komisia označila za hospodárske, možno vyhlásiť za zlučiteľné s vnútorným trhom na základe rozhodnutia z 28. novembra 2005.

5.2. Pripomienky Belgicka k opatreniam v prospech spoločnosti Ryanair

- (320) Po prijatí rozhodnutia o začatí konania v roku 2002 a rozhodnutia o rozšírení v roku 2012 Belgicko predložilo pripomienky, ktorých cieľom bolo preukázať, že opatrenia na podporu spoločnosti Ryanair skúmané v tomto rozhodnutí nepredstavujú štátnu pomoc.

5.3. Pripomienky Belgicka k vymedzenému obdobiu

- (321) Podľa vyjadrení Belgicka po prijatí rozhodnutia o rozšírení konania z roku 2012 za predpokladu, že financovanie služieb všeobecného záujmu predstavuje štátnu pomoc, vzťahuje sa naň vymedzené obdobie stanovené v článku 15 nariadenia Rady č. 659/1999 ⁽¹⁰⁷⁾ (ďalej len „procesné nariadenie“).

⁽¹⁰⁷⁾ Nariadenie Rady č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

- (322) Podľa tohto ustanovenia sa vymedzené obdobie začína dňom, keď sa neoprávnená pomoc poskytla príjemcom. V súlade s právnymi predpismi Únie ⁽¹⁰⁸⁾ a rozhodovacou praxou Komisie ⁽¹⁰⁹⁾ musí Komisia opatrenie posudzovať na základe pravidiel uplatniteľných k dátumu, keď bola pomoc udelená, „čiže k dátumu prijatia právne záväzného aktu, na základe ktorého príjemca získava nárok na pomoc“. V judikatúre Únie sa potvrdzuje, že dátum udelenia pomoci zodpovedá dátumu prijatia „právne záväzného aktu, ktorým sa príslušný (vnútroštátny) orgán zaväzuje poskytnúť pomoc“ ⁽¹¹⁰⁾. Právny akt sa však v rámci uplatňovania vnútroštátneho práva stáva záväzným v deň, keď je štát povinný splniť svoj záväzok na základe daného aktu. Predtým ide len o vyhlásenia o úmysle ⁽¹¹¹⁾.
- (323) Z uvedeného vyplýva, že dňom poskytnutia náhrady za služby všeobecného záujmu poskytované spoločnosťou BSCA je 9. júl 1991, čiže dátum koncesnej dohody a špecifikácie, ktoré tvoria právny základ tejto náhrady zaväzujúci región. Od tohto dátumu bez ohľadu na prijatie rozličných ustanovení bez vplyvu na povinné nahradenie týchto výdavkov zo strany regiónu prináleží vyplácanie tejto náhrady Valónsku. Toto vymedzené obdobie sa nevzťahuje len na nehospodárske služby, na ktoré sa vzťahuje dodatok 6 z 15. januára 2008. Začiatkom desaťročného vymedzeného obdobia je teda 9. júl 1991.
- (324) Desaťročné obdobie, ktoré uplynulo v júli 2001, neprerušilo nijaké opatrenie Komisie týkajúce sa náhrady vyplatenej za služby všeobecného záujmu poskytované BSCA, ako sa vyžaduje v článku 15 procesného nariadenia. Bez ohľadu na to, že táto náhrada nebola v dohode na roky 2000 – 2001 sformalizovaná, strany, čiže Valónsko a BSCA, mali vždy v úmysle ju zachovať na neobmedzené obdobie, pričom tento úmysel sa potvrdil prevzatím nákladov za toto obdobie a skonkretizoval dohodou z roku 2002 tak, aby sa nespochybnil začiatok vymedzeného obdobia.
- (325) Len list Komisie z 24. apríla 2002, ktorý obsahuje najmä otázky týkajúce sa financovania spoločnosti BSCA, a mohol by sa teda nepriamo týkať prevzatia nákladov na služby všeobecného záujmu, mohol prerušiť vymedzené obdobie. Valónske orgány na základe tejto žiadosti poskytli podrobné vysvetlenia a Komisia nikdy nespochybnila zákonnosť tohto financovania.
- (326) Z uvedeného vyplýva, že za predpokladu, že vyplatené náhrady za služby všeobecného záujmu predstavujú štátnu pomoc, čo v tomto prípade neplatí, právomoci Komisie v oblasti vrátenia pomoci sú stanovené v článku 15 procesného nariadenia.

5.4. Pripomienky Belgicka k porušeniu zásady oprávneného očakávania

- (327) Po rozhodnutí o rozšírení konania z roku 2012 Belgicko sformulovalo pripomienky k uplatňovaniu zásady oprávneného očakávania na subvenciu vyplatenú regiónom za určité služby spojené s prevádzkou letísk.
- (328) V súlade s judikatúrou Súdneho dvora v oblasti štátnej pomoci je však Komisia povinná automaticky vziať do úvahy mimoriadne okolnosti, ktoré podľa článku 14 ods. 1 procesného nariadenia odôvodňujú, aby sa zriekla nariadenia vrátenia finančnej pomoci poskytnutej neoprávnene vtedy, keď by takéto vrátenie pomoci bolo v rozpore s všeobecnou zásadou práva Únie, ako je dodržiavanie zásady legitímnej dôvery príjemcov pomoci.
- (329) Ako zhrnul generálny advokát Philippe Léger, porušenie tejto zásady je prípustné, ak sú splnené tieto tri podmienky: „Predovšetkým musí existovať akt alebo správanie správneho orgánu Spoločenstva, ktoré je spôsobilé vzbudiť takúto dôveru. (...) Napokon dotknutá osoba nemusí byť schopná predvídať zmenu pôvodného konania orgánov Spoločenstva. (...) Napokon záujem Spoločenstva sledovaný napadnutým aktom neodôvodňuje porušenie legitímnej dôvery dotknutej osoby. (...)“

⁽¹⁰⁸⁾ Pozri odôvodnenie 10 nariadenia č. 1998/2006 z 15. decembra 2006 o uplatňovaní článkov 87 a 88 zmluvy na pomoc *de minimis* (Ú. v. EÚ L 379, 28.12.2006, s. 5).

⁽¹⁰⁹⁾ Rozhodnutie Komisie z 1. augusta 2006 o usmernení pre uzávierku programov štrukturálnych fondov (2000 – 2006), COM(2006) 3424, neuvverejnené, webové sídlo: europa.com.

⁽¹¹⁰⁾ Rozsudok zo 14. januára 2004, Fleuren Compost BV/Komisia, T-109/01, Zb. s. II-127, ECLI:EU:T:2004:4, bod 74.

⁽¹¹¹⁾ Rozsudok z 15. februára 2001, Rakúsko/Komisia, C-99/98, Zb. s. I-1101, ECLI:EU:C:2001:94, body 34, 35 a 38.

- (330) Belgicko sa domnieva, že najmä pokiaľ ide o subvenciu, ktorú región vyplatil za určité služby spojené s prevádzkou letiska, sú tri podmienky uvedené v predchádzajúcom odôvodnení splnené.
- (331) Komisia preskúmala subvenciu, ktorú región vyplatil za určité služby spojené s prevádzkou letiska, v rámci prvého vyšetrovania a v tejto súvislosti vo svojom rozhodnutí z roku 2004 nevzniesla nijakú námietku. Vo svojom rozhodnutí z roku 2004 Komisia výslovne uviedla, že „nenamieta proti zákonnej možnosti valónskych orgánov, aby aj naďalej hradili náklady na údržbu/protipožiarnu ochranu“⁽¹¹²⁾. Služby údržby, ktoré v tom čase hradila spoločnosť BSCA, však boli vymedzené takto: „koncesionár musí v rámci koncesie na služby zabezpečiť údržbu pozemkov, budov a vybavenia, zariadení a materiálov, ktoré mu boli poskytnuté a pridelené na úlohy spojené so službami, ktoré mu boli zverené, tak aby boli vždy vhodné na použitie, na ktoré sú určené.“ V tom istom zmysle Komisia v odôvodnení 352 toho istého rozhodnutia z roku 2004 konštatovala, že „časť nákladov týchto letísk bez ohľadu na to, či sú súkromné alebo verejné, je však často predmetom náhrady za služby vo verejnom záujme ako úlohy vyplývajúce z cieľov spojených s bezpečnosťou alebo bezpečnostnou ochranou alebo príspevkov na náklady, ktoré by sa samotné nevyznačovali hospodárskou životaschopnosťou, ale sú naďalej nevyhnutné na prevádzku týchto letísk. Môže ísť o služby letovej kontroly, políciu, protipožiarnu ochranu atď.“
- (332) Belgicko okrem toho zdôrazňuje, že zrušenie zo strany Súdneho dvora nemalo nijaký vplyv na tento aspekt rozhodnutia z roku 2004.
- (333) Vyvodzuje z toho záver, že všetky tri podmienky uvedené v odôvodnení 330 sú spojené.
- (334) Po prvé rozhodnutie vydané Komisiou v roku 2004 a neexistencia kritiky zo strany Súdneho dvora v tejto súvislosti „vopred vytvorili situáciu, v ktorej bolo možné budovanie tejto dôvery“. Podľa Belgicka boli totiž spoločnosti BSCA poskytnuté konkrétne záruky, že prevzatie nákladov na služby všeobecného záujmu nemôže predstavovať štátnu pomoc vzhľadom na neexistenciu takýchto výhrad v rozhodnutí z roku 2004. Toto oprávnené očakávanie podporila aj pretrvávajúca rozhodovacia prax Komisie v tejto otázke, najmä rozlíšenie medzi hospodárskymi a nehospodárskymi činnosťami, ako boli potvrdené najmä v rozhodnutí týkajúcom sa letiska Lipsko/Halle.
- (335) Po druhé spoločnosť BSCA nebola „schopná predvídať zmenu pôvodného konania orgánov Spoločenstva“. Podľa Belgicka totiž spoločnosti BSCA žiadna skutočnosť neumožňovala predvídať, že Komisia v roku 2012 znovu začne vyšetrovanie v súvislosti s opatrením, ku ktorému v roku 2004 nevyjadrila nijaké výhrady a ktoré Súdny dvor v roku 2008 nespochybnil.
- (336) Po tretie záujem Únie nie je nadradený záujmu spoločnosti BSCA „na udržaní situácie, ktorú mohla oprávnené považovať sa stabilnú“. Belgicko sa totiž domnieva, že rozhodnutie Komisie, ktorým by sa nariadilo vrátenie subvencií vyplatených spoločnosti BSCA výmenou za služby všeobecného záujmu, by spoločnosti BSCA spôsobilo výrazné škody.
- (337) Na záver sa Belgicko domnieva, že táto finančná náhrada so zásadným významom pre zabezpečenie bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti lokality a prevádzky letiska bola po rozhodnutí z roku 2004 zachovaná a rozšírená, a to najmä na základe oprávneného očakávania, ktoré vzniklo vplyvom stanoviska Komisie, podľa ktorého financovanie týchto služieb všeobecného záujmu nepredstavovalo štátnu pomoc podľa článku 107 ZFEÚ. Ak by vzhľadom na toto oprávnené očakávanie, ktorého vznik Komisia spôsobila v spoločnosti BSCA, Komisia usúdila, že predmetné subvencie predstavujú štátnu pomoc, na základe článku 15 procesného nariadenia by nemohla nariadiť ich vymáhanie.

6. POSÚDENIE OPATRENÍ

- (338) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša 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.

⁽¹¹²⁾ Odôvodnenie 214 rozhodnutia z roku 2004.

- (339) Opatrenie je teda možné označiť za štátnu pomoc, ak sú súčasne splnené tieto podmienky: 1. príjemca alebo príjemcovia sú podniky podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, 2. opatrenie poskytuje jeho príjemcovi selektívnu výhodu, 3. opatrenie je zo štátnych zdrojov a poskytuje ho štát a 4. opatrenie narúša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.
- (340) V tejto kapitole Komisia posudzuje, či opatrenia uvedené v kapitole 3 môžu predstavovať štátnu pomoc spoločnosti BSCA a/alebo spoločnosti Ryanair, a zaoberá sa otázkou zlučiteľnosti identifikovanej pomoci s vnútorným trhom, uplatniteľnosti premlčacej lehoty a zásady legitímnej dôvery.

6.1. Existencia štátnej pomoci v prospech BSCA

6.1.1. Pojem podnik v zmysle článku 107 ZFEÚ

- (341) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ opatrenia, ktoré je možné označiť za štátnu pomoc, zvyhodňujú „určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru“.
- (342) Súdny dvor opakovane vymedzil podniky ako subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť bez ohľadu na ich právne postavenie a spôsob ich financovania⁽¹¹³⁾. Okrem toho Súdny dvor opakovane rozhodol, že hospodárskou činnosťou je akákoľvek činnosť pozostávajúca z ponúkajú tovarov alebo služieb na danom trhu⁽¹¹⁴⁾.
- (343) Všeobecný súd vo svojom rozsudku vo veci Aéroports de Paris dospel k záveru, že prevádzka letiska, ktorá pozostáva z poskytovania letiskových služieb leteckým dopravcom, je hospodárskou činnosťou.
- (344) Všeobecný súd vo svojom rozsudku vo veci letisko Lipsko/Halle⁽¹¹⁵⁾ potvrdil, že prevádzka letiska za odmenu predstavuje hospodársku činnosť, z ktorej by sa nemala vyčleňovať výstavba letiskovej infraštruktúry⁽¹¹⁶⁾. Pokiaľ prevádzkovateľ letiska vykonáva hospodárske činnosti, a to bez ohľadu na jeho právne postavenie alebo spôsob financovania, predstavuje podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a preto patrí do rozsahu pôsobnosti pravidiel ZFEÚ o štátnej pomoci⁽¹¹⁷⁾. Všeobecný súd takisto potvrdil, že aj napriek ich účinkom neboli ciele regionálnej, hospodárskej alebo dopravnej politiky v rámci výstavby či rozširovania letiskovej infraštruktúry dostatočné na to, aby sa stanovilo, či ide o hospodársku činnosť.
- (345) Otázka existencie trhu pre určité služby môže závisieť od spôsobu organizácie týchto služieb v dotknutom členskom štáte⁽¹¹⁸⁾. Pravidlá štátnej pomoci sa uplatňujú len tam, kde sa vykonáva určitá činnosť v obchodnom prostredí. Hospodárska povaha určitých služieb sa preto môže líšiť v závislosti od členského štátu. Vzhľadom na politické rozhodnutia alebo hospodársky vývoj sa okrem toho môže označenie danej služby časom zmeniť.

⁽¹¹³⁾ Spojené veci C-180/98 až C-184/98, Pavlov a i., Zb. 2000, s. I-6451, ECLI:EU:C:2000:428.

⁽¹¹⁴⁾ Rozsudok zo 16. júna 1987 vo veci 118/85, Komisia/Taliansko, Zb. 1987, s. 2599, ECLI:EU:C:1987:283, bod 7; rozsudok z 18. júna 1998 vo veci C-35/96, Komisia/Taliansko, Zb. 1998, s. I-3851, ECLI:EU:C:1998:303, bod 36; spojené veci C-180/98 až C-184/98 Pavlov a i., ECLI:EU:C:2000:428, bod 75.

⁽¹¹⁵⁾ Uvedený rozsudok Lipsko/Halle, bod 102 a nasl.

⁽¹¹⁶⁾ Rozsudok z 24. marca 2011 v spojených veciach T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH a Mitteldeutsche Flughafen AG/Komisia, ECLI:EU:T:2011:117 a T-443/08, Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt/Komisia (ďalej len „rozsudok Lipsko/Halle“), zatiaľ neuverejnený, body 93, 95, 100 a 119. Pozri aj rozsudok z 12. decembra 2000 vo veci T-128/98, Aéroports de Paris/Komisia, Zb. 2000, ECLI:EU:T:2000:290, s. II-3929, potvrdený rozsudkom Súdneho dvora z 24. októbra 2002 vo veci C-82/01P, Zb. 2002, s. I-9297, ECLI:EU:C:2002:617, a rozsudkom zo 17. decembra 2008 vo veci T-196/04, Ryanair/Komisia, Zb. 2008, s. II-3643, ECLI:EU:T:2008:585, bod 88.

⁽¹¹⁷⁾ Rozsudok zo 17. februára 1993 v spojených veciach C-159/91, Poucet/AGV a C-160/91, Pistre/Cancava, Zb. 1993, s. I-637, ECLI:EU:C:1993:63.

⁽¹¹⁸⁾ *Idem*.

- (346) Do vydania rozsudku vo veci *Aéroports de Paris* sa Komisia stále domnievala, že činnosť rozvoja a riadenia letiskovej infraštruktúry nepredstavuje hospodársku činnosť, ktorá by mohla patriť do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ⁽¹¹⁹⁾. Komisia po vydaní rozsudku vo veci *Aéroports de Paris* konštatovala, že z dôvodu progresívnej liberalizácie trhu sa táto činnosť stala hospodárskou činnosťou. Rovnako sa to spresňuje v usmerneniach o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti⁽¹²⁰⁾ (ďalej len „usmernenia v oblasti letectva“) v bodoch 28 a 29: „od vydania rozsudku vo veci *Aéroports de Paris* (12. decembra 2000), preto treba na prevádzku a výstavbu letiskovej infraštruktúry hľadieť tak, že patrí do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci. Naopak, z dôvodu neistoty, ktorá existovala pred rozsudkom vo veci *Aéroports de Paris*, mohli orgány verejnej moci legitímne vychádzať z toho, že financovanie letiskovej infraštruktúry nepredstavuje štátnu pomoc, a že teda takéto opatrenie nie je potrebné oznamovať Komisii. Z toho vyplýva, že Komisia nemôže na základe pravidiel o štátnej pomoci spochybňovať opatrenia financovania poskytnuté pred rozsudkom *Aéroports de Paris*.“
- (347) Malo by sa preto určiť, či pomoc poskytnutá BSCA na prevádzku a výstavbu letiskovej infraštruktúry bola poskytnutá pred alebo po 12. decembri 2000, čo je dátum vydania rozsudku *Aéroports de Paris*.
- (348) Okrem toho, ani po vydaní rozsudku *Aéroports de Paris*, ako sa pripomína v bodoch 34 a 35 usmernení v oblasti letectva, sa nie všetky činnosti prevádzkovateľa letiska nevyhnutne považujú za služby hospodárskej povahy. Súdny dvor teda potvrdil, že činnosti, za ktoré je obvykle zodpovedný štát pri výkone verejnej právomoci, nemajú hospodársku povahu⁽¹²¹⁾. Na letisku sú činnosti ako kontrola letovej prevádzky, práca policajných, colných a protipožiarnych orgánov a činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred protiprávnymi činmi a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností vo všeobecnosti považované za činnosti neehospodárskej povahy.
- (349) Na záver je vhodné identifikovať pomoc poskytnutú BSCA po 12. decembri 2000 a vylúčiť pomoc na činnosti, za ktoré je obvykle zodpovedný štát pri výkone verejnej právomoci.

6.1.1.1. Poskytnutie pozemkov a infraštruktúry letiska Charleroi vrátane infraštruktúry realizovanej vďaka investičnému programu a poskytovania niektorých služieb, najmä rozsiahlych opráv, za koncesný poplatok

- (350) V tejto časti Komisia skúma:

— či bolo opatrenie vrátane sprístupnenia novej infraštruktúry realizovanej v súlade s investičným plánom poskytnuté pred rozsudkom vo veci *Aéroports de Paris*,

— aké investície a služby poskytované spoločnosťou SOWAER sa musia vylúčiť z analýzy pre ich neehospodársku povahu.

a) Bolo opatrenie vrátane sprístupnenia nových infraštruktúr realizovaných v súlade s investičným plánom poskytnuté pred rozsudkom vo veci *Aéroports de Paris*?

- (351) Ako sa pripomína v odôvodnení 344 a nasl., výstavba letiskovej infraštruktúry by sa v zásade nemala vyčleňovať z hospodárskej činnosti prevádzky letiskovej základne.
- (352) Pokiaľ ide o výstavbu infraštruktúry na letisku Charleroi, ktorá je predmetom viacročného investičného plánu, belgické orgány sa domnievajú, že o tomto investičnom pláne sa rozhodlo pred 12. decembrom 2000, čo je dátum vydania rozsudku vo veci *Aéroports de Paris*. Cieľom argumentov Belgicka, predložených v časti 5.1.1.1(a) (i), je najmä vyvrátiť chápanie a správnosť predbežných argumentov vypracovaných Komisiou v rozhodnutí

⁽¹¹⁹⁾ Rozsudok z 12. decembra 2000 vo veci T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, *Aéroports de Paris*/Komisia, Zb. 2000, s. II-3929.

⁽¹²⁰⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

⁽¹²¹⁾ Vec C-364/92, *SÁT/Control*, Zb. 1994, s. I-43, ECLI:EU:C:1994:7, bod 30, a vec C-113/07, *Selex Sistemi Integrati*/Komisia, Zb. 2009, s. I-2207, ECLI:EU:C:2009:191, bod 71.

o rozšírení konania z roku 2012, podľa ktorých rámcová dohoda z 20. júla 2000 a rozhodnutie valónskej vlády z 8. novembra 2000 (ďalej len „rozhodnutia z roku 2000“) pre región neznamenajú záväzok voči tretej osobe a nemajú neodvolateľný, nemenný a konečný charakter.

- (353) Komisia sa však domnieva, že rozhodnutie dať BSCA k dispozícii infraštruktúru vrátane novej infraštruktúry, o ktorej sa rozhodlo a bola realizovaná vďaka investičnému programu, a poskytovať niektoré služby za poplatok sa neustanovilo rozhodnutiami z roku 2000, ale dohovorom medzi spoločnosťami SOWAER a BSCA z roku 2002, a to pre dôvody uvedené ďalej.
- (354) Príslušné kritérium na účel stanovenia dátumu, pri ktorom sa možná pomoc považuje za poskytnutú, je dátum právne záväzného aktu, ktorým sa verejné orgány zavazujú poskytnúť príslušné opatrenie svojmu príjemcovi ⁽¹²²⁾.
- (355) V tomto prípade sa Komisia domnieva, že:
- príjemcom možného opatrenia pomoci je BSCA,
 - verejné orgány poskytujúce pomoc sú región a/alebo SOWAER. Ako sa spresňuje v odôvodnení 39 tohto rozhodnutia a ako to pripúšťa Belgicko ⁽¹²³⁾, SOWAER je prostriedok vytvorený regiónom, ktorý je pod jeho výlučnou kontrolou, s cieľom vytvoriť letiskovú infraštruktúru vo Valónsku a prístupnú túto infraštruktúru príslušným prevádzkovateľom letísk. SOWAER takisto ako región môže poskytovať štátnu pomoc.
- (356) Pred uzatvorením dohovoru medzi SOWAER a BSCA v roku 2002 spoločnosť BSCA nevyužívala nijaký záväzok zo strany regiónu či SOWAER, pokiaľ ide o vykonávanie investičného programu.
- (357) Belgicko uznáva, že BSCA nedostalo nijaký oficiálny list o poskytnutí pomoci. Hoci podľa Belgicka je príjemcom rozhodnutí z roku 2000 región, prijatie rozhodnutí vlády predstavuje vznik záväzku zo strany regiónu. Belgicko sa domnieva, že okolnosť, že tento záväzok je jednostranný, nie je špecifická pre daný prípad. Podľa neho sa o všetkých finančných opatreniach bez ohľadu na ich príjemcu vždy rozhoduje jednostranným administratívnym aktom orgánu, ktorý ich odsúhlasil, pričom zachovanie, zmena alebo zrušenie tohto aktu naďalej závisia od tohto orgánu.
- (358) Komisia konštatuje, že rozhodnutia z roku 2000 neboli spoločnosti BSCA zverejnené ani oznámené. Kedykoľvek pred podpísaním dohovoru medzi SOWAER a BSCA mohol región upraviť investičný program, a to prijatím nového jednostranného rozhodnutia, či dokonca celkom tento investičný program zrušiť, a to bez toho, aby sa týmto rozhodnutím poškodili práva BSCA.
- (359) Okrem toho, ako sa uvádza v rozhodnutí o rozšírení konania z roku 2012, tento investičný program obsahoval neistoty, pokiaľ išlo o finančný mechanizmus a výšky súm, ktoré sa mohli prispôsobiť podľa vznikajúcich potrieb. Nový severný terminál mal byť prispôsobiteľný a jeho výstavba „nevyhnutne progresívna a realizovaná v závislosti od rozvoja skutočnej prevádzky letiska a z nej vyplývajúcich prevádzkových potrieb“. Okrem toho sa teda upustilo od navrhovaného spôsobu financovania prostredníctvom pomoci zo strany Société Régionale Wallonne du Transport, a to v prospech financovania nového nástroja zo strany spoločnosti SOWAER, ktorá získala finančné prostriedky až od svojho vytvorenia 1. júla 2001, a to len do výšky 75 000 000 EUR.
- (360) Na druhej strane, keďže investičný program sa začlenil do dohovoru medzi SOWAER a BSCA, spoločnosť SOWAER sa zaviazala voči spoločnosti BSCA: musí poskytnúť BSCA k dispozícii pozemky a infraštruktúru vrátane infraštruktúry, ktorá sa má realizovať v súlade s investičným programom, a poskytovať niektoré služby za koncesný poplatok, ak by nedodržiavala svoje zmluvné záväzky.

⁽¹²²⁾ Poznámka pod čiarou č. 29 usmernení v oblasti letectva. Pozri aj rozsudok z 12. decembra 1996, Compagnie nationale Air France/Komisia, T-358/94, Zb. 1996, s. II-2109, ECLI:EU:T:1996:194, bod 79, rozsudok zo 14. januára 2004, Fleuren Compost BV/Komisia, T-109/01, Zb. 2004, s. II-127, ECLI:EU:T:2004:4, bod 74, rozsudok z 2. decembra 2008, Nuova Agricast Srl/Komisia, T-362/05 a T-363/05, Zb. 2008, ECLI:EU:T:2008:541, s. II-297, bod 80, rozsudok z 30. novembra 2009, Francúzsko a France Telecom/Komisia, T-427/04 a T-17/05, Zb. 2009, s. II-4315, ECLI:EU:T:2009:474, bod 321.

⁽¹²³⁾ Pozri odôvodnenie 228 tohto rozhodnutia.

- (361) Komisia sa preto domnieva, že záväzok SOWAER vykonávať investičný program a poskytovať niektoré služby sa musí preskúmať spolu so záväzkom BSCA uhradiť koncesný poplatok. Nie je možné stanoviť, či návrhy regiónu, a to poskytnúť spoločnosti BSCA k dispozícii infraštruktúru vrátane novej infraštruktúry realizovanej v súlade s investičným programom a poskytovať niektoré služby, predstavujú pomoc, pokiaľ nie je známa výška poplatku, ktorý za odplatu musí zaplatiť BSCA.
- (362) Komisia dospela k záveru, že opatrenie, ktoré pozostáva z poskytnutia infraštruktúry spoločnosti BSCA vrátane novej infraštruktúry, ktorú sa SOWAER zaviazala zrealizovať, a poskytovania niektorých služieb za poplatok, sa zaviedlo v dohovore medzi SOWAER a BSCA v roku 2002. Toto opatrenie sa teda zaviedlo po vydaní rozsudku Aéroports de Paris.
- (363) Okrem toho je potrebné pripomenúť, že investičný program začlenený do dohovoru medzi SOWAER a BSCA z roku 2002 bol značne zmenený rozhodnutím valónskej vlády z 3. apríla 2003. Pri uplatňovaní rozhodnutia z 3. apríla 2003 prijala valónska vláda revíziu investičného programu⁽¹²⁴⁾, čím sa zvýšila suma investícií z 93 miliónov EUR takmer na 151 miliónov EUR, čo predstavuje nárast o 57,8 milióna EUR, z toho 33 miliónov EUR na nový terminál. Komisia sa domnieva, že táto revízia investičného programu predstavuje podstatnú zmenu, a teda nové opatrenie, ktoré by mohlo potenciálne predstavovať novú štátnu pomoc v prospech BSCA ako doplnenie potenciálnej pomoci, ktorá sa už poskytla prostredníctvom dohovoru medzi SOWAER a BSCA z roku 2002. Vzhľadom na to, že vyplýva z rozhodnutia z 3. apríla 2003, toto opatrenie predstavuje nové opatrenie prijaté po rozsudku vo veci Aéroports de Paris, a teda podlieha pravidlám, ktoré sa vzťahujú na štátnu pomoc.
- b) Investície a služby poskytované SOWAER, ktoré sa musia vylúčiť z analýzy pre ich nehospodársku povahu
- (364) Ako sa pripomína v bodoch 34 a 35 usmernení v oblasti letectva, nie všetky činnosti prevádzkovateľa letiska majú nevyhnutne hospodársku povahu. Súdny dvor teda potvrdil, že činnosti, za ktoré je obvykle zodpovedný štát pri výkone právomocí, nemajú hospodársku povahu⁽¹²⁵⁾. K takýmto činnostiam patrí najmä bezpečnostná ochrana, kontrola letovej prevádzky, polícia a colné orgány⁽¹²⁶⁾.
- (365) Komisia sa domnieva, že investície a rozsiahle opravy aktív viazaných na letovú prevádzku (týkajúcich sa napríklad riadiacej veže), protipožiarnu ochranu lietadiel, bezpečnostnú ochranu (vymedzenú ako boj proti nezákonnému zasahovaniu), políciu a colné orgány môžu mať nehospodársku povahu. Vzhľadom na to, že v tomto prípade sa služby letovej prevádzky, protipožiarna ochrana lietadiel, bezpečnostná ochrana, polícia a colné orgány neorganizujú podľa trhovej logiky, Komisia sa domnieva, že investície a rozsiahle opravy týkajúce sa aktív viazaných na tieto služby nemajú hospodársku povahu. Najmä oplotenie časti letiska, do ktorej sa vstupuje po policajnej kontrole, a časti areálu, kde sa nachádzajú lietadlá, sa môže považovať za nehospodársku činnosť, keďže ide o opatrenie vyplývajúce z bezpečnostnej ochrany.
- (366) Komisia považuje za nehospodárske aj náklady spojené s investíciami a údržbou budov a zariadení používaných na hospodárske aj nehospodárske činnosti, a to v pomere zodpovedajúcom ich využitiu na nehospodársku činnosť. Konkrétne 7 % nákladov na investície vynaložené na nový terminál sa môžu považovať za nehospodárske, lebo 7 % plochy terminálu sa využíva na účely policajných služieb, colných služieb, strážnikov zodpovedných za osobnú prehliadku cestujúcich a batožiny, ako aj strážnikov služieb verejnosti regiónu Valónsko zodpovedných za bezpečnosť miesta.
- (367) Komisia naopak považuje za hospodárske investície a rozsiahle opravy týkajúce sa systému ILS kategórie III⁽¹²⁷⁾ a návěstidiel na dráhach. Tieto náklady sa teda neviažu na výkon verejnej moci, ale sú neoddeliteľne späté s komerčnou prevádzkou infraštruktúry, ktorá pozostáva z jej sprístupňovania leteckým dopravcom za uspokojivých bezpečnostných podmienok. Najmä zaistenie bezpečnosti pozemnej prevádzky (aj počas pristávania

⁽¹²⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 37.

⁽¹²⁵⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 121.

⁽¹²⁶⁾ Bod 35 usmernení v oblasti letectva.

⁽¹²⁷⁾ Rádionavigačný systém umožňujúci pomoc pri pristávaní za zlého počasia.

a odletu) je nevyhnutnou súčasťou komerčnej prevádzky letiska, a je teda hospodárskej povahy. V nedávnom rozhodnutí Komisie o letisku v Marseille ⁽¹²⁸⁾ sa bezpečnosť prevádzky okrem iného vylúčila z rozsahu pôsobnosti „nehospodárskych“ činností.

- (368) Komisia sa rovnako domnieva, že investície týkajúce sa hlásenia požiaru na parkoviskách pre cestujúcich sú hospodárskej povahy. Tieto náklady sa teda neviažu na výkon verejnej moci, ale sú neoddeliteľne späté s komerčnou prevádzkou parkoviska pre cestujúcich.
- (369) Okrem toho, ako sa zdôrazňuje v bode 36 usmernení v oblasti letectva, Komisia musí overiť, že financovanie činností nehospodárskej povahy slúži výhradne na kompenzáciu nákladov, ktoré z nich vyplývajú a nemôže byť určené na hospodárske činnosti ⁽¹²⁹⁾. V opačnom prípade ich financovanie nemôže byť vyňaté z pravidiel štátnej pomoci.
- (370) SOWAER priamo nesie zodpovednosť za vykonávanie investícií a rozsiahlych opráv. Financovanie týchto nákladov preto nie je predmetom subvencie poskytovanej spoločnosti BSCA, ktorú by mohla využiť na hospodárske činnosti.
- (371) Ako sa napokon pripomína v bode 37 usmernení v oblasti letectva, Komisia musí overiť, či financovanie činností nehospodárskej povahy nevedie k nenáležitej diskriminácii medzi letiskami. V opačnom prípade ich financovanie nemôže byť vyňaté z pravidiel štátnej pomoci.
- (372) Ako spresnilo Belgicko, SOWAER vykonáva investície a rozsiahle opravy nediskriminačným spôsobom pre letiská, za ktoré zodpovedá, konkrétne letiská regiónu Valónsko.
- (373) Ako sa pripomína v odôvodnení 26 tohto rozhodnutia, belgickým regiónom sa udelili potrebné právomoci na vybavenie a prevádzku verejných letísk nachádzajúcich sa na ich území s výnimkou letiska Brusel-National. Vzhľadom na tento právny rámec sa Komisia domnieva, že existencia diskriminácie pri financovaní investícií a služieb poskytovaných SOWAER by sa mala posudzovať na regionálnej úrovni, a nie na úrovni federálnej vlády. Vzhľadom na to, že SOWAER vykonáva investície a rozsiahle opravy nediskriminačným spôsobom na dvoch hlavných valónskych letiskách (Liège a Charleroi), Komisia dospela k záveru, že medzi letiskami neexistuje nenáležitá diskriminácia.
- (374) Na financovanie nehospodárskych činností uvedených v odôvodnení 365 sa preto nevzťahuje označenie štátnej pomoci, a je teda vylúčené z následnej analýzy.

6.1.1.2. Subvencia poskytovaná regiónom na niektoré služby súvisiace s prevádzkou letiska

- (375) Ako sa uvádza v časti 5.1.1.1(c)(i), Belgicko sa domnieva, že úlohy, na ktoré región poskytuje subvenciu, patria do vykonávania verejnej právomoci a v dôsledku toho nepredstavujú hospodársku činnosť.
- (376) S cieľom odhadnúť, do akej miery sa subvencia vzťahuje na nehospodárske činnosti a musí byť vylúčená z kontroly z hľadiska štátnej pomoci, je vhodné pristúpiť k rovnakému preskúmaniu, ako sa uvádza v časti 6.1.1.1(b).

a) Protipožiarna ochrana a bezpečnostná ochrana

- (377) Ako sa uvádza v odôvodnení 365, Komisia sa domnieva, že v tomto prípade činnosti spojené s protipožiarnou ochranou lietadiel a bezpečnostnou ochranou ⁽¹³⁰⁾ nepredstavujú činnosti hospodárskej povahy.

⁽¹²⁸⁾ Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/1698 z 20. februára 2014 o opatreniach SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), ktoré vykonalo Francúzsko na podporu letiska Marseille Provence a leteckých spoločností využívajúcich letisko (Ú. v. EÚ L 260, 27.9.2016, s. 1).

⁽¹²⁹⁾ Rozsudok z 18. marca 1997 vo veci C-343/95, Cali & Figli/Servicei ecologici porto di Genova, Zb. 1997, s. I-1547, ECLI:EU:C:1997:160; rozhodnutie Komisie z 19. marca 2003 vo veci N309/2002 a rozhodnutie Komisie zo 16. októbra 2002 vo veci N438/2002, Pomoc orgánom verejnej správy v sektore prístavov.

⁽¹³⁰⁾ V súlade s nariadením (ES) č. 2320/2002 „bezpečnostná ochrana civilného letectva“ znamená kombináciu opatrení a ľudských a materiálnych zdrojov, určených na ochranu civilného letectva pred činními protiprávneho zasahovania“. Základné spoločné normy v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva vychádzajú z odporúčaní dokumentu 30 Európskej konferencie civilného letectva (ECAC) a sú vymedzené v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2320/2002.

i) Uplatňovanie bodu 36 usmernení v oblasti letectva

- (378) Ako sa zdôrazňuje v bode 36 usmernení v oblasti letectva, hoci sa činnosť považuje za ne hospodársku, Komisia musí overiť, že financovanie činností ne hospodárskej povahy slúži výlučne na nahradenie vzniknutých nákladov a nesmie sa používať na financovanie iných činností, ktoré z nich vyplývajú a nemôže byť určené na hospodárske činnosti⁽¹³¹⁾. V opačnom prípade ich financovanie nemôže byť vyňaté z pravidiel štátnej pomoci.

1. Protipožiarna ochrana

- (379) Pokiaľ ide o protipožiarnu ochranu, Komisia uvádza, že pri uplatňovaní článku 25 špecifikácie pripojenej k dohovoru medzi regiónom a BSCA z roku 1991 s cieľom dosiahnuť prevzatie služieb protipožiarna ochrany a údržby regiónom, BSCA musí viesť oddelený príjmový účet, ktorý môže orgán udeľujúci koncesiu kedykoľvek preskúmať a skontrolovať.
- (380) Okrem toho pri uplatňovaní článku 3.2.3 dohovoru medzi regiónom a BSCA upravenom dodatkom 3 z 29. marca 2002 sa náhrada výdavkov na služby protipožiarna ochrany a údržby uskutočnila v 12 splátkach, pričom uhradenie poslednej splátky sa vykonalo po tom, ako ministerstvo prijalo a schválilo výpis ročného zúčtovania BSCA, v ktorom sa uviedlo zdôvodnenie nákladov uhrádzaných podľa rovnakého systému, ktorý sa požadoval v prípade predbežného rozpočtu, a teda na základe kapitól, ako sú vymedzené v článku 25 špecifikácie.
- (381) Na obdobie po 10. marci 2006 sa v článku 25 ods. 7 špecifikácie zavedenom dodatkom 5 z 10. marca 2006 stanovuje, že výška náhrady za služby protipožiarna ochrany a bezpečnosti pozemnej prevádzky a areálu letiska nemôže prekročiť skutočné náklady, ktoré znáša BSCA, a že akákoľvek nadmerná náhrada nákladov bude predmetom rozpočtovej kompenzácie na ťarchu rozpočtu na nasledujúci rok.
- (382) Komisia sa domnieva, že tieto ustanovenia sú dostačujúce na vyvodenie záveru, že od platnosti dodatku 3 k dohovoru medzi regiónom a BSCA z roku 2002 bola náhrada za náklady spojené s protipožiarnou ochranou poskytovanou regiónom primeraná a nebola použitá na subvencovanie hospodárskych činností.

2. Bezpečnostná ochrana

- (383) Bezpečnostná ochrana bola pripojená k činnostiam, za ktoré BSCA dostáva náhradu pri uplatňovaní dodatku 6 z 15. januára 2008. Úlohy v oblasti bezpečnostnej ochrany sú vymedzené ako „súbor opatrení a ľudských a materiálnych zdrojov, určených na ochranu civilného letectva pred činními protiprávneho zasahovania“⁽¹³²⁾. Služby spojené s bezpečnostnou ochranou zahŕňajú „detekčnú kontrolu, telemonitorovanie, kontrolné hliadky, kontrolu prístupu a vydávanie vstupných preukazov“⁽¹³³⁾.
- (384) V článku 25 ods. 7 špecifikácie, ktorý bol zmenený dodatkom 6 z 15. januára 2008, sa ustanovuje, že „výška finančnej náhrady na pokrytie výdavkov vynaložených na uskutočňovanie služieb nemôže prekročiť skutočné náklady hradené koncesionárom v rámci týchto služieb po odpočítaní prípadne zaúčtovaných poplatkov u používateľov na pokrytie týchto služieb. Akákoľvek nadmerná náhrada týchto nákladov bude predmetom rozpočtovej kompenzácie na ťarchu rozpočtu na nasledujúci rok.“
- (385) Komisia sa domnieva, že tieto ustanovenia sú dostačujúce na vyvodenie záveru, že poskytnutá náhrada za náklady spojené s bezpečnostnou ochranou bola primeraná a nebola použitá na subvencovanie hospodárskych činností.

ii) Uplatňovanie bodu 37 usmernení v oblasti letectva

- (386) Ako sa pripomína v bode 37 usmernení v oblasti letectva, Komisia musí overiť, či financovanie činností ne hospodárskej povahy nevedie k nenáležitej diskriminácii medzi letiskami. V opačnom prípade ich financovanie nemôže byť vyňaté z pravidiel štátnej pomoci.

⁽¹³¹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 129.

⁽¹³²⁾ Príloha tvoriaca nevyhnutnú súčasť dodatku 6 k dohovoru medzi regiónom a BSCA.

⁽¹³³⁾ Článok 25 ods. 2 špecifikácie zmenený dodatkom 6 k dohovoru medzi regiónom a BSCA z 15. januára 2008.

- (387) Ako spresnilo Belgicko, ne hospodárske činnosti dvoch hlavných valónskych letísk (Liège et Charleroi) financuje región nediskriminačným spôsobom.
- (388) Ako sa pripomína v odôvodnení 26 tohto rozhodnutia, belgickým regiónom sa udelili potrebné právomoci na vybavenie a prevádzku verejných letísk nachádzajúcich sa na ich území s výnimkou letiska Brusel-National. Vzhľadom na tento právny rámec sa Komisia domnieva, že existencia diskriminácie pri financovaní niektorých služieb ne hospodárskej povahy spojených s prevádzkou letiska by sa mala posudzovať na regionálnej úrovni, a nie na úrovni federálnej vlády. Vzhľadom na to, že ne hospodárske činnosti dvoch hlavných valónskych letísk (Liège et Charleroi) financuje región nediskriminačným spôsobom, Komisia z toho vyvodzuje, že medzi letiskami neexistuje nenáležitá diskriminácia.
- (389) Na náhradu za činnosti BSCA súvisiace s protipožiarnou ochranou a bezpečnostnou ochranou sa preto nevzahuje označenie štátnej pomoci, a je teda vylúčená z následnej analýzy.

b) Údržba/bezpečnosť pozemnej prevádzky

- (390) V tejto časti Komisia skúma, či sa na nasledujúce služby vzťahujú platné pravidlá v oblasti štátnej pomoci, a to z dôvodu ich ne hospodárskej povahy:
- „služby údržby“, ako sa vymedzujú v článkoch 12 a 19 špecifikácie, ktorá je uvedená v prílohe k dohovoru medzi regiónom a BSCA,
 - „služby spojené s bezpečnosťou pozemnej prevádzky“, ako sa vymedzujú v článku 25 špecifikácie zmenenom dodatkom 5 z 10. marca 2006.
- (391) Ako sa uvádza v odôvodnení 71, služby údržby sa v článkoch 12 a 19 špecifikácie vymedzujú ako „technická údržba budov, dráh a ich okolia, vozového parku atď.“⁽¹³⁴⁾, ako aj „údržba pozemkov, budov, vybavenia budov a materiálu, ktorých sa koncesia týka alebo ktoré sú predmetom koncesie, pričom sa má touto údržbou zabezpečiť vyhovujúci stav z hľadiska účelu ich použitia“⁽¹³⁵⁾.
- (392) Ako sa uvádza v odôvodneniach 73 a 74, dodatkom 5 z 10. marca 2006 sa zmenil článok 3.2.2 dohovoru medzi regiónom a BSCA a článok 25 špecifikácie. Pri uplatňovaní týchto zmien región uhrádza náhradu BSCA za náklady na služby spojené s protipožiarnou ochranou a služby spojené s bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska. V zmenenom článku 25 špecifikácie sa uvádza, že „služby spojené s bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska zahŕňajú bežnú údržbu areálu letiska, technické služby údržby budov, dráh, ich okolia a vozového parku, menej rozsiahle asfaltovacie práce, bežnú údržbu a opravu dráh a prístupových ciest, údržbu a prevádzkové opravy osvetlenia a návěstidiel na dráhach, kosenie, čistenie dráhy a jej označovanie, odpratávanie snehu, ako aj akékoľvek iné služby, ktorými sa zaručuje bezpečnosť pozemnej prevádzky, areálu letiska a infraštruktúry s výnimkou obchodných priestorov v zóne letiska.“
- (393) Komisia uvádza, že vymedzenie „služieb spojených s bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska“, za ktoré BSCA dostáva náhradu od 10. marca 2006, sa vo veľkej miere prekrýva s vymedzením „služieb údržby“, za ktoré BSCA dostávala náhradu pred 10. marcom 2006. Komisia ich preskúma spoločne, a to s cieľom určiť, či tieto služby predstavujú hospodárske služby.
- (394) Komisia sa domnieva, že tieto služby, konkrétne pokiaľ ide o bežnú údržbu areálu letiska, údržbu budov, dráh, ich okolia a vozového parku, menej rozsiahle asfaltovacie práce, bežnú údržbu a opravu dráh a prístupových ciest, údržbu a prevádzkové opravy osvetlenia a návěstidiel na dráhach, kosenie, čistenie dráhy a jej označovanie, odpratávanie snehu, ako aj akékoľvek iné služby, ktorými sa zaručuje bezpečnosť pozemnej prevádzky, areálu letiska a infraštruktúry, nie sú súčasťou výkonu verejnej právomoci. Tieto služby sa obzvlášť líšia od služieb

⁽¹³⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 50.

⁽¹³⁵⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 52.

bezpečnostnej ochrany. Vzťahujú sa na komerčnú prevádzku letiska, a to za účelom zabezpečenia prevádzky areálu letiska vrátane dráh, s cieľom umožniť odlet a pristávanie lietadiel za dostatočných bezpečnostných podmienok. Na tento typ služieb sa nevzťahuje nijaká právomoc verejného orgánu.

- (395) Podľa Belgicka (pozri odôvodnenie 237) Komisia v rozhodnutí prijatom 23. júla 2008 v súvislosti s letiskom Lipsko/Halle uznala, že služby spojené s bezpečnosťou prevádzky sú nehopodárskymi činnosťami⁽¹³⁶⁾. Zo zoznamu infraštruktúr spojených s bezpečnosťou prevádzky poskytnutého nemeckým orgánmi však vyplýva, že ide o infraštruktúry nevyhnutné pre bezpečnosť pozemnej prevádzky, konkrétne: nepretržitú dodávku elektrickej energie na odbavovacie plochy, transformátorové stanice, osvetlenie dráhy, osvetlenie odbavovacej plochy atď. Podľa Belgicka toto stanovisko Komisie potvrdil Všeobecný súd v rozsudku vydanom 24. marca 2011⁽¹³⁷⁾ v súvislosti so žalobou o zrušenie uvedeného rozhodnutia Komisie.
- (396) Komisia namieta, že z odôvodnení 182 a 183 rozhodnutia týkajúceho sa letiska Lipsko/Halle je možné vyvodiť, že Komisia sa v minulosti domnievala, že úlohy porovnateľné s údržbou a bezpečnosťou prevádzky, ako sú vymedzené v dohovore medzi regiónom a BSCA, vyplývajú z vykonávania verejnej právomoci, a to z nasledujúcich dôvodov.
- (397) V prvom rade, náklady na údržbu a bezpečnosť prevádzky, ako sú vymedzené v dohovore medzi regiónom a BSCA, sú oveľa vyššie ako náklady spojené s investíciami v oblasti bezpečnosti prevádzky, ktoré sa predpokladali v rozhodnutí o letisku Lipsko/Halle. Tieto náklady tvorí nepretržitá dodávka elektrickej energie na odbavovacie plochy, transformátorové stanice, káble vysokého napätia a osvetlenie dráhy. Náklady na údržbu a bezpečnosť prevádzky, ako sú vymedzené v dohovore medzi regiónom a BSCA, „zahŕňajú bežnú údržbu areálu letiska, technické služby údržby budov, dráh, ich okolia a vozového parku, menej rozsiahle asfaltovacie práce, bežnú údržbu a opravu dráh a prístupových ciest, údržbu a prevádzkové opravy osvetlenia a návěstidiel na dráhach, kosenie, čistenie dráhy a jej označovanie, odpratávanie snehu, ako aj akékoľvek iné služby, ktorými sa zaručuje bezpečnosť pozemnej prevádzky, areálu letiska a infraštruktúry s výnimkou komerčných priestorov v zóne letiska“.
- (398) Po druhé, Komisia uvádza, že na rozdiel od toho, čo zdôrazňuje Belgicko, Komisia nedospela k záveru, že úlohy v oblasti bezpečnosti prevádzky uvedené v rozhodnutí Lipsko/Halle predstavujú úlohy vyplývajúce z vykonávania verejnej právomoci. V odôvodnení 182 tohto rozhodnutia sa totiž Komisia domnieva, že „možno skonštatovať, že v danom prípade spadajú určité náklady do kompetencie orgánov verejnej správy“ (pridané podčiarknutie). V odôvodnení 183 tohto rozhodnutia sa Komisia domnieva, že „pokiaľ spadajú do kompetencie orgánov verejnej správy...“, tieto opatrenia by sa nemali považovať za štátnu pomoc (pridané podčiarknutie). Uvádza, že „aj keby Komisia uznala argumentáciu Nemecka, že náklady sa v žiadnom prípade nemôžu považovať za štátnu pomoc, netýka sa to konečného posúdenia daného prípadu“ (pridané podčiarknutie). V týchto odôvodneniach Komisia teda ani nepotvrdila, ani nevyvrátila stanovisko Nemecka, podľa ktorého niektoré úlohy vrátane úloh v oblasti bezpečnosti prevádzky sú úlohy, ktoré vyplývajú z vykonávania verejnej právomoci. Uviedla však, že nebolo potrebné, aby zaujala stanovisko, keďže za predpokladu, že opatrenie predstavuje štátnu pomoc, bude táto pomoc povolená.
- (399) Po tretie Komisia uvádza, že v rozsudku Všeobecného súdu týkajúcom sa rozhodnutia Komisie, pokiaľ ide o letisko Lipsko/Halle, na rozdiel od toho, čo zdôrazňuje Belgicko, Všeobecný súd v bode 225 tohto rozsudku nepotvrdil túto údajnú pozíciu Komisie. Všeobecný súd prevzal odôvodnenia 182 a 183 tohto rozhodnutia Komisie tým, že pripomenul jej stanovisko a dospel k záveru, že Komisia sa domnievala, že nebolo nutné podať k tejto otázke definitívne ustanovenie (čiže zdôvodniť uznanie argumentácie nemeckých orgánov, podľa ktorej by sa prevzatie dotknutých nákladov nemalo v nijakom prípade považovať za štátnu pomoc).
- (400) Komisia dospela k záveru, že „služby údržby“, ako sú vymedzené v článkoch 12 a 19 špecifikácie pripojenej k dohovoru medzi regiónom a BSCA, a „služby spojené s bezpečnosťou pozemnej prevádzky“, ako sú vymedzené v článku 25 špecifikácie zmenenom dodatkom 5 z 10. marca 2006, predstavujú služby hospodárskej povahy. Na ich financovanie sa preto vzťahujú pravidlá, ktoré platia pre štátnu pomoc.

⁽¹³⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 89.

⁽¹³⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 90.

c) Sledovanie a zaznamenávanie letov, predbežné plánovanie letov a radenie lietadiel

(401) V tejto časti Komisia skúma, či sa nasledujúce služby, ktorých vykonávanie bolo zverené BSCA a za ktoré BSCA dostáva náhradu pri uplatňovaní dodatku 6 z 15. januára 2008, môžu vyňať z pravidiel v oblasti štátnej pomoci, a to z dôvodu ich nehospodárskej povahy:

— sledovanie a zaznamenávanie letov ⁽¹³⁸⁾ a plánovanie letov ⁽¹³⁹⁾,

— radenie lietadiel ⁽¹⁴⁰⁾.

(402) Belgicko sa domnieva (pozri odôvodnenie 240), že úlohy sledovania a zaznamenávania letov, predbežného plánovania letov a radenia lietadiel sú nevyhnutné prvky bezpečnosti civilného letectva, a teda zodpovedajú úlohám spojeným s výkonom verejnej moci a tvoria základné zložky bezpečnosti letiska.

(403) Komisia sa domnieva, že úlohy, ktoré sú predmetom tejto náhrady, sú činnosti neoddeliteľné od hospodárskej činnosti prevádzkovateľa letiska BSCA. Tieto úlohy sa nemôžu začleniť k dohodnutým úlohám v oblasti bezpečnostnej ochrany, ako je boj proti nezákonnému zasahovaniu, ani k nijakej činnosti, ktorá by zahŕňala vykonávanie verejnej právomoci.

(404) Komisia z toho vyvodzuje, že sledovanie a zaznamenávanie letov a plánovanie letov, ako aj radenie lietadiel, predstavujú služby hospodárskej povahy. Na ich financovanie sa preto vzťahujú pravidlá, ktoré platia pre štátnu pomoc.

6.1.1.3. Zvýšenie upísaného kapitálu zo strany spoločnosti SOWAER

(405) Na zvýšenie kapitálu, ktoré je predmetom formálneho zisťovania SOWAER, upísaného SOWAER v prospech BSCA v roku 2002, čo je po rozsudku vo veci Aéroports de Paris ⁽¹⁴¹⁾, sa vzťahuje kontrola Komisie vo veci štátnej pomoci (pozri odôvodnenie 346).

6.1.2. Selektívna výhoda

(406) Na účely posúdenia, či štátne opatrenia predstavujú pomoc, treba určiť, či tieto opatrenia poskytujú podniku, ktorý je jeho príjemcom, výhodu, ktorú by nezískal za obvyklých trhových podmienok. Existenciu hospodárskej výhody možno vylúčiť, keďže dané opatrenia predstavujú hospodárske činnosti vykonávané verejnými orgánmi alebo verejnými podnikmi, a to za obvyklých trhových podmienok ⁽¹⁴²⁾. V tomto prípade je potrebné posúdiť, či by sa za podobných podmienok súkromný investor, berúc do úvahy možnosť dosiahnutia zisku a bez ohľadu na sociálnu a regionálnu politiku a sektorové hľadiská, zúčastnil rovnakých operácií ako subjekt, ktorý opatrenie stanovil (ďalej len „kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve“). Existenciu hospodárskej výhody možno vylúčiť, keďže dané opatrenia predstavujú finančné náhrady poskytnuté príslušným podnikom na vykonávanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu pod podmienkou, že takéto náhrady spĺňajú kumulatívne podmienky uvedené v rozsudku vo veci Altmark ⁽¹⁴³⁾. Komisia následne uskutoční postupnú analýzu príslušných opatrení podľa podmienok rozsudku vo veci Altmark a kritériá hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

⁽¹³⁸⁾ Sledovanie a zaznamenávanie letov pozostáva z dopĺňania databázy valónskej verejnej správy, a to informáciami o letoch (počet cestujúcich, zápis do registra, meno pilota, typ lietadla, povaha letu, pôvod, hmotnosť lietadla atď.).

⁽¹³⁹⁾ Plánovanie letov sa vzťahuje na komunikáciu, letové plány, prevádzkové intervaly, rádiové hlásenia a riadenie parkovania lietadiel.

⁽¹⁴⁰⁾ Radenie lietadiel pozostáva z dvoch úloh: i) rolovanie na stojisko, ktoré pri pristáti každého lietadla vykonáva zónový koordinátor, a ii) tzv. asistancia „follow me“, ktorá spočíva v navádzaní lietadla vozidlom, ktoré sa používa len v prípade, že pilot nepozná letisko (letecké služby pre podniky), alebo v prípade veľkokapacitných lietadiel (kód D).

⁽¹⁴¹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 85.

⁽¹⁴²⁾ Rozsudok C-39/94 vo veci SFEI a i., Zb. 1996, s. I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudok C-342/96 vo veci Španielsko/Komisia, Zb. 1999, s. I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

⁽¹⁴³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 92.

6.1.2.1. Uplatnenie kritérií rozsudku vo veci Altmark

- (407) Predovšetkým je potrebné preskúmať argument Belgicka uvedený v časti 5.1.1.1(c)(ii), podľa ktorého subvencie na určité služby spojené s letiskovými činnosťami, za predpokladu, že časť týchto služieb je hospodárskej povahy, nepredstavujú výhodu pre BSCA pri uplatňovaní rozsudku vo veci Altmark ⁽¹⁴⁴⁾.
- (408) Ako sa už analyzovalo v časti 6.1.1, Komisia sa domnieva, že časť služieb, na ktoré sa poskytuje subvencia, nie je hospodárskej povahy (napríklad služby v oblasti protipožiarnej ochrany a bezpečnostnej ochrany) a zo svojej analýzy vylúčila časť subvencií, ktorými sa uhrádzajú náklady na tieto služby.
- (409) Komisia sa naopak domnieva, že hospodárskej povahy je iná časť služieb, na ktoré sa poskytuje subvencia, a to napríklad údržba a oprava komerčne prevádzkovaných infraštruktúr, či dokonca radenie lietadiel.
- (410) Komisia sa domnieva, že Belgicko nesprávne považovalo tieto služby za služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Ako sa pripomína v bode 47 oznámenia Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu ⁽¹⁴⁵⁾, vo všeobecnosti poverenie „zvláštnou úlohou – službou vo verejnom záujme“ zahŕňa poskytovanie služieb, ktoré by na seba podnik, ak by myslel na svoje vlastné obchodné záujmy, neprevzal alebo by ich neprevzal v tom istom rozsahu alebo za tých istých podmienok. V bode 50 tohto oznámenia sa Komisia takisto domnieva, že služby, ktoré sa majú označiť za služby všeobecného hospodárskeho záujmu, musia byť určené pre občanov alebo byť v záujme spoločnosti ako celku. V tomto prípade sa identifikované hospodárske služby neposkytujú v záujme občanov, ale umožňujú len BSCA poskytovať letiskové služby. Sú neoddeliteľne spojené s hospodárskou činnosťou prevádzky letiska.
- (411) Výber BSCA okrem toho nedodrжал postup zodpovedajúci podmienkam vymedzeným vo štvrtom kritériu Altmark.
- (412) Okrem toho Belgicko nedodalo dôkazy o tom, že výška subvencie bola stanovená na základe analýzy nákladov, ktoré by musel stredný podnik s dobrým riadením a primeraným vybavením vynakladať na uspokojovanie požadovaných požiadaviek verejnej služby. Argumenty Belgicka sú preto nedostačujúce:

— Belgicko uvádza, že ukazovatele uvedené v oznámení spomínanom v odôvodnení (410) svedčia o účinnom riadení BSCA (pozri odôvodnenie 253), bez toho, aby sa uviedla povaha a hodnota týchto ukazovateľov,

— Belgicko dodáva, že toto riadne hospodárenie okrem toho umožnilo prilákať v roku 2009 v rámci čiastočnej privatizácie BSCA nových súkromných investorov. Komisia však zdôrazňuje, že ak sa investori rozhodli vstúpiť do kapitálu BSCA (a získať právo veta pri významných rozhodnutiach), rozhodli sa tak nie z dôvodu dobrého riadenia, ale skôr z dôvodu existencie pomoci, keďže sa domnievali, že BSCA tak značne vzrastie premávka a bude vytvárať väčší zisk. V tejto súvislosti sa preto pripomína, že súkromní investori môžu nadobúdať podiely v zle riadených spoločnostiach, ktoré chcú oživiť, keďže majú kontrolu alebo sa delia o kontrolu v danej spoločnosti, ako to bolo v prípade súkromného investora BSCA, ktorý disponuje právom veta pri významných rozhodnutiach,

— okrem toho na stanovenie toho, či je letisko dobre riadené, nestačí nárast obratu a prevádzky letiska Charleroi, ako to stačilo Belgicku (pozri odôvodnenie 254). Dôvodom tohto nárastu obratu a prevádzky môže byť štátna pomoc, vďaka ktorej BSCA môže ponúkať značne priaznivé podmienky leteckým dopravcom, a tak zatriktívňovať prevádzku,

— napokon, ani argument Belgicka, podľa ktorého „zo zavedeného mechanizmu financovania vyplýva, že náhrada vyplatená BSCA je nižšia ako trhová cena všetkých služieb, ktorými je spoločnosť poverená, vzhľadom na to, že na túto náhradu sa vzťahuje maximálna výška, a to od roku 2006 v prípade služieb spojených s protipožiarnou ochranou a bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska a od roku 2010 v prípade služieb bezpečnostnej ochrany“ (pozri odôvodnenie 255), nedokazuje, že BSCA je riadené účinným spôsobom, ale prípadne len to, že nedochádza k nadmernej náhrade.

⁽¹⁴⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 92.

⁽¹⁴⁵⁾ Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4.

- (413) Na záver, prinajmenšom prvé a štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark neboli splnené. Komisia teda pri uplatňovaní rozsudku vo veci Altmark nemôže vylúčiť, že subvencia na služby spojené s prevádzkou letiska zo strany regiónu predstavuje hospodársku výhodu.

6.1.2.2. Uplatnenie kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve

- (414) Pokiaľ ide o stanovenie subjektu, ktorý poskytuje opatrenie, Komisia sa domnieva, že činnosti i) regiónu ako vlastníka pozemku areálu letiska na jednej strane a ii) spoločnosti SOWAER, ktorá podlieha výlučnej kontrole regiónu Valónsko, ako štátneho koncesionára areálu letiska, vlastníka infraštruktúry vybudovanej v priestoroch letiska a predstaviteľa úloh delegovaných regiónom na druhej strane sa musia analyzovať spolu, keďže sa vzťahujú na rovnakú činnosť a rovnaké letisko. Za týchto okolností sa totiž SOWAER javí ako prostredník regiónu pri tomto úkone. V dôsledku toho s cieľom určiť, či opatrenia vymedzené v časti 3.1 poskytujú hospodársku výhodu BSCA, alebo nie, Komisia zvaží, či subjekt, ktorý opatrenie poskytuje, je usporiadanie tvorené regiónom a spoločnosťou SOWAER (ďalej len „subjekt región – SOWAER“).

- (415) Preto sa Komisia domnieva, že musí preskúmať súbor záväzkov subjektu región – SOWAER, keďže upravujú prvky správy koncesie (sprístupnenie infraštruktúry vrátane rozvoja investičného programu a zohľadnenia rozsiahlych opráv, koncesného poplatku, subvencie na niektoré služby súvisiace s prevádzkou letiska, pokiaľ sú tieto služby hospodárskej povahy) a sú takmer súbežné a prepojené.

- (416) Komisia teda uplatní kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve postupne na tieto štyri súbory opatrení:

— dohovor medzi SOWAER a BSCA z roku 2002 a dodatok z 29. marca 2002 k dohovoru medzi regiónom a BSCA (ďalej len „dohovory z roku 2002“),

— rozhodnutie valónskej vlády z 3. apríla 2003 vybudovať terminál s väčšou kapacitou, ako sa pôvodne plánovalo (3 milióny cestujúcich miesto 2 miliónov), a počítať s väčšou kapacitou parkovísk pre vozidlá (ďalej len „investičné rozhodnutie z roku 2003“),

— dohovor o službách zo 4. apríla 2006 medzi SOWAER a BSCA a dodatok z 10. marca 2006 k dohovoru medzi regiónom a BSCA (ďalej len „dohovory z roku 2006“),

— dodatok z 15. januára 2008 k dohovoru medzi regiónom a BSCA (ďalej len „dodatok z roku 2008“).

- (417) Komisia uplatní kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve aj na zvýšenie kapitálu BSCE upísaného SOWAER v decembri 2002.

- (418) Ak by každé z týchto opatrení predstavovalo výhodu, Komisia preskúma, či je táto výhoda selektívna.

a) Uplatňovanie kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na opatrenia týkajúce sa sprístupnenia infraštruktúry vrátane realizácie nových investícií a rozsiahlych opráv, ako aj poskytovania subvencie na niektoré služby súvisiace s prevádzkou letiska

i) Dohovory z roku 2002

1. Uplatnenie kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve

a) Všeobecné zásady, ktoré sa vzťahujú na štyri opatrenia

- (419) Ako sa pripomína v bode 51 usmernení v oblasti letectva, analýza súladu s kritériom hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve musí byť založená na uspokojivých vyhlídkach na ziskovosť *ex ante* pre subjekt poskytujúci financovanie ⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Rozhodnutie Komisie 2013/664/EÚ z 25. júla 2012 o opatrení SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Fínsko Finavia, Airpro a Ryanair na letisku Tampere-Pirkkala (Ú. v. EÚ L 309, 19.11.2013, s. 27).

- (420) Komisia konštatuje, že región nepredložil nijaký obchodný plán, v ktorom by poukázal na očakávanú ziskovosť plánovaných investícií pre región a/alebo SOWAER v čase, keď sa prijali záväzné rozhodnutia o ich vykonávaní. Neexistencia obchodného plánu naznačuje, že región a/alebo SOWAER nekonajú podľa logiky hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, keďže prijali opatrenia v prospech BSCA.
- (421) Komisia takisto konštatuje, že predložené správy týkajúce sa rozhodnutí valónskej vlády odôvodňujú záujem o tieto investície, keďže by mali pozitívny vplyv na rozvoj letiska z hľadiska hospodárstva a zamestnanosti na letisku Charleroi a v jeho regióne⁽¹⁴⁷⁾. Komisia však pripomína, že podľa ustálenej judikatúry sa úvahy o regionálnom rozvoji nemôžu zohľadňovať pri uplatňovaní kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve⁽¹⁴⁸⁾.
- (422) Napriek neexistencii obchodného plánu regiónu a/alebo SOWAER Komisia preskúmala, že pre celok tvorený regiónom – SOWAER bola čistá súčasná hodnota každého súboru opatrení uvedeného v odôvodnení 416 pozitívna. Ak je čistá súčasná hodnota opatrenia pozitívna, svedčí o tom, že je predmetné opatrenie pre daný hospodársky subjekt výnosné.
- (423) Čistá súčasná hodnota sa vypočítala ako súčet súčasných finančných tokov (príjmy mínus výdavky) pre subjekt región – SOWAER ako celok, ktoré sa môžu očakávať v dôsledku každej pomoci v momente jej poskytnutia.
- (424) Použitá diskontná sadzba na výpočet čistej súčasnej hodnoty sa stanovila zavedením nákladov na kapitál pre hospodársky subjekt, ktorý poskytol pomoc, a to v momente, keď ju poskytol. Náklady na kapitál hospodárskeho subjektu závisia od jeho štruktúry financovania, najmä pokiaľ ide o vlastné zdroje a dlh. V tomto prípade podstatná časť nákladov na projekt, za ktorý zodpovedá subjekt región – SOWAER, pochádza z investícií financovaných SOWAER. Práve preto sa Komisia rozhodla posúdiť náklady na kapitál hospodárskeho subjektu poskytujúceho pomoc podľa nákladu na kapitál daný štruktúrou účtovnej závierky SOWAER, ktorá je štruktúrou financovania zvolenou subjektom región – SOWAER, a podľa podmienok prístupu ku kapitálovým trhom.
- b) Uplatnenie kritéria súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve podľa dohovorov z roku 2002
- (425) Pri uplatňovaní dohovorov z roku 2002 sa subjekt región – SOWAER rozhodol sprístupniť BSCA za koncesný poplatok pozemky a infraštruktúru letiska Charleroi a zaviazal sa k rozvoju tejto infraštruktúry v súlade s investičným programom pripojeným k dohovoru medzi SOWAER a BSCA z roku 2002 a k vykonávaniu údržby a opráv, ako aj k poskytnutiu subvencie BSCA na niektoré služby spojené s prevádzkou letiska.
- (426) Opačný scenár pozostával z toho, že subjekt región – SOWAER nepodpíše dohovory z roku 2002, a preto sa nezaviaže k novým rozsiahlym investíciám, ani k poskytnutiu subvencie v oblasti protipožiarnej ochrany a údržby. Komisia predpokladala, že pri opačnom scenári bez pomoci by letisko pravdepodobne aj naďalej pokračovalo v prevádzke, ale nie až v takom rozsahu, vzhľadom na potrebné investície plánované v dohovoroch z roku 2002 s cieľom umožniť značným spôsobom zvýšenie prepravy v rámci letiska. Tento opačný scenár by viedol len k mierne pozitívnej čistej súčasnej hodnote, čo je nemožné odhadnúť pri akejkoľvek úrovni vierohodnosti, najmä preto, že by bolo veľmi zložité odhadnúť, aká by mohla byť očakávaná prevádzka pri nedodržiavaní dohovorov z roku 2002, ako aj sumy koncesných poplatkov získaných subjektom región – SOWAER od BSCA. Komisia teda pri svojich výpočtoch čistej súčasnej hodnoty predpokladala, že čistá súčasná hodnota opačného scenára je nulová. Ak je na základe tohto predpokladu čistá súčasná hodnota dohovorov z roku 2002 negatívna, je to *a fortiori* za predpokladu, že súčasná hodnota opačného scenára je pozitívna. Ide teda o priaznivý predpoklad pre subjekt región – SOWAER a spoločnosť BSCA.

⁽¹⁴⁷⁾ Pozri správu ministra valónskej vlády zodpovedného za hospodárstvo z 8. novembra 2000.

⁽¹⁴⁸⁾ Veci T-129/95, T-2/96 a T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke/Komisia, Zb. 1999, s. II-17, ECLI:EU:T:1999:7, bod 120.

- i) Náklady a príjmy, ktoré sa zohľadňujú pri výpočte čistej súčasnej hodnoty opatrenia z roku 2002
- (427) Komisia na výpočet čistej súčasnej hodnoty dohovorov z roku 2002 pre región – SOWAER určila náklady a príjmy subjektu región – SOWAER, ktoré by bolo možné očakávať v dôsledku týchto dohovorov, a to začlenením:
- na obdobie 2002 – 2015:
 - predpokladaných investičných nákladov (pozri tabuľku 13) a plnení hospodárskej povahy, ktoré má realizovať SOWAER, ako aj časti subvencie poskytovanej regiónom na niektoré služby spojené s prevádzkou letiska, ktorá sa poskytuje na služby hospodárskej povahy,
 - predpokladaných príjmov z koncesného poplatku, ktoré spoločnosť BSCA uhrádza spoločnosti SOWAER,
 - na obdobie 2016 – 2040:
 - hodnoty očakávaných peňažných tokov projektu po roku 2015. Hodnota finančných tokov na projekt po roku 2015 sa odhadla pomocou metódy trvalého rastu s mierou rastu 2 %, čo odráža očakávanú mieru inflácie v tomto období ⁽¹⁴⁹⁾.
- (428) Tieto údaje vychádzajú z prognóz, ktorými región a SOWAER disponovali v roku 2002, najmä pokiaľ ide o prevádzku a náklady. Komisia preto nezohľadnila odchýlky nákladov na investičný program, ktoré nebolo možné predvídať pri prijatí rozhodnutia o zapojení sa do programu v apríli 2002 (napríklad nárast cien pri výstavbe a odchýlky nákladov spojené s problémami stability pôdy, o ktorých sa v čase vypracovania investičného programu nevedelo).
- (429) Komisia takisto vo výpočte čistej súčasnej hodnoty nezohľadnila hodnotu pozemkov a infraštruktúry, a to pri výpočte zodpovedajúcom scenáru, v rámci ktorého sa dohovory z roku 2002 prijali, ani pri výpočte zodpovedajúcom opačnému scenáru. Výpočet čistej súčasnej hodnoty preto vychádza z budúcich peňažných tokov, ktoré sa očakávali v roku 2002.
- (430) Napokon sa nezohľadnili ani prípadné pridané hodnoty z hľadiska kapitálu a dividend získaných spoločnosťou SOWAER v rámci jej účasti na kapitáli BSCA. Ako spresnil Súdny dvor ⁽¹⁵⁰⁾, „s cieľom posúdiť, či štátne opatrenie predstavuje pomoc, treba určiť, či podnik, ktorý je jeho príjemcom, získava hospodársku výhodu, ktorú by nezískal za obvyklých trhových podmienok. V rámci tohto posúdenia prináleží vnútroštátnemu súdu, aby určil obvyklú odmenu za predmetné plnenia.“ Komisia sa domnieva, že v tomto prípade predstavuje sprístupnenie infraštruktúry za nižšiu ako trhovú cenu výhodu pre BSCA, dokonca aj za predpokladu, že sa SOWAER domnieva, že pokryje svoju stratu prostredníctvom zhodnotenia kapitálu, ktorý vlastní, alebo dividend, ktoré získa. Komisia okrem iného poznamenáva vplyv prístupu, v ktorom sa zohľadnia prípadné pridané hodnoty z hľadiska kapitálu a dividend, na hospodársku súťaž. V extrémnom prípade tento scenár povedie k tomu, že sa uzná, že verejný orgán môže požadovať nulový koncesný poplatok od letiska, ktorého je akcionárom (keďže tento orgán by mohol očakávať dividendy a/alebo zvýšenie hodnoty svojich akcií), a to bez toho, aby sa to považovalo za štátnu pomoc. Vďaka tomu bude môcť predmetné letisko ponúknuť leteckým dopravcom veľmi nízke cenové podmienky, čo by vyvolalo narušenie hospodárskej súťaže, najmä vo vzťahu k súkromným letiskám.
- (431) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené náklady na investície hospodárskej povahy, ktoré Komisia zohľadnila pri výpočte čistej súčasnej hodnoty opatrenia z roku 2002.

Komisia na zostavenie tejto tabuľky vychádzala z plánovaného investičného programu pre letisko Charleroi v prílohe k dohovoru medzi SOWAER a BSCA z 15. apríla 2002. Hoci je tento program v prílohe k dohovoru medzi SOWAER a BSCA z 15. apríla 2002, neidentifikujú sa v ňom investície, ktoré sa k 15. aprílu 2002 ešte majú vykonať, ale súbor investícií, ktoré sa mali vykonať od 1. januára 2001 a ktoré sa ešte majú vykonať.

⁽¹⁴⁹⁾ Miera rastu 2 % sa uvádza aj v následných dohodách medzi subjektom región/SOWAER a spoločnosťou BSCA, napríklad pri miere rastu stropných hodnôt poplatku s pohyblivou výškou.

⁽¹⁵⁰⁾ Vec C-39/94 SFEL, Zb. 1996, s. I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, body 60 a 61.

S cieľom identifikovať investície, ktoré sa k 15. aprílu 2002 ešte majú vykonať, Komisia previedla v roku 2002 investície plánované v rokoch 2001 a 2002 ⁽¹⁵¹⁾ a odpočítala z tejto sumy investície, ktoré sa k 15. aprílu 2002 už vykonali ⁽¹⁵²⁾.

Tabuľka 13

Náklady na investície, ktoré sa ešte majú vykonať k 15. aprílu 2002

	(v miliónoch EUR)			
	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Vyvlastnenie (suma v prvej fáze)	0,55	0,00	0,00	0,55
Nadobudnutie nových pozemkov	3,59	0,00	0,00	3,59
Suma za nové pozemky	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovácia SABCA	1,39	0,00	0,00	1,39
Odpočty, regulácia a iné	1,12	0,00	0,00	1,12
Medzisúččet	6,64	0,00	0,94	7,59
Miestne technické a administratívne opravy	1,55	0,00	0,00	1,55
Oplotenie areálu letiska	0,27	0,00	0,00	0,27
Prístupové návěstidlá a taxi	0,42	0,00	0,00	0,42
Zákopové reflektory	0,27	0,00	0,00	0,27
Rozšírenie staníc na letecké palivo	0,27	0,00	0,00	0,27
Likvidácia odpadu	0,12	0,00	0,00	0,12
Reflektory na južnej rolovacej dráhe	0,50	0,00	0,00	0,50
Parkovanie pri cintoríne	0,03	0,00	0,00	0,03
Protipožiarne hlásenie na podzemnom parkovisku pre vozidlá cestujúcich	0,17	0,00	0,00	0,17
Odvodnenie, čistenie	5,18	0,00	0,00	5,18
Energetické a telekomunikačné zariadenie	2,01	0,00	0,00	2,01
Technický tunel	0,74	0,45	0,00	1,19

⁽¹⁵¹⁾ Ako sa uvádza v plánovanom investičnom programe pre letisko Charleroi v prílohe k dohovoru medzi SOWAER a BSCA z 15. apríla 2002.

⁽¹⁵²⁾ Ako uvádza BSCA.

(v miliónoch EUR)

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Trať letových prevádzkových služieb	0,00	0,00	0,82	0,82
Násypy v areáli	6,20	1,86	0,62	8,68
Predĺženie dráhy	9,92	2,48	0,00	12,39
Taxi na severnej strane a výjazdová dráha	2,48	3,72	1,02	7,21
Parkovanie lietadiel a nabíjací podklad	4,96	2,48	0,00	7,44
Navigačná podpora	0,00	0,50	3,07	3,57
Pomoc pri palivovom hangári	0,25	1,61	0,00	1,86
Riadiaca veža	0,00	0,25	0,25	0,50
Budovy kancelárií a nakladacie priestory	0,00	0,25	2,13	2,38
Medzisúčet	35,33	13,58	7,91	56,82
Nový terminál	12,64	12,39	2,97	28,01
SPOLU	54,62	25,98	11,82	92,42

Komisia potom zachovala výlučne časť týchto investícií, ktoré považuje za späté s hospodárskymi činnosťami. Vylúčené teda boli:

- oplotenie časti areálu letiska, ku ktorej je prístup po policajnej kontrole a kde sa nachádzajú najmä lietadlá (pozri vysvetlenie v odôvodnení 365),
- riadiaca veža (pozri vysvetlenie v odôvodnení 365),
- 7 % nákladov na investície spojené s novým terminálom (pozri vysvetlenie v odôvodnení 366).

Komisia dospela k investičnému plánu takto:

Tabuľka 14

Náklady na investície na činnosti hospodárskej povahy, ktoré Komisia zohľadnila pri výpočte čistej súčasnej hodnoty pomoci z roku 2002

(v miliónoch EUR)

	Hospodárska časť (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Vyvlásťenie (suma v prvej fáze)	100	0,55	0,00	0,00	0,55
Nadobudnutie nových pozemkov	100	3,59	0,00	0,00	3,59

(v miliónoch EUR)

	Hospodárska časť (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Suma za nové pozemky	100	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovácia SABCA	100	1,39	0,00	0,00	1,39
Odpočty, regulácia a iné	100	1,12	0,00	0,00	1,12
Medzisúčet		6,64	0,00	0,94	7,59
Miestne technické a administratívne opravy	100	1,55	0,00	0,00	1,55
Oplotenie areálu letiska	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Prístupové návěstidlá a taxi	100	0,42	0,00	0,00	0,42
Zákopové reflektory	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Rozšírenie staníc na letecké palivo	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Likvidácia odpadu	100	0,12	0,00	0,00	0,12
Reflektory na južnej rolovacej dráhe	100	0,50	0,00	0,00	0,50
Parkovanie pri cintoríne	100	0,03	0,00	0,00	0,03
Protipožiarne hlásenie na podzemnom parkovisku pre vozidlá cestujúcich	100	0,17	0,00	0,00	0,17
Odvodnenie, čistenie	100	5,18	0,00	0,00	5,18
Energetické a telekomunikačné zariadenie	100	2,01	0,00	0,00	2,01
Technický tunel	100	0,74	0,45	0,00	1,19
Trať letových prevádzkových služieb	100	0,00	0,00	0,82	0,82
Násypy v areáli	100	6,20	1,86	0,62	8,68
Predĺženie dráhy	100	9,92	2,48	0,00	12,39

(v miliónoch EUR)

	Hospodárska časť (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Taxi na severnej strane a výjazdová dráha	100	2,48	3,72	1,02	7,21
Parkovanie lietadiel a nabíjací podklad	100	4,96	2,48	0,00	7,44
Navigačná podpora	100	0,00	0,50	3,07	3,57
Pomoc pri palivovom hangári	100	0,25	1,61	0,00	1,86
Riadiaca veža	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Budovy kancelárií a nakladacie priestory	100	0,00	0,25	2,13	2,38
Medzisúčet		35,06	13,34	7,66	56,06
Nový terminál	93	11,76	11,53	2,77	26,05
SPOLU		53,46	24,86	11,37	89,69

Podľa výpočtov Komisie investície na činnosti hospodárskej povahy, ktoré sa pôvodne plánovali, predstavovali 89 690 000 EUR, čo je 97 % pôvodne plánovaných investícií.

- (432) K týmto investíciám je potrebné pripočítať náklady na údržbu a náklady na prevádzku SOWAER, ktoré sa vzťahujú na hospodárske činnosti letiska Charleroi, tak ako ich predpokladal subjekt región/SOWAER⁽¹⁵³⁾. Vzhľadom na to, že 97 % pôvodne plánovaných investícií bolo na hospodárske činnosti⁽¹⁵⁴⁾, Komisia vynásobila číslom 0,97 náklady na údržbu a náklady na prevádzku uvedené na strane 10 obchodného plánu SOWAER pripojeného k rozhodnutiu regiónu z 23. mája 2001. V prípade nákladov na prevádzku sa Komisia na základe informácií poskytnutých regiónom domnieva, že 29 % nákladov na letiská Charleroi a Liège sa vzťahuje na Charleroi.

Tabuľka 15

Súčet nákladov na údržbu (A) a nákladov na prevádzku (B) SOWAER, ktoré sa vzťahujú na hospodárske činnosti letiska Charleroi

(v miliónoch EUR)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A	0,84	0,84	0,84	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41
B	0,47	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	0,56	0,57	0,58	0,60	0,61
A + B	1,31	1,32	1,33	2,06	2,07	2,08	2,09	2,10	2,96	2,97	2,98	2,99	3,00	3,01

⁽¹⁵³⁾ Pozri stranu 10 obchodného plánu SOWAER pripojeného k rozhodnutiu regiónu Valónsko z 23. mája 2001.

⁽¹⁵⁴⁾ Pozri koniec odôvodnenia 431.

- (433) Je takisto vhodné pripočítať časť subvencie na protipožiarnu ochranu a údržbu, ktorá sa vzťahuje na hospodárske činnosti. Komisia sa domnieva, že 10 % výdavkov kompenzovaných subvenciou na protipožiarnu ochranu a údržbu, ako sa uvádza v obchodnom pláne BSCA z roku 2002, je hospodárskej povahy.

Tabuľka 16

Časť subvencie na protipožiarnu ochranu a údržbu, ktorá sa vzťahuje na hospodárske činnosti

(v miliónoch EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,33	0,34	0,35	0,39	0,40	0,44	0,44	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54

- (434) S cieľom určiť výstupné peňažné toky, ktoré sa majú zohľadniť pri výpočte čistej súčasnej hodnoty pomoci z roku 2002, Komisia sčítala posledné riadky tabuľky 14, tabuľky 15 a tabuľky 16.

Tabuľka 17

Výstupné peňažné toky do roku 2015, ktoré Komisia zohľadňuje pri výpočte čistej súčasnej hodnoty pomoci z roku 2002

(v miliónoch EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
55,10	26,53	13,05	2,45	2,47	2,52	2,53	2,58	3,44	3,46	3,48	3,50	3,52	3,54

- (435) Na výpočet čistej súčasnej hodnoty projektu je vhodné určiť očakávané príjmy. Tieto očakávané príjmy tvorí pohyblivá časť koncesných poplatkov BSCA, ako bola stanovená v článku 11 ods. 1 dohovoru medzi SOWAER a BSCA z roku 2002, čo je 35 % leteckých príjmov BSCA so stropnými hodnotami, ktoré sa postupom času menia. Vzhľadom na prognózy týkajúce sa príjmov letiska bolo možné očakávať, že stropná hodnota poplatku s pohyblivou výškou bude pretrvávajúť do roku 2015. Táto stropná hodnota bola stanovená na 883 689 EUR v roku 2002, pričom sa mala zvyšovať o 2 % ročne do roku 2006, potom sa mala zvýšiť na 2 651 067 EUR v roku 2007 a rovnako sa táto suma mala zvyšovať o 2 % ročne. Od roku 2015 sa v dohovore medzi SOWAER a BSCA z roku 2002 plánovala revízia týchto súm. Komisia stanovila predpoklad, že stropná hodnota sa od roku 2015 zruší (ak by Komisia stanovila hypotézu, že sa stropná hodnota zachová po roku 2015, vypočítala by nižšiu čistú súčasnú hodnotu pomoci v porovnaní s tým, čo vypočítala teraz).

Tabuľka 18

Vstupné peňažné toky do roku 2015, ktoré Komisia zohľadňuje pri výpočte čistej súčasnej hodnoty pomoci z roku 2002

(v miliónoch EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,88	0,90	0,92	0,94	0,96	2,65	2,70	2,76	2,81	2,87	2,93	2,99	3,05	3,11

- (436) Komisia vypočítala čisté peňažné toky (vstupné mínus výstupné) zohľadnené Komisiou pri výpočte čistej súčasnej hodnoty pomoci z roku 2002 ako rozdiel medzi posledným riadkom tabuľky 18 a tabuľky 17.

Tabuľka 19

Čisté peňažné toky (vstupné mínus výstupné) do roku 2015, ktoré Komisia zohľadňuje pri výpočte čistej súčasnej hodnoty pomoci z roku 2002

(v miliónoch EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
- 54,21	- 25,63	- 12,13	- 1,52	- 1,51	0,13	0,17	0,18	- 0,63	- 0,59	- 0,56	- 0,52	- 0,48	- 0,44

ii) Diskontná sadzba, ktorá sa zohľadňuje pri výpočte čistej súčasnej hodnoty pomoci z roku 2002

(437) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 424, s cieľom určiť diskontnú sadzbu Komisia odhadla priemerné vážené náklady na kapitál pre SOWAER v momente poskytnutia pomoci. Tento odhad vychádzal z týchto údajov a predpokladov:

- pomer medzi dlhom a vlastným kapitálom 30 % SOWAER ⁽¹⁵⁵⁾, a teda časť dlhu pri financovaní (r_D) vo výške 23 %,
- náklady pred zdanením dlhu (k_D) rovnajúce sa priemerným váženým nákladom pred zdanením dlhu SOWAER v roku 2002, čo je od 4,9 % do 5,5 %,
- riziková prirážka (Δk) 5,51 % ⁽¹⁵⁶⁾,
- beta ⁽¹⁵⁷⁾ medzi 0,91 a 1,23 ⁽¹⁵⁸⁾,
- pokiaľ ide o náklady na vlastný kapitál, náklady pred zdanením kapitálu bez rizika (r_f) medzi 5,16 % a 5,37 % ⁽¹⁵⁹⁾,
- daňová sadzba (t) 40,2 %.

Na základe týchto údajov a predpokladov je Komisia schopná vypočítať priemerné vážené náklady na kapitál (C) podľa tohto klasického vzorca:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

kde náklady na kapitál (k_E) sú dané modelom oceňovania finančných aktív (MEDAF) podľa vzorca:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

Na základe tohto vzorca a predchádzajúcich predpokladov sa Komisia domnieva, že diskontná sadzba 9 % predstavuje primeranú sadzbu.

iii) Výsledok výpočtu čistej súčasnej hodnoty

(438) Súčasné čisté peňažné toky uvedené v tabuľke 19 pri sadzbe 9 % predstavujú čistú súčasnú hodnotu – 83,7 milióna EUR.

⁽¹⁵⁵⁾ Ide o analýzu *ex post* na základe účtovnej závierky SOWAER za rok 2002. Pomer medzi dlhom a vlastným kapitálom prepravných leteckých spoločností je podľa Damodaran vo výške priemerne 35 %: Risk Premiums for Other Markets 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁶⁾ Zdroj: Damodaran: Risk Premiums for Other Markets 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁷⁾ Koefficient beta je kľúčový faktor modelu hodnotenia finančných aktív. Meria sa ním ziskovosť aktíva proti trhu.

⁽¹⁵⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 156.

⁽¹⁵⁹⁾ Úroková sadzba belgických dlhopisov na desať rokov v apríli 2002.

- (439) Na výpočet čistej súčasnej hodnoty za celé trvanie koncesie je vhodné prideliť konečnú hodnotu projektu v roku 2015. Uplatňuje sa to za predpokladu, že od roku 2015 sú peňažné toky rovnaké priemerným peňažným tokom za obdobie 2013 – 2015 s nárastom 2 % ročne. Keďže sa predpokladá, že stropná hodnota pohyblivej časti koncesného poplatku sa od roku 2016 ruší, hodnoty, ktoré treba vziať do úvahy, sú peňažné toky pri neexistencii stropných hodnôt v rokoch 2013 – 2015. Na základe týchto predpokladov Komisia vypočítala pravdepodobný odhad konečnej hodnoty projektu v roku 2015 na 8,07 milióna EUR.
- (440) Čistá súčasná hodnota pomoci z roku 2002 je vo výške – 75,63 milióna EUR. Pri tejto negatívnej čistej súčasnej hodnote Komisia dospela k záveru, že dohovory z roku 2002 nie sú teda v súlade s kritériom súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve a poskytujú BSCA výhodu v porovnaní s jeho konkurentmi.

2. Selektívnosť

- (441) Pri uplatňovaní dohôrov z roku 2002 sa subjekt región – SOWAER rozhodol sprístupniť BSCA pozemky a infraštruktúru letiska Charleroi a zaviazal sa k rozvoju tejto infraštruktúry v súlade s investičným programom pripojeným k dohovoru medzi SOWAER a BSCA z roku 2002 a k vykonávaniu údržby a opráv, ako aj k poskytnutiu subvencie BSCA na niektoré služby spojené s prevádzkou letiska, a to za koncesný poplatok, ktorý je nižší ako koncesný poplatok vyžadovaný súkromným hospodárskym subjektom v trhovom hospodárstve.
- (442) Komisia konštatuje, že pomoc sa udeľuje výlučne BSCA.
- (443) Podľa Belgicka však ⁽¹⁶⁰⁾ neexistuje nijaká diskriminácia na úrovni regiónu, pokiaľ ide o subvenciu na niektoré služby spojené s prevádzkou letiska ⁽¹⁶¹⁾. Okrem toho úlohy v oblasti bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti na letiskách patriace do zodpovednosti flámskeho regiónu realizuje podľa Belgicka región Flámsko.
- (444) Komisia však má k tomu niekoľko pripomienok.
- (445) Predovšetkým pokiaľ ide o výhodu poskytovanú z toho dôvodu, že koncesný poplatok je nižší ako koncesný poplatok, ktorý by vyžadoval súkromný subjekt za sprístupnenie infraštruktúry, poskytovanie služieb a subvenciu, je vhodné preskúmať či pomoc poskytuje BSCA selektívnu výhodu. Z toho hľadiska len skutočnosť, že by región mal poskytovať subvenciu ostatným letiskám, ktoré riadi nediskriminačným spôsobom, nie je dostatočujúca. Malo by sa uviesť, že región poskytoval rovnakú pomoc aj ostatným letiskám, ktoré riadi, a to schválením poplatku, ktorý bude nižší ako trhový poplatok za rovnakých podmienok, ktoré sa poskytujú BSCA. To Belgicko nepreukázalo.
- (446) Aj keby to Belgicko mohlo preukázať, Komisia konštatuje, že aj za týchto okolností by toto opatrenie nepredstavovalo selektívnu výhodu pre BSCA, lebo toto opatrenie by bolo prospešné najmä pre hospodársky sektor (konkrétne sektor správy letísk) a nešlo by teda o pomoc vo všeobecnosti ⁽¹⁶²⁾. Najmä prevádzkovatelia ostatných spôsobov dopravy takúto výhodu nemajú.
- (447) Komisia preto dospela k záveru, že toto opatrenie poskytuje BSCA selektívnu výhodu.

ii) Investičné rozhodnutie z roku 2003

1. Uplatnenie kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve

- (448) Región sa mohol držať programu z roku 2002. Rozhodnutiu z apríla 2003 teda zodpovedá opačný scenár založený na zachovaní investičného programu uvedeného v prílohe k dohovoru SOWAER/BSCA. Náklady investičného rozhodnutia z roku 2003 pre región – SOWAER teda zodpovedajú dodatočným nákladom v porovnaní s nákladmi, ktoré sa plánovali v investičnom programe v roku 2002.

⁽¹⁶⁰⁾ Správa Belgicka s názvom „Odpoveď Valónska na žiadosť o informácie zo 14. januára 2014“ (otázka 13), ktorú Komisia dostala 7. februára 2014.

⁽¹⁶¹⁾ Belgicko považuje tieto služby za „nehospodárske služby“.

⁽¹⁶²⁾ Vec 173/73, Taliansko/Komisia, ECLI:EU:C:1974:71.

- (449) S cieľom preskúmať, či trhový subjekt prijal investičné rozhodnutie z roku 2003, je vhodné zistiť, či je súčasná čistá hodnota opatrenia z roku 2003 pozitívna.
- (450) Rozdiely medzi plánom z roku 2003 a 2002 sa týkajú predpokladov z hľadiska investícií a očakávaného počtu cestujúcich.
- (451) Pokiaľ ide o investície, Komisia konštatuje rozdiel pri položkách „nový terminál“ a „parkovisko“, a to z hľadiska ich výšky, ako aj dátumov týchto investícií. K zvýšeniu investícií na parkovisko a terminál došlo v roku 2002 v prvotnom investičnom pláne a v roku 2004 v investičnom pláne na rok 2003. Komisia preto konštatuje, že došlo k odstupu dvoch rokov medzi dvoma plánmi v oblasti investícií. Okrem iného sa Komisia na základe informácií predložených Belgickom domnieva, že hospodárska časť investícií na parkovisko a terminál predstavuje 93 %. Výška dodatočných investícií v dôsledku opatrenia z roku 2003 teda zodpovedá tomuto porovnaniu:

Tabuľka 20

Výška dodatočných investícií s odstupom dvoch rokov v dôsledku opatrenia z roku 2003

(v miliónoch EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007
Nový terminál	1,6	14	17	9,4	–
Parkovanie pre vozidlá	0,8	6	6	5	1,2
Spolu	2,4	20	23	14,4	1,2
Hospodárska časť	2,23	18,60	21,39	13,39	1,12
	2001	2002	2003	2004	2005
Investície podľa plánu 2001/2002	0,23	11,53	11,53	2,77	0,00
Výška dodatočných investícií (s odstupom dvoch rokov)	2,00	7,07	9,86	10,63	1,12

- (452) Pokiaľ ide o objem cestujúcich, Komisia konštatuje odchýlku medzi úrovňou cestujúcich na rok 2003, ktorá sa predpokladala v roku 2002 (1,47 milióna) a úrovňou v roku 2003 (1,7 milióna). Komisia sa preto domnieva, že sa očakávalo, že dodatočné investície povedú za celé obdobie k nadbytku cestujúcich vo výške 16 % (1,7/1,47). Tento nadbytok cestujúcich by nevedol k nadbytku príjmov za obdobie 2003 – 2015, keďže sa predpokladá, že stropné hodnoty pohyblivého koncesného poplatku sa už v týchto rokoch dosiahli. Tento nárast prepravy má vplyv na príjmy od roku 2016, a teda na konečnú hodnotu letiska v roku 2015.
- (453) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 424, s cieľom určiť diskontnú sadzbu Komisia odhadla priemerné vážené náklady na kapitál pre SOWAER v momente poskytnutia pomoci. Tento odhad vychádzal z týchto údajov a predpokladov:

— pomer medzi dlhom a vlastným kapitálom 30 % spoločnosti SOWAER ⁽¹⁶³⁾, a teda časť dlhu pri financovaní (r_D) vo výške 23 %,

⁽¹⁶³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 155.

- náklady pred zdanením dlhu (k_D) rovnajúce sa priemerným váženým nákladom pred zdanením dlhu SOWAER v roku 2002, čo je od 4,9 % do 5,5 %,
- riziková prirážka (Δk) 5,64 % ⁽¹⁶⁴⁾,
- beta medzi 0,91 a 1,25, ⁽¹⁶⁴⁾
- pokiaľ ide o náklady na vlastný kapitál, náklady pred zdanením kapitálu bez rizika (r_f) medzi 4,3 % a 4,7 % ⁽¹⁶⁵⁾,
- daňová sadzba (t) 33,99 %.

Na základe týchto údajov a predpokladov je Komisia schopná vypočítať priemerné vážené náklady na kapitál (C) podľa tohto klasického vzorca:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

kde náklady na kapitál (k_E) sú dané modelom oceňovania aktív (MEDAF) podľa vzorca:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

Na základe tohto vzorca a predchádzajúcich predpokladov sa Komisia domnieva, že diskontná sadzba 9,5 % predstavuje primeranú sadzbu.

- (454) Vzhľadom na investície v období 2003 – 2007 a na očakávaný príjem vo forme konečnej hodnoty v roku 2015 výpočet čistej súčasnej hodnoty založenej na priemerných vážených nákladoch na kapitál 9,5 % viedla k hodnote – 19,81 milióna EUR. Investičné rozhodnutie z roku 2003, ako aj rozhodnutie z roku 2002, nie je preto v súlade s kritériom hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

2. Selektívnosť

- (455) Komisia konštatuje, že pomoc sa udeľuje výlučne BSCA. Komisia preto dospela k záveru, že toto opatrenie poskytuje BSCA selektívnu výhodu.

iii) Dohovory z roku 2006

- (456) Dohovormi z roku 2006 sa:

- upravila oblasť služieb, za ktoré BSCA dostáva subvenciu od regiónu, a zaviedli sa stropné hodnoty tejto subvencie,
- upravili podmienky výpočtu pohyblivej výšky koncesného poplatku, pričom sa zachovala horná hranica úrovne stanovenej v dohovore SOWAER/BSCA z roku 2002.

- (457) Pokiaľ ide o očakávané náklady opatrení z roku 2006, zavedením stropnej hodnoty subvencie zo strany regiónu, opatrenia z roku 2006 umožnili aj z hľadiska *ex ante* obmedziť zvyšovanie subvencie, a teda aj znížiť náklady pre celý subjekt región/SOWAER v porovnaní s predchádzajúcou situáciou.

- (458) Pokiaľ ide o očakávané príjmy opatrení z roku 2006, je vhodné uviesť, že podľa Belgicka sa rozhodlo upraviť podmienky výpočtu pohyblivej sumy koncesného poplatku tak, aby spoločnosti zodpovedné za správu letísk (a teda vrátane BSCA), ktoré získali právo určiť úroveň letiskových poplatkov, nemohli znižovať poplatok splatný

⁽¹⁶⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 156.

⁽¹⁶⁵⁾ Úroková sadzba belgických dlhopisov na desať rokov v apríli 2003.

SOWAER (pričom tento poplatok bol doteraz začlenený medzi letiskovými poplatkami). Podľa Belgicka spoločnosti SOWAER a BSCA chceli, aby sa v dohovorech z roku 2006 neupravovala finančná rovnováha stanovená v dohovorech z roku 2002. To je dôvod, pre ktorý:

— výška opatrení zostáva nezmenená,

— zavádza sa ochranná doložka, v ktorej sa ustanovuje, že „za výnimočných okolností alebo v prípade zákonnej úpravy (...), bez ohľadu na vôľu zmluvných strán, ktoré by mohli zásadne pozmeniť systém dohovoru v neprospech jednej zo strán (...), zmluvné strany sa budú rovnako snažiť upraviť dohovor tak, aby sa nastolila rovnováha vzájomných plnení, a to pri zachovaní svojich príslušných záujmov, v spolupráci s regiónom Valónsko“.

(459) Komisia sa domnieva, že by bolo vhodné, aby spoločnosť SOWAER rokovala s BSCA o úprave podmienok výpočtu pohyblivej výšky koncesného poplatku tak, aby spoločnosť BSCA nemohla upraviť úroveň pohyblivej výšky koncesného poplatku a znížiť letiskové poplatky ⁽¹⁶⁶⁾. Okrem toho Komisia konštatuje, že bez nákladnej dopravy dosiahla stropná hodnota zavedená opatreniami z roku 2006 výšku 637 689 cestujúcich v roku 2006 a 1 737 378 cestujúcich v roku 2007, zatiaľ čo letisko Charleroi už malo 2 170 000 cestujúcich v roku 2006. Zachovaním stropnej hodnoty pohyblivej výšky koncesného poplatku na nezmenenej úrovni sa mala zachovať úroveň príjmov SOWAER. V prípade mimoriadnych okolností vedúcich k zníženiu pohyblivej výšky koncesného poplatku mohla SOWAER opätovne rokovať s BSCA s cieľom nájsť potrebné úpravy na opätovné nastolenie rovnováhy vzájomného poskytovania služieb. Opatrenia z roku 2006 by teda a priori nemali znížiť príjmy pre celý subjekt región/SOWAER.

(460) Opatreniami z roku 2006 sa teda a priori malo umožniť obmedzenie nákladov celého subjektu región/SOWAER (pozri odôvodnenie 457), pri zachovaní príjmov (pozri odôvodnenie 459). Komisia z toho usudzuje, že tieto opatrenia sú v súlade so zásadou hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Nepredstavujú teda štátnu pomoc. Toto opatrenie je teda vylúčené z následnej analýzy.

iv) Zmena dohovoru región/BSCA z roku 2008

(461) Zmenou dohovoru medzi regiónom a spoločnosťou BSCA z 15. januára 2008 sa zaviedol záväzok regiónu vziať si na zodpovednosť nové služby hospodárskej povahy (radenie lietadiel atď.) prostredníctvom subvencie na niektoré služby spojené s prevádzkou letiska. Za tieto aktivity bol predtým zodpovedný región.

(462) Podľa Belgicka mal celý subjekt región/SOWAER záujem o tento presun kompetencií, hoci by sa tým zaviazali zodpovedať za vzniknuté náklady, lebo sa tým mohlo prejsť k zníženiu nákladov, keďže tieto služby mala poskytovať spoločnosť BSCA a nie priamo región.

(463) Na podporu svojho tvrdenia Belgicko cituje odôvodnenie návrhu nariadenia ⁽¹⁶⁷⁾, ktorým sa na spoločnosť BSCA preniesla zodpovednosť za úlohy v oblasti bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti, ako aj správu valónskeho parlamentu zo 6. decembra 2007 týkajúcu sa tohto nariadenia.

(464) V odôvodnení uvedeného návrhu nariadenia sa uvádzajú ciele presunu úloh v oblasti bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti na spoločnosti zodpovedné za správu valónskych letísk, a to konkrétne:

— vytvárať úspory z rozsahu,

— dosiahnuť rentabilnosť investícií schválených regiónom,

— zvýšiť zodpovednosť spoločností zodpovedných za správu a financovanie vykonávania operačných úloh,

— fiškálne optimalizovať služby poskytované uvedenými pobočkami.

⁽¹⁶⁶⁾ Napríklad pri zvýšení manipulačných poplatkov, aby sa zachovali celkové príjmy.

⁽¹⁶⁷⁾ Nariadenie z 19. decembra 2007, ktorým sa mení nariadenie z 23. júna 1994 o vytvorení a prevádzke letísk nachádzajúcich sa v regióne Valónsko.

- (465) Pokiaľ ide o posledný bod, Belgicko spresnilo, že išlo o odpočet DPH z poskytovania služieb subdodávateľa BSCA Security (v oblasti bezpečnostnej ochrany), ktoré región nemohol odpočítať na rozdiel od BSCA.
- (466) Belgicko takisto cituje správu ⁽¹⁶⁸⁾ valónskeho parlamentu o návrhu nariadenia, v ktorej minister bytovej výstavby, dopravy a územného rozvoja regiónu Valónsko uvádza, že:
- kumulovaný potenciálny zisk jednotnej správy ⁽¹⁶⁹⁾ valónskeho rozpočtu do roku 2015 sa nachádza niekde medzi 12 miliónmi EUR (pri hypotéze konštantnej politiky) a 32 miliónmi EUR (hypotéza spočívajúca v najímaní nových sprostredkovateľov namiesto ich subdodávania),
 - pokiaľ ide o DPH, nové štruktúry umožnia odpočítať DPH (čo je 21 % zo 7 miliónov EUR každý rok).
- (467) Napokon, podľa Belgicka sa poskytované služby spojené s kontrolou bezpečnostnej ochrany vo veľkej miere odlišujú v závislosti od časti daného dňa či ročného obdobia, a to podľa počtu cestujúcich prechádzajúcich letiskom. Keďže za tieto úlohy nesie zodpovednosť región, práve región bol povinný zabezpečiť nepretržitú prítomnosť, aj keď táto činnosť bola slabšia, lebo podľa neho ho k tomu viazal služobný poriadok úradníkov. Časový harmonogram pracovníkov BSCA a jeho subdodávateľa BSCA Security bol prispôsobiteľný podľa činnosti letiska.
- (468) Komisia sa domnieva, že rozumný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve mohol účinne požiadať BSCA o zbavenie záväzku vykonávať tieto činnosti, a to kompenzovaním vzniknutých nákladov (namiesto toho, aby sám pokračoval v ich vykonávaní), keďže mohol očakávať pokles týchto nákladov. Prvky poskytnuté Belgickom stačia na to, aby sa preukázalo, že sa na základe opatrenia mohlo očakávať zníženie nákladov. Komisia z toho usudzuje, že toto opatrenie je v súlade s kritériom súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, a teda nepredstavuje štátnu pomoc. Toto opatrenie je teda vylúčené z následnej analýzy.
- b) Uplatnenie kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na zvýšenie kapitálu BSCE upísaného SOWAER v decembri 2002
- (469) Spoločnosť SOWAER 3. decembra 2002 uhradila sumu 3 808 660 EUR s cieľom získať 6 143 akcií BSCA, čo predstavuje 49,23 % kapitálu BSCA, a teda 620 EUR na akciu.
- (470) V analýze obchodného plánu z roku 2002 sa konzultantská spoločnosť Deloitte & Touche vyjadrila, že subjekt región/SOWAER konal ako obozretný investor, pričom investované fondy do spoločnosti BSCA mali vytvoriť návratnosť investícií vo výške 27 % vzhľadom na očakávané výsledky BSCA za obdobie 2001 – 2010 ⁽¹⁷⁰⁾.
- (471) Podľa výpočtov Komisie založených na obchodnom pláne BSCA z roku 2001 bola čistá súčasná hodnota BSCA po zvýšení kapitálu vo výške 65,6 milióna EUR. Vzhľadom na celkový počet akcií po zvýšení kapitálu táto čistá súčasná hodnota zodpovedá hodnote na akciu vo výške 5 287 EUR, čo je jasne vyššie ako vyplatená cena 620 EUR na akcie.
- (472) Tieto prvky teda naznačujú, že zvýšenie kapitálu upísaného spoločnosťou SOWAER v decembri 2002 je v súlade so zásadou súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Komisia sa však nedomnieva, že nemožno vylúčiť, že by toto zvýšenie kapitálu udelilo spoločnosti BSCA hospodársku výhodu. Komisia z toho usudzuje, že toto zvýšenie kapitálu bolo uskutočnené krátko po udelení pomoci na základe dohôd z roku 2002 a že navyše straty BSCA, z dôvodu ktorých bolo potrebné zvýšiť kapitál, sú spojené so všeobecnou

⁽¹⁶⁸⁾ Správa predložená pánom E. Stoffelsom v mene Výboru pre územné plánovanie, dopravu, energetiku a bytovú výstavbu valónskeho parlamentu zo 6. decembra 2007 o návrhu nariadenia, ktorým sa mení nariadenie z 23. júna 1994 o vytvorení a prevádzke letísk nachádzajúcich sa v regióne Valónsko.

⁽¹⁶⁹⁾ Jednotná správa znamená zveriť spoločnostiam zodpovedným za prevádzku letísk celkové riadenie v oblasti zaobchádzania s klientmi vrátane úloh v oblasti bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti.

⁽¹⁷⁰⁾ V správe spoločnosti Deloitte & Touche sa uvádza, že „z tejto analýzy vyplýva, že priemerná ročná ziskovosť fondov investovaných na základe upraveného obchodného plánu a za prognózované obdobie desiatich rokov je vo výške 27 %“, a že „táto miera výnosnosti sa musí porovnať s mierou pre trhové riziko pre tento typ činnosti vo výške 15 % ročne“.

štruktúrou systému vymedzenou v dohovoroch z roku 2002. Tieto dohovory teda poskytli BSCA hospodársku výhodu. Komisia preto nevyklučuje, že zvýšenie kapitálu z roku 2002 mohlo takisto poskytnúť BSCA hospodársku výhodu. V prípade, že takáto výhoda existuje, bola udelená len BSCA a v dôsledku toho ide o selektívnu výhodu.

6.1.3. Použitie štátnych zdrojov a pripísateľnosť opatrení štátu

(473) V tejto časti Komisia skúma, či sú dohovory z roku 2002, zvýšenie kapitálu z roku 2002 a investičné rozhodnutie z roku 2003 opatrenia poskytované prostredníctvom štátnych zdrojov. Na tento účel Komisia stanoví, či sú i) zdroje regiónu a SOWAER štátnymi zdrojmi a či sú ii) rozhodnutia SOWAER týkajúce sa opatrení pripísateľné orgánom verejnej moci.

6.1.3.1. Štátne zdroje

(474) Zdroje, ktorými disponuje región Valónsko ako územná jednotka ⁽¹⁷¹⁾, predstavujú štátne zdroje.

(475) Zdroje spoločnosti SOWAER, ktorá na 100 % patrí regiónu a je v jeho výlučnej kontrole, ktorými disponuje na zabezpečovanie úloh určených regiónom, predstavujú štátne zdroje.

(476) V dôsledku toho opatrenia poskytnuté BSCA boli udelené prostredníctvom štátnych zdrojov.

6.1.3.2. Pripísateľnosť opatrení štátu

(477) Rozhodnutia prijaté regiónom Valónsko ako územnou jednotkou ⁽¹⁷²⁾ sú pripísateľné štátu.

(478) Pokiaľ ide o rozhodnutia prijaté spoločnosťou SOWAER, Komisia sa domnieva, a to najmä na základe rozsudku Stardust ⁽¹⁷³⁾, že pripísateľnosť týchto rozhodnutí možno určiť na základe týchto aspektov:

a) Všeobecné aspekty

— ako sa uvádza v odôvodnení dohovoru SOWAER/BSCA z roku 2002, SOWAER je „špecializovaná spoločnosť poverená delegovanou úlohou v mene regiónu Valónsko“,

— SOWAER na 100 % vlastní región Valónsko a patrí do jeho výlučnej kontroly,

— správnu radu tvoria výlučne zástupcovia regiónu,

— SOWAER je najmä poverená regiónom vykonávať na jeho účet a pod jeho kontrolou investičné programy schválené valónskou vládou,

— ako spresnilo ⁽¹⁷⁴⁾ Belgicko, valónska vláda ako 100 % akcionár SOWAER schválila investičný program a dohliadala na jeho vykonávanie,

— SOWAER riadi v mene regiónu Valónsko finančnú účasť v spoločnostiach, ktoré sú zodpovedné za správu letísk (vrátane BSCA), a to s cieľom zabezpečiť verejnú účasť v spoločnostiach zodpovedných za správu, ako aj súlad ich stratégií s usmerneniami vymedzenými valónskou vládou.

b) Osobitné aspekty skúmaných opatrení

i) Dohovor SOWAER/BSCA z roku 2002

(479) Rozhodnutím z 23. mája 2001 valónska vláda schválila finančný plán SOWAER. Tento finančný plán zahŕňa investičný program letiska Charleroi, ktorý bol priložený k dohovoru SOWAER/BSCA z roku 2002.

⁽¹⁷¹⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 12. mája 2011 v spojených veciach T-267/08 a T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108.

⁽¹⁷²⁾ *Idem*.

⁽¹⁷³⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002 vo veci C-482/99, Francúzska republika/Európska komisia (Stardust Marine), Zb. 2002, s. I-04397, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽¹⁷⁴⁾ Správa Belgicka z 21. septembra 2011 (2. otázka).

(480) Pokiaľ ide o výšku poplatku, za ktorý naďalej zodpovedá BSCA, za sprístupnenie infraštruktúry a prevzatie niektorých služieb, táto výška závisí od subvencie hradenej regiónom spoločnosti BSCA, ktorá prevzala štandardný poplatok.

ii) Investičné rozhodnutie z roku 2003

(481) Rozhodnutím z 3. apríla 2003 vláda prijala investičný program na rok 2003.

iii) Zvýšenie upísaného kapitálu zo strany spoločnosti SOWAER v roku 2002

(482) Vo svojom rozhodnutí z 23. mája 2001 o finančnom pláne SOWAER región schválil zásadu postupných kapitálových injekcií do spoločností, ktoré spravujú valónske letiská⁽¹⁷⁵⁾. K uvedenému dátumu sa podľa finančného plánu spoločnosti SOWAER plánovala „kapitálová investícia do BSCA vo výške +/- 60 miliónov BEF [...] a následné rozloženie na tri roky, trikrát 30 miliónov (základné imanie vo výške 600 miliónov a majetková účasť spoločnosti SOWAER 25 %, čo predstavuje 150 miliónov),“ a to predstavuje jednu kapitálovú injekciu vo výške 3,718 milióna EUR rozloženú na tri roky.

(483) Komisia z toho usúdila, že dohovory z roku 2002, zvýšenie kapitálu z roku 2002 a investičné rozhodnutie z roku 2003 sú opatrenia pripísateľné štátu.

6.1.4. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

(484) BSCA je ako správca letiska Charleroi konkurentom riadiacich orgánov iných letísk, ktoré patria do rovnakej spádovej oblasti. Komisia najmä konštatuje, že letisko Brusel-National je od neho vzdialené 69 km po ceste, letisko v Liège 78 km, letisko v Lille-Lesquin 121 km a letisko Maastricht-Aachen 126 km⁽¹⁷⁶⁾. Tieto letiská konkurujúce letisku Charleroi sa nachádzajú v Belgicku alebo v iných členských štátoch.

(485) Na webovom sídle BSCA sa potvrdzuje medzinárodný rozmer letiska Charleroi: letisko Charleroi „sa nachádza 45 minút od centra Bruselu, na juh od Holandska, na severozápad od Francúzska a Luxemburska a na západ od Nemecka, 2 hodiny cesty od veľkých miest, ako je Kolín, Paríž, či Amsterdam“; jeho spádová oblasť „má 5 miliónov potenciálnych cestujúcich menej ako jednu hodinu cesty a viac ako 15 miliónov menej ako dve hodiny cesty“⁽¹⁷⁷⁾.

(486) Opatrenia v prospech BSCA za predpokladu, že tomuto letisku poskytujú hospodársku výhodu, podnecujú leteckých dopravcov a cestujúcich k tomu, aby si vybrali skôr letisko Charleroi – a teda jeho správcu BSCA – ako letiská nachádzajúce sa v tej istej spádovej oblasti vrátane letísk nachádzajúcich sa v iných členských štátoch. Hrozí teda, že narušajú hospodársku súťaž medzi správcami letísk a majú vplyv na výmeny medzi členskými štátmi.

6.1.5. Záver o existencii štátnej pomoci spoločnosti BSCA

(487) Vzhľadom na to, čo bolo uvedené, sa Komisia domnieva, že dohovory z roku 2002 a investičné rozhodnutie z roku 2003 predstavujú štátnu pomoc v prospech BSCA. Komisia nevyklučuje, že zvýšenie kapitálu BSCA upísaného SOWAER v roku 2002 môže takisto predstavovať štátnu pomoc v prospech BSCA.

6.2. Existencia štátnej pomoci v prospech spoločnosti Ryanair

(488) S cieľom určiť, či opatrenia v prospech spoločnosti Ryanair predstavujú štátnu pomoc, Komisia najskôr preskúma, či je dodatok z roku 2010 pripísateľný štátu (časť 6.2.1), potom preskúma, či ostatné opatrenia v prospech spoločnosti Ryanair poskytujú spoločnosti Ryanair výhodu (časť 6.2.2).

⁽¹⁷⁵⁾ Vo finančnom pláne sa uvádza, že „plánovaný rozvoj BSCA a SAB si bude vyžadovať značné zvýšenie vlastného imania (okrem vonkajších zdrojov financovania), a teda následné kroky spoločnosti SOWAER.“

⁽¹⁷⁶⁾ Vzdialenosti uvádzané na webovom sídle <https://maps.google.com>.

⁽¹⁷⁷⁾ <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/localisation-et-bassin-datraction/index.html>.

6.2.1. Pripísateľnosť dodatku z roku 2010 štátu

(489) V tejto časti Komisia preskúma, či je uzavretie dodatku z roku 2010 pripísateľné štátu. Ako uviedol Súdny dvor v rozsudku vo veci Stardust ⁽¹⁷⁸⁾, „preto samotná skutočnosť, že podnik podlieha štátnej kontrole, nestačí na to, aby opatrenia tohto podniku (...) bolo možné považovať za pripísateľné štátu. Takisto je nevyhnutné preskúmať, či sa orgány verejnej moci musia považovať za zapojené takým či onakým spôsobom do prijatia tohto opatrenia.“ V rozsudku vo veci Stardust sa takisto uvádza, že „pripísateľnosť opatrenia prijatého verejným podnikom štátu možno odvodiť podľa súboru ukazovateľov vyplývajúcich z okolností veci a kontextu, v ktorom bolo príslušné opatrenie prijaté.“

a) Pokiaľ ide o vlastníctvo kapitálu a hlasy podľa akcií emitovaných podnikom:

(490) Dňa 6. decembra 2010, v čase uzatvorenia dodatku z roku 2010 k zmluve so spoločnosťou Ryanair, bolo vlastníctvo kapitálu spoločnosti BSCA rozdelené takto:

- 22,56 % vo vlastníctve SOWAER, spoločnosti patriacej v plnej miere regiónu a pod jeho výlučnou kontrolou,
- 27,65 % vo vlastníctve Sogepa („valónskej spoločnosti zodpovednej za správu a účasť“), finančného nástroja regiónu na pomoc reorganizujúcim sa podnikom; spoločnosť patriaca v plnej miere regiónu a pod jeho výlučnou kontrolou,
- 19,16 % vo vlastníctve Sambrinvest, spoločnosti rizikového kapitálu, ktorá je na 50 % vlastnená regiónom a podlieha spoločnej kontrole regiónu a súkromných akcionárov ⁽¹⁷⁹⁾,
- 2,32 % vo vlastníctve Igretec („Združenie obcí pre riadenie a vykonávanie technických a ekonomických štúdií“),
- 27,65 % vo vlastníctve Belgian Airports, plne súkromnej spoločnosti tvorenej talianskou skupinou SAVE a belgickou spoločnosťou Holding Communal SA.

Keďže spoločnosti SOWAER a Sogepa vlastnili viac ako polovicu akcií BSCA a patrili v plnej miere regiónu, verejné orgány vlastnili väčšinu kapitálu BSCA a patrila im väčšina hlasov pridelených týmto akciám.

b) Pokiaľ ide o možnosť určiť viac ako polovicu členov správneho orgánu:

(491) V čase uzavretia dodatku zo 6. decembra 2010 sa v platných stanovách BSCA uvádzalo ⁽¹⁸⁰⁾:

„Správnu radu BSCA tvorí najviac 19 členov:

- i) 12 administrátorov vymenovaných na návrh akcionárov kategórie A ⁽¹⁸¹⁾;
- ii) štyria administrátori vymenovaní na návrh akcionárov kategórie C ⁽¹⁸²⁾;
- iii) traja nezávislí administrátori, z toho dvaja vymenovaní na návrh akcionárov kategórie A, s ktorých kandidatúrou región predbežne súhlasil, a jeden nezávislý administrátor vymenovaný na návrh akcionárov kategórie C (...)

Pokiaľ ide o 12 administrátorov uvedených v bode i), dvoch navrhne Sambrinvest, jedného Igretec a dvoch Sogepa (...)

Navrhované kandidatúry akcionárov kategórie A musia vždy získať predbežný súhlas regiónu Valónsko, avšak s výnimkou kandidatúr navrhovaných spoločnosťami Igretec, Sambrinvest, Sogepa.“

⁽¹⁷⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 174.

⁽¹⁷⁹⁾ Pozri správu Belgicka z 13. mája 2014 (odpoveď na otázku 1).

⁽¹⁸⁰⁾ Článok 11 stanov BSCA z 10. decembra 2009.

⁽¹⁸¹⁾ V článku 5 stanov sa uvádza, že „akcionárom kategórie A môže byť len región Valónsko alebo všetky spoločnosti špecializované a tvorené regiónom Valónsko, akciová spoločnosť Sambrinvest, Sogepa alebo Igretec“.

⁽¹⁸²⁾ V článku 5 stanov sa uvádza, že „akcionárom kategórie C môže byť len Belgian Airports a subjekty, ktorým môže Belgian Airports voľne postúpiť svoje akcie“.

- (492) Väčšina administrátorov (12 z 19) je teda vymenovaná:
- buď so súhlasom regiónu (9 administrátorov, z toho 7 kategórie A a 2 nezávislí administrátori),
 - alebo na návrh subjektov, ktoré podliehajú výlučnej kontrole regiónu (3 administrátori vymenovaní na návrh Igretec a Sogepa).
- (493) Aj pri vylúčení dvoch nezávislých administrátorov je väčšina administrátorov (10) vymenovaná buď so súhlasom regiónu (7), alebo na návrh subjektov, ktoré podliehajú výlučnej kontrole regiónu (3).
- (494) Tri kritériá stanovené v smernici o transparentnosti teda boli v čase uzatvorenia dodatku z roku 2010 splnené. Tieto kritériá však umožňujú predpokladať len dominantný vplyv verejných orgánov. Ako sa uvádza v článku 2 smernice o transparentnosti, je rovnako vhodné preskúmať platné pravidlá na stanovenie toho, či mali verejné orgány dominantný vplyv.
- c) Pokiaľ ide o platné pravidlá na stanovenie toho, či mali verejné orgány dominantný vplyv:
- (495) V článku 4.2.3 dohody akcionárov z júna 2009 medzi spoločnosťami SOWAER, Sogepa, Sambrinvest a Igretec na jednej strane a spoločnosťou Belgian Airports (Save) na druhej strane, podľa článku 16 stanov BSCA platných v čase uzatvorenia dodatku z roku 2010, sa stanovuje, že administrátori kategórie C vymenovaní na návrh Belgian Airports majú právo veta pri niektorých kategóriách rozhodovania:
- „(...) Rozhodnutia prijíma správna rada jednoduchou väčšinou hlasov, okrem rozhodnutí týkajúcich sa nasledujúcich záležitostí, ktoré si okrem iného vyžadujú súhlas všetkých administrátorov kategórie C:
- i) akákoľvek zmena obchodného plánu;
 - ii) prijatie nových obchodných plánov podľa obchodného plánu na obdobie 2009 – 2012 a akákoľvek ich zmena;
 - iii) akékoľvek rozhodnutie, ktoré sa odchyľuje od platného obchodného plánu bez toho, aby ho formálne zmenilo;
 - iv) prijatie ročného rozpočtu spoločnosti (najmä pokiaľ ide o rozvoj, investície, projekty, štúdie, vybavenie, nepriame náklady a zamestnancov) a akákoľvek jeho zmena vo výške viac ako 100 000 EUR;
 - v) návrh pozmeniť politiku vyplácania dividend, ktorý sa má predložiť valnému zhromaždeniu;
 - vi) schválenie akejkoľvek zmluvy alebo dohody medzi spoločnosťou a regiónom Valónsko alebo ktoroukoľvek spoločnosťou, ktorá podlieha priamej alebo nepriamej kontrole tohto regiónu;
 - vii) vzťah medzi spoločnosťou a spoločnosťou Ryanair;
 - viii) vymenovanie alebo odvolanie delegovaného administrátora;
 - ix) akékoľvek rozhodnutie spoločnosti týkajúce sa skutočností uvedených v sťažnosti, ktorú SOWAER predložila spoločnosť Belgian Airports v súlade s dohovorom o prevode akcií;
 - x) akékoľvek rozhodnutie týkajúce sa vzťahu medzi BSCA a BSCA Security v oblasti bezpečnostnej ochrany (security) a
 - xi) (...) uzatvorenie, zmena podmienok, vypovedanie zmluvy alebo odstúpenie od každého spoločného podniku a inej strategickej spolupráce ako s akcionármi Save alebo spoločnosťami, ktoré sú s nimi zviazané.“
- (496) Komisia z toho usudzuje, že v čase uzatvorenia dodatku z roku 2010 sa nemohlo prijať nijaké dôležité rozhodnutie týkajúce sa správy záležitostí BSCA bez súhlasu Belgian Airports. Spoločnosť BSCA teda podliehala spoločnej kontrole súkromných a verejných akcionárov, a teda nebola pod dominantným vplyvom len verejných akcionárov.

- (497) V tejto súvislosti je vhodné poznamenať, že právo veta Belgian Airports sa týka vzťahov medzi BSCA a spoločnosťou Ryanair [pozri bod iv) v odôvodnení 495]. Bez súhlasu Belgian Airports nemala spoločnosť BSCA možnosť uplatňovať prípadné smernice verejných orgánov, pokiaľ ide o uzatvorenie dodatku z roku 2010.
- (498) Okrem toho sa po preskúmaní zápisníc správnych rád o uzatvorení dodatku z roku 2010, najmä zápisníc zo zasadnutí z 25. februára a 29. februára 2010 nezistila existencia takýchto smerníc.
- (499) Správna rada BSCA počas svojej schôdze z 25. februára 2010 jednohlasne vyjadrila svoj súhlas s návrhom dohody so spoločnosťou Ryanair.
- (500) Komisia z toho usudzuje, že rozhodnutie BSCA uzatvoriť dodatok z roku 2010 k zmluve so spoločnosťou Ryanair nemožno pripísať štátu.

6.2.2. Uplatnenie kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve

- (501) S cieľom posúdiť, či štátne opatrenie predstavuje pomoc, treba určiť, či podnik, ktorý je jeho príjemcom, získava hospodársku výhodu, ktorú by nezískal za obvyklých trhových podmienok ⁽¹⁸³⁾.
- (502) S cieľom stanoviť, či i) dohody z roku 2001; ii) ministerská vyhláška z 11. júna 2004 a list BSCA z 24. júna 2004; iii) dodatok z roku 2005 a iv) odstúpenie podielu v Promocy spoločnosti BSCA poskytujú výhodu spoločnosti Ryanair, Komisia skúmala, či sa prijatím týchto opatrení subjekt, ktorý ich poskytol, správal ako hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve.

6.2.2.1. Určenie subjektu, ktorý opatrenia poskytol

- (503) Všeobecný súd v bode 102 svojho rozsudku zo 17. decembra 2008 o rozhodnutí z roku 2004 uviedol, že „odmietnutím Komisie preskúmať výhody poskytnuté Valónskym regiónom a BSCA spoločne a uplatniť zásadu súkromného investora v trhovom hospodárstve na opatrenia prijaté Valónskym regiónom napriek hospodárskym väzbám spájajúcim tieto dva subjekty došlo k nesprávnemu právnemu posúdeniu.“
- (504) S cieľom uplatňovať kritérium súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve i) na dohody z roku 2001; ii) ministerskú vyhlášku z 11. júna 2004 a list BSCA z 24. júna 2004; iii) dodatok z roku 2005 a iv) odstúpenie podielu v Promocy spoločnosti BSCA, Komisia zväzi, či vzhľadom na hospodárske a základné prepojenia medzi subjektom región/SOWAER a spoločnosťou BSCA v čase poskytnutia týchto opatrení ⁽¹⁸⁴⁾, je subjektom, ktorý poskytuje opatrenie, zoskupenie tvorené regiónom, SOWAER a BSCA (ďalej len „región – SOWAER – BSCA“).
- (505) V dôsledku toho sa musia dve zmluvy z roku 2001 považovať za jedno opatrenie (ďalej len „zmluvy z roku 2001“). Okrem toho sa ministerská vyhláška z 11. júna 2004 a list BSCA z 24. júna 2004 (ďalej len „predbežný obchodný rámec z roku 2004“) musia považovať za jedno a to isté opatrenie.
- (506) V dôsledku toho sa takisto s cieľom uplatňovať kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve finančné toky medzi týmito tromi subjektmi zrušia a ich účty sa skonsolidujú.

6.2.2.2. Uplatnenie kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve

- (507) S cieľom stanoviť, či sú opatrenia uvedené v časti 3.2 v súlade s kritériom hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, Komisia preskúmala v súlade s bodom 53 usmernení v oblasti letectva ⁽¹⁸⁵⁾,

a) či cena účtovaná za letiskové služby zodpovedá trhovej cene alebo

⁽¹⁸³⁾ Pozri najmä rozsudok z 29. apríla 1999 vo veci C-342/96, Španielsko/Komisia, Zb. 1999, s. I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

⁽¹⁸⁴⁾ Najmä spoločnosť BSCA bola verejným podnikom v čase poskytnutia týchto opatrení.

⁽¹⁸⁵⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

- b) či je prostredníctvom analýzy *ex ante* možné preukázať, že dohody so spoločnosťou Ryanair mohli mať pozitívny hraničný prínos pre príjmy pre celok tvorený regiónom – SOWAER – BSCA.
- a) Porovnanie cien účtovaných za letiskové služby na letisku Charleroi s trhovou cenou
- (508) Komisia má silné pochybnosti, či je v súčasnosti možné určiť vhodné porovnávacie kritérium na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované správcami letísk.
- (509) Uplatnenie kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na základe priemernej ceny zistenej na iných podobných trhoch môže byť odôvodnené, ak trhovú cenu možno rozumne určiť alebo vyvodiť z iných trhových ukazovateľov. Táto metóda však nemôže byť rovnako opodstatnená v prípade letiskových služieb. Štruktúra nákladov a príjmov sa totiž na jednotlivých letiskách výrazne odlišuje. Tieto náklady a príjmy závisia od úrovne rozvoja letiska, od počtu leteckých dopravcov, ktorí na ňom pôsobia, od kapacity prepravy cestujúcich, od stavu infraštruktúry a súvisiacich investícií, od právneho rámca, ktorý sa môže v jednotlivých členských štátoch rôzniť, ako aj od strát a záväzkov, ktoré letisko vykázalo v minulosti ⁽¹⁸⁶⁾.
- (510) Okrem toho liberalizácia trhu leteckej dopravy robí zložitejšou akúkoľvek analýzu, ktorá má porovnávaciu povahu. Ako je preukázané v predmetnom prípade, obchodné praktiky medzi letiskami a leteckými dopravcami sa nutne neodvíjajú od zoznamu verejných cien, pokiaľ ide o individuálne služby. Tieto obchodné vzťahy sú v skutočnosti veľmi rôznorodé. Zahŕňajú rozdelenie rizika podľa využívania letiska a súvisiacich obchodných a finančných povinností, rozšírenie ponukových mechanizmov (napríklad formou zľavy, ktorej výška závisí od počtu spojení alebo prepravených cestujúcich), ako aj rôzne rozdelenie rizika počas obdobia platnosti zmlúv. Transakcie medzi nimi sú preto ťažko porovnateľné na základe ceny za spiatocný let alebo za cestujúceho.
- (511) Spoločnosť Ryanair podporuje názor, podľa ktorého je možné uplatňovať zásadu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, a to na základe porovnania obchodných praktík ostatných európskych letísk. Ryanair vychádza zo štúdie spoločnosti Oxera z 2. októbra 2011, v ktorej sa navrhovalo, aby na porovnanie poslúžili letiská Glasgow Prestwick a Liverpool John Lennon.
- (512) Komisia však má vážne pochybnosti, či je vhodné túto situáciu porovnávať s týmito letiskami s cieľom zhodnotiť situáciu letiska Charleroi, keďže príjmy letiska Glasgow Prestwick vo veľkej miere pozostávajú z nákladnej dopravy, ktorá na letisku Charleroi chýba. Okrem toho v posledných rokoch tieto dve letiská prijímali verejné financovanie.
- (513) Navyše, ako už bolo preukázané, transakcie, ktoré sa majú analyzovať, sa týkajú viacerých „cien“, konkrétne najmä rozličných letiskových poplatkov, ceny za služby pozemnej obsluhy a pri niektorých opatreniach príspevkov spoločnosti Promocy zodpovednej za marketingové opatrenia. Každá z týchto transakcií tak zahŕňa komplexný celok finančných tokov medzi správcou letiska a leteckým dopravcom a jeho pobočkami.
- (514) Len porovnanie letiskových poplatkov, ktoré BSCA účtovala spoločnosti Ryanair, s letiskovými poplatkami účtovanými na porovnateľných letiskách by teda neprineslo nijaký relevantný údaj v súvislosti s dodržaním zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Na to, aby bolo možné uplatniť porovnávaciu metódu na transakcie, ktoré sú predmetom tohto posúdenia, by bolo minimálne potrebné nájsť na letiskách zo zoznamu porovnateľných letísk súbor porovnateľných transakcií, ktorý by zahŕňal najmä rovnocenné marketingové služby a rovnocenné služby pozemnej obsluhy. Bolo by takmer nemožné vytvoriť zoznam porovnateľných transakcií, lebo transakcie, ktoré sú predmetom tohto posúdenia, sú veľmi komplexné a špecifické, a to tým viac, že ceny za služby pozemnej obsluhy a marketingové služby sú len málokedy verejne dostupné a bolo by zložité dostať sa k nim na účely zostavenia podkladu na porovnanie.
- (515) Napokon aj za predpokladu, že by bolo možné na základe vhodnej porovnávejcej analýzy stanoviť, že predmetné ceny, uvedené v jednotlivých transakciách, ktoré sú predmetom tohto vyšetrovania, sú rovnaké alebo sú vyššie ako trhové ceny stanovené na základe zoznamu porovnateľných transakcií, Komisia by na základe toho nemohla dospieť k záveru, že tieto transakcie zodpovedajú trhovým cenám, ak je zrejmé, že pri ich realizácii správca letiska mohol očakávať, že ich dôsledkom budú hraničné náklady vyššie ako hraničné príjmy. Nijaký hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve totiž nemá záujem ponúkať tovary alebo služby za trhovú cenu, ak by to viedlo k prírastkovej strate.

⁽¹⁸⁶⁾ Pozri rozhodnutie Komisie 2011/66/EÚ vo veci C-12/2008 – Slovensko – Zmluva medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair (Ú. v. EÚ L 27, 1.2.2011, s. 24), odôvodnenia 88 a 89.

(516) V súvislosti s touto analýzou Komisia pokladá za vhodné pripomenúť, že v záujme uplatnenia usmernení v oblasti letectva boli Belgicko, ako aj zainteresované strany vyzvané, aby predložili pripomienky k uplatneniu ustanovení týchto usmernení na predmetnú vec. V danom prípade Belgicko ani zainteresované strany s výnimkou spoločnosti Ryanair v zásade nespochybnili prístup Komisie, podľa ktorého v prípade, že nie je možné určiť vhodné porovnávacie kritérium na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované letiskami leteckým dopravcom, je najrelevantnejšie kritérium na posúdenie dohôd, ktoré uzatvorili tieto zmluvné strany, analýza postupného rastu ziskovosti *ex ante*.

b) Analýza ziskovosti opatrení *ex ante*

(517) So zreteľom na uvedené tvrdenia sa Komisia domnieva, že v tomto prípade sa musí uplatniť prístup, ktorý sa všeobecne presadzuje v usmerneniach o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti, pokiaľ ide o uplatnenie kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na vzťahy medzi letiskami a leteckými dopravcami, t. j. analýza *ex ante* hraničného rastu ziskovosti. Tento prístup odôvodňuje skutočnosť, že správca letiska môže mať objektívny záujem na uzatvorení transakcie s leteckým dopravcom, lebo môže rozumne očakávať, že na základe tejto transakcie si zlepši zisky (alebo zníži straty) v porovnaní s opačnou situáciou, keď by sa transakcia neuskutočnila ⁽¹⁸⁷⁾, a to nezávisle od akéhokoľvek porovnania s podmienkami, ktoré leteckým dopravcom ponúkajú iní správcovia letísk, alebo s podmienkami, ktoré ten istý správca ponúka iným leteckým dopravcom.

(518) Ako sa stanovuje v bode 63 usmernení v oblasti letectva, „Komisia sa domnieva, že dohody uzatvorené medzi leteckými spoločnosťami a letiskom sa môžu považovať za dohody, ktoré spĺňajú kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, ak postupne prispievajú, z hľadiska *ex ante*, k ziskovosti letiska. Letisko by malo preukázať, že keď uzatvára dohodu s leteckou spoločnosťou (...), je počas trvania dohody schopné pokrývať všetky z nej vyplývajúce náklady s primeranou ziskovou maržou na základe rozumných strednodobých vyhládok.“ ⁽¹⁸⁸⁾

(519) Komisia zdôrazňuje, že kritérium uvedené v bode 63 usmernení v oblasti letectva odráža logiku kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, ale že toto kritérium, ktoré odkazuje skôr na osobitné dohody uzatvorené medzi letiskami a leteckými dopravcami ako na všeobecný obchodný plán, ako je to vo všeobecnosti pri uplatňovaní kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, bolo spresnené len nedávno. V dôsledku toho Komisia uznala, že môže byť pre členské štáty a príslušné hospodárske subjekty zložité poskytovať dokumenty datované z obdobia, keď bolo opatrenie poskytnuté, a zodpovedajúce priamo tomu, čo sa upravuje v bode 63 usmernení v oblasti letectva, zatiaľ čo tieto dohody boli uzatvorené pred niekoľkými rokmi. Komisia zohľadní tieto úvahy pri uplatnení kritéria súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na dohody so spoločnosťou Ryanair.

(520) Podľa bodu 64 usmernení v oblasti letectva „na posúdenie, či dohoda, ktorú letisko uzatvorilo s leteckou spoločnosťou, spĺňa kritérium subjektu trhového hospodárstva, očakávané neletecké príjmy pochádzajúce z činnosti leteckej spoločnosti by sa mali zohľadniť spoločne s letiskovými poplatkami po odpočítaní všetkých zliav, marketingovej podpory alebo stimulačných opatrení. Podobne by sa mali zohľadniť aj všetky očakávané hraničné náklady, ktoré postupne vznikajú letisku v súvislosti s činnosťou leteckej spoločnosti na letisku (...). Na druhej strane náklady, ktoré by letisko muselo znášať bez ohľadu na dohodu uzatvorenú s leteckou spoločnosťou, by sa na účely kritéria subjektu trhového hospodárstva nemali zohľadňovať.“ (Poznámky pod čiarou sa neprevzali).

(521) Okrem toho sa podľa bodu 66 uvedených usmernení uvádza, že: „Komisia pri posudzovaní dohôd uzatvorených s letiskom/leteckou spoločnosťou zohľadní aj mieru, do akej možno posudzované dohody považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie letiska zameranej na dosiahnutie aspoň dlhodobej ziskovosti.“ ⁽¹⁸⁹⁾

(522) Komisia teda uplatnila kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve podľa uvedených zásad, a to na tieto opatrenia:

i) Zmluvy z roku 2001

(523) S cieľom určiť, či z hľadiska *ex ante* zmluvy z roku 2001 prispeli k ziskovosti subjektu, ktorý poskytol pomoc v súlade s bodom 63 usmernení v oblasti letectva, Komisia stanovila, či čistá súčasná hodnota zmlúv z roku

⁽¹⁸⁷⁾ Inými slovami, ak je očakávaná hraničná ziskovosť z tejto transakcie kladná.

⁽¹⁸⁸⁾ Poznámky pod čiarou sa neprevzali.

⁽¹⁸⁹⁾ Bod 66.

2001 bola pozitívna pre celý subjekt región – SOWAER – BSCA. Opačným scenárom je situácia, keď sa zmluvy 2001 neuzatvorili a keď sa subjekt región – SOWAER – BSCA rozhodol vzdať príjmov vyvolaných dodatočnou prepravou v dôsledku týchto zmlúv, a neznašať náklady vyvolané touto prepravou.

Obnova prírastkového obchodného plánu

- (524) Ešte pred dohodami z roku 2001 spoločnosť BSCA vytvorila obchodný plán. Jedna časť tohto obchodného plánu sa však týkala nielen prijatých príjmov vďaka preprave spoločnosti Ryanair, ale aj príjmov prijatých vďaka preprave iných leteckých dopravcov. Na jednej strane sa tým vymedzili len príjmy a náklady spoločnosti BSCA, zatiaľ čo s cieľom uplatniť kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve je vhodné zväziť, že subjekt, ktorý uzatvoril zmluvy z roku 2001 so spoločnosťou Ryanair, je subjekt región – SOWAER – BSCA. Tento obchodný plán sa teda môže využiť ako zdroj údajov, ale musí sa prepracovať, aby sa mohol využiť s cieľom uplatniť kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.
- (525) Komisia teda obnovila to, čo malo byť obchodný plán pre subjekt región – SOWAER – BSCA s cieľom zhodnotiť očakávanú ziskovosť týchto zmlúv, a začlenili sa do neho len hraničné príjmy a náklady hospodárskych činností týkajúcich sa týchto zmlúv. Na tento účel Komisia vychádzala zo všeobecného obchodného plánu (t. j. ktorý sa týkal všetkých činností letiska a nielen osobitného vplyvu zmlúv z roku 2001) BSCA, ktorý bol k dispozícii pred uzatvorením zmlúv z roku 2001. Na základe tohto všeobecného obchodného plánu Komisia vypracovala prírastkový obchodný plán zahŕňajúci len hraničné hospodárske činnosti (t. j. ktorý zohľadňoval výlučne príjmy a náklady spojené s prepravou spoločnosti Ryanair) a izolujúci prepravu, hraničné náklady a príjmy, ktoré bolo možné očakávať zo zmlúv so spoločnosťou Ryanair pri ich uzatvorení⁽¹⁹⁰⁾. Komisia z toho následne vyvodila obchodný plán pre subjekt región – SOWAER – BSCA a pridala hraničné náklady a príjmy regiónu a SOWAER týkajúce sa týchto zmlúv a neutralizovala vnútorne toky v rámci subjektu región – SOWAER – BSCA.

Očakávané hraničné náklady

Očakávané hraničné investičné náklady

- (526) S cieľom určiť, či sa v dôsledku zmlúv z roku 2001 mala v rámci očakávaných hraničných investičných nákladov zohľadniť aj časť investičných nákladov, Komisia v súlade s bodom 64 usmernení v oblasti letectva preskúmala, či sa o investičnom programe letiska Charleroi rozhodlo v súvislosti so zmluvami z roku 2001, alebo nezávisle od týchto zmlúv.
- (527) Komisia konštatuje, že od konca 90. rokov 20. storočia, čo je pred podpisom zmlúv z roku 2001, chcel región zabezpečiť rozvoj tohto letiska s cieľom zvýšiť hospodársku činnosť na svojom území. Vo svojom vyhlásení o regionálnej politike schválenom 15. júla 1999 valónsky parlament uznal, že regionálne letiská predstavujú dôležité póly hospodárskeho rozvoja a tvorby pracovných miest pre región Valónsko⁽¹⁹¹⁾. V správe valónskej vláde z 8. novembra 2000 (táto správa mala informovať valónsku vládu v súvislosti s rozhodnutím o schválení investičného programu) minister hospodárstva zdôrazňuje, že aby mohlo letisko „zohrávať úlohu hybnej sily pre hospodárstvo tohto regiónu, je dôležité, aby malo k dispozícii kompletnú infraštruktúru v rámci globálneho rozvoja.“
- (528) Od konca 90. rokov 20. storočia (a teda pred dohodami z roku 2001) bolo podľa Belgicka v dôsledku technických prekážok spojených s existujúcou infraštruktúrou⁽¹⁹²⁾ jasné, že sa bude musieť postaviť nový terminál v severnej časti letiska. Združenie obcí Intercommunale Igretec, poverené výstavbou priemyselného parku, už v tom období vyvlastnilo niektoré pozemky. Región začal vyvlastňovať pozemky v priebehu 90. rokov 20. storočia a združenie obcí mu v roku 1999 postúpilo pozemky, ktoré vyvlastnilo. Práve na týchto pozemkoch bol postavený nový terminál pre cestujúcich.

⁽¹⁹⁰⁾ Pokiaľ ide o prírastkové prevádzkové náklady (zamestnanci, rozličné nákupy), Komisia využila údaje celkových nákladov obchodných plánov a regresiu, vďaka ktorým mohla zhodnotiť spôsob, akým sa tieto nákladové položky vyvíjajú v závislosti od prepravy.

⁽¹⁹¹⁾ Zdroj: Správa valónskej vlády v prílohe k zápisnici zasadnutia valónskej vlády z 8. novembra 2000.

⁽¹⁹²⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 22.

- (529) Región Valónsko na stretnutí 20. júla 2000 schválil smerovania rámcovej dohody o viacročnom investičnom programe letiska Charleroi, v ktorom sa uvádza najmä „plán nového terminálu pre cestujúcich“, s celkovým rozpočtom vo výške 113 740 000 EUR. Región 8. novembra 2000 prijal rozhodnutie o vykonávaní jeho rozhodnutia z 20. júla 2000, ktorým sa menia tvrdenia viacročného investičného programu. Hoci tieto rozhodnutia región právne nezaväzovali, poukázali na to, že región zamietol základy investičného programu ešte pred podpísaním zmlúv z roku 2001.
- (530) Rozhodnutie z 8. novembra 2000 sa týkalo najmä správy ministra hospodárstva, ktorý sa odvolával na dve štúdie uskutočnené na konci 90. rokov 20. storočia a na začiatku ďalšieho desaťročia, ktoré nechal uskutočniť región:
- štúdia uskutočnená Medzinárodným združením leteckých prepravcov (ďalej len „IATA“): v tejto štúdii sa určili tri možnosti rozvoja osobnej dopravy na letisku Charleroi, založené na hypotézach rastu počtu cestujúcich pri pravidelných letoch, charterových letoch a obchodných letoch,
 - štúdia uskutočnená spoločnosťou Tractebel, ukončená v apríli 2000: cieľom tejto štúdie bolo vypracovať plán rozvoja infraštruktúry na základe komerčných hypotéz („high scenario“) štúdie IATA.
- Syntéza týchto štúdií predložená ministrom valónskej vlády sa týka všeobecných hypotéz o doprave, ktoré nie sú predložené tak, akoby sa týkali konkrétnej spoločnosti alebo budúcej zmluvy.
- (531) Na správnej rade BSCA bola 31. júla 2001 k obchodnému plánu BSCA z roku 2001 predložená správa k strategickej orientácii. Podľa tejto správy sa malo BSCA zamerať na nízkonákladových dopravcov a prípadne na leteckých dopravcov z východných krajín. V tejto správe sa zdôraznilo, že je pre BSCA nevyhnutné prilákať nových leteckých dopravcov (okrem spoločnosti Ryanair) a že letisko Charleroi musí získať postavenie potenciálnej destinácie pre nové základne, ktoré budú nízkonákladoví dopravcovia chcieť v budúcnosti otvoriť.
- (532) V obchodnom pláne BSCA z roku 2001 sa takisto uvádza, že investície a najmä výstavba nového terminálu bola plánovaná nielen z hľadiska uspokojenia potrieb spoločnosti Ryanair, ale aj z hľadiska potrieb všetkých leteckých dopravcov, ktorých môže letisko Charleroi pritiahnúť. Podľa tohto obchodného plánu má očakávaný počet cestujúcich letiacich spoločnosťou Ryanair vzrásť z 360 000 len na 700 000 cestujúcich do roku 2015 (pozri tabuľku v odôvodnení 536). K tomuto rastu má dôjsť najmä v období rokov 2001 – 2003, čo je pred otvorením nového terminálu plánovaného na rok 2005. Región a BSCA teda očakávali, že zvýšenie dopravy v dôsledku týchto investícií upúta aj iných leteckých dopravcov ako Ryanair.
- (533) Región a BSCA neuskutočnili tieto investície len z dôvodu zvýšiť počet cestujúcich spoločnosti Ryanair, ale aj aby umožnili naplnenie značného potenciálu rozvoja dopravy, ktorý sa špecificky netýka len jedného leteckého dopravcu. Komisia z toho usudzuje, že tieto investície nemožno pripísať len spoločnosti Ryanair. Preto nie je vhodné pripisovať prírastkové investičné náklady zmlúvam z roku 2001.

Očakávané hraničné prevádzkové náklady

- (534) Očakávané hraničné prevádzkové náklady v dôsledku zmlúv z roku 2001 sa rovnajú očakávaným prevádzkovým nákladom priamo pripísateľným spoločnosti Ryanair, ku ktorým Komisia pridala časť nepriamych očakávaných prevádzkových nákladov v pomere k počtu cestujúcich spoločnosti Ryanair vzhľadom na celkový počet cestujúcich. Komisia zdôrazňuje, že ak je v tejto hypotéze čistá súčasná hodnota zmlúv z roku 2001 pozitívna, bude taká a *fortiori* aj vtedy, ak by očakávané hraničné prevádzkové náklady boli stanovené pri uskutočnení lineárnej regresie, ako sa navrhovalo v štúdii, ktorú pre spoločnosť Ryanair vypracovala spoločnosť Oxera.

Očakávané hraničné príjmy

- (535) Oproti stanovisku spoločnosti Ryanair sa v analýze Komisie vylúčila celá zvyšná hodnota zmluvy so spoločnosťou Ryanair, lebo dlhodobý efekt reklamy na celkovú prepravu na letisku Charleroi je len slabo zdokumentovaný a je ťažké ho zmerať.

(536) Výsledky výpočtu čistej súčasnej hodnoty sú uvedené v tabuľke 21. Z týchto výsledkov vyplýva pozitívny prírastkový príspevok pre spoločnosť Ryanair za všetky príslušné roky.

Tabuľka 21

Očakávané peňažné toky v rámci opatrenia z roku 2001

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počet cestujúcich odlietajúcich spoločnosťou Ryanair	360 000	600 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Celkový počet odlietajúcich cestujúcich	384 400	627 800	732 800	797 800	867 800	931 034	1 078 275	1 208 523	1 333 779	1 459 042	1 524 314	1 565 343	1 608 418	1 653 642	1 701 120
Príjmy za odlietajúcich cestujúcich															
Poplatky cestujúcich	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Poplatok za nástup	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Palivo	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]
Bezcolná predajňa	[3 – 4]	[3 – 4]	[3 – 4]	[3 – 4]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ostatné obchody	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]
Horeka	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]
Parkovanie	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]
Manipulačný poplatok	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]
Provízia/predaj	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]
Spolu	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]

- (537) Keďže prírastkový príspevok spoločnosti Ryanair je pozitívny počas všetkých predmetných rokov, čistá súčasná hodnota zmluvy bude nevyhnutne pozitívna, a to bez ohľadu na priemerné vážené náklady na daný kapitál.
- (538) Na ilustráciu však Komisia vypočítala čistú súčasnú hodnotu na základe priemerných nákladov nachádzajúcich sa medzi 8,7 % až 9 %. Diskontná sadzba použitá na výpočet čistej súčasnej hodnoty zmlúv sú priemerné vážené náklady na kapitál subjektu, ktorý poskytuje pomoc, a to v momente, keď ju poskytol. V tomto prípade majú príjmy a náklady spojené so zmlouvou so spoločnosťou Ryanair vplyv na účty BSCA. Komisia sa teda rozhodla použiť ako diskontnú sadzbu náklady na kapitál BSCA. Výpočet priemerných vážených nákladov na kapitál pre BSCA vychádza z rozdielnych hypotéz:
- výlučné financovanie z vlastných fondov,
 - riziková prirážka 5,51 % ⁽¹⁹³⁾,
 - beta 0,69, ⁽¹⁹³⁾
 - náklady na kapitál pred zdanením bez rizika medzi 4,9 % a 5,2 %,
 - daňová sadzba 40,2 %.
- (539) Pre ilustráciu Komisia na základe priemernej sadzby medzi 8,7 a 9 %, čiže 8,85 %, dospela k záveru, že čistá súčasná hodnota bola pozitívna, a to vo výške 19,5 milióna EUR.

Tabuľka 22

Čistá súčasná hodnota opatrenia z roku 2001

(v miliónoch EUR)

	Diskontná sadzba 8,85 %
Čistá súčasná hodnota	19,5

Z tejto pozitívnej hodnoty čistej súčasnej hodnoty, ako aj z pozitívnych príspevkov počas všetkých rokov vyplýva, že bolo možné očakávať, že zmluvy z roku 2001 zvýšia ziskovosť subjektu región – SOWAER – BSCA.

- (540) Pokiaľ ide o záväzok regiónu odškodniť spoločnosť Ryanair za straty, ktoré spoločnosť musela znášať v dôsledku prípadnej zmeny úrovne letiskových poplatkov či otváracích hodín letiska počas obdobia 2001 – 2016, Komisia konštatuje, že toto odškodnenie nemôže prekročiť stratu, ktorú musela priamo znášať spoločnosť Ryanair v dôsledku tejto zmeny. Preto za predpokladu, žeby región odškodnil spoločnosť Ryanair pri uplatňovaní tohto ustanovenia, spoločnosť Ryanair by nebola v priaznivejšej situácii, v ktorej by sa nachádzala, keby región dodržal svoj záväzok. Toto ustanovenie teda neposkytuje spoločnosti Ryanair dodatočnú výhodu.
- (541) Okrem toho v súlade s bodom 66 usmernení v oblasti letectva tieto dohody možno považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie letiska zameranej na dosiahnutie aspoň dlhodobej ziskovosti. Stratégia BSCA pozostávala z rozvoja dopravy na letisku Charleroi s cieľom najmä zvýšiť jeho príjmy a aj lepšie pokrývať fixné náklady a dosahovať zisk. Na tento účel sa spoločnosť BSCA rozhodla špecializovať na lety na krátku a strednú vzdialenosť medzi dvoma bodmi (tzv. point-to-point), najmä na nízkonákladové lety. Spoločnosť BSCA založila túto stratégiu na štúdiách externých konzultantov na konci 90. rokov 20. storočia. Podľa niektorých z týchto štúdií ⁽¹⁹⁴⁾ letisko Charleroi malo pri svojom rozvoji v tomto segmente komparatívne výhody, najmä nízke náklady. Podľa „správy k strategickej orientácii“ BSCA z 31. júla 2001 bolo cieľom BSCA dosiahnuť 2,5 až 3 milióny cestujúcich ⁽¹⁹⁵⁾ do roku 2010, čo podľa tejto správy „nebolo nijakou utópiou vzhľadom na vybudovanie základne spoločnosti Ryanair a rast leteckej dopravy“. Zmluvy z roku 2001 teda patria do rámca tejto stratégie rastu dopravy a príjmov.

⁽¹⁹³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 156.

⁽¹⁹⁴⁾ IATA, Roland Berger international, štúdia financovaná Grands Travaux de Marseille.

⁽¹⁹⁵⁾ Vrátane cestujúcich pri odchode a príchode.

- (542) Pri zachovaní kritéria súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve nepredstavujú zmluvy z roku 2001 štátnu pomoc.
- ii) Predbežný obchodný rámec z roku 2004
- (543) S cieľom určiť, či z hľadiska *ex ante* obchodný rámec z roku 2004 prispel k ziskovosti subjektu, ktorý poskytol pomoc v súlade s bodom 63 usmernení v oblasti letectva, Komisia stanovila, či čistá súčasná hodnota obchodného rámca z roku 2004 bola pozitívna pre celý subjekt región – SOWAER – BSCA. Alternatívny scenár k rozhodnutiu prijať obchodný rámec z roku 2004 je neexistencia zmluvy so spoločnosťou Ryanair, a teda vzdať sa prírastkových príjmov a nákladov spojených s prepravou so spoločnosťou Ryanair.
- (544) Spoločnosť BSCA 22. januára 2004 pred uzatvorením predbežného obchodného rámca na rok 2004 aktualizovala svoj obchodný plán. Podľa Belgicka bol obchodný plán z 22. januára 2004 pripravený v zmysle rozhodnutia z roku 2004 s cieľom schváliť nový návrh, ktorý sa mal vypracovať v spoločnosti Ryanair⁽¹⁹⁶⁾. Jedna časť tohto obchodného plánu sa však týka nielen prijatých príjmov vďaka preprave spoločnosti Ryanair, ale aj príjmov prijatých vďaka preprave iných leteckých dopravcov. Na druhej strane sa tým vymedzili len príjmy a náklady spoločnosti BSCA, zatiaľ čo s cieľom uplatniť kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve je vhodné zvážiť, že subjekt, ktorý uzatvoril predbežný obchodný rámec z roku 2004 so spoločnosťou Ryanair, je subjekt región – SOWAER – BSCA.
- (545) Komisia teda obnovila obchodný plán pre subjekt región – SOWAER – BSCA obsahujúci len príjmy a náklady hospodárskej činnosti spojenej s obchodným rámcem z roku 2004. Na tento účel Komisia vychádzala zo všeobecného obchodného plánu BSCA z 22. januára 2004 a uplatnila rovnakú metodiku, ktorú použila pri zmluvách z roku 2001 a opísala v odôvodnení 525.
- (546) S cieľom určiť hraničné náklady pripísateľné predbežnému obchodnému rámcu z roku 2004 Komisia preskúmala najmä to, či región, SOWAER alebo BSCA mali očakávať, že uskutočnia niektoré investície podľa obchodného rámca z roku 2004. Na pripomenutie, obchodný rámec z roku 2004 bol zavedený s cieľom vyplniť právne medzery vytvorené v dôsledku zrušenia zmlúv z roku 2001 následkom rozhodnutia Komisie z roku 2004. Pri uplatňovaní tohto obchodného rámca nebolo zoskupenie tvorené regiónom – SOWAER – BSCA vedené k tomu, aby uskutočnilo nové investície. O investíciách podľa dohovoru SOWAER/BSCA z roku 2002, ako aj investíciách z roku 2003 sa už rozhodlo a práce sa už začali. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 533, investičný program začlenený k dohovoru SOWAER/BSCA z roku 2002 by sa bol pravdepodobne prijal, a to aj pri neexistencii zmlúv so spoločnosťou Ryanair. Platí to aj pri revízii investičného programu z roku 2003, ktorá sa riadila tou istou logikou rozvoja letiska s takou diverzifikovanou klientelou, pokiaľ ide o leteckých dopravcov. Komisia z toho usudzuje, že nie je vhodné pripisovať prírastkové investičné náklady predbežnému obchodnému rámcu z roku 2004.
- (547) Na základe týchto hypotéz Komisia zistila, že náležité peňažné toky na analýzu ziskovosti obchodného rámca z roku 2004 sú takéto:

⁽¹⁹⁶⁾ Odpoveď Belgicka doručená Komisii 18. marca 2014 (odpoveď na otázku 10).

Tabuľka 23

Očakávané peňažné toky opatrenia z roku 2004

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počet odlietajúcich cestujúcich spoločnosťou Ryanair	1 033 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941
Celkový počet odlietajúcich cestujúcich	1 099 944	1 292 535	1 295 174	1 346 381	1 397 587	1 448 794	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
Príjmy za odlietajúcich cestujúcich												
Poplatky cestujúcich	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Poplatok za nástup	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Manipulačný poplatok	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]
Palivo	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]
Obchodné koncesie	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]
Spolu	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]
Náklady na odlietajúcich cestujúcich												
Príspevok na propagáciu	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Iné tovary a služby	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]
Mzdy a sociálne zabezpečenie	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]
Medzisúčet	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]
Poplatky za zriadenie	0,34	0,18	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Spolu	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]
Celkové príjmy spoločnosti Ryanair na odlietajúceho cestujúceho	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]
Celkové náklady spoločnosti Ryanair na odlietajúceho cestujúceho	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]
Prírastkový príspevok na cestujúceho spoločnosti Ryanair	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]
Celkový prírastkový príspevok spoločnosti Ryanair (v miliónoch EUR)	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]

- (548) Z týchto tokov vyplýva pozitívny prírastkový príspevok pre spoločnosť Ryanair za všetky príslušné roky. Obchodný rámec má nevyhnutne pozitívnu čistú súčasnú hodnotu, a to bez ohľadu na priemerné vážené náklady na vybratý kapitál.
- (549) Na výpočet čistej súčasnej hodnoty opatrenia z roku 2004 na ilustráciu však Komisia stanovila diskontnú sadzbu, ktorá sa má použiť. Touto sadzbou sú priemerné vážené náklady na kapitál subjektu, ktorý poskytuje pomoc, a to v momente, keď ju poskytol. Ako sa spresnilo v odôvodnení 538, Komisia zvažila priemerné vážené náklady na kapitál BSCA. Na základe uvedených hypotéz sa Komisia domnievala, že tieto náklady sú vo výške 9,7 %:
- výlučné financovanie z vlastných fondov,
 - riziková prirážka 5,72 % ⁽¹⁹⁷⁾,
 - beta 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾,
 - náklady na kapitál pred zdanením bez rizika medzi 4,2 % a 4,4 %.
- (550) V nasledujúcej tabuľke sú zobrazené výsledky výpočtu čistej súčasnej hodnoty obchodného rámca z roku 2004 založeného na diskontnej sadzbe 9,7 %.

Tabuľka 24

Čistá súčasná hodnota opatrenia z roku 2004

(v miliónoch EUR)

	Diskontná sadzba 9,7 %
Čistá súčasná hodnota	53

Táto pozitívna čistá súčasná hodnota potvrdzuje, že bolo možné očakávať, že obchodným rámcom z roku 2004 sa zvýši ziskovosť subjektu región – SOWAER – BSCA.

- (551) V bode 66 usmernení v oblasti letectva sa stanovuje, že posudzované dohody možno považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie letiska zameranej na dosiahnutie aspoň dlhodobej ziskovosti. V tejto súvislosti správna rada BSCA na svojom zasadnutí 15. apríla 2004 posúdila návrhy spoločnosti Ryanair a poverila „delegovaného administrátora, aby uskutočnil schválenie obchodného plánu BSCA a posúdil prípadné dôsledky predmetných návrhov“. „Celkovou analýzou sa takisto musí v každom smere potvrdiť, že trvalosť a budúcnosť letiska nie sú v nijakom prípade ohrozené a že BSCA má z dlhodobého hľadiska dostatočný priestor na pokračovanie v jeho rozvoji.“ Počas nasledujúceho zasadnutia 6. mája 2004 „správna rada konštatovala, že návrhy, o ktorých sa nedávno diskutovalo v Dubline so zástupcami spoločnosti Ryanair, by mohli vzhľadom na očakávateľný rozvoj letiska zabezpečiť letisku Charleroi zachovanie operácií spoločnosti Ryanair podľa pôvodného obchodného plánu (...).“ Pôvodný obchodný plán bol súčasťou dlhodobej stratégie rozvoja a Komisia z toho usudzuje, že obchodný rámec z roku 2004 bol súčasťou rovnakej stratégie.
- (552) Pri splnení kritéria súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve nepredstavuje obchodný rámec z roku 2004 štátnu pomoc.
- iii) Zmluva z roku 2005
- (553) S cieľom určiť, či z hľadiska *ex ante* zmluva z roku 2005 prispela k ziskovosti subjektu, ktorý poskytol pomoc v súlade s bodom 63 usmernení v oblasti letectva, Komisia určila, či čistá súčasná hodnota zmluvy z roku 2005 bola pozitívna pre celý subjekt región – SOWAER – BSCA. Alternatívnym scenárom je zrušenie dohody so spoločnosťou Ryanair po uplynutí platnosti listu BSCA spoločnosti Ryanair z 24. júna 2004 v marci 2006.

⁽¹⁹⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 156.

- (554) Na výpočet čistej súčasnej hodnoty Komisia obnovila obchodný plán pre subjekt región – SOWAER – BSCA obsahujúci len príjmy a náklady hospodárskej činnosti spojené so zmluvou z roku 2005. Na tento účel Komisia vychádzala zo všeobecného obchodného plánu BSCA z 24. januára 2004, ktorý je podľa Belgicka obchodným plánom vypracovaným podľa rozhodnutia z roku 2004 s cieľom schváliť nový návrh, ktorý sa mal vypracovať pre spoločnosť Ryanair a ktorý viedol k návrhu zaslanému spoločnosti Ryanair 9. decembra 2005 ⁽¹⁹⁸⁾. Komisia následne uplatnila rovnakú metodiku, ktorú použila pri zmluvách z roku 2001 a ktorá je opísaná v odôvodnení 524.
- (555) S cieľom určiť hraničné náklady pripísateľné zmluve z roku 2005 Komisia preskúmala najmä to, či región, SOWAER alebo BSCA mali očakávať, že uskutočnia niektoré investície podľa zmluvy z roku 2005. Pri uplatňovaní tejto zmluvy nebolo zoskupenie tvorené regiónom – SOWAER – BSCA vedené k tomu, aby uskutočnilo nové investície. O investíciách podľa dohovoru SOWAER/BSCA z roku 2002, ako aj investíciách z roku 2003 sa už rozhodlo a práce sa začali. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 533, investičný program začlenený k dohovoru SOWAER/BSCA z roku 2002 by sa bol pravdepodobne prijal, a to aj pri neexistencii zmlúv so spoločnosťou Ryanair. To platí aj pri revízii investičného programu z roku 2003, ktorá sa riadila tou istou logikou rozvoja letiska s takou diverzifikovanou klientelou, pokiaľ ide o leteckých dopravcov. Komisia z toho usudzuje, že nie je vhodné pripisovať prírastkové investičné náklady zmluve z roku 2005.
- (556) Na základe týchto hypotéz Komisia zistila, že náležité peňažné toky na analýzu ziskovosti opatrenia z roku 2005 sú takéto:

⁽¹⁹⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 198.

Tabuľka 25

Očakávané peňažné toky opatrenia z roku 2005

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počet odlietajúcich cestujúcich spoločnosťou Ryanair	1 155 498	1 258 976	1 499 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999
Celkový počet odlietajúcich cestujúcich	1 226 732	1 381 415	1 644 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635
Prijmy za odlietajúcich cestujúcich										
Poplatky cestujúcich	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pristávací poplatok	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]
Obchodné koncesie	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]
Manipulačný poplatok	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]
Palivo	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]
Poplatok za využívanie infraštruktúry	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]
Spolu	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]
Náklady na odlietajúcich cestujúcich										
Príspevok na propagáciu	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Bezcolná predajňa										
Fond pre životné prostredie										
Iné tovary a služby	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]
Mzdy a sociálne zabezpečenie	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]

- (557) Z týchto tokov vyplýva pozitívny prírastkový príspevok pre spoločnosť Ryanair za všetky príslušné roky. Zmluva z roku 2005 má nevyhnutne pozitívnu čistú súčasnú hodnotu, a to bez ohľadu na priemerné vážené náklady na vybraný kapitál.
- (558) Na výpočet čistej súčasnej hodnoty opatrenia z roku 2005 na ilustráciu však Komisia stanovila diskontnú sadzbu, ktorá sa má použiť. Touto sadzbou sú priemerné vážené náklady na kapitál subjektu, ktorý poskytuje pomoc, a to v momente, keď ju poskytol. Ako sa spresnilo v odôvodnení 538, Komisia zvažila priemerné vážené náklady na kapitál BSCA. Na základe uvedených hypotéz sa Komisia domnievala, že tieto náklady sú vo výške 9,3 %
- výlučné financovanie z vlastných fondov,
 - riziková prirážka 5,74 % ⁽¹⁹⁹⁾,
 - beta 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾,
 - náklady na kapitál pred zdanením bez rizika medzi 3,5 % a 3,9 %.
- (559) V nasledujúcej tabuľke sú zobrazené výsledky výpočtu čistej súčasnej hodnoty zmluvy z roku 2005 založeného na diskontnej sadzbe 9,3 %.

Tabuľka 26

Čistá súčasná hodnota opatrenia z roku 2005

(v miliónoch EUR)

	Diskontná sadzba 9,3 %
Čistá súčasná hodnota	80,6

Táto pozitívna čistá súčasná hodnota ukazuje, že bolo možné očakávať, že zmluvou z roku 2005 sa zvýši ziskovosť subjektu región – SOWAER – BSCA.

- (560) Pokiaľ ide o podmienku uvedenú v bode 66 usmernení v oblasti letectva, podľa ktorého možno dohodu považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie letiska zameranej na dosiahnutie ziskovosti, v správe z 8. decembra 2005, ktorou sa správnej rade BSCA predložil obchodný návrh BSCA spoločnosti Ryanair, sa uvádza, že návrh vychádza z obchodného plánu na obdobie 2006 – 2015. Od správnej rady sa požaduje, aby zabezpečila, aby tento plán vytváral prijateľnú a dostatočnú ziskovosť na absorpciu očakávaných odchýlok v budúcnosti, spojených s rozpočtovými odhadmi (v poznámke pod čiarou sa uvádza, že obchodný plán je vypracovaný s približnými odhadmi nákladov a príjmov). BSCA pripomína, že tarify používané pri pozemnej obsluhu („manipulačné poplatky“) „musia umožniť pokrytie nákladov a dosiahnutie primeraného ziskového rozpätia“. Ďalej v správe BSCA spresňuje, že „náklady spojené s pozemnou obsluhou a ich riadenie predstavujú základ návrhu predloženého spoločnosti Ryanair. Podstatná časť týchto nákladov je fixná alebo napoly variabilná a náklady na cestujúceho sú v dôsledku toho spojené s objemom obslužených cestujúcich. Minimálny počet rotácií sa uvádza v obchodnom návrhu (so spoločnosťou Ryanair) a nedodržanie tohto minima by celkom iste vyvolalo stratu na činnosti v oblasti manipulačných poplatkov v prípade BSCA. V záujme nápravy sú plánované sankcie.“ Komisia z toho usudzuje, že hoci obchodný návrh BSCA spoločnosti Ryanair obsahoval niekoľko rizík pre BSCA – najmä riziko, že ziskovosť bude nedostatočná pri hypotéze, kde bude preprava spoločnosti Ryanair slabšia, ako sa predpokladalo –, tento návrh vychádzal zo stratégie rozvoja, prostredníctvom ktorej BSCA počítala s tým, že vďaka vyššej preprave spoločnosti Ryanair zníži svoje náklady na cestujúceho, a tak dosiahne dostatočné ziskové rozpätie.
- (561) Pri splnení kritéria súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve nepredstavuje zmluva z roku 2005 štátnu pomoc.

⁽¹⁹⁹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 156.

iv) Odstúpenie podielu BSCA v Promocy spoločnosti Ryanair

- (562) BSCA odstúpila 31. marca 2010 spoločnosti Ryanair svoju 50 % účasť v spoločnosti Promocy. BSCA predala svoje akcie za účtovnú hodnotu (t. j. 100 EUR za akciu) za celkovú sumu 31 100 EUR. Všetky riziká a úlohy BSCA ako akcionára spoločnosti Promocy sa previedli na spoločnosť Ryanair.
- (563) Počas tohto odstúpenia bola výška peňažných prostriedkov spoločnosti Promocy 261 073 EUR (zostatok aktív po odpočítaní kapitálu a zákonnej rezervy) ⁽²⁰⁰⁾. Spoločnosť BSCA teda odstúpila spoločnosti Ryanair svoj podiel v Promocy za sumu 99 436 EUR, ktorá bola nižšia ako polovica peňažných prostriedkov spoločnosti Promocy v čase odstúpenia.
- (564) Belgicko však zdôrazňuje, že v čase odstúpenia existoval daňový spor. Spoločnosť BSCA mala znášať polovicu, keby si ponechala svoj podiel v Promocy. Práve preto sa podľa Belgicka spoločnosť BSCA rozhodla predať svoj podiel za jeho účtovnú hodnotu.
- (565) Belgicko zaslalo 24. februára 2010 správu finančného riaditeľa BSCA správnej rade BSCA, v ktorej odporúčal schváliť odstúpenie podielu BSCA v Promocy za jeho účtovnú hodnotu. V tejto správe sa pripomenulo, že Promocy od uzatvorenia novej zmluvy v roku 2005 so spoločnosťou Ryanair už nepokračovalo v činnosti. Po začatí prešetrovania a následne súdneho konania v danom spore sa rozhodlo, že spoločnosť Promocy sa ponechá v nedotknutom stave. Vzhľadom na slabé napredovanie tohto súdneho prípadu sa BSCA a spoločnosť Ryanair nakoniec rozhodli vyhlásiť bankrot spoločnosti Promocy. Podľa správy spoločnosť BSCA teda ponúkla spoločnosti Ryanair rozdelenie čistých aktív, ktorých výška bola približne 350 000 EUR. Spoločnosť Ryanair naznačila, že uprednostňuje „vyprázdniť“ tieto čisté aktíva prostredníctvom definitívnych marketingových operácií. Vzhľadom na existenciu súdneho konania sa spoločnosť BSCA postavila proti obnoveniu takýchto marketingových operácií. S cieľom nájsť východisko z tejto patovej situácie spoločnosť BSCA navrhla spoločnosti Ryanair, že mu odstúpi svoj podiel za účtovnú hodnotu, t. j. 31 100 EUR, a to na základe dohody podpísanej s okamžitým odstúpením BSCA ako administrátora v Promocy. V správe sa uvádzalo, že kontrolóri a správna rada BSCA k tomu dali svoj súhlas „s vedomím, že sú s nami za jedno v tom, že je to nepochybne jediné možné riešenie tejto situácie“. Autor správy odporúčal správnej rade, aby schválila toto odstúpenie, a správna rada ho jednohlasne schválila.
- (566) Komisia sa domnieva, že Belgicko dostatočne podložilo existenciu tohto sporu a jeho rozsah, a to tým, že zaslalo Komisii oznámenia o daňovej oprave ⁽²⁰¹⁾.
- (567) Komisia sa preto domnieva, že spoločnosť BSCA konala ako subjekt v trhovom hospodárstve a to tým, že sa postavila proti obnoveniu marketingových operácií a navrhla spoločnosti Ryanair odstúpenie svojho podielu za účtovnú hodnotu s cieľom nájsť východisko z tejto patovej situácie. Opatrenie teda nepredstavuje štátnu pomoc.

v) Dodatok z roku 2010

- (568) V časti 6.2.1 Komisia poukázala na to, že keď bol uzavretý dodatok z roku 2010, zdroje spoločnosti BSCA neboli verejnými zdrojmi a že rozhodnutie spoločnosti BSCA uzatvoriť dodatok z roku 2010 nebolo navyše pripísateľné štátu.
- (569) Za predpokladu, že by tento úsudok Komisie nebol podložený – že dodatok z roku 2010 bol poskytnutý prostredníctvom štátnych zdrojov a že rozhodnutie poskytnúť dodatok z roku 2010 bolo pripísateľné štátu – by však bolo vhodné preskúmať, či sa prostredníctvom dodatku z roku 2010 poskytla výhoda spoločnosti Ryanair.
- (570) Podľa tejto hypotézy by bolo vhodné preskúmať, či je subjekt, ktorý pomoc poskytol, región/SOWAER/BSCA. Je teda vhodné preskúmať, či subjekty región/SOWAER/BSCA konali ako subjekty v trhovom hospodárstve tým, že uzatvorili dohodu v podobe dodatku z roku 2010.

⁽²⁰⁰⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 76.

⁽²⁰¹⁾ Oznámenia o daňovej oprave zaslalo Belgicko Komisii 22. júla 2014. Spoločnosť Promocy ich prijala po odstúpení. Týkali sa rozpočtových rokov 2003, 2004, 2005 a 2006 a celkovej sumy približne 15 miliónov EUR.

(571) V dodatku z roku 2010 sa ustanovilo:

- všeobecná výnimka pri poplatku osôb so zníženou pohyblivosťou (ďalej len „PMR“), podľa ktorej bude spoločnosť Ryanair platiť [0,10 – 0,30] EUR za cestujúceho za rok plynúci od 1. februára 2009 do 31. januára 2010; navyše v podmienkach indexácie poplatku PMR sa stanovuje zníženie sadzby primerane k nárastu dopravy v dôsledku prevádzky spoločnosti Ryanair ⁽²⁰²⁾,
- zníženie sadzieb za služby pozemnej obsluhy vo výške [0,10 – 0,50] EUR za cestujúceho spoločnosti Ryanair.

(572) Podľa Belgicka je tento dodatok výsledkom rokovania medzi spoločnosťou BSCA a spoločnosťou Ryanair po znížení nákladov na služby pozemnej obsluhy pre spoločnosť BSCA vďaka novým postupom, ktoré zaviedla spoločnosť Ryanair, ako je napríklad platba za podanú batožinu (čím sa značne znížil počet cestujúcich pri registrácii) a povinná registrácia batožiny cez internet. Podľa Belgicka sa spoločnosť BSCA rozhodla podeliť sa so spoločnosťou Ryanair o výhody tohto zníženia nákladov za to, že sa spoločnosť Ryanair zaviazala vytvoriť v Charleroi základňu pre ďalšie štyri lietadlá.

(573) K podpisu dodatku zo 6. decembra 2010 došlo v návaznosti na tieto okolnosti:

- spoločnosť Ryanair zaviedla nové postupy, ako je povinné odbavenie cez internet (tzv. web check-in) a poplatok za podanú batožinu, čím znížila množstvo batožiny, ktorá sa má zaregistrovať, a tak umožnila spoločnosti BSCA dosiahnuť úspory,
- v máji 2009 spoločnosť BSCA diskutovala so spoločnosťou Ryanair o prípadnom zvýšení počtu lietadiel a znížení poplatkov za pozemnú obsluhu (tzv. handling) po tom, ako spoločnosť Ryanair zaviedla nové postupy,
- dňa 30. novembra 2009 spoločnosť Ryanair napísala spoločnosti BSCA ⁽²⁰³⁾, aby jej navrhla uzatvorenie dohody o znížení sadzieb za pozemnú obsluhu vo výške [0,10 – 0,50] EUR, čo zodpovedá polovici úspor dosiahnutých spoločnosťou BSCA vďaka tomu, že spoločnosť Ryanair zaviedla nové postupy. Spoločnosť Ryanair okrem toho uvádza, že nechce platiť za poplatok PMR. Spoločnosť Ryanair navyše potvrdila svoje želanie, aby sa letisko Charleroi rozšírilo,
- dňa 2. decembra 2009 predseda spoločnosti BSCA napísal spoločnosti Ryanair, že pred preskúmaním možnosti prideliť jej priestor na nový harmonogram, predloží správnej rade spoločnosti BSCA žiadosť spoločnosti Ryanair o zníženie poplatkov za pozemnú obsluhu,
- podľa Belgicka za tým nasledovala ústna dohoda o rozšírení a znížení nákladov (Belgicko naznačuje, že v tejto fáze ešte nedošlo k podpísaniu písomnej zmluvy vzhľadom na to, že bolo potrebné predložiť dokumentáciu správnej rade a že stále prebiehala diskusia o poplatku PMR),
- dňa 8. januára 2010 finančný riaditeľ spoločnosti BSCA predložil na správnej rade BSCA internú správu a finančnú dokumentáciu s cieľom preukázať záujem prijať štyri dodatočné lietadlá podľa dohodnutých podmienok (t. j. zníženie sadzieb za služby pozemnej obsluhy vo výške [0,10 – 0,50] EUR za cestujúceho). Túto dokumentáciu tvorí:
 - predbežný výkaz ziskov a strát zobrazujúci vplyv na hospodársky výsledok v dôsledku základne pre 4 ďalšie lietadlá spoločnosti Ryanair na letisku v Charleroi,
 - výpočet, ktorý umožní spoločnosti BSCA stanoviť priestor na rokovanie s cieľom poskytnúť spoločnosti Ryanair dodatočnú zľavu z poplatkov za pozemnú obsluhu, a to pri zachovaní dostatočnej ziskovosti z pozemnej obsluhy a zvýšení príjmov z neleteckých obchodných činností (Duty Free, Horeca, parkovanie, autobusy...),
- dňa 24. februára 2010 spoločnosť Ryanair nakoniec súhlasila, že zaplatí [0,10 – 0,30] EUR za odlietajúceho cestujúceho vo forme poplatku osôb so zníženou pohyblivosťou pod podmienkou, že sa táto suma bude znižovať počas nasledujúcich rokov úmerne rastu prepravy spoločnosti Ryanair na letisku Charleroi,

⁽²⁰²⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 74.

⁽²⁰³⁾ List spoločnosti Ryanair BSCA z 30. novembra 2009, ktorý oznámilo Belgicko 22. júla 2014

- dňa 29. apríla 2010 sa o návrhu dodatku diskutovalo v rámci správnej rady spoločnosti BSCA; generálny riaditeľ spoločnosti BSCA uviedol, že dodatok sa už uplatňuje (prilet 4 lietadiel na letnú sezónu 2010),
- dňa 6. decembra 2010 spoločnosť BSCA a spoločnosť Ryanair podpísali dodatok z roku 2010, ktorý sa už uplatňoval.

1. Zníženie poplatkov za služby pozemnej obsluhy vo výške [0,10 – 0,50] EUR poskytnuté spoločnosťou BSCA

- (574) Komisia v prvom rade zdôrazňuje, že toto zníženie predstavuje len polovicu úspor uskutočnených spoločnosťou BSCA vďaka postupom zavedeným spoločnosťou Ryanair. Komisia takisto uvádza, že spoločnosť Ryanair poznala ⁽²⁰⁴⁾ rozsah úspor uskutočnených spoločnosťou BSCA, čo sťažovalo rokovanie pre spoločnosť BSCA.
- (575) Po druhé, Komisia priznáva, že toto zníženie bolo pre spoločnosť BSCA zložitejšie, ako plán spoločnosti Ryanair vytvoriť základňu pre štyri ďalšie lietadlá na letisku Charleroi. Keďže spoločnosť Ryanair prepravila 3 289 725 cestujúcich v roku 2009 a za predpokladu, že polovica týchto cestujúcich boli odlietajúci cestujúci, zníženie vo výške [0,10 – 0,50] EUR za odlietajúceho cestujúceho predstavovalo [500 000 – 2 000 000] EUR, čo je menej ako zvýšenie EBIT ⁽²⁰⁵⁾ o [3 – 7] miliónov, ktoré by sa dali očakávať podľa výpočtov spoločnosti BSCA v dôsledku štyroch dodatočných lietadiel ⁽²⁰⁶⁾.

2. Zníženie poplatku PMR o [0,10 – 0,30] EUR poskytnuté spoločnosti Ryanair.

- (576) Belgicko tvrdí, že v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ⁽²⁰⁷⁾ sa ustanovuje možnosť (a nie povinnosť) zaviesť poplatok PMR ako náhradu nákladov vytvorených pre letiská ⁽²⁰⁸⁾. Podľa Belgicka bolo pre spoločnosť BSCA mimoriadne zložité nastoliť tento poplatok u leteckých dopravcov. Spoločnosť BSCA sa snažila získať od spoločnosti Ryanair účasť na nákladoch na službu PMR, avšak spoločnosť Ryanair vždy odmietala zaplatiť poplatok požadovaný spoločnosťou BSCA, pretože namietala proti jeho výške z určitých dôvodov ⁽²⁰⁹⁾. Podľa Belgicka umožnil dodatok z roku 2010 dosiahnutie dohody so spoločnosťou Ryanair o platení poplatku PMR, a to platením nižšieho poplatku, ako bola všeobecná sadzba, nie však nulového.
- (577) Komisia konštatuje, že až do roku 2010 spoločnosť Ryanair neplatila poplatok PMR a že spoločnosť BSCA nebola schopná presadiť platenie tohto poplatku od spoločnosti Ryanair. Vďaka tejto dohode, hoci na nižšej sume, sa zlepšila ziskovosť spoločnosti BSCA.
- (578) Komisia okrem iného konštatuje, že zníženie o [0,10 – 0,30] EUR na odlietajúceho cestujúceho predstavuje pre spoločnosť ušlý zisk približne [100 000 – 300 000] EUR ⁽²¹⁰⁾. Po pripočítaní k zníženiu poplatkov za služby pozemnej obsluhy vo výške [0,10 – 0,50] EUR na odlietajúceho cestujúceho je celkový ušlý zisk spoločnosti BSCA vo výške približne [0,6 – 2,3] milióna EUR, čo je podľa výpočtov spoločnosti BSCA menej, ako je zvýšenie EBIT ⁽²¹¹⁾ o [3 – 7] miliónov, ktoré sa dá očakávať v dôsledku štyroch dodatočných lietadiel ⁽²¹²⁾.

⁽²⁰⁴⁾ Pozri list spoločnosti Ryanair z 30. novembra 2009.

⁽²⁰⁵⁾ Zisk pred úročením a zdanením.

⁽²⁰⁶⁾ Pozri predbežný výkaz ziskov a strát predložený správnej rade spoločnosti BSCA.

⁽²⁰⁷⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave (Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1).

⁽²⁰⁸⁾ V článku 8 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1107/2006 sa uvádza, že „riadiaci orgán letiska môže na nediskriminačnom základe vyrubiť užívateľom letiska osobitný poplatok, aby tak financoval dané asistenčné služby“.

⁽²⁰⁹⁾ Uvádza štyri dôvody:

- počet osôb so zníženou pohyblivosťou na palube sa v spoločnosti Ryanair obmedzuje na štyri osoby (na základe povolení vydaných írskymi orgánmi zodpovednými za bezpečnosť pre prevádzkovaný typ lietadla), zatiaľ čo iní dopravcovia využívajúci letisko Brusel-Sud Charleroi nemali určený maximálny počet osôb so zníženou pohyblivosťou na let,
- spoločnosť Ryanair má povinnosť ohlásiť prítomnosť osoby so zníženou pohyblivosťou na palube 48 hodín vopred, inak sa táto služba nezabezpečí; ostatní dopravcovia žiadnu takúto povinnosť nevyžadujú, čo predpokladá jej prevzatie spoločnosťou BSCA, a to bez ohľadu na nedodržanie oznámenia vopred, čo vyvoláva dodatočné náklady pre spoločnosť BSCA,
- dodržiavanie času priletu a odletu zo strany spoločnosti Ryanair umožňuje efektívnejšiu organizáciu tejto služby,
- jasný a vo veľkej miere uplatňovaný postup pre osoby so zníženou pohyblivosťou zo strany spoločnosti Ryanair (výzva prísť na letisko najneskôr 1 hodinu a 40 minút pred odletom) umožňuje optimalizovať túto službu pre spoločnosť BSCA a teda aj znížiť náklady v porovnaní s ostatnými leteckými dopravcami.

⁽²¹⁰⁾ Keďže spoločnosť Ryanair prepravila 3 289 725 cestujúcich v roku 2009 a za predpokladu, že polovica týchto cestujúcich boli odlietajúci cestujúci.

⁽²¹¹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 209.

⁽²¹²⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 210.

- (579) Pokiaľ ide o podmienku uvedenú v bode 66 usmernení v oblasti letectva, podľa ktorého možno dohodu považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie letiska zameranej na dosiahnutie ziskovosti, dodatok z roku 2010 sa zdá byť relatívne obmedzenou úpravou dohody z roku 2005 – a nie jej prepracovaním –, keďže vychádza zo stratégie rozvoja, prostredníctvom ktorej BSCA počítala s tým, že vďaka vyššej preprave spoločnosti Ryanair zvýši svoje letecké a neletecké príjmy a zníži svoje náklady na cestujúceho, a tak z dlhodobého hľadiska dosiahne dostatočné ziskové rozpätie.
- (580) Za predpokladu, že sa dodatok z roku 2010 poskytol prostredníctvom štátnych zdrojov a že rozhodnutie poskytnúť dodatok z roku 2010 bolo pripísateľné štátu, sa malo dospieť k záveru, že subjekty región/SOWAER/BSCA konali ako hospodárske subjekty v trhovom hospodárstve, keď uzatvorili dodatok z roku 2010, pričom nepredstavuje štátnu pomoc.

6.2.3. Záver o existencii štátnej pomoci v prospech spoločnosti Ryanair

- (581) Komisia dospela k záveru, že:

- dodatok z roku 2010 sa neposkytol prostredníctvom štátnych zdrojov a rozhodnutie poskytnúť dodatok z roku 2010 nebolo pripísateľné štátu;
- i) dohody z roku 2001; ii) ministerská vyhláška z 11. júna 2004 a list BSCA z 24. júna 2004, iii) dodatok z roku 2005 a iv) odstúpenie podielu v Promocy spoločnosti BSCA sú v súlade s kritériom hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

Opatrenia v prospech spoločnosti Ryanair teda nepredstavujú štátnu pomoc.

6.3. Zlučiteľnosť pomoci poskytnutej spoločnosti BSCA s vnútorným trhom

- (582) Ako bolo uvedené v odôvodnení 487, dohovory z roku 2002 a investičné rozhodnutie z roku 2003 predstavujú štátnu pomoc v prospech BSCA. Tieto pomoci vychádzajú z toho, čo vyplýva z dohovorov z roku 2002 a investičného rozhodnutia z roku 2003, a to z príliš nízkeho koncesného poplatku, pokiaľ ide o infraštruktúry, ktoré sprístupnil región – SOWAER, či poskytované služby a dotácie, a to až do vypršania subkoncesie na využívanie majetku, to znamená do roku 2040. Tieto pomoci teda umožňujú spoločnosti BSCA znížiť prevádzkové náklady, v tomto prípade koncesný poplatok. Predstavujú teda prevádzkovú pomoc, ktorá bola prijatá od roku 2002 a bude sa naďalej prijímať až do roku 2040, ak sa neprijmú nápravné opatrenia s cieľom upraviť spôsob výpočtu koncesného poplatku. Okrem iného je vhodné pripomenúť, že s cieľom vylúčiť možnosť, podľa ktorej by táto pomoc mohla predstavovať investičnú pomoc, je za realizáciu a financovanie investičného programu pripojeného k dohovoru SOWAER/BSCA zodpovedný SOWAER a nie spoločnosť BSCA, a že SOWAER vlastní budovy a infraštruktúru, na ktorej sa tieto investície realizujú. Pomoc identifikovaná Komisiou preto nespočíva v znížení investičných nákladov, ktoré by spoločnosť BSCA musela za obvyklých okolností znášať, a teda nepredstavuje investičnú pomoc, ale prevádzkovú pomoc.
- (583) Cieľom tejto časti je zistiť, či táto prevádzková pomoc poskytnutá v prospech spoločnosti BSCA môže byť zlučiteľná s vnútorným trhom. Okrem toho, ako sa dospelo k záveru v odôvodnení 487, Komisia nevyklučuje, že zvýšenie kapitálu BSCA upísaného SOWAER v roku 2002 môže takisto predstavovať štátnu pomoc v prospech BSCA. Pokiaľ ide o zvýšenie kapitálu, ak toto opatrenie predstavuje pomoc, ide zároveň o prevádzkovú pomoc. Komisia napokon začlení toto zvýšenie kapitálu do svojej analýzy zlučiteľnosti na základe hypotézy, že predstavuje štátnu pomoc.

6.3.1. Zlučiteľnosť podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

- (584) Podľa Belgicka (pozri časť 5.1.2.2) je dotácia hrazená regiónom za určité služby spojené s prevádzkou letiska, za predpokladu, že sa Komisia môže domnievať, že predstavuje pomoc, v každom prípade zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ.
- (585) V odôvodnení 410 Komisia objasnila dôvody, pre ktoré sa domnieva, že služby hospodárskej povahy, na ktoré región poskytuje dotáciu, nemôžu byť kvalifikované ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(586) Komisia sa navyše domnieva, že je vhodné preskúmať zlučiteľnosť opatrenia v dôsledku dohovorov z roku 2002 ako celku (konkrétne koncesný poplatok nižší ako poplatok zodpovedajúci trhovej cene, vzhľadom na dotácie hradené regiónom spoločnosti BSCA), a nie len zlučiteľnosť dotácie regiónu.

(587) Komisia z toho usudzuje, že opatrenia v prospech spoločnosti BSCA sa nemôžu považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 zmluvy, ani na základe rozhodnutí a obmedzení na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

6.3.2. Zlučiteľnosť podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ.

(588) V zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ sa pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí za predpokladu, že táto pomoc nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom, môže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

(589) Pri uplatňovaní bodu 172 usmernení v oblasti letectva, ktoré nadobudli účinnosť 4. apríla 2014, Komisia „uplatní zásady stanovené v týchto usmerneniach na všetky prípady týkajúce sa prevádzkovej pomoci (nerozhodnuté oznámenia a nezákonná neoznámená pomoc) letiskám, a to aj v prípade, že pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014 a pred začatím prechodného obdobia“.

(590) Podľa niektorých bolo uplatnenie usmernení v oblasti letectva na pomoc poskytnutú pred tým, ako tieto usmernenia nadobudli účinnosť, v rozpore so všeobecnými zásadami práva [pozri časť 4.1.2.b)].

(591) V tejto súvislosti Komisia zdôrazňuje, že Súdny dvor vo svojom rozsudku Vizcaya ⁽²¹³⁾ skonštatoval:

— že uplatňovanie nových pravidiel v prípade pomoci, ktorá bola vykonávaná bez toho, aby bola oznámená, nevychádza z predtým vzniknutej situácie, ale z aktuálnej situácie,

— že účinné uplatňovanie pravidiel Únie si vyžaduje, aby Komisia mohla kedykoľvek prispôsobiť posúdenie podľa potrieb tejto politiky, a

— že členský štát, ktorý Komisii neoznánil svoju schému pomoci, nemôže čakať, že bude jeho schéma schválená vzhľadom na pravidlá platné v čase jej prijatia.

Súd z toho v danej veci usudzuje, že Komisia neporušila zásadu zákazu spätnej účinnosti, ani zásadu právnej istoty pri uplatňovaní nových pravidiel s cieľom posúdiť zlučiteľnosť pomoci vykonávanej bez toho, aby bola oznámená.

(592) Komisia konštatuje, že pomoc v prospech spoločnosti BSCA bola rovnako ako vo veci Vizcaya vykonávaná bez toho, aby bola oznámená. Domnieva sa, že uplatňovanie bodu 172 usmernení v oblasti letectva pri dotknutých opatreniach nie je v rozpore so všeobecnými zásadami práva.

(593) Podľa bodu 137 usmernení v oblasti letectva „prevádzková pomoc poskytnutá pred začatím prechodného obdobia (vrátane pomoci vyplatenej pred 4. aprílom 2014) sa môže v plnej miere vyhlásiť za zlučiteľnú do plnej výšky nepokrytých prevádzkových nákladov za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v časti 5.1.2, okrem bodov 115, 119, 121, 122, 123, 126 až 130, 132, 133 a 134. Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci poskytnutej pred 4. aprílom 2014 zohľadní najmä narušenia hospodárskej súťaže.“

(594) S cieľom podporiť rozvoj letectva sa preto v usmerneniach v oblasti letectva rozlišuje medzi pomocou poskytnutou pred začiatkom prechodného obdobia (vrátane pomoci hradenej pred 4. aprílom 2014) a pomocou poskytnutou neskôr.

⁽²¹³⁾ Spojené veci C-465/09 P až C-470/09 P Diputación Foral de Vizcaya a i./Komisia, ECLI:EU:C:2011:372.

(595) K podmienkam uvedeným v časti 5.1.2 usmernení v oblasti letectva patri:

- príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu,
- potreba štátneho zásahu,
- primeranosť štátnej pomoci ako politického nástroja,
- existencia stimulačného účinku,
- primeranosť výšky pomoci (pomoc obmedzená na nevyhnutné minimum),
- zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod.

(596) Komisia teda preskúma, či pomoci poskytnuté spoločnosti BSCA, konkrétne dohovory z roku 2002, investičné rozhodnutie a zvýšenie kapitálu spoločnosti BSCA upísaného SOWAER (za predpokladu, že toto posledné opatrenie predstavuje štátnu pomoc) spĺňajú všetky tieto podmienky.

6.3.2.1. Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu

(597) V bode 113 usmernení v oblasti letectva sa uvádzajú tieto ciele všeobecného záujmu:

- a) zvyšovanie mobility občanov Únie a prepojenosť regiónov vytvorením prístupových bodov k letom v rámci Únie;
- b) znižovanie dopravnej preťažnosti na hlavných letiskách Únie;
- c) regionálny rozvoj²¹⁴.

(598) V tomto prípade bola pomoc poskytnutá s cieľom podporiť regionálny rozvoj. Predložené správy týkajúce sa rozhodnutí valónskej vlády odôvodňujú záujem o tieto investície, keďže by mali pozitívny vplyv na rozvoj letiska z hľadiska hospodárstva a zamestnanosti na letisku Charleroi a v jeho regióne⁽²¹⁴⁾. Vzhľadom na problematiku opätovnej zmeny predchádzajúcej priemyselnej oblasti regiónu Charleroi sa v rámci nej areál letiska identifikoval ako nová oblasť rozvoja, ktorá spája výskum a vývoj, špičkové odvetvia a otvorenie sa európskemu hospodárstvu. V správe ministra vláde sa uvádza: „Prostredníctvom vyhlásenia o regionálnej politike, ktoré bolo schválené 15. júla 1999 Valónskym parlamentom, sa uznáva, že regionálne letiská predstavujú póly hospodárskeho rozvoja a tvorby pracovných miest v regióne Valónsko, ktoré je potrebné zväziť z hospodárskeho, ako aj environmentálneho hľadiska a z hľadiska dopravy. Hlavnými cieľmi sú:

- osobitne podporiť rozvoj hospodárskych činností prednostne spolu s letiskovými činnosťami (...), aby verejnú úlohu budovateľa infraštruktúry vystriedala súkromná iniciatíva tvorby pracovných miest;
- pracovať na strategickej integrácii letiskových činností do ostatných sietí dopravy osôb a tovaru;
- (...)
- zintenzívniť ochranu životného prostredia a boj proti hluku.

(...) Je preto teda dôležité umožniť letisku zohrávať jeho úlohu hybnej sily pre hospodárstvo regiónu a poskytnúť mu kompletnú infraštruktúru v rámci globálneho plánu rozvoja.“

(599) Uvedená správa je takisto zhrnutím výsledkov viacerých štúdií realizovaných s cieľom usmerniť rozvojovú politiku letísk Valónska. Štúdiá realizovaná spoločnosťou Tractebel poskytuje zhodnotenie vplyvov na hospodárstvo a tvorbu pracovných miest na účely dosiahnutia cieľa 1 milióna až 2 miliónov cestujúcich. Vyplýva z toho, že milión cestujúcich vytvorí 6 364 pracovných miest a že dva milióny cestujúcich ich vytvorí 8 090.

⁽²¹⁴⁾ Pozri správu valónskej vláde pripojenej k rozhodnutiu z 8. novembra 2000, strana 9 a nasledujúce.

- (600) Za predpokladu, že zvýšenie kapitálu upísaného SOWAER predstavovalo pomoc, cieľom tohto zvýšenia kapitálu bolo umožniť spoločnosti BSCA predísť prípadnému bankrotu a to tak, aby spoločnosť BSCA mohla pokračovať vo svojich aktivitách a tak dosahovať cieľ všeobecného záujmu uvedený v predchádzajúcom odôvodnení.
- (601) Na základe údajov, ktoré mala Komisia vtedy k dispozícii, Komisia konštatovala, že pomoci skutočne uľahčili rozvoj regiónu Charleroi, a to tým, že umožnili prerod menšieho letiska na veľké letisko s takmer 7 miliónmi cestujúcich ročne, čo vyvolalo značnú hospodársku činnosť v rámci letiska aj okolo neho. Z hľadiska zamestnanosti podľa štúdie Národnej banky Belgicka vychádzajúcej z údajov z roku 2009 letisko Charleroi priamo vytvorilo 1 323 pracovných miest ekvivalentov plného pracovného času a nepriamo 1 525 pracovných miest ekvivalentov plného pracovného času.
- (602) Komisia sa domnieva, že pomoc prispela k jasne vymedzenému cieľu všeobecného záujmu, konkrétne k hospodárskemu rozvoju Charleroi a jeho regiónu.
- (603) Je však potrebné podľa bodu 114 usmernení v oblasti letectva overiť, že pomoci neuprednostňujú viacero neziskových letísk.
- (604) V tomto prípade sa Komisia domnieva, že perspektívy využívania letiska, ako boli uvedené v štúdiách realizovaných v rokoch 2000 až 2001 ⁽²¹⁵⁾, to znamená chvíľu pred tým, ako sa prijali opatrenia, stačili na dostatočné zdôvodnenie týchto investícií. Z týchto štúdií totiž vyplýva, že existoval dopyt po letisku Charleroi, najmä v segmente nízkonákladových letov, to znamená v segmente, kde letisko Brusel-National ešte nebolo v prevádzke. Rozvoj letiska Charleroi a ziskovosť jeho prevádzkovateľa BSCA a *posteriori* svedčí o existencii týchto perspektív rozvoja. Spoločnosť BSCA na konci roka 2013 dosiahla bežný zisk pred zdanením vo výške 14,86 milióna EUR, čo je viac ako výška štátnej pomoci, ktorú v ten rok získala (výšky pomoci sú uvedené v tabuľke 34).
- (605) Ako sa uvádza v odôvodnení 484 a ďalej rozvíja v odôvodnení 626, spádová oblasť letiska Charleroi z veľkej časti patrí pod spádovú oblasť letiska Brusel-National. Ako sa uvádza v odôvodneniach 627 až 641, štátna pomoc vyvolala značné narušenie hospodárskej súťaže, čo malo vplyv na rast počtu cestujúcich z letiska Brusel-National v segmente letov z miesta na miesto na krátke a stredné vzdialenosti. Letisko Brusel-National disponuje nevyužitými kapacitami (podľa Brussels Airport Company, prevádzkovateľa letiska Brusel-National, boli kapacity letiska Brusel-National vo výške 28 miliónov cestujúcich).
- (606) Od poskytnutia pomoci spoločnosti BSCA v roku 2002 a 2003 zostala preprava na letisku Brusel-National stále nižšia než 14 miliónov cestujúcich, čo je len polovica z jej teoretickej kapacity. Od roku 2002 ⁽²¹⁶⁾ táto preprava rastie (okrem roka 2009), hoci je tento rast v porovnaní s rastom letiska Charleroi len mierny.

Tabuľka 27

Vývoj počtu cestujúcich na letisku Brusel-National a Charleroi

(v miliónoch)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Brusel-National	14,4	15,2	15,6	16,1	16,7	17,8	18,5	17	17,1	18,8	18,9	19,1
Charleroi	1,3	1,8	2,0	1,9	2,2	2,5	3,0	3,9	5,2	5,9	6,5	6,8

Zdroje: brusselsairport.be a charleroi-airport.com

⁽²¹⁵⁾ Strategická štúdia spoločnosti Tractebel o rozvoji letiska Charleroi, ukončená v apríli 2000. Štúdia spoločnosti Roland Berger o rozvoji letiskovej stratégie pre Valónsko z júla 2000. Štúdia financovaná Grands travaux de Marseille o potenciálnom rozvoji letiska Charleroi

⁽²¹⁶⁾ Po bankrote spoločnosti Sabena na konci roka 2001 klesla preprava na letisku Brusel-National z 19,7 milióna v roku 2001 na 14,4 milióna v roku 2002.

EBIT ⁽²¹⁷⁾ spoločnosti BAC je pozitívny prinajmenšom od roku 2006 [...].

- (607) Komisia konštatuje, že hoci pomoc spoločnosti BSCA mala vplyv na rast počtu cestujúcich na letisku Brusel-National a v dôsledku existencie úspor z rozsahu znížila ziskovosť spoločnosti BAC, nevedla však k zvýšeniu počtu neziskových letísk. To sa vysvetľuje najmä veľkou hustotou ⁽²¹⁸⁾ a značným dopytom po leteckých službách ⁽²¹⁹⁾ spádových oblastí letísk Charleroi a Brusel-National, vďaka čomu boli obe letiská ziskové.

6.3.2.2. Potreba štátneho zásahu

- (608) Ako sa uvádza v bodoch 116 a 118 usmernení v oblasti letectva, „štátna pomoc by sa mala zameriavať na situácie, v ktorých môže priniesť podstatné zlepšenie, ktoré trh nie je schopný poskytnúť sám. (...) Za súčasných trhových podmienok sa potreba verejných prostriedkov na financovanie prevádzkových nákladov z dôvodu vysokých fixných nákladov líši podľa veľkosti letiska a spravidla je vyššia v prípade menších letísk.“ Komisia sa domnieva, že letiská, ktoré využívajú od 1 do 3 milióna cestujúcich ročne, „nemusia byť schopné pokryť veľkú časť svojich prevádzkových nákladov“ a že letiská, ktoré využívajú viac ako 3 milióny cestujúcich ročne, „by mali byť schopné pokryť svoje prevádzkové náklady“.
- (609) Komisia však konštatuje, že bod 119 usmernení v oblasti letectva, podľa ktorého sa „Komisia preto domnieva, že na účely oprávnenosti na poskytnutie prevádzkovej pomoci nesmie ročný objem dopravy na letisku presiahnuť 3 milióny cestujúcich“ ⁽²²⁰⁾, sa nevzťahuje na pomoc poskytnutú pred 4. aprílom 2014.
- (610) V čase, keď sa rozhodlo o opatreniach v rokoch 2002 a 2003, bola preprava na letisku Charleroi medzi 1 a 2 miliónmi cestujúcich. V obchodnom pláne spoločnosti BSCA z roku 2002 sa predpokladalo, že v roku 2011 preprava prekročí počet 3 milióny cestujúcich.
- (611) V obchodnom pláne spoločnosti BSCA z roku 2002 sa predpokladalo, že aj s pomocou sa spoločnosť BSCA stane ziskovou až v roku 2005 (spoločnosť BSCA sa však stala ziskovou už v roku 2004). Keby sa koncesný poplatok rovnal poplatku zodpovedajúcemu trhovej cene, región a SOWAER mohli čakať, kým spoločnosť BSCA dosiahne prevádzkové straty prinajmenšom v priebehu prvých rokov a dostane sa do finančných ťažkostí, čo by ohrozilo prevádzku letiska Charleroi a jeho rozvoj, a v dôsledku toho aj dosahovanie cieľa tejto pomoci, ktorým je hospodársky rozvoj. Ak by v roku 2002 nedošlo k zvýšeniu kapitálu, spoločnosť BSCA by čelila finančným ťažkostiam, ktoré by narušili prevádzkovanie a rozvoj letiska Charleroi. Okrem toho by pri neposkytnutí pomoci musela spoločnosť BSCA požadovať od spoločnosti Ryanair a od ostatných leteckých dopravcov oveľa vyššie letiskové poplatky, aby zaručila vlastnú finančnú rovnováhu. Podľa tejto hypotézy je možné, že sa spoločnosť Ryanair, hlavný klient spoločnosti BSCA, rozhodne presunúť svoju základňu z letiska Charleroi na iné letisko, čím by sa výrazne znížila činnosť na tomto letisku, čo by takisto narušilo rozvoj a rast tohto letiska, s ktorým región počítal z hľadiska hospodárskeho rozvoja.
- (612) Na základe obchodného plánu z roku 2002 sa Komisia domnieva, že pomoc z rokov 2002 a 2003 bola nevyhnutná.

⁽²¹⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 209.

⁽²¹⁸⁾ Spádové oblasti dvoch letísk zahŕňajú región hlavného mesta Brusel, kde žije 1,2 milióna obyvateľov a ktorého hustota je 7 250 obyvateľov na km². Hustota Belgicka (ktorá presne nezodpovedá spádovým oblastiam dvoch letísk) je s počtom 364 obyvateľov na km² jedna z najvyšších na svete.

⁽²¹⁹⁾ Spádové oblasti dvoch letísk zahŕňajú región hlavného mesta Brusel, ktorý je sídlom európskych inštitúcií, medzinárodných organizácií a nadnárodných podnikov, čo vyvoláva značný dopyt po leteckých službách. Okrem toho hrubý domáci produkt na obyvateľa v Belgicku (ktorý nezodpovedá presne spádovým oblastiam oboch letísk), vyjadrený vo forme parity kúpnej sily, je o 20 % vyšší než je priemer Európskej únie (zdroj: Eurostat).

⁽²²⁰⁾ Skutočný priemerný ročný objem cestujúcich počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom sa pomoc notifikuje alebo skutočne poskytuje alebo vypláca v prípade pomoci, ktorá nebola oznámená. V prípade novovytvoreného letiska pre osobnú dopravu sa má vziať do úvahy predpokladaný priemerný ročný objem cestujúcich počas dvoch finančných rokov od začiatku prevádzky komerčnej osobnej leteckej dopravy. Tieto prahové hodnoty sa vzťahujú na počet jednosmerných ciest. To znamená, že pasažier letiaci na letisko a potom naspäť by sa počítal dvakrát. Vzťahuje sa to na jednotlivé trasy. Ak je letisko súčasťou skupiny letísk, objem cestujúcich sa stanovuje na základe každého jednotlivého letiska.

6.3.2.3. Primeranosť štátnej pomoci ako politického nástroja:

- (613) V bode 120 usmernení v oblasti letectva sa stanovuje, že „členské štáty musia preukázať, že táto pomoc je vhodná na dosiahnutie plánovaného cieľa alebo na riešenie problémov, ktoré sa majú na základe tejto pomoci riešiť. Opatrenie pomoci sa nebude považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom, ak iné menej deformujúce politické nástroje alebo nástroje pomoci umožňujú dosiahnuť ten istý cieľ.“
- (614) Z hľadiska bodov 121 až 123 usmernení v oblasti letectva, aj keď sa tieto body formálne nevzťahujú na tento prípad, môžeme preskúmať, či existuje nástroj intervencie, vďaka ktorému by bolo možné dosiahnuť rovnaký cieľ, čo by ešte viac podporilo účinnú správu letiska. Nástroje, ktorými sa vopred stanoví výška pomoci tak, aby sa pokryl odhadovaný finančný deficit, sú príklady nástrojov, ktorými sa podporí účinná správa letiska.
- (615) Koncesný poplatok hradený spoločnosťou BSCA sa vymedzuje *ex ante*, čo nabáda spoločnosť BSCA k tomu, aby prevádzkovala letisko účinným spôsobom. Ak je naopak pravda, že dotácia hradená regiónom za služby je funkciou vzniknutých nákladov a nie paušálnej sumy vymedzenej *ex ante*, časť tejto dotácie týkajúcej sa služieb hospodárskej povahy zostáva relatívne nízka. Zvýšenie kapitálu v roku 2002 je okrem toho presným nástrojom intervencie, ktorý však nevyplýva zo sumy vymedzenej *ex ante*, ale predstavuje sumu relatívne limitovanú v porovnaní so sumou pomoci v dôsledku dohovorov z roku 2002 a investičného rozhodnutia z roku 2003. Komisia z toho teda usudzuje, že pomoc spoločnosti BSCA aj naďalej podnecuje spoločnosť BSCA, aby riadila letisko účinným spôsobom, a predstavuje vhodný politický nástroj.

6.3.2.4. Existencia stimulačného účinku

- (616) Podľa bodu 124 usmernení v oblasti letectva „prevádzková pomoc má stimulačný účinok, ak je pravdepodobné, že v prípade neposkytnutia prevádzkovej pomoci a vzhľadom na možnú prítomnosť investičnej pomoci a úrovne dopravy by sa úroveň ekonomickej činnosti daného letiska podstatne znížila“.
- (617) Pomoc spoločnosti BSCA umožnila modernizáciu letiska Charleroi, ako aj zvýšenie jeho kapacity pri zachovaní prevádzkových nákladov spoločnosti BSCA na takej úrovni, ktorá jej umožnila ponúknuť a zachovať výhodné podmienky leteckým dopravcom, najmä spoločnosti Ryanair, a to bez toho, aby narazili na závažné finančné problémy. Ako sa okrem toho uvádza v odôvodnení 611, pri neexistencii pomoci mala spoločnosť BSCA požadovať od spoločnosti Ryanair, ako aj od ostatných leteckých dopravcov vyššie letiskové poplatky. Za toho predpokladu je možné, že by sa spoločnosť Ryanair, hlavný klient spoločnosti BSCA, rozhodla presunúť svoju základňu na letisku Charleroi na iné letisko, čím by sa značne znížila činnosť na tomto letisku.
- (618) Komisia z toho usudzuje, že pri neexistencii pomoci by bola úroveň hospodárskej činnosti letiska Charleroi pravdepodobne značne obmedzená. Komisia sa teda domnieva, že pomoc má stimulačný účinok.

6.3.2.5. Primeranosť výšky pomoci (pomoc obmedzená na nevyhnutné minimum)

- (619) V bode 125 usmernení v oblasti letectva sa uvádza, že „v záujme primeranosti sa prevádzková pomoc letiskám musí obmedziť na minimum, ktoré je nevyhnutné na uskutočnenie podporovanej činnosti“.
- (620) S cieľom zistiť, či je pomoc primeraná, je vhodné preskúmať, či obchodný plán spoločnosti BSCA (v ktorom je pomoc zahrnutá) umožnil spoločnosti BSCA odhadnúť zisk, ktorý neprekračoval primeraný zisk.
- (621) V obchodnom pláne spoločnosti BSCA z roku 2002 sa zistila očakávaná návratnosť vlastného kapitálu na obdobie 2002 – 2015 vo výške 8,3 % a návratnosť investovaného kapitálu vo výške 9,6 %. Vzhľadom na to, že s cieľom uplatňovať kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve sa Komisia domnievala, že mieru návratnosti vlastného kapitálu vo výške 9 % je možné očakávať v roku 2002 ⁽²²¹⁾, Komisia z toho usudzuje, že predpokladaný zisk *ex ante* neprekračoval primeranú úroveň. Keďže pomoc bola stanovená tak, aby zabezpečila spoločnosti BSCA pokrytie nákladov a zisk neprekračujúci primeranú úroveň, pomoc z rokov 2002 a 2003 sa môže považovať za primeranú.

⁽²²¹⁾ Presnejšie sa použila diskontná sadzba vo výške 9 % (pozri odôvodnenie 437), ktorá spočívala v priemerných vážených nákladoch na kapitál vo výške 9 %, ktorý sám spočíval v miere návratnosti vlastných fondov vo výške 9 %, pričom SOWAER nemala dlh.

6.3.2.6. *Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod.*

- (622) V bode 137 usmernení v oblasti letectva sa zdôrazňuje význam posúdenia účinkov pomoci z hľadiska narušenia hospodárskej súťaže pri pomoci, ktorá bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014. Konkrétne sa v ňom uvádza, že „Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci poskytnutej pred 4. aprílom 2014 zohľadní najmä narušenia hospodárskej súťaže.“
- (623) Podľa bodu 131 usmernení v oblasti letectva „Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci zohľadní narušenie hospodárskej súťaže a účinkov na obchod. Ak sa letisko nachádza v rovnakej spádovej oblasti iného letiska s voľnou kapacitou, v podnikateľskom pláne založenom na spoľahlivých predpovediach objemu cestujúcich a nákladu sa musí určiť pravdepodobný vplyv na objem dopravy iných letísk nachádzajúcich sa v tejto spádovej oblasti.“
- a) Identifikácia spádovej oblasti a konkurenčné letiská
- (624) Podľa Belgicka sa spádová oblasť letiska Charleroi nachádza dve hodiny cesty a zahŕňa 15 miliónov osôb, ktoré by mohli byť klientmi nízkonákladových leteckých dopravcov. Táto oblasť zahŕňa Belgicko, sever Francúzska, juh Holandska, sever Luxemburska a ďaleký západ Nemecka.
- (625) V blízkosti letiska Charleroi sa nachádza viacero letísk, ktorých spádová oblasť sa prekrýva so spádovou oblasťou letiska Charleroi: Liège (49 min po ceste vzdialené 78 km) – je však vhodné uviesť, že letisko v Liège sa špecializuje na nákladnú dopravu –, Lille (1h12, 121 km) a najmä Brusel-National (46 min, 69 km ⁽²²²⁾) ⁽²²³⁾.
- (626) Spádová oblasť letiska Charleroi z veľkej časti patrí pod spádovú oblasť letiska Brusel-National. Oblasť stretu zahŕňa najmä región hlavného mesta Brusel, oblasť s najväčšou hustotou zaľudnenia oblasti stretu s 1,2 milióna obyvateľov. Hoci je letisko Charleroi ďalej od Bruselu ako letisko Brusel-National, čas prechodu z centra Bruselu na letisko Charleroi po ceste trvá len o približne 30 minút viac ako je cesta prechodu na letisko Brusel-National.

Tabuľka 28

Vzdialenosti a časy prechodu medzi centrom Bruselu a letiskami Charleroi a Brusel-National

Z centra Bruselu do...	Charleroi	Brusel-National
Vzdialenosť	46 km	12 km
autom	45 min.	16 min.
autobusom	45 min.	18 min.
vlakom	50 min. (cez Charleroi Sud)	17 min.

Zdroj: Rozhodnutie Komisie o spoločnosti Ryanair/Aer Lingus z 27. februára 2013.

⁽²²²⁾ Pre porovnanie vzdialenosti medzi letiskom Frankfurt Hahn a hlavným letiskom vo Frankfurte je 120 km.

⁽²²³⁾ Časy a vzdialenosti uvádzané na webovom sídle <https://maps.google.com>.

b) Analýza narušenia hospodárskej súťaže v dôsledku pomoci

(627) K narušeniam hospodárskej súťaže v dôsledku pomoci môže dôjsť z týchto dôvodov:

- spoločnosť BSCA na letisko Charleroi pritiahne letecké spoločnosti, ktoré toto letisko nebolo schopné pritiahnúť bez pomoci a ktoré by mohli poskytnúť svoje zdroje (lietadlá, vybavenie) iným letiskám, najmä tým, ktoré sa nachádzajú bližšie, ako je napríklad Brusel-National,
- pomoc môže ovplyvniť správanie niektorých cestujúcich, a to tých, ktorí si vzhľadom na ich požiadavky krajiny pôvodu a určenia vyberajú medzi službou, kde si môžu vybrať miesto pôvodu alebo určenia z letiska Charleroi, a službou, kde si môžu vybrať miesto pôvodu alebo určenia z letiska Brusel-National. Týchto cestujúcich sa dá pritiahnúť prostredníctvom nižších ponúkaných taríf leteckými dopravcami s prevádzkou na letisku Charleroi (tarify, ktoré by boli vyššie v prípade neexistencie pomoci pre spoločnosť BSCA) na úkor dopravcov s prevádzkou na letisku Brusel-National.

i) Preskúmanie nahraditeľnosti ponuky služieb na letiskách Charleroi a Brusel-National

(628) Pokiaľ ide o neexistenciu či zamedzenie negatívneho účinku na hospodársku súťaž, sa podľa Belgicka, na posúdenie, či je táto podmienka splnená, Komisia musí preniesť do času poskytnutia verejného financovania. Podľa Belgicka vyplýva rozvoj letiska Charleroi z vytvorenia nového trhu v rámci konkrétneho segmentu, ktorý na letisku Brusel-National rozvinutý nebol, prípadne tam bol rozvinutý len vo veľmi malej miere, konkrétne v rámci nízkonákladových letov. Okrem toho sa v dvoch štúdiách, ktoré uskutočnili nezávislí experti, spoločnosti Roland Berger International Management Consultant a GTM, preukázalo, že sa blížilo preťaženie letiska Brusel-National a že každé z dvoch letísk využívali iní zákazníci. Spoločnosti využívajúce letisko Brusel v tom čase vôbec nemali záujem o letisko Charleroi, zatiaľ čo spoločnosť Ryanair, hlavný používateľ letiska Charleroi, v tom čase nemala stratégiu, v rámci ktorej by sa chystala začať využívať hlavné letiská. Ako dosvedčili štúdie spoločností GTM a Roland Berger International Management Consultant, letisko Charleroi okrem toho v roku 2000 trpelo výrazne zlou povestou. Infraštruktúra bola skromná, obmedzená a málo využívaná. Letisko ponúkalo len jedno pravidelné spojenie a niekoľko charterových letov v lete. V dôsledku toho sa podľa Belgicka nemožno domnievať, že v tom čase bolo letisko Charleroi schopné konkurovať letisku Brusel-National. Napokon, letisko Brusel-National bolo zvýhodnené z hľadiska infraštruktúry (niekoľko terminálov, niekoľko dráh atď.) a prístupnosti vďaka svojej polohe v blízkosti hlavného mesta a železničnému spojeniu, ktorým letisko Charleroi nedisponovalo.

(629) Pokiaľ ide o tieto poznámky Belgicka, Komisia má k tomu niekoľko pripomienok:

- za predpokladu, že na účely analýzy zlučiteľnosti sa má pri preskúmaní účinkov pomoci z hľadiska narušenia hospodárskej súťaže považovať čas, kedy bola pomoc poskytnutá, je však vhodné zvážiť účinky pomoci z krátkodobého aj z dlhodobého hľadiska, tak ako sa mohlo predpokladať v čase, keď bola pomoc poskytnutá. V čase poskytnutia pomoci sa mohlo predpokladať, že vďaka pomoci bude môcť spoločnosť BSCA ponúknuť veľmi výhodné tarify na služby, ktoré mohla ponúknuť najmä vďaka investíciám uskutočneným spoločnosťou SOWAER, keďže tieto investície značne rozšírili kapacitu letiska Charleroi. V tejto súvislosti je možné pripomenúť, že v obchodnom pláne z roku 2002 sa predpokladal silný nárast premávky na letisku Charleroi, pričom mala vzrásť z 1,2 milióna cestujúcich v roku 2002 na približne 3 milióny cestujúcich v roku 2010. Je teda jasné, že v čase poskytnutia pomoci spoločnosti BSCA táto pomoc umožnila spoločnosti BSCA silný rozvoj, pričom sa nedá vylúčiť, že k tomuto rozvoju došlo čiastočne na úkor konkurenčných letísk, najmä na úkor Brusel-National,
- Belgicko uvádza, že v čase uskutočnenia štúdií spoločností Roland Berger International Management Consultant a GTM sa blížilo preťaženie letiska Brusel-National. Komisia však konštatuje, že v čase poskytnutia opatrení, t. j. v apríli 2002 a v apríli 2003 letecký dopravca Sabena skrachoval a premávka na letisku Brusel-National už bola značne týmto krachom ovplyvnená, keďže počet cestujúcich 19,7 milióna v roku 2001 klesol v roku 2002 na 14,4 milióna. V čase poskytnutia pomoci nebolo letisko Brusel-National zďaleka preťažené.

(630) Pokiaľ ide o nahraditeľnosť ponuky služieb na letiskách Charleroi a Brusel-National, Komisia uznáva, že tieto dve letiská nie sú dokonale nahraditeľné:

- z dôvodu relatívnej vzdialenosti letiska Charleroi vzhľadom na centrum bruselskej aglomerácie a jeho „nízkonákladového“ profilu (z hľadiska jeho infraštruktúry, ako aj leteckých dopravcov, ktorí ho využívajú, ako aj služieb, ktoré poskytuje) nepredstavuje letisko Charleroi alternatívu letisku Brusel-National pre určité kategórie cestujúcich (najmä obchodných cestujúcich, ktorí sú najviac citliví na faktor času),
- letisko Charleroi predstavuje letisko prepravujúce cestujúcich z miesta na miesto vyhradené pre lety na krátke vzdialenosti, v dôsledku čoho nemôže byť príslušnou alternatívou letisku Brusel-National pre takých leteckých dopravcov, ako je Brussels Airlines, ktorí poskytujú lety na dlhé vzdialenosti a/alebo vychádzajú z modelu tzv. hub and spoke, ktorý spočíva v tom, že sieť letov na dlhú vzdialenosť odlieta z letiska, do ktorého prileteli tranzitní cestujúci prostredníctvom siete letov na krátku a strednú vzdialenosť.
- Letisko Brusel-National môže len do nízkej miery predstavovať skutočnú alternatívu letisku Charleroi pre určité kategórie cestujúcich, ktorí sú veľmi citliví na faktor ceny,

(631) Napriek tomu sa ponuky čiastočne prekrývajú. Ak je pravda, že toto prekrývanie bolo menšie v čase, keď bola pomoc poskytnutá, už aj tak existovalo. Okrem toho bolo možné stanoviť, že v dôsledku pomoci sa ponuky oboch letísk dostali ešte do väčšej konkurencie. Letisko Charleroi ponúka lety, ktoré by mohli zaujímať časť klientely letiska Brusel-National, ktorí využívajú lety na krátke a stredné vzdialenosti. Nasledujúce údaje poukazujú na vývoj počtu spojení poskytovaných pri odlete z letiska Charleroi a v rámci nich tie spojenia, pre ktoré sa ponúкло spojenie pri odlete z letiska Brusel-National do rovnakej destinácie.

Tabuľka 29

Spojenia pri odlete z letiska Charleroi a v rámci nich tie spojenia, z ktorých sa rovnaká destinácia zabezpečuje aj pri odlete z letiska Brusel-National

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Počet spojení pri odlete z letiska Charleroi	7	9	11	17	14	26	33	52	67	84	91	97	102
z toho spojenia, pre ktoré sa rovnaká destinácia zabezpečuje pri odlete z letiska Brusel-National	5	5	7	9	9	16	21	32	38	53	60	63	63

Zdroj: Príloha 11 k listu Belgicka zo 7. februára 2014.

(632) Spojenia ponúkané rovnakým spôsobom na letisku Charleroi a na letisku Brusel-National teda značne vzrástli (z 5 v roku 2002 na 63 v roku 2013), čo vyvolalo silný konkurenčný tlak na letisko Brusel-National.

ii) Preskúmanie vplyvu pomoci

(633) Podľa správcu letiska Brusel-National (ďalej len „BAC“) vzhľadom na toto značný stret medzi spojeniami prevádzkovanými pri odlete z letiska Charleroi a destináciami prevádzkovanými pri odlete z letiska Brusel-National, by vplyv pomoci, ktorá umožnila spoločnosti BSCA ponúknuť leteckým spoločnostiam mimoriadne výhodné tarify, bol pre letisko Brusel-National veľmi podstatný. Narušenie hospodárskej súťaže by bolo osobitne veľké pri nízkonákladových letoch, lebo poplatok mal relatívne väčší vplyv na cenu letov na krátku vzdialenosť ako na dlhú vzdialenosť.

(634) Tabuľka 30 zobrazuje vývoj počtu cestujúcich pri odlete a prilete letov na krátke vzdialenosti na letiskách Charleroi a Brusel-National (Brusel-National a Charleroi si nekonkurujú z hľadiska letov na dlhé vzdialenosti, keďže letisko Charleroi tieto lety neposkytuje).

Tabuľka 30

Vývoj počtu cestujúcich (v miliónoch) na letoch na krátke vzdialenosti pri odlete a prilete na letiská Brusel-National (BRU) a Charleroi (CRL)

	BRU		CRL		BRU + CRL	
	Trh letov na krátke vzdialenosti (počet cestujúcich v miliónoch)	Medziročný trend (v %)	Trh letov na krátke vzdialenosti (počet cestujúcich v miliónoch)	Medziročný trend (v %)	Trh letov na krátke vzdialenosti (počet cestujúcich v miliónoch)	Medziročný trend (v %)
2004	11,8		2,0		13,8	
2005	12,2	4	1,9	- 5	14,1	2
2006	12,5	3	2,2	16	14,7	4
2007	13,4	8	2,4	9	15,8	7
2008	13,2	- 1	2,9	21	16,1	2
2009	11,7	- 11	3,9	35	15,6	- 3
2010	11,3	- 3	5,2	33	16,5	6
2011	12,2	7	5,9	14	18,1	9
2012	12,1	- 1	6,5	10	18,6	3
2013	12,4	3	6,8	4	19,2	3

Zdroj: Pripomienky spoločnosti BAC z 8. mája 2014.

(635) V tabuľke v odôvodnení 634 sa zobrazuje, že hoci v roku 2004 preprava na letisku Charleroi predstavovala len 17 % prepravy na letisku Brusel-National v segmente letov na krátke vzdialenosti, v roku 2013 to už bolo takmer 55 %. Rast letiska Charleroi bol mimoriadne silný v rokoch 2008 až 2010, zatiaľ čo v tom istom období klesala preprava letov na krátku vzdialenosť na letisku Brusel-National. Tento dôležitý rozvoj letiska Charleroi v rokoch 2008 až 2010 sa sčasti vysvetľuje otvorením nového terminálu v roku 2008 financovaného SOWAER, pričom v tomto rozhodnutí sa stanovilo, že spoločnosť BSCA nebude platiť trhovú cenu.

(636) Podľa spoločnosti BAC viedla táto situácia k ušlému zisku vo výške až 2,5 milióna cestujúcich, čo predstavuje stratu 50 miliónov EUR. Spoločnosť BAC odhaduje, že zo 4 miliónov dodatočných cestujúcich na letisku Charleroi v roku 2011 v porovnaní s rokom 2005 je pravdepodobné, že len 1,5 milióna boli noví klienti, zatiaľ čo zvyšných 2,5 milióna predstavujú cestujúcich, ktorí by za iných okolností prišli alebo zostali na letisku Brusel-National.

iii) Záver

(637) Komisia konštatuje, že:

- letiská Charleroi a Brusel-National si konkurujú pri určitých letoch na krátke a stredné vzdialenosti a pri určitých cestujúcich,
- letisko Brusel-National nie je preťažené,
- pomoc umožnila spoločnosti BSCA ponúknuť leteckým dopravcom mimoriadne výhodné tarify za letiskové služby. Komisia sa domnieva, že bez pomoci by spoločnosť BSCA celkom určite nebola schopná dosiahnuť, aby si spoločnosť Ryanair na letisku Charleroi urobila základňu pre značný počet letov. Rozvoj letiska Charleroi bol o to intenzívnejší, že sa región rozhodol značne investovať do letiska a zvýšiť jeho kapacitu: letisko teda prešlo z teoretickej kapacity jedného milióna cestujúcich pred investíciami realizovanými pri uplatňovaní opatrení z roku 2002 a 2003 na teoretickú kapacitu 3 miliónov cestujúcich po investíciách (skutočná kapacita je v skutočnosti vyššia, ako to dosvedčujú údaje o preprave na letisku Charleroi, prekročenie nominálnej kapacity terminálu je vo všeobecnosti možné pri znížení úrovne pohodlia cestujúcich a/alebo prístupím k niekoľkým úpravám, ktoré si nevyžadujú žiadne masívne investície).

(638) Komisia z toho usudzuje, že pomoc spôsobila značné narušenie hospodárskej súťaže, čím poškodila konkurenčné letiská letiska Charleroi, v prvom rade letisko Brusel-National. Pokiaľ ide o zvýšenie kapitálu z roku 2002, za predpokladu, že ide o štátnu pomoc, toto zvýšenie prispelo k narušeniam v tom, že sa tým spoločnosť BSCA vyhlala finančným ťažkostiam, vďaka čomu mohla pokračovať v rozvoji letiska Charleroi. Toto príspevanie k narušeniu hospodárskej súťaže je však mierne, a to v tom, že ide o presnú intervenciu, ktorej výška je obmedzená výškami pomoci v dôsledku iných opatrení, ktoré sú predmetom tohto preskúmania. Navyše k nemu došlo na začiatku fázy rozvoja letiska, keď ešte premávka na tomto letisku bola ešte v porovnaní s premávkou na letisku Brusel-National mierna.

(639) Komisia konštatuje, že premávka na letisku Charleroi vzrástla od poskytnutia pomoci⁽²²⁴⁾ viac ako štvornásobne (tento rast je vyšší ako priemerný rast letísk), zatiaľ čo premávka na letisku Brusel-National v segmente letov z miesta na miesto na krátke a stredné vzdialenosti stagnovala už od roku 2004. To a *posteriori* potvrdzuje, že časť rastu letiska Charleroi bola na úkor rastu letiska Brusel-National. Komisia rovnako konštatuje, že konkurenčný vplyv letiska Charleroi bol od roku 2008 mimoriadne silný, a to vďaka zvýšeniu jeho povolenej kapacity najmä v dôsledku investícií realizovaných SOWAER.

(640) Komisia takisto konštatuje, že od začiatku roka 2014 začala na letisko Brusel-National lietať spoločnosť Ryanair, pričom sa toto letisko začalo špecializovať na segment nízkonákladových letov. Na toto letisko už lietala spoločnosť Vueling. Hrozí, že v budúcnosti sa hospodárska súťaž medzi dvoma letiskami ešte prehĺbi, keďže tieto dve letiská sú schopné prilákať rovnakých leteckých dopravcov a rovnaké segmenty klientely.

(641) Na základe toho Komisia usudzuje, že pomoc vyvolala značné narušenie hospodárskej súťaže tým, že znížila prevádzkové náklady spoločnosti BSCA prostredníctvom neobvykle nízkych koncesných poplatkov. Tieto narušenia boli obmedzené v prvých rokoch po poskytnutí predmetných opatrení, tzn. v rokoch 2002 a 2003, pričom investície ešte neboli zrealizované v plnej miere a letisko Charleroi malo obmedzenú premávku. Následne sa zvýšili a v súčasnosti sú veľmi podstatné.

6.3.2.7. Záver k zlučiteľnosti pomoci v prospech spoločnosti BSCA na základe článku 107 ods. 3 ZFEÚ

(642) Komisia dospela k záveru, že pomoc v prospech spoločnosti BSCA prispela k hospodárskemu rozvoju regiónu, ale mala značný a rastúci vplyv na konkurenčné letiská letiska Charleroi, najmä na letisko Brusel-National.

⁽²²⁴⁾ Tabuľka 4: Štatistické údaje o premávke na letisku Charleroi za rok.

- (643) Komisia konštatuje, že ak bola pomoc poskytnutá po nadobudnutí účinnosti usmernení v oblasti letectva, čo bolo po 4. apríli 2014, táto pomoc sa nemôže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom. V bode 119 usmernení v oblasti letectva sa ustanovuje, že „na účely oprávnenosti na poskytnutie prevádzkovej pomoci nesmie ročný objem dopravy na letisku presiahnuť 3 milióny cestujúcich“.
- (644) Táto pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014, kedy ešte neplatil bod 119 usmernení v oblasti letectva. Podľa usmernení v oblasti letectva musí Komisia analyzovať neoprávnenú prevádzkovú pomoc udelenú letiskám a zohľadniť pri tom narušenie hospodárskej súťaže v dôsledku tejto pomoci ⁽²²⁵⁾. Podľa Komisie táto požiadavka znamená potrebu vyjadriť sa k danej pomoci, na jednej strane z hľadiska jej pozitívnych vplyvov na plánovaný cieľ všeobecného záujmu, a na druhej strane k jej negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž a výmenu. V tomto prípade sa stanovilo, že pomoc mala značný pozitívny vplyv na hospodársky rozvoj letiska Charleroi a jeho región, čo sa môže uznať za cieľ všeobecného záujmu odôvodňujúci prevádzkovú pomoc, hoci zároveň mala aj negatívny vplyv, ktorý postupne rástol, až sa v priebehu času stal príliš veľkým.
- (645) V tomto prípade sa Komisia vzhľadom na to, že sa negatívny vplyv pomoci, ktorý bol pôvodne obmedzený, no nepretržite sa v priebehu času znásobil a dosiahol príliš vysoký rozsah, domnieva, že región – SOWAER mal od určitého dátumu vyžadovať, aby spoločnosť BSCA platila koncesný poplatok zodpovedajúci úrovni, ktorá sa mala určiť pri poskytovaní predmetných opatrení v roku 2002 a 2003, ak región – SOWAER konal voči spoločnosti BSCA ako hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý sprístupnil svoju infraštruktúru s cieľom dosahovania ziskovosti. Spoločnosť BSCA mohla využívať prevádzkovú pomoc vo forme príliš nízkeho koncesného poplatku až do uvedeného dátumu ako prechodné opatrenie, avšak nie po tomto dátume.
- (646) Komisia sa domnieva, že s cieľom priniesť negatívne vplyvy pomoci na hospodársku súťaž a výmenu na prijateľnú úroveň, aby bola pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom, je potrebné vykonávať tento prístup a *posteriori* vo forme i) vrátenia výšky poberanej pomoci spoločnosťou BSCA od predmetného dátumu a ii) úpravy spôsobu výpočtu koncesného poplatku na obdobie po prijatí tohto rozhodnutia a rozšíriť ho až do vypršania koncesie, ktorú využíva spoločnosť BSCA, a to tak, že počas tohto obdobia bude spoločnosť BSCA platiť subjektu región/SOWAER koncesný poplatok zodpovedajúci úrovni, ktorá by sa stanovila pri poskytovaní predmetných opatrení v roku 2002 a 2003, keby subjekt región/SOWAER konal voči BSCA ako hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve.
- (647) Daný dátum, ktorý vyplýva z vyváženia pozitívnych vplyvov na miestny hospodársky rozvoj a negatívnych vplyvov na konkurencieschopnosť, nemôže vyplývať výlučne z uplatnenia metódy hospodárskej analýzy, ale nevyhnutne sa musí vziať do úvahy značná možnosť na posúdenia, ktorým disponuje v oblasti zlučiteľnosti štátnych pomoci s vnútorným trhom.
- (648) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že nadobudnutie účinnosti usmernení v oblasti letectva 4. apríla 2014 predstavuje dôležitý vývoj z hľadiska verejnej podpory letísk, keďže podľa usmernení v oblasti letectva od tohto dátumu nemôžu už členské štáty poskytovať novú prevádzkovú pomoc letiskám, ktoré majú viac ako tri milióny cestujúcich. Cieľom tohto usmernenia je od 4. apríla 2014 nepochybne obmedziť negatívne vplyvy prevádzkovej pomoci poskytnutej letiskám. Komisia sa domnieva, že tento dátum takisto predstavuje primeraný odkaz v tejto veci a že sa môže považovať za moment, od ktorého spoločnosť BSCA mala prestať platiť príliš nízky koncesný poplatok pri uplatňovaní opatrení z roku 2002 a 2003. Pokiaľ ide o zvýšenie kapitálu z roku 2002 vzhľadom na úvahy vyjadrené v odôvodnení 638 a na skutočnosť, že toto opatrenie bolo poskytnuté pred 4. aprílom 2014, Komisia sa domnieva, že za predpokladu, že toto opatrenie predstavuje štátnu pomoc, je táto pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom.
- (649) Na záver sa Komisia domnieva, že:
- opatrenia, ktoré má vykonávať Belgicko v prospech spoločnosti BSCA podľa dohovorov z roku 2002 a investičného rozhodnutia z roku 2003, predstavujú štátnu pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ až do 3. apríla 2014 a štátnu pomoc nezlučiteľnú s vnútorným trhom od 4. apríla 2014,

⁽²²⁵⁾ Pozri body 131 a 137 usmernení v oblasti letectva.

- za predpokladu, že predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, je zvýšenie kapitálu spoločnosti BSCA upísaného spoločnosťou SOWAER 3. decembra 2002 štátnou pomocou zlučiteľnou s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

6.4. Uplatniteľnosť premlčacej lehoty na pomoc v prospech spoločnosti BSCA

- (650) V článku 15 procesného nariadenia sa uvádza, že vrátenie štátnej pomoci podlieha premlčacej lehote desiatich rokov. Premlčacia lehota začína dňom, keď sa neoprávnená pomoc poskytla príjemcovi.
- (651) Podľa Belgicka sa na dotáciu hradenú regiónom spoločnosti BSCA za určité služby spoločnosti BSCA spojené s prevádzkou letiska vzťahuje premlčacia lehota podľa článku 15 procesného nariadenia. Táto dotácia sa podľa Belgicka poskytla 9. júla 1991, čo je dátum uzatvorenia dohody medzi regiónom a spoločnosťou BSCA a špecifikácie, ktorá je k nej priložená. Podľa Belgicka od tohto dátumu bez ohľadu na prijatie rozličných ustanovení bez vplyvu na povinné nahradenie týchto výdavkov zo strany regiónu prináleží vyplácanie tejto dotácie regiónu. Táto premlčacia lehota sa nevzťahuje len na nehospodárske služby, na ktoré sa vzťahuje dodatok 6 z 15. januára 2008.
- (652) Komisia predovšetkým pripomína, že ako sa uvádza v odôvodnení 415, Komisia sa domnieva, že musí preskúmať dotáciu na určité služby spojené s prevádzkou letiska v súvislosti s inými prvkami správy koncesie (sprístupnenie infraštruktúry a koncesný poplatok).
- (653) Aj keby sa dotácia hradená regiónom na určité služby spojené s prevádzkou letiska mohla preskúmať nezávisle od dohody medzi SOWAER a BSCA, Komisia namieta proti analýze, podľa ktorej opatrenie poskytujúce túto dotáciu nebolo predmetom žiadnej podstatnej zmeny. Komisia sa naopak domnieva, že každá z týchto troch zmien značne toto opatrenie pozmenila:

6.4.1. Dodatok 3 z 29. marca 2002

- (654) Komisia konštatuje, že pri uplatňovaní článku 25 špecifikácie priloženej k dohovoru medzi regiónom a spoločnosťou BSCA z 9. júla 1991 prevzal región náklady na služby protipožiarnej ochrany a údržby len na prechodné obdobie.
- (655) Toto prechodné obdobie bolo predĺžené až do 1. januára 2000 pri uplatňovaní dodatku 2 špecifikácie priloženej k dohovoru.
- (656) Za roky 2000 a 2001 dotácie na náklady na služby „protipožiarnej ochrany a údržby“ hradil región Valónsko spoločnosti BSCA na právnych základoch nezávislých od dohovoru medzi regiónom a spoločnosťou BSCA ⁽²²⁶⁾, pričom dotknuté právne akty nezaväzovali región voči spoločnosti BSCA po rokoch 2000 a 2001.
- (657) Pokiaľ ide o rok 2002, Belgicko uvádza, že hoci región Valónsko plánoval aj naďalej poskytovať náhradu týchto nákladov, založením spoločnosti SOWAER a zavedením nového právneho rámca sa oddialilo formálne predĺženie poskytovania tejto náhrady. Podľa Belgicka spoločnosť BSCA potvrdila prevzatie týchto nákladov listom z 5. júla 2001, ktorý v nadväznosti na telefonický rozhovor, počas ktorého mal podľa Belgicka región Valónsko potvrdiť prevzatie nákladov na tieto služby za rok 2002, poslala valónskej správe dopravy a zariadení a v ktorom predložila návrh rozpočtu spoločnosti BSCA na rok 2002 s uvedením nákladov na tieto služby.

⁽²²⁶⁾ Za rok 2000: nariadenie zo 16. decembra 1999 o všeobecnom rozpočte výdavkov regiónu Valónsko na rozpočtový rok 2000 a rozhodnutia valónskej vlády z 27. septembra 2000, ktorým poskytla spoločnosti BSCA prevádzkovú dotáciu na pokrytie výdavkov na protipožiarne služby a údržbu na letisku Charleroi za rok 2000.
Za rok 2001: nariadenie zo 14. decembra 2000 o všeobecnom rozpočte výdavkov regiónu Valónsko na rozpočtový rok 2001 a rozhodnutia valónskej vlády z 4. októbra 2001, ktorým poskytla spoločnosti BSCA prevádzkovú dotáciu na pokrytie výdavkov na protipožiarne služby a údržbu na letisku Charleroi za rok 2001.

- (658) Ako sa uvádza v odôvodneniach 71 a 72, v dodatku 3 z 29. marca 2002 ku koncesnej dohode medzi regiónom a BSCA, ktorým sa mení článok 3 ods. 2 dohody medzi regiónom a BSCA, sa uvádza, že región Valónsko uhradí výdavky (poplatky a investície) na služby protipožiarnej ochrany a údržby. V dodatku 3, ktorým sa mení aj článok 25 špecifikácie, sa uvádza, že koncesionár predkladá subjektu, ktorý poskytuje koncesiu, rozpočet na protipožiarnu ochranu a údržbu a vedie samostatný výkaz ziskov a strát, ktorý bude môcť subjekt, ktorý poskytuje koncesiu, kedykoľvek preskúmať a skontrolovať.
- (659) Komisia sa domnieva, že dodatok 3 z 29. marca 2002 ku koncesnej dohode medzi regiónom a spoločnosťou BSCA má značný vplyv na toto opatrenie. V dodatku 3 sa zavádza písomný záväzok regiónu prevziať náklady na služby protipožiarnej ochrany a údržby, pričom už neexistoval žiadny písomný záväzok regiónu, ktorý by sa vzťahoval na sumy, ktorými bola zviazaná spoločnosťou od 1. januára 2002.
- (660) V dodatku 3, ktorým sa mení článok 3 ods. 2 dohody medzi regiónom a spoločnosťou BSCA, sa uvádza, že región Valónsko uhradí výdavky (poplatky a investície) na služby protipožiarnej ochrany a údržbu. Mení sa ním aj článok 25 špecifikácie, v ktorom sa uvádza, že koncesionár predkladá subjektu, ktorý poskytuje koncesiu, rozpočet na protipožiarnu ochranu a údržbu a vedie samostatný výkaz ziskov a strát, ktorý bude môcť subjekt, ktorý poskytuje koncesiu, kedykoľvek preskúmať a skontrolovať. V tejto súvislosti Komisia zdôrazňuje, že v dodatku 3 sa ustanovuje začlenenie investičných nákladov a/alebo nákladov na odpisy investícií do prevádzkového účtu, kým predtým to tak nebolo.
- (661) Na základe týchto skutočností sa Komisia domnieva, že sa zaviedla dotácia hradená regiónom spoločnosti BSCA za určité služby spoločnosti BSCA spojené s prevádzkou letiska, alebo v každom prípade sa značne pozmenila, a to dodatkom 3 z 29. marca 2002 k dohode medzi regiónom a spoločnosťou BSCA:

6.4.2. Dodatok 5 k dohode medzi regiónom a BSCA z 10. marca 2006

- (662) Podľa týchto ustanovení dodatok 5 k dohode medzi regiónom a BSCA z 10. marca 2006 značne zmenil dodatok 3:
- pri uplatňovaní článku 3 ods. 2 bod 2 dohody medzi regiónom a spoločnosťou BSCA, ktorý bol zmenený dodatkom 5, región pokrýva výdavky za „služby protipožiarnej ochrany a bezpečnosti pozemnej prevádzky a areálu letiska“, ktoré hradila spoločnosť BSCA, zatiaľ čo predtým región pokrýval výdavky za „protipožiarne služby a údržbu“, ktoré hradila spoločnosť BSCA. Podľa Belgicka sa touto novou formuláciou presnejšie vymedzili náklady, za ktoré zodpovedá región Valónsko, ale podstatným spôsobom sa tým nezmenila oblasť hradených služieb. Komisia však konštatuje, že aj za predpokladu, že by sa zmena znenia služieb, za ktoré spoločnosť BSCA dostáva dotáciu, nevzala do úvahy, výdavky hradené pri uplatňovaní článku 25 špecifikácie tak, ako bol zmenený dodatkom 5, sa odlišujú v tom, že zahŕňajú určité výdavky, ktoré sa predtým neuvádzali, a to konkrétne „služby spojené s bezpečnosťou pozemnej prevádzky a areálu letiska zahŕňajú bežnú údržbu areálu letiska, technické služby údržby budov, dráh, ich okolia a vozového parku, menej rozsiahle asfaltovacie práce, bežnú údržbu a opravu dráh a prístupových ciest, údržbu a prevádzkové opravy osvetlenia a návěstidiel na dráhach, kosenie, čistenie dráhy a jej označovanie, odpratávanie snehu, ako aj akékoľvek iné služby, ktorými sa zaručuje bezpečnosť pozemnej prevádzky, areálu letiska a infraštruktúry s výnimkou obchodných priestorov v zóne letiska“;
 - dotácia má stropné hodnoty, zatiaľ čo predtým to tak nebolo; predpokladá sa, že tieto stropné hodnoty sa uplatňujú hneď po nadobudnutí účinnosti dodatku 5 a teda majú vplyv na výšku dotácie hradenej regiónom spoločnosti BSCA už od prvého roku;
 - výška dotácie sa mala revidovať do júla 2009 ⁽²²⁷⁾.

⁽²²⁷⁾ K revízii napokon došlo až v roku 2013. Nič to však nemení na skutočnosti, že zavedenie dátumu revízie malo značným spôsobom vplyv na toto opatrenie.

- (663) Na základe týchto rozličných skutočností sa Komisia domnieva, že opatrenie bolo značne pozmenené, a to v dôsledku prijatia dodatku 5 k dohode medzi regiónom a BSCA z 10. marca 2006.

6.4.3. Dodatok 6 k dohode medzi regiónom a spoločnosťou BSCA z 15. januára 2008

- (664) Dodatok 6 k dohode medzi regiónom a spoločnosťou BSCA z 15. januára 2008 sa značne zmenil dodatok 5 tým, že sa podstatne rozšírila oblasť služieb, za ktoré BSCA dostáva dotáciu od regiónu, keďže sa pridávajú služby sledovania a zaznamenávania letov, predbežného plánovania letov, radenia lietadiel a bezpečnostná ochrana. Ako sa vysvetlilo v časti 6.1.1, Komisia sa domnieva, že tieto služby, s výnimkou služieb v oblasti bezpečnostnej ochrany, predstavujú služby hospodárskej povahy.

6.4.4. Záver

- (665) Komisia na základe tohto dospela k záveru, že dotáciu hradenú regiónom spoločnosti BSCA za určité služby spojené s prevádzkou letiska nemožno považovať za opatrenie, ktoré by bolo nepretržite platné a nijako podstatne sa nezmenilo od roku 1991. Poskytnutie tejto dotácie vychádza z viacerých nových postupne uplatniteľných opatrení. V tomto rozhodnutí sa posudzuje: a) dodatok 3 k dohovoru medzi regiónom a BSCA z 29. marca 2002; b) dodatok 5 k dohovoru medzi regiónom a BSCA z 10. marca 2006 a c) dodatok 6 k dohovoru medzi regiónom a BSCA z 15. januára 2008.
- (666) Opatrenia a) až c) nemôžu čerpať z desaťročného vymedzeného obdobia, pretože ubehlo menej ako desať rokov od ich poskytnutia do 20. apríla 2011, čo je dátum, keď Komisia predložila Belgicku svoju prvú žiadosť o informácie týkajúce sa pomoci v prospech spoločnosti BSCA. Ako sa uvádza v článku 15 procesného nariadenia, akékoľvek opatrenie prijaté Komisiou alebo členským štátom v súvislosti so žiadosťou Komisie z hľadiska neoprávnenej pomoci prerušuje premlčaciu lehotu. Komisia z toho usudzuje, že premlčanie ustanovené v článku 15 procesného nariadenia sa nevzťahuje na pomoc v prospech spoločnosti BSCA skúmanú v tomto rozhodnutí.

6.5. Uplatniteľnosť zásady legitímnej dôvery na dotáciu hradenú regiónom za určité služby spojené s prevádzkou letiska

- (667) V článku 14 ods. 1 procesného nariadenia stanovuje, že „Komisia nebude požadovať vrátenie pomoci, ak by to bolo v rozpore so všeobecným princípom práva Spoločenstva“. Komisia nemôže požadovať vrátenie pomoci pridanej v období 10 rokov vymedzenom v článku 15 ods. 1 procesného nariadenia, na ktorú sa vzťahovala existencia legitímnej dôvery – v prípade ich príjemcu – v dôsledku aktov alebo stanovísk, ktoré Komisia v minulosti prijala.
- (668) Ako sa uvádza v časti 5.4 tohto rozhodnutia, Belgicko tvrdí, že vrátenie týkajúce sa subvencie hradenej regiónom za niektoré služby spojené s prevádzkou letiska bolo v rozpore so zásadou legitímnej dôvery.
- (669) Súdny dvor však stanovil, že príjemca neoprávnenej pomoci sa vo všeobecnosti nemôže dovolávať legitímnej dôvery⁽²²⁸⁾. Príjemca si mal overiť, či pomoc, ktorá mu bola poskytovaná, bola oznámená a schválená Komisiou. V tejto súvislosti Komisia pripomína, že pomoci v prospech spoločnosti BSCA neboli oznámené Komisii.

6.5.1. Neexistencia konkrétnych záruk

- (670) Okrem toho, ako uviedol Súdny dvor⁽²²⁹⁾, nikto sa nemôže dovolávať na porušenia zásady legitímnej dôvery, „ak neexistujú konkrétne uistenia, ktoré mu poskytla administratíva (...)“.

⁽²²⁸⁾ Vec C-5/89, Komisia/Nemecko, Zb. 1990, s. I-3437, ECLI:EU:C:1990:320, bod 14; vec C-169/95 Španielsko/Komisia, Zb. 1997, s. I-135, ECLI:EU:C:1997:10, bod 51; vec C-148/04 Unicredito Italiano, Zb. 2005, s. I-11137, ECLI:EU:C:2005:774, bod 104.

⁽²²⁹⁾ Spojené veci C-182/03 a C-217/03 Belgicko a Forum 187/Komisia, Zb. 2006, s. I-5479, ECLI:EU:C:2006:416, bod 147.

- (671) Belgicko tvrdí, že vzhľadom na neexistenciu výhrad Komisie v rozhodnutí z roku 2004 boli spoločnosti BSCA poskytnuté konkrétne záruky, že dotácia nemôže predstavovať štátnu pomoc. Belgicko vychádza najmä z odôvodnenia 214 rozhodnutia z roku 2004, v ktorom Komisia uvádza, že „nenamieta proti zákonnej možnosti valónskych orgánov, aby aj naďalej hradili náklady na údržbu/protipožiarnu ochranu“. Uvádza, že túto legitímnu dôveru podporila rozhodovacia prax Komisie v tejto otázke, najmä rozlíšenie medzi hospodárskymi a nehospodárskymi činnosťami, ako boli potvrdené najmä v rozhodnutí Komisie týkajúcom sa letiska Lipsko/Halle.
- (672) Komisia sa domnieva, že neexistencia výhrad týkajúcich sa pomoci v prospech BSCA vo svojom rozhodnutí z roku 2004 nemôže predstavovať „konkrétnu záruku“. Komisia pripomína, že rozhodnutie o začatí konania z roku 2002 ani konečné rozhodnutie z roku 2004 sa netýkalo opatrení v prospech spoločnosti BSCA. Pokiaľ ide o odôvodnenie 214 rozhodnutia z roku 2004, Komisia zdôrazňuje, že toto odôvodnenie sa musí chápať v celom svojom kontexte. V tomto kontexte sa zdá, že predmetné odôvodnenie sa nemalo chápať ako schválenie opatrenia, pokiaľ ide o pravidlá v oblasti štátnej pomoci, ale len ako vysvetlenie úsudku, podľa ktorého Komisia neskúma súlad tohto opatrenia s pravidlami v oblasti štátnej pomoci, ale zváženie neistoty týkajúcej sa finančného prevzatia určitých služieb regiónom v obchodnom pláne BSCA na účely uplatňovania kritériá súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve podľa zmlúv z roku 2001.
- (673) Ako sa uvádza v odôvodneniach 397 až 399 tohto rozhodnutia, Komisia namieta, že z odôvodnení 182 a 183 rozhodnutia týkajúceho sa letiska Lipsko/Halle je možné vyvodiť, že Komisia sa v minulosti domnievala, že úlohy porovnateľné s údržbou/bezpečnosťou prevádzky, ako sú vymedzené v dohovore medzi regiónom a BSCA, vyplývajú z vykonávania verejnej právomoci.

6.5.2. *Predvídateľnosť zmeny konania*

- (674) Ako ustanovil Súdny dvor ⁽²³⁰⁾, „ak je obozretný a rozvážny podnikateľ v stave predvídať vydanie opatrenia Spoločenstva, ktoré sa dotýka jeho záujmov, tak sa v prípade jeho vydania nemôže odvolávať na túto zásadu ⁽²³¹⁾.“
- (675) Podľa Belgicka totiž spoločnosti BSCA žiadna skutočnosť neumožňovala predvídať, že Komisia v roku 2012 znovu začne vyšetrovanie v súvislosti s opatrením, ku ktorému v roku 2004 nevyjadrila nijaké výhrady a ktoré Súdny dvor v roku 2008 nespochybnil.
- (676) Komisia popiera, že prijala stanovisko v súvislosti s opatreniami v prospech spoločnosti BSCA tým, že prijala rozhodnutie z roku 2004. Rozhodnutie z roku 2012 preto nepredstavuje zmenu v jej konaní.
- (677) Komisia rovnako popiera, že toto rozhodnutie predstavuje zmenu v jej rozhodovacej praxi, pokiaľ ide o rozlíšenie medzi hospodárskymi a nehospodárskymi činnosťami. Pokiaľ ide o rozhodnutie týkajúce sa letiska Lipsko/Halle, ktoré Belgicko uvádzalo ako príklad údajnej zmeny pôvodného konania Komisie, Komisia namieta, že je z tohto rozhodnutia možné vyvodiť, že by sa Komisia v minulosti domnievala, že by úlohy porovnateľné s údržbou a bezpečnosťou prevádzky vyplývali z vykonávania verejnej právomoci (pozri odôvodnenia 397 až 399).
- (678) Na záver sa Komisia domnieva, že vrátenie neoprávnenej a nezlučiteľnej pomoci poskytnutej spoločnosti BSCA nie je v rozpore so zásadou legitímnej dôvery.

7. ZÁVERY A VYČÍSLLENIE POMOCÍ, KTORÉ MÁ SPOLOČNOSŤ BSCA VRÁTIŤ

7.1. Neoprávnená pomoc v prospech spoločnosti BSCA

- (679) Komisia konštatuje, že prijatím dohovorov z roku 2002 a investičného rozhodnutia z roku 2003 Belgicko neoprávnene poskytovalo štátnu pomoc v prospech spoločnosti BSCA a tým porušovalo článok 108 ods. 3 ZFEÚ. Túto pomoc tvorí rozdiel medzi poplatkom, ktorý by vyžadoval hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve (ďalej len „poplatok zodpovedajúci trhovej cene“), a poplatkami skutočne platenými spoločnosťou BSCA subjektu región – SOWAER.

⁽²³⁰⁾ *Idem.*

⁽²³¹⁾ Rozsudok z 11. marca 1987, Van den Bergh en Jurgens a Van Dijk Food Products Lopik/Komisia, 265/85, Zb. s. 1155, ECLI:EU:C:1987:121, bod 44.

- (680) Poplatok zodpovedajúci trhovej cene je poplatok, ktorý by mala platiť spoločnosť SCA tak, aby každé z oboch opatrení (dohovory z roku 2002 a investičné rozhodnutie z roku 2003) malo nulovú čistú súčasnú hodnotu pre región – SOWAER. Komisia určila poplatok zodpovedajúci trhovej cene v súlade s odôvodnením uvedeným v časti 6.1.2.2 a zistilo sa, že dohovory z roku 2002 a investičné rozhodnutie z roku 2003 viedli k koncesnému poplatku, ktorý bol nižší ako koncesný poplatok, ktorý by požadoval hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by sa riadil vyhlídkami na ziskovosť.
- (681) Komisia sa domnievala, že informovaný hospodársky subjekt nemal vyžadovať, aby od podpisu dohovoru SOWAER/BSCA z roku 2002 spoločnosť BSCA platila poplatok, ktorý odrážal investície, ktoré sa spoločnosť SOWAER zaviazala uskutočniť podľa tohto dohovoru, zatiaľ čo investície neboli uskutočnené a spoločnosť BSCA nedisponovala očakávanými príjmami z týchto investícií. Informovaný hospodársky subjekt mal uznať to, že poplatok sa mal zvýšiť až vtedy, keď už správca mohol využívať nové investície. V opačnom prípade správca riskoval, že sa dostane do problémov s peňažnými tokmi počas rokov, keď nebude ešte schopný čerpať príjmy z využívania novej infraštruktúry. Komisia okrem toho konštatuje, že v dohode o subkoncesii medzi SOWAER a BSCA z roku 2002 sa stanovilo zvýšenie koncesného poplatku v roku 2007, čo sú dva roky po plánovanom uvedení nového terminálu do prevádzky (2005). V dôsledku toho sa Komisia domnieva, že informovaný hospodársky subjekt mal uznať to, aby spoločnosť BSCA platila poplatok stanovený v dohovore SOWAER – BSCA z roku 2002, a to dva roky po ukončení roka, kedy bol nový terminál uvedený do prevádzky (teda v roku 2007), ale mal od spoločnosti BSCA požadovať, aby po tomto termíne platila poplatok zodpovedajúci trhovej cene, to znamená poplatok, ktorý subjektu región – SOWAER umožní dosiahnuť nulovú čistú súčasnú hodnotu za celé obdobie.

(682) V tabuľke 31 sa uvádzajú:

a) variabilné koncesné poplatky očakávané spoločnosťou BSCA pri uplatňovaní ustanovení platných v čase poskytnutia opatrenia z roku 2002 ⁽²³²⁾;

b) dodatočný koncesný poplatok stanovený ako fixná ročná suma indexovaná na sadzbe 2 % ročne, čo odráža mieru inflácie ⁽²³³⁾, ktorý mala platiť spoločnosť BSCA od roku 2007, aby koncesné poplatky splatné spoločnosťou BSCA zodpovedali koncesnému poplatku zodpovedajúcemu trhovej cene výmenou za dohovory z roku 2002 ⁽²³⁴⁾;

c) dodatočný koncesný poplatok stanovený ako fixná ročná suma indexovaná na sadzbe 2 % ročne, čo odráža mieru inflácie, ktorý mala platiť spoločnosť BSCA od roku 2008, aby koncesné poplatky splatné spoločnosťou BSCA zodpovedali koncesnému poplatku zodpovedajúcemu trhovej cene výmenou za investičné rozhodnutie z roku 2003 ⁽²³⁵⁾.

Súčet (a + b + c) predstavuje očakávané koncesné poplatky zodpovedajúce trhovej cene: ich hodnoty sú také, aby bola čistá súčasná hodnota dohovorov z roku 2002 a investičného rozhodnutia z roku 2003 nulová.

Tabuľka 31

Očakávané koncesné poplatky zodpovedajúce trhovej cene

(EUR)

	a) koncesné poplatky očakávané spoločnosťou BSCA v čase poskytnutia opatrenia z roku 2002	b) Koncesné poplatky, ktoré sa majú pripočítať k (a) tak, aby sa čistá súčasná hodnota opatrenia z roku 2002 rovnala 0	c) Koncesné poplatky, ktoré sa majú pripočítať tak, aby sa čistá súčasná hodnota investičného rozhodnutia z roku 2003 rovnala 0	(a + b + c) Koncesné poplatky zodpovedajúce trhovej cene
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363

⁽²³²⁾ Tieto poplatky zodpovedajú variabilnej časti koncesného poplatku, pretože fixná časť, ktorú mala platiť spoločnosť BSCA, sa kompenzuje platbou regiónu Valónsko spoločnosti BSCA.

⁽²³³⁾ Miera vo výške 2 % je cieľ Európskej centrálnej banky z hľadiska inflácie.

⁽²³⁴⁾ Tieto dodatočné koncesné poplatky boli vypočítané na základe hypotézy, že budú vzrastať o 2 % ročne.

⁽²³⁵⁾ Idem.

(EUR)

	a) koncesné poplatky očakávané spoločnosťou BSCA v čase poskytnutia opatrenia z roku 2002	b) Koncesné poplatky, ktoré sa majú pripočítať k (a) tak, aby sa čistá súčasná hodnota opatrenia z roku 2002 rovnala 0	c) Koncesné poplatky, ktoré sa majú pripočítať tak, aby sa čistá súčasná hodnota investičného rozhodnutia z roku 2003 rovnala 0	(a + b + c) Koncesné poplatky zodpovedajúce trhovej cene
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	8 301 157	0	10 952 224
2008	2 704 088	8 467 180	2 391 141	13 562 409
2009	2 758 170	8 636 524	2 438 964	13 833 658
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

(683) V dôsledku meškania prác a po uvedení terminálu do prevádzky v roku 2007 sa Komisia domnieva, že spoločnosť BSCA mala platiť poplatok zodpovedajúci trhovej cene od konca roka 2009, t. j. od 1. januára 2010. Komisia sa domnievala, že omeškanie prác o dva roky mal uhradiť región a SOWAER a nie spoločnosť BSCA, keďže tieto subjekty boli zodpovedné za realizáciu týchto investícií. Komisia sa teda domnievala, že BSCA mala platiť koncesný poplatok zodpovedajúci trhovej cene len na konci roka 2009 bez toho, aby sa tento koncesný poplatok zvyšoval v porovnaní s hypotézou, že táto spoločnosť ho mala platiť na konci roka 2007 tak, ako sa plánovalo pri uplatňovaní dohovoru SOWAER – BSCA z roku 2002.

(684) Ide o pohyblivé poplatky skutočne splatné spoločnosťou BSCA [ku ktorým treba pripojiť poplatky b) a c) uvedené v tabuľke 31], ktoré sa musia zohľadniť s cieľom určiť koncesné poplatky zodpovedajúce trhovej cene, ktoré mala platiť spoločnosť BSCA a ktoré bude musieť platiť v budúcnosti. Hoci sa prevádzka ukázala byť vyššia ako to, čo sa predpokladalo v roku 2002, poplatky skutočne splatné [uvedené v stĺpci a) tabuľky 32] zodpovedajú očakávaným pohyblivým koncesným poplatkom [uvedené v stĺpci a) tabuľky 31] v dôsledku stropných hodnôt pohyblivého koncesného poplatku, ktorý sa plánoval od roku 2002.

(685) Tabuľka 32 predstavuje prvky, ktoré tvoria koncesné poplatky zodpovedajúce trhovej cene:

Tabuľka 32

Koncesné poplatky zodpovedajúce trhovej cene so zohľadnením omeškania prác⁽¹⁾

(EUR)

	a) koncesné poplatky očakávané spoločnosťou BSCA v čase poskytnutia opatrenia z roku 2002	b) Koncesné poplatky, ktoré sa majú pripočítať k a) tak, aby sa čistá súčasná hodnota opatrenia z roku 2002 rovnala 0	c) Koncesné poplatky, ktoré sa majú pripočítať tak, aby sa čistá súčasná hodnota investičného rozhodnutia z roku 2003 rovnala 0	(a + b + c) Koncesné poplatky zodpovedajúce trhovej cene
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	0	0	2 651 067
2008	2 704 088	0	0	2 704 088
2009	2 758 170	0	0	2 758 170
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

(¹) Tabuľka vychádza z predpokladu, že prevádzka na letisku Charleroi je taká, že pohyblivý koncesný poplatok a) bude mať aj naďalej stropné hodnoty v roku 2014 a 2015 pri uplatňovaní platných ustanovení. Keby sa táto hypotéza nepotvrdila, bolo by vhodné nahradiť sumy uvedené v stĺpci a) na roky 2014 a 2015 sumami splatnými spoločnosťou BSCA za pohyblivý koncesný poplatok. To nebude mať vplyv na stĺpce b) a c).

(686) Napríklad po roku 2013 je vo všeobecnosti na rok $(2013 + n)$ koncesný poplatok zodpovedajúci trhovej cene: $a) + (9\,348\,451 + 2\,640\,013) \times (1,02)^n$, čo je $a) + 11\,988\,464 \times (1,02)^n$, kde $a)$ je pohyblivá časť koncesného poplatku splatného spoločnosťou BSCA na rok $(2013 + n)$. Ako sa to vysvetlilo na konci odôvodnenia 685, na roky 2014 a 2015 bude časť a) pravdepodobne dosahovať stropnú hodnotu. V týchto výpočtoch čistej súčasnej hodnoty a koncesného poplatku zodpovedajúceho trhovej cene za opatrenia z roku 2002 a 2003 Komisia predpokladala neexistenciu stropnej hodnoty po roku 2015. Od roku 2016 sa bude teda časť a) poplatku zodpovedajúceho trhovej cene rovnáť 35 % leteckých príjmov.

(687) Na základe vyššie uvedených hypotéz a metód a za predpokladu, že koncesný poplatok hradený spoločnosťou BSCA zostane nezmenený, Komisia dospela k záveru, že v dôsledku dohovorov z roku 2002 a investičného rozhodnutia z roku 2003 spoločnosť BSCA prijala až do 31. decembra 2015 výšku pomoci (bez úrokov) zodpovedajúcu sume zo stĺpcov b) a c) tabuľky 32. Tieto výšky pomoci sú uvedené v tejto tabuľke:

Tabuľka 33

Sumy pomoci prijaté spoločnosťou BSCA až do 31. decembra 2015 (bez úrokov) za predpokladu, že koncesný poplatok spoločnosti BSCA zostane nezmenený až do 31. decembra 2015

(EUR)

	Pomoc spojená s opatrením z roku 2002 (bez úrokov)	Pomoc spojená s opatrením z roku 2003 (bez úrokov)	Celková pomoc (bez úrokov)
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
2014	9 535 420	2 692 814	12 228 234
2015	9 726 129	2 746 670	12 472 799
Spolu	55 569 842	15 692 986	71 262 828

(688) K 1. októbru 2014, čo je dátum prijatia tohto rozhodnutia, spoločnosť BSCA prijala v dôsledku dohovorov z roku 2002 a investičného rozhodnutia z roku 2003 tieto sumy pomoci ⁽²³⁶⁾ (bez úrokov):

Tabuľka 34

Sumy pomoci prijaté spoločnosťou BSCA až do 30. septembra 2014 – bez úrokov

(EUR)

	Pomoc spojená s opatrením z roku 2002 (bez úrokov) prijatá k 30. septembru 2014	Pomoc spojená s opatrením z roku 2003 (bez úrokov) prijatá k 30. septembru 2014	Celková pomoc (bez úrokov) prijatá k 30. septembru 2014
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
30.9.2014	7 131 972	2 014 077	9 146 049
Spolu	43 440 265	12 267 579	55 707 844

7.2. Pomoc, ktorá sa má vrátiť

(689) Vzhľadom na závery časti 6.3.2 o zlučiteľnosti pomoci v prospech spoločnosti BSCA pomoc, ktorá sa má vrátiť, tvorí len rozdiel medzi poplatkom zodpovedajúcemu trhovej cene, ktorý sa vypočíta podľa metód uvedených v odôvodneniach 680 až 683, a poplatkom zaplateným spoločnosťou BSCA od 4. apríla 2014.

(690) Obdobie od 4. apríla do 1. októbra 2014 tvorilo 180 dní a teda pomoc, ktorá sa má vrátiť, (bez úrokov) je k 1. októbru 2014 vo výške $(180/365) \times 12\,228\,234$ EUR, čo je 6 030 362 EUR.

⁽²³⁶⁾ Tieto sumy sú rovnaké ako v predchádzajúcej tabuľke až do roku 2013 vrátane. Na rok 2014 sa uplatnil pomer $(273/365)$, keďže obdobie od 1. januára do 30. septembra tvorilo 273 dní.

- (691) Okrem toho, pokiaľ sa koncesný poplatok splatný spoločnosťou BSCA nedostane na úroveň poplatku zodpovedajúcemu trhovej cene, spoločnosť BSCA bude stále poberať neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc, ktorej sumy sa budú musieť vrátiť.
- (692) V prípade, že by sa počas roku 2014 koncesný poplatok platený spoločnosťou BSCA dostal na úroveň koncesného poplatku zodpovedajúceho trhovej cene uvedenej v tabuľke 32, výška pomoci, ktorá sa má vrátiť (bez úrokov), sa vypočíta podľa tohto vzorca:

ak N je počet dní od 4. apríla 2014 do dátumu, keď sa koncesný poplatok platený BSCA dostal na úroveň koncesného poplatku zodpovedajúceho trhovej cene,

výška pomoci, ktorá sa má vrátiť (bez úrokov) = $(N/365) \times$ výška pomoci na rok 2014

= $(N/365) \times 12\,228\,234$ EUR

- (693) V prípade, že by sa počas roku 2015 koncesný poplatok platený spoločnosťou BSCA dostal na úroveň koncesného poplatku zodpovedajúceho trhovej cene uvedenej v tabuľke 32, výška pomoci, ktorá sa má vrátiť (bez úrokov), sa vypočíta podľa tohto vzorca:

ak N' je počet dní od 1. januára 2015 do dátumu, keď sa koncesný poplatok platený BSCA dostane na úroveň koncesného poplatku zodpovedajúceho trhovej cene,

výška pomoci, ktorá sa má vrátiť (bez úrokov)

= výška pomoci, ktorá sa má vrátiť za rok 2014 (bez úrokov) + výška pomoci, ktorá sa má vrátiť za rok 2015 (bez úrokov)

= $(\text{počet dní od 4. apríla do 31. decembra 2014})/365 \times$ výška pomoci na rok 2014 + $(N'/365) \times$ výška pomoci na rok 2015

= $(272/365) \times 12\,228\,234 + (N'/365) \times 12\,472\,799$

= $9\,112\,547 + N' \times 34\,172$ EUR

- (694) Belgické orgány musia vrátiť sumu vypočítanú v súlade so vzorcami uvedenými v odôvodneniach 692 a 693 v lehote štyroch mesiacov od dátumu oznámenia tohto rozhodnutia.
- (695) Belgické orgány musia k tejto výške pomoci pripočítať úroky z vymáhania, ktoré sa počítajú odo dňa, keď bola predmetná pomoc podnikom poskytnutá, t. j. vždy k skutočnému dátumu poskytnutia pomoci, a až kým táto pomoc nebude skutočne splatená⁽²³⁷⁾, v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004⁽²³⁸⁾. Komisia sa domnieva, že dátum poskytnutia pomoci zodpovedá dátumom zaplatenia poplatkov pod trhovou cenou, ktoré boli stanovené v dohovoroch medzi spoločnosťami SOWAER a BSCA platných v čase zaplatenia predmetnej platby.
- (696) Týmto rozhodnutím nie je dotknuté vrátenie ďalšej prípadnej štátnej pomoci poskytnutej spoločnosti BSCA, na ktoré sa toto rozhodnutie nevzťahuje.
- (697) V liste zo 7. mája 2014 Belgicko súhlasilo, že výnimočne a v súlade s článkom 297 ZFEÚ ho môže Komisia oboznámiť so svojím rozhodnutím v tejto veci vo francúzskom jazyku, keďže útvary Komisie poskytli Belgicku prisľúbiť, že mu poskytnú preklad rozhodnutia do holandského jazyka v čo najkratšej lehote. Belgicko súhlasilo, že len francúzske znenie rozhodnutia bude autentické a rozhodnutie nadobudne účinnosť jeho oznámením vo francúzskom jazyku,

⁽²³⁷⁾ Pozri článok 14 ods. 2 nariadenia č. 659/1999 (už citované).

⁽²³⁸⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Opatrenia v prospech spoločnosti Ryanair Ltd (ďalej len „spoločnosť Ryanair“), konkrétne záväzok valónskej vlády voči spoločnosti Ryanair zo 6. novembra 2001, zmluva medzi spoločnosťou BSCA a spoločnosťou Ryanair z 2. decembra 2001, dohoda o spoločnosti Promocy z 12. decembra 2001, zmluva medzi spoločnosťami Promocy a Leading Verge z 31. januára 2002, ministerská vyhláška z 11. júna 2004, list spoločnosti BSCA spoločnosti Ryanair z 24. júna 2004, obchodná dohoda medzi spoločnosťou BSCA a spoločnosťou Ryanair z 9. decembra 2005, dodatok zo 6. decembra 2010 k zmluve medzi spoločnosťou BSCA a spoločnosťou Ryanair a odstúpenie podielu spoločnosti BSCA v spoločnosti Promocy 31. marca 2010, nepredstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Ryanair Ltd. podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

2. Opatrenia v prospech spoločnosti Brussels South Charleroi Airport (ďalej len „BSCA“) ustanovené v dohode medzi spoločnosťou Société wallonne des aéroports (ďalej len „SOWAER“) a spoločnosťou BSCA zo 4. apríla 2006, dodatku 5 k dohode medzi regiónom Valónsko a spoločnosťou BSCA z 10. marca 2006 a dodatku 6 k dohode medzi regiónom Valónsko a spoločnosťou BSCA z 15. januára 2008, nepredstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti BSCA podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

1. Opatrenia neoprávnene vykonávané Belgickom v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v prospech spoločnosti BSCA v zmysle dohody o subkoncesii z 15. apríla 2002 medzi spoločnosťami SOWAER a BSCA a dodatku 3 k dohode medzi regiónom Valónsko a spoločnosťou BSCA z 29. marca 2002, ako aj v zmysle investičného rozhodnutia regiónu Valónsko z 3. apríla 2003 predstavujú až do 3. apríla 2014 štátnu pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

2. Za predpokladu, že predstavuje štátnu pomoc v podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, je zvýšenie kapitálu spoločnosti BSCA upísaného spoločnosťou SOWAER 3. decembra 2002 štátnou pomocou zlučiteľnou s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 3

Opatrenia neoprávnene vykonávané Belgickom v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v prospech spoločnosti BSCA v zmysle dohody o subkoncesii z 15. apríla 2002 medzi spoločnosťou SOWAER a BSCA a dodatku 3 k dohode medzi regiónom Valónsko a spoločnosťou BSCA z 29. marca 2002, ako aj v zmysle investičného rozhodnutia regiónu Valónsko z 3. apríla 2003 predstavujú od 4. apríla 2014 štátnu pomoc nezlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 4

1. Belgicko je povinné ukončiť poskytovanie pomoci uvedenej v článku 3, a to znížením koncesného poplatku splatného spoločnosťou BSCA minimálne na úroveň koncesného poplatku zodpovedajúceho trhovej cene a vrátením súm prijatej štátnej pomoci zo strany príjemcov podľa opatrení uvedených v článku 3, a to od 4. apríla 2014.

2. Zo súm, ktoré sa majú vrátiť, plynú úroky odo dňa, keď boli poskytnuté príjemcovi, až do ich skutočného vrátenia.

3. Úrok sa vypočíta ako zložený úrok v súlade s kapitolou V nariadenia (ES) č. 794/2004.

4. Belgicko zruší poskytovanie všetkých neuhradených platieb vyplývajúcich z pomoci uvedenej v článku 3 s účinnosťou odo dňa prijatia tohto rozhodnutia.

Článok 5

1. Vymoženie pomoci uvedenej v článku 3 je bezodkladné a účinné.
2. Belgicko zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov od dátumu jeho oznámenia.

Článok 6

1. Do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia Belgicko predloží Komisii tieto informácie:
 - a) dátumy, kedy spoločnosť BSCA uhradila koncesné poplatky za rok 2014, a výpočet úrokov z vymáhania;
 - b) podrobný opis už prijatých a plánovaných opatrení na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím;
 - c) dokumenty dokazujúce, že príjemcovi bolo nariadené vrátenie pomoci.
2. Belgicko bude Komisiu informovať o pokroku dosiahnutom v súvislosti s vnútroštátnymi opatreniami, ktoré sa prijali na vykonanie tohto rozhodnutia, až do úplného vrátenia pomoci uvedenej v článku 3. Belgicko na požiadanie Komisie bezodkladne poskytne všetky informácie o už prijatých a plánovaných opatreniach na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokoch, ktoré príjemca už vrátil.

Článok 7

Toto rozhodnutie je určené Belgickému kráľovstvu.

V Bruseli 1. októbra 2014

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda

PRÍLOHA

Informácie o sumách pomoci, ktoré boli poskytnuté, majú sa vrátiť alebo už boli vrátené

Totožnosť príjemcu	Celková výška prijatej pomoci (*)	Celková suma pomoci, ktorá sa má vrátiť (*) (Istina)	Celková suma pomoci, ktorá už bola vrátená (*)	
			Istina	Úroky

(*) V miliónoch EUR.