



### Obsah

#### II Nelegislatívne akty

##### NARIADENIA

- ★ **Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1682 z 29. júna 2023 o obnovení povolenia sodnej soli dimetylglycínu ako kŕmnej doplnkovej látky pre kurčatá vo výkrme (držiteľ povolenia: Taminco BV) a o zrušení vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 371/2011 <sup>(1)</sup> ..... 1**

##### ROZHODNUTIA

- ★ **Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2023/1683 z 26. júla 2022 o opatrení SA.26494 2012/C (ex 2012/NN), ktoré vykonalo Francúzsko v prospech prevádzkovateľa letiska La Rochelle a niektorých leteckých spoločností pôsobiacich na tomto letisku [oznámené pod číslom C(2022) 5145] <sup>(1)</sup> ..... 5**
- ★ **Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2023/1684 z 31. augusta 2023 o určitých dočasných núdzových opatreniach v súvislosti s africkým morom ošipaných v Taliansku [oznámené pod číslom C(2023) 5984] <sup>(1)</sup> ..... 123**

<sup>(1)</sup> Text s významom pre EHP



## II

(Nelegislatívne akty)

## NARIADENIA

## VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2023/1682

z 29. júna 2023

**o obnovení povolenia sodnej soli dimetylglycínu ako kŕmnej doplnkovej látky pre kurčatá vo výkrme (držiteľ povolenia: Taminco BV) a o zrušení vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 371/2011**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1831/2003 z 22. septembra 2003 o doplnkových látkach určených na používanie vo výžive zvierat <sup>(1)</sup>, a najmä na jeho článok 9 ods. 2,

keďže:

- (1) V nariadení (ES) č. 1831/2003 sa stanovuje povoľovanie doplnkových látok určených na používanie vo výžive zvierat, ako aj dôvody a postupy udeľovania a obnovovania takýchto povolení.
- (2) Sodná soľ dimetylglycínu bola vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 371/2011 <sup>(2)</sup> povolená na obdobie 10 rokov ako kŕmna doplnková látka pre kurčatá vo výkrme.
- (3) V súlade s článkom 14 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1831/2003 bola predložená žiadosť o obnovenie povolenia sodnej soli dimetylglycínu ako kŕmnej doplnkovej látky pre kurčatá vo výkrme a o zaradenie uvedenej doplnkovej látky do kategórie doplnkových látok „zootechnické doplnkové látky“ a funkčnej skupiny „iné zootechnické doplnkové látky: (zlepšenie zootechnických parametrov)“. K danej žiadosti boli priložené údaje a doklady vyžadované podľa článku 14 ods. 2 uvedeného nariadenia.
- (4) Európsky úrad pre bezpečnosť potravín (ďalej len „úrad“) v stanovisku z 5. mája 2021 <sup>(3)</sup> skonštatoval, že žiadateľ poskytol dôkazy o tom, že doplnková látka je za podmienok používania, ktoré sú v súčasnosti povolené, naďalej bezpečná pre kurčatá vo výkrme, spotrebiteľov a životné prostredie. Takisto dospel k záveru, že doplnková látka nie je dráždivá pre kožu, ale môže byť dráždivá pre oči a byť kožným senzibilizátorom.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 268, 18.10.2003, s. 29.

<sup>(2)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 371/2011 z 15. apríla 2011 týkajúce sa schválenia sodnej soli dimetylglycínu ako kŕmnej doplnkovej látky pre kurčatá na výkrm (Ú. v. EÚ L 102, 16.4.2011, s. 6).

<sup>(3)</sup> Vestník EFSA (EFSA Journal) (2021) 19(5):6621.

- (5) V prílohe k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 371/2011 sa chybné uvádza opis funkčnej skupiny „zootechnické doplnkové látky (zlepšenie zootechnických parametrov)“. V stanovisku Európskeho úradu pre bezpečnosť potravín (ďalej len „úrad“) zo 7. decembra 2010 <sup>(4)</sup> sa uvádza, že doplnková látka má potenciál zvýšiť úžitkovosť kurčiat vo výkrme. Pojem „zootechnické“ je príliš všeobecný: môže zahŕňať rôzne funkcie a nevyjadruje špecifické účinky doplnkovej látky. V záujme dosiahnutia súladu so stanoviskom úradu by funkčná skupina kŕmnej doplnkovej látky mala preto odkazovať na zlepšenie parametrov úžitkovosti. Okrem toho úrad vo svojom stanovisku zo 7. decembra 2020 <sup>(5)</sup> dospel k záveru, že doplnková látka je účinná na úrovni 1 000 mg/kg – malo by sa teda stanoviť minimálne množstvo.
- (6) V súlade s článkom 5 ods. 4 písm. c) nariadenia Komisie (ES) č. 378/2005 <sup>(6)</sup> referenčné laboratórium zriadené nariadením (ES) č. 1831/2003 usúdilo, že závery a odporúčania, ku ktorým sa dospelo v predchádzajúcom posúdení, sú uplatniteľné na súčasnú žiadosť.
- (7) Z posúdenia sodnej soli dimetylglycínu vyplýva, že podmienky na udelenie povolenia v zmysle článku 5 nariadenia (ES) č. 1831/2003 sú splnené. Povolenie uvedenej doplnkovej látky by sa preto malo obnoviť. Komisia sa navyše domnieva, že by sa mali prijať primerané ochranné opatrenia s cieľom zabrániť nežiaducim účinkom na zdravie používateľov uvedenej doplnkovej látky.
- (8) V dôsledku obnovenia povolenia sodnej soli dimetylglycínu ako kŕmnej doplnkovej látky by sa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 371/2011 malo zrušiť.
- (9) Keďže funkčná skupina by sa mala uvádzať na etikete kŕmnej doplnkovej látky, premixov a kŕmnych zmesí, ktoré ju obsahujú, treba stanoviť prechodné obdobie, počas ktorého budú môcť prevádzkovatelia krmivárskych podnikov upraviť etikety podľa potreby.
- (10) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Stáleho výboru pre rastliny, zvieratá, potraviny a krmivá,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

#### Článok 1

#### Obnovenie povolenia

Povolenie látky špecifikovanej v prílohe, ktorá patrí do kategórie doplnkových látok „zootechnické doplnkové látky“ a do funkčnej skupiny „iné zootechnické doplnkové látky: (zlepšenie parametrov úžitkovosti)“ sa obnovuje za podmienok stanovených v uvedenej prílohe.

#### Článok 2

#### Zrušenie vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 371/2011

Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 371/2011 sa zrušuje.

<sup>(4)</sup> Vestník EFSA (*EFSA Journal*) (2011) 9(1):1950.

<sup>(5)</sup> Vestník EFSA (*EFSA Journal*) (2021) 19(5):6621.

<sup>(6)</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 378/2005 zo 4. marca 2005 o podrobných pravidlách implementácie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1831/2003 týkajúceho sa povinností a úloh Referenčného laboratória Spoločenstva o žiadostiach o povolenie kŕmnych doplnkových látok (Ú. v. EÚ L 59, 5.3.2005, s. 8).

*Článok 3***Prechodné opatrenia**

1. Látku špecifikovanú v prílohe, ako aj premixy obsahujúce uvedenú látku, vyrobené a označené pred 24. marcom 2024 v súlade s pravidlami platnými pred 24. septembrom 2023, možno naďalej uvádzať na trh a používať až do vyčerpania existujúcich zásob.
2. Krmné zmesi a krmné suroviny obsahujúce látku špecifikovanú v prílohe, vyrobené a označené pred 24. septembrom 2024 v súlade s pravidlami platnými pred 24. septembrom 2023, možno naďalej uvádzať na trh a používať až do vyčerpania existujúcich zásob, ak sú určené pre kurčatá vo výkrme.

*Článok 4***Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 29. júna 2023

Za Komisiu  
predsedníčka  
Ursula VON DER LEYEN

## PRÍLOHA

Identifikačné číslo doplnkovej látky	Názov/meno držiteľa povolenia	Doplnková látka	Zloženie, chemický vzorec, opis, analytická metóda	Druh alebo kategória zvierat	Maximálny vek	Minimálny obsah	Maximálny obsah	Iné ustanovenia	Koniec platnosti povolenia
						v mg doplnkovej látky/kg kompletného krmiva s obsahom vlhkosti 12 %			

**Kategória zootechnických doplnkových látok. Funkčná skupina: iné zootechnické doplnkové látky (zlepšenie parametrov úžitkovosti).**

4d4	Taminco BV.	sodná soľ dimetylglycínu	<p>Zloženie doplnkovej látky sodná soľ dimetylglycínu s čistotou najmenej 97 %. Tuhá forma</p> <p>Charakterizácia účinnej látky N,N-dimetylaminooctan sodný, produkovaný chemickou syntézou.</p> <p>dimetylamoetanol (DMAE) ≤ 0,1 % Chemický vzorec: C<sub>4</sub>H<sub>8</sub>NO<sub>2</sub>Na CAS číslo: 18319-88-5 EINECS číslo: 242-206-5</p> <p>Analytická metóda (1) Na stanovenie sodnej soli dimetylglycínu v kŕmnej doplnkovej látke a premixoch: kvapalinová chromatografia (HPLC) s detekciou diódového poľa (DAD), detekcia pri 193 nm. Na stanovenie účinnej látky v kŕmnej zmesi: plynová chromatografia (GC) s predkolónovou derivatizáciou a plameňovo-ioničnou detekciou (FID).</p>	kurčatá vo výkrme	–	1 000	1 000	Pre používateľov doplnkovej látky a premixov stanovia prevádzkovatelia kŕmivárskych podnikov prevádzkové postupy a organizačné opatrenia s cieľom riešiť potenciálne riziká vyplývajúce z ich používania. Ak uvedené riziká nemožno takýmito postupmi a opatreniami odstrániť, doplnková látka a premixy sa musia používať s osobnými ochrannými prostriedkami – ochrannou dýchacou maskou a prostriedkami na ochranu očí a kože.	24. septembra 2033
-----	-------------	--------------------------	--	-------------------	---	-------	-------	---	--------------------

(1) Podrobné informácie o analytických metódach sú k dispozícii na tejto adrese referenčného laboratória: <https://ec.europa.eu/jrc/en/eurl/feed-additives/evaluation-reports>

# ROZHODNUTIA

## ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2023/1683

z 26. júla 2022

**o opatrení SA.26494 2012/C (ex 2012/NN), ktoré vykonalo Francúzsko v prospech prevádzkovateľa letiska La Rochelle a niektorých leteckých spoločností pôsobiacich na tomto letisku**

[oznámené pod číslom C(2022) 5145]

**(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 <sup>(1)</sup>,

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 <sup>(2)</sup>, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

### 1. POSTUP

- (1) Listami z 28. júla 2008, 20. a 23. septembra 2008, 1. a 21. októbra 2008 a 20. novembra 2008 podali Komisii viacerí občania sťažnosti týkajúce sa výhod, ktoré boli údajne priznané leteckej spoločnosti Ryanair na letisku La Rochelle-Île de Ré (ďalej len „letisko“), a finančných príspevkov, ktoré letisko údajne získalo. Sťažnosti sa týkali správy o konečných zisteniach Regionálneho dvora audítora v Poitou-Charentes (ďalej len „CRC“) z 13. mája 2008 (ďalej len „správa CRC“) o riadení Obchodnej a priemyselnej komory v La Rochelle (ďalej len „CCI“).
- (2) Listom zo 17. marca 2009 Komisia zaslala francúzskym orgánom znenie sťažností, ktoré neobsahuje dôverné informácie, a zároveň ich vyzvala, aby pripomienkovali napadnuté opatrenia. Tento list Komisie bol opätovne zaslaný 25. mája 2011. Francúzske orgány požiadali listom z 20. júna 2011 o predĺženie lehoty na odpoveď do 26. júla 2011, ktoré bolo listom Komisie z 21. júna 2011 poskytnuté. Francúzske orgány požiadali o ďalšie predĺženie lehoty do 26. augusta 2011, ktoré Komisia znovu poskytla listom z 28. júla 2011. Napokon francúzske orgány zaslali požadované odpovede listom z 30. augusta 2011.

<sup>(1)</sup> S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Uvedené dva súbory ustanovení sú vo svojej podstate totožné. Na účely tohto rozhodnutia sa odkazy na články 107 a 108 ZFEÚ v prípade potreby vzťahujú na články 87 a 88 Zmluvy o ES. V ZFEÚ sa zaviedli aj určité terminologické zmeny, napríklad výraz „Spoločenstvo“ sa zmenil na výraz „Únia“, „spoločný trh“ na „vnútorný trh“ a „Súd prvého stupňa“ na „Všeobecný súd“. V tomto rozhodnutí sa používa terminológia ZFEÚ.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 130, 4.5.2012, s. 10, a Ú. v. EÚ C 113, 15.4.2014, s. 30.

- (3) Listom z 11. apríla 2011 Komisia požiadala spoločnosť Ryanair o dodatočné informácie a tá odpovedala listom z 22. júla 2011. Komisia postúpila tieto pripomienky Francúzsku na pripomienkovanie listom zo 14. októbra 2011. Vzhľadom na to, že nedostala odpoveď, zaslala Komisia 16. novembra 2011 pripomenutie. Listom z 21. novembra 2011 francúzske orgány oznámili Komisii, že nechcú reagovať na pripomienky spoločnosti Ryanair.
- (4) Listom z 8. februára 2012 Komisia oznámila Francúzsku svoje rozhodnutie („rozhodnutie o začatí konania“) začať konanie na základe článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) o prípadnej pomoci, ktorú CCI poskytla leteckým spoločnostiam Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet a Buzz.
- (5) Listom z 22. februára 2012 Komisia požiadala Francúzsko o ďalšie informácie. Listom z 12. marca 2012 Francúzsko požiadalo o ďalšie predĺženie lehoty na odpoveď na žiadosti o dodatočné informácie uvedené v rozhodnutí o začatí konania a v liste z 22. februára 2012. Francúzsko predložilo 13. apríla 2012 svoje pripomienky, ako aj informácie a dokumenty požadované Komisiou v rozhodnutí o začatí konania. Vzhľadom na niektoré chýbajúce informácie Komisia listom z 19. apríla 2012 zaslala Francúzsku pripomenutie. Napokon francúzske orgány zaslali odpovede listom z 27. apríla 2012.
- (6) Spoločnosť Ryanair zaslala 16. apríla 2012 Komisii pripomienky k ostatným veciam, ktoré sa jej týkali, a požiadala Komisiu o ich zohľadnenie vo všetkých veciach štátnej pomoci týkajúcich sa spoločnosti Ryanair.
- (7) Rozhodnutie Komisie bolo 4. mája 2012 uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* <sup>(3)</sup>. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k predmetným opatreniam do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia.
- (8) Listom zo 16. júla 2012 Komisia znovu požiadala Francúzsko o ďalšie informácie. Francúzsko odpovedalo listom zo 16. augusta 2012 (a jeho korigendom z 5. septembra 2012).
- (9) Komisii boli doručené pripomienky zainteresovaných strán. CCI predložila svoje pripomienky 24. júla 2012. Dcérska spoločnosť spoločnosti Ryanair, Airport Marketing Services (ďalej len „AMS“), predložila svoje pripomienky 1. júna 2012. Okrem toho 1. júna 2012, 3. júna 2013, 3. februára 2014 a 10. apríla 2015 spoločnosť Ryanair predložila sériu dokumentov a správ s ekonomickými analýzami vypracovanými poradenskou firmou pre ekonomické analýzy (Oxera).
- (10) Komisii boli doručené pripomienky aj od viacerých ďalších zainteresovaných strán vrátane verejných subjektov <sup>(4)</sup>, podnikov <sup>(5)</sup>, združení <sup>(6)</sup> a jednotlivcov.
- (11) Okrem toho 11. apríla 2013, 23. decembra 2013, 9. a 31. januára 2014, 7. februára 2014, 28. marca 2014, 27. januára 2015, 7. decembra 2015 a 1. apríla 2019 spoločnosť Ryanair predložila súbor všeobecných pripomienok k viacerým prípadom štátnej pomoci, ktoré začala Komisia a ktoré sa jej týkajú. Spoločnosť Ryanair takisto 15. a 29. septembra 2014 predložila správy s ekonomickými analýzami vypracovanými firmou Oxera o viacerých prípadoch štátnej pomoci týkajúcich sa spoločnosti Ryanair.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ C 130, 4.5.2012, s. 10.

<sup>(4)</sup> *Conseillers du Commerce Extérieur* [Poradcovia pre zahraničný obchod] (30. 5. 2012), *departement Charente-Maritime* (8. 6. 2012), *Office de Tourisme de La Rochelle* [Úrad pre cestovný ruch v La Rochelle] (4. 6. 2012), *CCI Poitou-Charentes* (1. 6. 2012), *CCI Angoulême* (4. 6. 2012), *Charente-Maritime Tourisme* [Rada pre cestovný ruch v Charente-Maritime] (1. 6. 2012), *Communauté d'Agglomération de La Rochelle* [Úrad pre aglomeráciu La Rochelle] (4. 6. 2012), *radnica v Royane* (29. 5. 2012), *Vendée Tourisme* [Rada pre cestovný ruch vo Vendée] (30. 5. 2012) a *región Poitou-Charentes* (10. 7. 2012).

<sup>(5)</sup> *Doc Services* (18. 5. 2012), *Fontaine Pajot* (21. 5. 2012), *Le Richelieu* (25. 5. 2012), *Atlandis* (26. 5. 2012), *Le Relais du Bois* (30. 5. 2012), *Groupe Cafés Merling* (31. 5. 2012), *Grand Pavois* (30. 5. 2012), *Cuisines Villeger* (23. 5. 2012), *Irium* (4. 6. 2012), *Sogerma* (29. 5. 2012), *La Rochelle Evénements* (29. 5. 2012).

<sup>(6)</sup> *Amicale Rivedoux* [združenie miestnej komunity] (21. 5. 2012), *Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré* [Združenie hoteliérov z La Rochelle-Ile de Ré] (31. 5. 2012), *Envol Vert* [environmentálne združenie] (3. 6. 2012), *Ile de Ré Tourisme* [Rada pre cestovný ruch v Ile de Ré] (1. 6. 2012), *Association des Professionnels du Nautisme Rochelais* [Združenie profesionálnych námorníkov v La Rochelle] (30. 5. 2012), *Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI)* [Združenie turistických informačných kancelárií v Charente-Maritime] (1. 6. 2012), *Destination La Rochelle* (25. 5. 2012).



- (12) Listami z 15. júna 2012, 3. mája 2013, 9. a 23. januára 2014, zo 4. februára 2014, z 2. júla 2014, 12. septembra 2014, 19. mája 2015, zo 16. decembra 2015 a 17. mája 2019 Komisia zaslala Francúzsku pripomienky zainteresovaných strán. Komisia poskytla Francúzsku možnosť reagovať na tieto pripomienky. Francúzsko odpovedalo na tieto listy 13. júla 2012, 25. júla 2012, 29. januára 2014, 23. mája 2014, 18. decembra 2015 a 24. júna 2019. Listom z 13. júla 2012 Francúzsko oznámilo Komisii, že k prijatým pripomienkam nemá zo svojej strany žiadne pripomienky s výnimkou tých pripomienok, ktoré už boli zaslané v rámci prípadu týkajúceho sa letiska Marseille Provence <sup>(7)</sup>. Listami z 25. júla 2012, 29. januára 2014, 23. mája 2014 a 18. decembra 2015 Francúzsko ďalej informovalo Komisiu, že nemá záujem odpovedať na pripomienky tretích strán.
- (13) Komisia oznámila listami Francúzsku a zainteresovaným tretím stranám, ktoré už zaslali pripomienky, svoj úmysel posúdiť zlučiteľnosť predmetných opatrení pomoci s vnútorným trhom na základe ustanovení usmernení EÚ o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti <sup>(8)</sup> (ďalej len „usmernenia z roku 2014“). Komisia vyzvala adresátov týchto listov, aby vyjadrili svoje prípadné pripomienky v danej veci. Okrem toho bol 15. apríla 2014 uverejnený oznam v *Úradnom vestníku Európskej únie* <sup>(9)</sup>, v ktorom boli Francúzsko a zainteresované tretie strany vyzvané, aby predložili svoje pripomienky v danej veci.
- (14) Dňa 19. marca 2014 Francúzsko predložilo pripomienky k usmerneniam z roku 2014.
- (15) Komisia dostala pripomienky od CCI (11. júna 2014), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Úrad pre aglomeráciu La Rochelle] (6. júna 2014), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) [Združenie turistických informačných kancelárií v Charente-Maritime] (13. mája 2014), CCI Angoulême (7. mája 2014), Irium Holding Group SAS (2. mája 2014), Groupe Cafés Merling (30. apríla 2014) a MVO Transport & Environnement (13. mája 2014). Listom z 2. júla 2014 boli jednotlivé pripomienky postúpené Francúzsku, ktoré si neželalo na ne reagovať.
- (16) Listom z 19. mája 2015 Komisia požiadala Francúzsko o ďalšie informácie. Francúzsko odpovedalo listami zo 4. augusta 2015, 18. novembra 2015, 4. decembra 2015 a 14. marca 2016.
- (17) Listom z 18. novembra 2016 Komisia požiadala Francúzsko o ďalšie informácie. Francúzsko odpovedalo listami z 20. decembra 2016, 15. februára 2017, 11. júla 2017 a 20. júla 2017.
- (18) Listom z 29. marca 2017 Komisia požiadala Francúzsko o ďalšie informácie. Francúzsko poskytlo odpoveď listom z 18. augusta 2017.
- (19) Listom z 19. mája 2017 Komisia požiadala Francúzsko o ďalšie informácie. Francúzsko odpovedalo listami z 18. augusta 2017 a 15. novembra 2017.
- (20) Listom z 18. augusta 2017 Komisia požiadala Francúzsko o ďalšie informácie. Francúzsko poskytlo odpoveď listom zo 16. apríla 2018.
- (21) Listom z 5. decembra 2017 Komisia požiadala Francúzsko o ďalšie informácie. Francúzsko poskytlo odpoveď listom zo 16. februára 2018.
- (22) Listom z 9. apríla 2019 Komisia požiadala Francúzsko o ďalšie informácie. Francúzsko poskytlo odpoveď listom z 21. júna 2019.

## 2. LETISKO LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ

- (23) Letisko La Rochelle-Île de Ré sa nachádza v La Rochelle, v departemente Charente-Maritime vo Francúzsku, 5 km severozápadne od La Rochelle a 2 km od Mosta Île de Ré. Toto letisko je otvorené pre vnútroštátnu a medzinárodnú komerčnú dopravu.

<sup>(7)</sup> Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/1698 z 20. februára 2014 o opatreniach SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007), ktoré vykonalo Francúzsko na podporu letiska Marseille Provence a leteckých spoločností využívajúcich letisko (Ú. v. EÚ L 260, 27.9.2016, s. 1).

<sup>(8)</sup> Oznámenie Komisie Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3).

<sup>(9)</sup> Ú. v. EÚ C 113, 15.4.2014, s. 30.

- (24) V roku 1936 prijali Francúzsko, mesto La Rochelle a CCI rozhodnutie vybudovať letisko. Toto rozhodnutie bolo prijaté v rámci povolenom zákonom z 20. júna 1933, ktorým sa mení zákon z 9. apríla 1898 o obchodných komorách. V pôvodnom znení zákona z 9. apríla 1898 o obchodných komorách sa uvádzalo, že „obchodné a priemyselné komory môžu byť vlastníkami verejných koncesií na stavebné práce alebo im môže byť zverené poskytovanie verejných služieb, a to najmä tých, ktoré sa týkajú morských prístavov a vodných ciest“. Zákomom z 20. júna 1933 sa toto ustanovenie rozšírilo aj na letiská. Letisko bolo otvorené v roku 1939.
- (25) Hlavná dráha letiska je 2 255 metrov dlhá a 45 metrov široká. Francúzsko odhaduje, že teoretická maximálna ročná kapacita letiska je 700 000 cestujúcich.
- (26) Letisko prevádzkuje CCI, ktorá je aj jeho vlastníkom. Účty „letiskovej správy“ (ďalej len „letisková správa“ alebo „CCI-letisko“) sú oddelené od účtov hlavnej správy CCI (ďalej len „hlavná správa CCI“) <sup>(10)</sup>.
- (27) Tok cestujúcich v rámci letiska La Rochelle za posledné roky je zhrnutý v Tabuľke 3. V súlade s bodom 15 usmernení Spoločenstva z roku 2005 týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk <sup>(11)</sup> (ďalej len „usmernenia z roku 2005“) je letisko La Rochelle letiskom kategórie D, t. j. „malým regionálnym letiskom“.
- (28) Počas prešetrovaného obdobia využívali letisko zväčša nízkonákladové letecké spoločnosti, konkrétne Ryanair, Airlinair (v roku 2013 premenovaná na Hop), Flybe, easyJet, Jet2 a Buzz. Linky sa prevádzkujú na ročnom alebo sezónnom základe, prípadne na základe *ad hoc* v prípade charterových letov. Letisko sa využíva aj na rekreačné lety, vojenské lety a oficiálne služobné lety.
- (29) Podľa Francúzska sa v období, ktorého sa týkalo formálne vyšetrovacie konanie, prevádzkovali tieto linky:

Tabuľka 1

## Letecká premávka na letisku La Rochelle v rokoch 2001 až 2006

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Komerčné lety</b>	<b>3 414</b>	<b>3 114</b>	<b>2 891</b>	<b>1 850</b>	<b>1 949</b>	<b>2 714</b>
z toho pravidelné linky	3 200 <sup>(4)</sup>	2 929	2 741	1 636	1 797	2 487
iné	214	185	150	214	152	227
<b>Lety turistických alebo obchodných lietadiel</b>	<b>24 919</b>	<b>25 462</b>	<b>26 537</b>	<b>25 333</b>	<b>20 084</b>	<b>23 033</b>
z toho súkromné lietadlá patriace aeroklubom	12 382	10 984	12 113	11 329	6 909	8 102
lietadlá patriace aeroklubom	12 537	14 478	14 424	14 004	13 175	14 931
<b>Lety vojenských lietadiel a oficiálnych služobných lietadiel</b>	<b>1 890</b>	<b>2 179</b>	<b>2 285</b>	<b>1 616</b>	<b>844</b>	<b>1 298</b>
<b>Iné (vrátane leteckých prác)</b>	<b>4 063</b>	<b>4 516</b>	<b>4 458</b>	<b>4 633</b>	<b>3 696</b>	<b>5 629</b>
<b>Celkový počet letov</b>	<b>34 286</b>	<b>35 271</b>	<b>36 171</b>	<b>33 432</b>	<b>26 573</b>	<b>32 674</b>

<sup>(10)</sup> Hlavná správa CCI zodpovedá za ostatné činnosti CCI, ako napríklad zastupovanie záujmov podnikov v regióne La Rochelle. Týmto podnikom poskytuje aj služby, ponúka pomoc pri zakladaní, rozvoji a prevode podniku a poskytuje počiatočnú a priebežnú odbornú prípravu.

<sup>(11)</sup> Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Tok cestujúcich na pravidelných linkách</b>	<b>72 912</b>	<b>89 339</b>	<b>92 427</b>	<b>97 521</b>	<b>125 858</b>	<b>178 938</b>
La Rochelle – Paríž	23 312 <sup>(5)</sup>	9 132 <sup>(6)</sup>	18 785			
La Rochelle – Clermont-Ferrand	20 060	23 263	22 194	5 909		
La Rochelle – Londýn	25 227 <sup>(4)</sup>	54 544	51 448 <sup>(8)</sup>	72 092	79 373	100 168
La Rochelle – Southampton				17 335 <sup>(9)</sup>	17 328	16 290
La Rochelle – Birmingham					19 286 <sup>(11)</sup>	12 229
La Rochelle – Dublin						22 357 <sup>(12)</sup>
La Rochelle – Bristol						12 943 <sup>(13)</sup>
La Rochelle – Lyon	4 313	2 364		2 185 <sup>(10)</sup>	9 871	14 951
La Rochelle – Bordeaux		36 <sup>(7)</sup>				
<b>Ostatní komerční cestující</b>	<b>3 712</b>	<b>2 387</b>	<b>1 375</b>	<b>2 821</b>	<b>1 705</b>	<b>1 934</b>
z toho vnútroštátne	2 381	740	497	1 313	367	1 067
medzinárodne	1 331	1 647	878	1 508	1 338	867
<b>Celkový počet cestujúcich, ktorí prileteli a odleteli</b>	<b>76 681</b>	<b>91 854</b>	<b>93 802</b>	<b>100 404</b>	<b>127 563</b>	<b>180 888</b>
<b>Z toho tranzitní cestujúci (započítaní iba raz)</b>	<b>57</b>	<b>128</b>	<b>31</b>	<b>62</b>	<b>0</b>	<b>16</b>
<b>Nákladná doprava</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Zdroj: francúzske orgány.

#### Zavedenie pravidelných liniek:

- (4) Linka La Rochelle – Londýn zavedená od 5. apríla 2001.
- (5) Linka La Rochelle – Paríž pozastavená od 1. októbra 2001.
- (6) Linka La Rochelle – Paríž prevzatá spoločnosťou Air Jet od 15. júla 2002, potom spoločnosťou Air Atlantique od mája 2003 a následne pozastavená od 31. decembra 2004.
- (7) Linka La Rochelle – Bordeaux prevádzkovaná spoločnosťou Air Jet od 15. júla do 19. augusta 2002.
- (8) Linka La Rochelle – Londýn pozastavená od apríla 2003 (prevzatá od spoločnosti Buzz spoločnosťou Ryanair).
- (9) Linka La Rochelle – Southampton zavedená od 24. júna 2004 spoločnosťou Flybe.
- (10) Linka La Rochelle – Lyon (cez Poitiers) zavedená od 14. októbra 2004 spoločnosťou Airlinair.
- (11) Linka La Rochelle – Birmingham zavedená od 27. marca 2005 spoločnosťou Flybe.
- (12) Linka La Rochelle – Dublin zavedená od 29. apríla 2006 spoločnosťou Ryanair.
- (13) Linka La Rochelle – Bristol zavedená od 21. júla 2006 spoločnosťou easyJet.

Tabuľka 2

## Letecká premávka na letisku La Rochelle v rokoch 2007 až 2011

	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Komerčné lety</b>	<b>3 398</b>	<b>3 464</b>	<b>2 650</b>	<b>2 925</b>	<b>3 833</b>
z toho pravidelné linky	3 069	3 042	2 320	2 511	3 400
iné	329	422	330	414	433
<b>Lety turistických alebo obchodných lietadiel</b>	<b>21 699</b>	<b>22 311</b>	<b>21 112</b>	<b>20 041</b>	<b>19 934</b>
z toho súkromné lietadlá patriace aeroklubom	7 332	7 162	7 800	7 080	6 705
lietadlá patriace aeroklubom	14 367	15 149	13 312	12 961	13 229
<b>Lety vojenských lietadiel a oficiálnych služobných lietadiel</b>	<b>1 376</b>	<b>1 489</b>	<b>1 598</b>	<b>1 760</b>	<b>1 306</b>
<b>Iné (vrátane leteckých prác)</b>	<b>6 501</b>	<b>5 948</b>	<b>4 785</b>	<b>5 010</b>	<b>4 606</b>
<b>Celkový počet letov</b>	<b>32 974</b>	<b>33 212</b>	<b>30 145</b>	<b>29 736</b>	<b>29 679</b>
<b>Tok cestujúcich na pravidelných linkách</b>	<b>217 493</b>	<b>209 668</b>	<b>162 822</b>	<b>186 034</b>	<b>223 396</b>
La Rochelle – Lyon	17 754	18 524	15 196	15 524	18 968
La Rochelle – Londýn (Stansted)	112 257	100 312	60 348	54 773	65 966
La Rochelle – Birmingham	9 824	7 607	4 917	4 681	4 708
La Rochelle – Southampton	16 789	11 786	10 720	12 978	12 413
La Rochelle – Dublin	14 578	19 960	20 198	17 182	13 985
La Rochelle – Bristol	21 572	13 391	14 224	14 572	14 126
La Rochelle – Manchester <sup>(1)</sup>	5 102	6 498	2 693	3 697	2 679
La Rochelle – Londýn (Gatwick) <sup>(2)</sup>	19 617	14 289	9 158	11 799	16 707
La Rochelle – Glasgow <sup>(3)</sup>		2 692	1 516	1 537	
La Rochelle – Edinburgh <sup>(4)</sup>		8 360	6 068	3 158	4 103
La Rochelle – Leeds Bradford <sup>(5)</sup>		4 434	4 152	4 404	4 875
La Rochelle – Cork <sup>(6)</sup>		1 815	2 881	2 584	
La Rochelle – Brusel <sup>(7)</sup>			10 546	16 320	17 140
La Rochelle – Nice <sup>(8)</sup>			205		
La Rochelle – Cork <sup>(9)</sup>				10 366	10 392
La Rochelle – Oslo <sup>(10)</sup>				12 459	13 677
La Rochelle – Porto <sup>(11)</sup>					17 167
La Rochelle – Paríž <sup>(12)</sup>					6 490
<b>Ostatní komerční cestujúci</b>	<b>2 595</b>	<b>4 670</b>	<b>5 902</b>	<b>5 395</b>	<b>5 452</b>
<b>Celkový počet cestujúcich, ktorí prileteli a odleteli</b>	<b>220 577</b>	<b>215 145</b>	<b>168 969</b>	<b>191 599</b>	<b>229 214</b>
<b>Z toho tranzitní cestujúci (započítaní iba raz)</b>	<b>489</b>	<b>807</b>	<b>245</b>	<b>170</b>	<b>366</b>
<b>Nákladná doprava</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

---

Zdroj: francúzske orgány.

**Zavedenie pravidelných liniek:**

- (<sup>1</sup>) Linka La Rochelle – Manchester zavedená od 22. mája 2007 spoločnosťou Flybe.
  - (<sup>2</sup>) Linka La Rochelle – Londýn Gatwick zavedená od 14. júla 2007 spoločnosťou easyJet.
  - (<sup>3</sup>) Linka La Rochelle – Glasgow zavedená od 3. mája 2008 spoločnosťou easyJet.
  - (<sup>4</sup>) Linka La Rochelle – Edinburgh zavedená od 17. mája 2008 spoločnosťou Jet2.
  - (<sup>5</sup>) Linka La Rochelle – Leeds Bradford zavedená od 24. mája 2008 spoločnosťou Jet2.
  - (<sup>6</sup>) Linka La Rochelle – Cork zavedená od 24. mája 2008 spoločnosťou Aer Arann.
  - (<sup>7</sup>) Linka La Rochelle – Brusel zavedená od 5. júna 2009 spoločnosťou Ryanair.
  - (<sup>8</sup>) Linka La Rochelle – Nice zavedená od 16. mája 2009 spoločnosťou Airlinair.
  - (<sup>9</sup>) Linka La Rochelle – Cork zavedená od 1. júna 2010 spoločnosťou Ryanair.
  - (<sup>10</sup>) Linka La Rochelle – Oslo zavedená od 2. apríla 2010 spoločnosťou Ryanair.
  - (<sup>11</sup>) Linka La Rochelle – Porto zavedená od 28. marca 2011 spoločnosťou Ryanair.
  - (<sup>12</sup>) Linka La Rochelle – Paríž zavedená od 8. apríla 2011 spoločnosťou Airlinair.
- 

- (30) V nasledujúcej Tabuľke 3 sa uvádza celkový počet priletajúcich a odlietajúcich cestujúcich, ktorí využili letisko v rokoch 2000 až 2012.

Tabuľka 3

## Počet cestujúcich a lety na letisku La Rochelle

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Počet cestujúcich na pravidelných linkách</b>	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
<b>Ostatní komerční cestující</b>	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
<b>Komerčné lety</b>	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
<b>Nekomerčné lety</b>	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
<b>Celkový počet letov</b>	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
<b>Nákladná doprava</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: francúzske orgány a v prípade údajov za rok 2012 <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re> (údaje za rok 2012 sa týkajú celkového toku cestujúcich).

### 3. OPIS OPATRENÍ

- (31) Opatrenia, ktoré sú predmetom formálneho vyšetrovacieho konania, sa týkajú:
- finančnej podpory poskytnutej prevádzkovateľovi letiska rôznymi verejnými subjektmi a orgánmi od roku 2001 do začatia formálneho vyšetrovacieho konania 8. februára 2012,
  - rôznych zmlúv podpísaných prevádzkovateľom letiska s leteckými spoločnosťami od roku 2001 do začatia formálneho vyšetrovacieho konania 8. februára 2012.

#### 3.1. Opatrenia v prospech letiska

##### 3.1.1. *Financovanie prevádzky*

##### 3.1.1.1. Subvencie pre úlohy štátnej správy

- (32) V rokoch 2001 až 2011 financovali subjekty verejného sektora rôzne úlohy štátnej správy vykonávané letiskom La Rochelle v súvislosti s bezpečnosťou a ochranou (pozri Tabuľku 4). Toto financovanie je súčasťou formálneho vyšetrovacieho konania.
- (33) Podľa Francúzska toto financovanie pokrýva náklady na úlohy štátnej správy, ktorých vykonávanie je zverené prevádzkovateľom letiska a úhradu štátu. Financovanie sa poskytuje v rámci všeobecného systému financovania úloh štátnej správy na francúzskych letiskách podľa vnútroštátneho práva. Tento systém je založený na daňovej povinnosti, letiskovej dani, ako aj na dodatočnom nástroji financovania. História a pravidlá, ktorými sa riadia tieto nástroje, ako aj úlohy, ktoré sú z nich financované, už boli opísané v množstve nedávnych rozhodnutí Komisie <sup>(12)</sup>. Komisia však chce zdôrazniť nasledujúce aspekty, ktoré je potrebné zohľadniť pri skúmaní opatrení, ktorých sa týka toto rozhodnutie.
- (34) Úlohy bezpečnosti a ochrany sa zo zákona zverujú prevádzkovateľom letísk <sup>(13)</sup>. Tí vykonávajú opatrenia požadované podľa práva EÚ a vnútroštátneho práva a hradia súvisiace náklady. Uhrádzajú sa z letiskovej dane, príjmy z ktorej sú vyhradené výlučne na úhradu nákladov úloh všeobecného záujmu týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany.
- (35) Zásady, ktorými sa riadi fungovanie tohto finančného nástroja, a kategórie výdavkov, pre ktoré je určený, sa podrobne stanovujú v dvoch referenčných textoch <sup>(14)</sup>. Letiskovú daň vyberajú verejné alebo súkromné subjekty prevádzkujúce letiská, ktoré za posledný kalendárny rok, za ktorý sú k dispozícii údaje, zaznamenali objem dopravy (odlietajúcej a priletajúcej) viac ako 5 000 dopravných jednotiek (jedna dopravná jednotka = jeden cestujúci alebo 100 kg pošty alebo nákladu).
- (36) Podľa článku 1609 v všeobecného daňového zákonníka sa „na každom letisku výnosy z dane vyčlenia na financovanie záchranných a protipožiarnych služieb, prevenciu nebezpečenstiev vyplývajúcich z prítomnosti zvierat, bezpečnostné opatrenia a opatrenia na ochranu životného prostredia. Určitý percentuálny podiel výnosov z dane, ktoré sa každoročne stanoví prostredníctvom [medzirezortného] výnosu, sa použije na financovanie automatických zariadení na kontrolu hraníc pomocou biometrickej identifikácie nainštalovanej na letiskách. Výška odvodu sa stanovuje na základe finančných potrieb každého letiska, pričom sa prihliadne najmä na služby poskytované s cieľom dodržať platné predpisy a očakávaný trend v oblasti objemu dopravy, nákladov a iných výnosov prevádzkovateľa“.

<sup>(12)</sup> Pozri najmä odôvodnenia 32 až 43 rozhodnutia Komisie (EÚ) 2016/633 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.33961 poskytnutej Francúzskom v prospech obchodnej a priemyselnej komory Nîmes – Uzès – Le Vigan a spoločností Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair a Airport Marketing Services Limited (Ú. v. EÚ L 113, 27.4.2016, s. 32), ďalej len „rozhodnutie o letisku Nîmes“. Pozri aj odôvodnenia 98 až 108 rozhodnutia Komisie (EÚ) 2015/1227 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.22614 (C 53/2007) poskytnutej Francúzskom v prospech obchodnej a priemyselnej komory Pau-Béarn a spoločností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Ú. v. EÚ L 201, 30.7.2015, s. 109), ďalej len „rozhodnutie o letisku Pau“.

<sup>(13)</sup> Články L.6332-3 a L.6341-2 zákonníka dopravy.

<sup>(14)</sup> Článok 1609 v všeobecného daňového zákonníka o letiskovej dani a medzirezortný výnos z 30. decembra 2009 o podmienkach vypracovania výkazov prevádzkovateľmi letísk na účely stanovenia výšky letiskovej dane pre cestujúcich.

- (37) Výška odvodu sa preto pre každé letisko osobitne každoročne stanovuje na základe nákladov na bezpečnosť a ochranu, ktoré je potrebné uhradiť. Na tento účel prevádzkovatelia letísk vypracujú ročný výkaz o nákladoch a objeme dopravy. Tieto výkazy sa zasielajú miestnemu orgánu pre bezpečnosť civilného letectva, ktorý ich na základe platných právnych predpisov skontroluje a schváli. Výšku odvodu vypočíta francúzsky orgán civilného letectva (*Direction générale de l'aviation civile*), ktorý vykoná ďalšiu kontrolu všetkých uvedených údajov, pričom prihliadne na kumulatívne výsledky z predchádzajúcich rokov. Výška odvodu sa potom stanoví medzirezortným výnosom, ktorý sa uverejní vo francúzskom úradnom vestníku.
- (38) Okrem toho sa v článku 1609 v všeobecného daňového zákonníka stanovuje, že údaje uvádzané prevádzkovateľmi letísk môžu podliehať kontrolám francúzskeho orgánu civilného letectva.
- (39) Pravidlá riadenia tohto procesu sa pôvodne stanovovali v obežníku a od roku 2010 sa platné pravidlá stanovujú v medzirezortnom výnose z 30. decembra 2009 o podmienkach vypracúvania výkazov prevádzkovateľmi letísk na účely stanovenia výšky letiskovej dane pre cestujúcich. Pravidlá sa rovnako uplatňujú na všetky francúzske letiská.
- (40) Okrem letiskovej dane získal prevádzkovateľ letiska La Rochelle aj štátne subvencie z Intervenčného fondu pre letiská a leteckú dopravu (ďalej len „FIATA“). Fond FIATA bol navrhnutý na doplnenie výnosov z letiskovej dane, ktorá letiskám s nízkym objemom dopravy často nepostačuje, keďže nemôžu svojim používateľom uložiť príliš vysoký odvod. V roku 2008 štát nahradil fond FIATA zvýšením letiskovej dane, čo malo v prípade určitých letísk za následok vyšší odvod, než je potrebné na pokrytie nákladov na plnenie bezpečnostných a ochranných úloh. Takto vytvorený prebytok sa prerozdeľuje najmenším letiskám s cieľom doplniť výnos z vybratej letiskovej dane.
- (41) Vzhľadom na uvedený regulačný postup Francúzsko zaslalo Komisii prehľad všetkých subvencií poskytnutých letisku La Rochelle zo štátnych zdrojov na plnenie úloh štátnej správy. Tieto subvencie sú uvedené v Tabuľke 4:



Tabuľka 4

## Náklady na úlohy štátnej správy (bezpečnosť a ochrana) a subvencie vyplatené letisku na tieto úlohy

Druh subvencie (v EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Spolu
	<b>OBJEM DOPRAVY</b>												
<b>Tok cestujúcich (odlietajúcich)</b>	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	<b>867 327</b>
	<b>NÁKLADY NA BEZPEČNOSŤ</b>												
Záchranná a protipožiarna služba lietadiel a prevencia nebezpečenstiev vyplývajúcich z prítomnosti zvierat	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	<b>8 528 070</b>
<b>(I) Medzisúčet bezpečnosť</b>	<b>185 530</b>	<b>340 269</b>	<b>349 369</b>	<b>338 767</b>	<b>424 281</b>	<b>632 622</b>	<b>831 688</b>	<b>1 078 998</b>	<b>1 154 601</b>	<b>1 032 451</b>	<b>1 064 607</b>	<b>1 094 887</b>	<b>8 528 070</b>
	<b>NÁKLADY NA OCHRANU</b>												
c – Zariadenia a prístroje na detekčnú kontrolu podanej batožiny	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	<b>1 134 712</b>
d – Kontrola spoločného prístupu do vyhradených priestorov	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	<b>2 188 943</b>
e – Detekčná kontrola osôb a príručnej batožiny	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	<b>3 896 191</b>
<b>(II) Medzisúčet ochrana (c + d + e)</b>	<b>26 678</b>	<b>127 400</b>	<b>428 139</b>	<b>509 420</b>	<b>434 615</b>	<b>419 507</b>	<b>652 146</b>	<b>953 885</b>	<b>1 048 589</b>	<b>777 372</b>	<b>819 859</b>	<b>1 022 236</b>	<b>7 219 856</b>
	<b>SPOLU NÁKLADY NA BEZPEČNOSŤ A OCHRANU</b>												
<b>Spolu náklady na bezpečnosť/ochranu (I + II)</b>	<b>212 208</b>	<b>467 669</b>	<b>777 508</b>	<b>848 187</b>	<b>858 896</b>	<b>1 052 129</b>	<b>1 483 834</b>	<b>2 032 883</b>	<b>2 203 190</b>	<b>1 809 823</b>	<b>1 884 466</b>	<b>2 117 123</b>	<b>15 747 916</b>
Režijné náklady	–	–	–	–	–	–	–	–	–	180 982	188 447	211 712	<b>581 141</b>
Poplatky prevádzkovateľa letiska za bezpečnosť a ochranu	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2 526	8 556	<b>11 082</b>
<b>(A) Náklady spolu</b>	<b>212 208</b>	<b>467 669</b>	<b>777 508</b>	<b>848 187</b>	<b>858 896</b>	<b>1 052 129</b>	<b>1 483 834</b>	<b>2 032 883</b>	<b>2 203 190</b>	<b>1 990 805</b>	<b>2 075 439</b>	<b>2 337 391</b>	<b>16 340 139</b>
	<b>LETISKOVÁ DAŇ</b>												
<b>Odvod na cestujúceho</b>	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	–

Druh subvencie (v EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Spolu
<b>Náklady na cestujúceho</b>	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	–
<b>Poplatok za prepravu</b>	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	–
	<b>ZDROJE</b>												
<b>Výnosy z dane</b>	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	<b>8 726 694</b>
<b>Príjmy z poplatkov od roku 2008</b>	–	–	–	–	–	–	–	–	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	<b>4 431 794</b>
<b>Subvencie miestnych orgánov</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Iné zdroje</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Subvencie letiska (predtým fond FIATA)</b>	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	–	–	–	–	<b>2 739 599</b>
<b>(B) Zdroje spolu</b>	<b>287 652</b>	<b>503 158</b>	<b>644 687</b>	<b>543 505</b>	<b>1 054 951</b>	<b>1 255 300</b>	<b>1 269 444</b>	<b>1 545 272</b>	<b>2 149 446</b>	<b>1 932 141</b>	<b>2 168 191</b>	<b>2 826 805</b>	<b>21 739 249</b>
	<b>ZOSTATOK</b>												
<b>Ročný zostatok za úlohy štátnej správy (B – A)</b>	<b>75 444</b>	<b>35 489</b>	<b>– 132 821</b>	<b>– 304 682</b>	<b>196 055</b>	<b>203 171</b>	<b>– 214 390</b>	<b>– 487 611</b>	<b>– 53 745</b>	<b>– 58 664</b>	<b>489 414</b>	<b>– 935 430</b>	<b>– 1 187 770</b>
<b>Kumulatívny zostatok</b>	88 765	124 853	– 3 947	– 302 830	– 106 684	84 044	– 134 396	– 618 967	– 678 360	– 763 570	– 696 547	– 231 759	<b>– 3 239 418</b>
<b>Finančné náklady</b>	599	4 021	5 799	90	– 12 443	– 4 050	3 040	– 5 648	– 26 546	– 25 729	– 24 626	– 23 799	<b>– 110 292</b>
<b>Diskontná sadzba</b>	+ 4,50 %	+ 4,50 %	+ 4,50 %	+ 4,88 %	+ 4,11 %	+ 3,40 %	+ 3,80 %	+ 4,30 %	+ 4,25 %	+ 3,65 %	+ 3,12 %	+ 3,30 %	–
<b>Viacročný zostatok za úlohy štátnej správy (diskontovaný kumulatívny zostatok)</b>	<b>89 364</b>	<b>128 874</b>	<b>1 852</b>	<b>– 302 739</b>	<b>– 119 127</b>	<b>79 994</b>	<b>– 131 356</b>	<b>– 624 615</b>	<b>– 704 906</b>	<b>– 789 299</b>	<b>– 721 173</b>	<b>– 255 558</b>	<b>– 3 348 689</b>

Zdroj: francúzske orgány.

3.1.1.2. Údajné vystavovanie nižších faktúr za služby poskytované hlavnou správou CCI letisku La Rochelle

- (42) Hlavná správa CCI poskytuje služby spoločné rôznym správam CCI, a teda aj letiskovej správe, a to najmä služby v oblasti účtovníctva, IT a ľudských zdrojov. V Tabuľke 5 sa uvádzajú služby fakturované CCI letisku La Rochelle.

Tabuľka 5

**Sumy fakturované hlavnou správou CCI letiskovej správe počas prešetrovaného obdobia**

	Všeobecná správa	Komunikácie	Ľudské zdroje	Účtovníctvo	IT	Štúdie/projekty	Náklady	Fakturované príspevky
<b>2001</b>								33 160
<b>2002</b>								100 000
<b>2003</b>								100 000
<b>2004</b>								100 000
<b>2005</b>								100 000
<b>2006</b>	100 000		62 000					162 000
<b>2007</b>	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
<b>2008</b>	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
<b>2009</b>	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
<b>2010</b>	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
<b>2011</b>	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
<b>2012</b>	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Zdroj: francúzske orgány.

- (43) Francúzske orgány objasnili nasledujúce body týkajúce sa služieb poskytovaných CCI letisku La Rochelle.
- Náklady na všeobecnú správu znamenajú náklady týkajúce sa dvoch služieb, konkrétne náklady na službu „volení zástupcovia“, ktoré sa vypočítavajú podľa počtu realizovaných programov, a náklady na službu „generálneho riaditeľstva“, ktoré sa vypočítavajú podľa času, ktorý riaditeľ vynaloží na konkrétnu službu.
  - Pokiaľ ide o komunikačné služby, CCI-letisko nemá komunikačné oddelenie a využíva komunikačné služby hlavnej správy CCI. Na konci roka sa náklady na komunikačnú službu vypočítajú podľa času a nákladov vynaložených na jednotlivé služby a činnosti.
  - Náklady na služby ľudských zdrojov závisia od počtu vystavených výplatných pásov.

- Pokiaľ ide o účtovné služby, posúdi sa počet účtovných položiek a náklady na službu sa pomerne rozdelia podľa počtu položiek.
  - Náklady na IT služby sa vypočítajú na základe rozdelenia nákladov na každú položku IT.
  - Pokiaľ ide o službu štúdií/projektov, pri posudzovaní nákladov je najvýznamnejším kritériom čas vynaložený na daný projekt a/alebo úlohu.
- (44) Ďalej francúzske orgány poukázali na to, že sumy fakturované v rokoch 2001 až 2005 boli paušálnymi sumami. V roku 2006 bol zavedený prvý alokačný kľúč a alokačné kľúče boli znovu stanovené na obdobie rokov 2007 – 2012. Alokačný kľúč slúži na prerozdelenie nákladov pomocou pevne stanoveného podielu alebo percentuálneho podielu v závislosti od povahy nepriamych nákladov s cieľom určiť, či daný podiel zodpovedá danej podnikateľskej oblasti (a/alebo službe). Alokačné kľúče predpokladajú existenciu pomerného vzťahu medzi nákladmi a poskytovanou službou. Alokačné kľúče uvedené v Tabuľke 5 vychádzajú zo šiestich rôznych kritérií v závislosti od služby poskytovanej hlavnou správou CCI letisku. Alokačné kľúče vychádzajú z predpokladov, a to bez ohľadu na oblasť, v ktorej sa používajú. Preto v tomto prípade platí, že ak sa nepreukáže úplná nerealistickosť alebo závažná chyba zvolených faktorov alebo metód výpočtu použitých pre tieto kľúče, nemôže sa predpokladať, že kľúče sú nesprávne alebo podhodnotené. Francúzske orgány potvrdili, že kritériá použité ako základ pre alokačné kľúče sú objektívne a relevantné.
- (45) A napokon francúzske orgány uviedli fakturované sumy, ako aj trendy týkajúce sa toku cestujúcich v rokoch 2001 až 2012.
- V rokoch 2001 až 2005 bola vyfakturovaná celková suma 433 160 EUR. V tom istom období sa objem prepravy zvýšil, ale priemerný ročný údaj zostal pod úrovňou 100 000 cestujúcich.
  - V roku 2006 bola vyfakturovaná celková suma 162 000 EUR. V tomto roku sa počet cestujúcich na letisku významne zvýšil a dosiahol úroveň 180 890, t. j. zvýšenie o 42 % oproti roku 2005.
  - V rokoch 2007 až 2012 bola vyfakturovaná celková suma 1 386 000 EUR. V roku 2007 počet cestujúcich prekročil 200 000.

### 3.1.1.3. Údajné vystavovanie vyšších faktúr za služby poskytované CCI letisku Rochefort/Saint-Agnant

- (46) Od 1. januára 2002 do 30. júna 2006 pomáhali riadiť letisko Rochefort/Saint-Agnant riaditeľstvo a sekretariát letiska La Rochelle (ďalej len „letisko Rochefort“) v rámci zmluvy o poskytovaní služieb uzavretej v partnerstve s obchodnou a priemyselnou komorou Rochefort <sup>(15)</sup>. CCI La Rochelle bola vybratá na riadenie letiska Rochefort 11. júla 2001 na základe postupu súťažného verejného obstarávania.
- (47) Predmetom zmluvy o poskytovaní služieb boli riadenie a prevádzka letiska Rochefort, pokiaľ ide o aspekty ako všeobecné administratívne služby, služby týkajúce sa prác a obstarávania zariadení a služby pre používateľov.
- (48) Za celé trvanie zmluvy (2002 – 2006) dosiahli celkové náklady na poskytované služby výšku 991 235 EUR <sup>(16)</sup>. CCI La Rochelle dostala za tieto služby 293 264 EUR.

<sup>(15)</sup> Tieto služby sa poskytovali na základe zmluvy medzi konzorciom pozostávajúcim z CCI Rochefort a CCI La Rochelle na jednej strane a *Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort* [Spoločný orgán letiska Rochefort] na strane druhej.

<sup>(16)</sup> Tabuľka 21 v správe CRC.

## 3.1.1.4. Vratné preddavky poskytnuté hlavnou správou CCI

Tabuľka 6

**Rozdelenie vratných preddavkov za obdobie 2001 – 2012**

(v EUR)

Rok	Preddavky
2001	405 887
2002	233 872
2003	–
2004	875 355
2005	1 756 644
2006	–
2007	718 708
2008	1 419 571
2009	1 015 624
2010	131 034
2011	179 406
2012	325 098
<b>SPOLU 2001 – 2012</b>	<b>7 061 199</b>

*Zdroj: francúzske orgány.*

- (49) Od roku 2001 do roku 2012 uskutočnila hlavná správa CCI platby vratných preddavkov letisku v celkovej kumulatívnej výške 7 061 199 EUR. Tieto vratné preddavky boli poskytnuté bez požiadavky na návratnosť kapitálu. Podľa Francúzska ide o úvery, ktoré musí letisko splatiť. Preddavky sú zaznamenané v súvahe hlavnej správy CCI ako aktíva a v súvahe letiska ako pasíva, pričom CCI využíva podiely letiska v nehnuteľnostiach ako kolaterál na zabezpečenie návratnosti úverov.
- (50) Francúzske orgány uviedli, že účelom vratných preddavkov bolo poskytnúť letisku potrebnú likviditu na začatie investičných projektov týkajúcich sa infraštruktúry na jednej strane a na vyváženie rozpočtu, a tým aj na dočasné (keďže ide o preddavky) pokrytie prevádzkového deficitu letiska na strane druhej.

## 3.1.1.5. Finančné príspevky miestnych orgánov na propagačné opatrenia vykonané letiskom La Rochelle

- (51) CCI dostala subvencie od regiónu Poitou-Charentes, departementu Charente-Maritime a Communauté d'Agglomération de La Rochelle na podporu propagačných opatrení vykonaných letiskom La Rochelle. V Tabuľke 7 sa uvádza prehľad týchto jednotlivých subvencií.

Tabuľka 7

**Finančné príspevky očakávané od rôznych miestnych orgánov a skutočne vyplatené finančné príspevky od týchto orgánov na propagačné opatrenia vykonané letiskom La Rochelle**

(v EUR)

<b>Očakávané finančné príspevky</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007-2007<sup>(1)</sup></b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Departement Charente-Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Región Poitou-Charentes			115 000	42 500	42 500								
<b>SPOLU</b>			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
<b>Skutočne vyplatené finančné príspevky</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Departement Charente-Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Región Poitou-Charentes			115 000		85 000								
<b>SPOLU</b>			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Zdroj: francúzske orgány.

(1) Podľa informácií poskytnutých francúzskymi orgánmi neboli v rokoch 2007 až 2009 vyplatené žiadne finančné príspevky na propagačné opatrenia vykonané letiskom La Rochelle.

- (52) Tieto príspevky boli vyplatené na základe zmluvy medzi CCI na jednej strane a departementom Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle a regiónom Poitou-Charentes na strane druhej.
- (53) Francúzske orgány poskytli Komisii iba dve zmluvy uzavreté v roku 2010, jednu s departementom Charente-Maritime a druhú s Communauté d'Agglomération de La Rochelle <sup>(17)</sup>.
- (54) Podľa oboch zmlúv z roku 2010 sa departement Charente-Maritime a Communauté d'Agglomération de La Rochelle zaviazali financovať časť „propagačných opatrení, ktoré CCI plánovala realizovať a ktoré boli zacielené na zahraničných turistov, a najmä na trhy v Londýne, Dubline, Osle a Bruseli, keďže linky sa prevádzkujú do týchto miest“ <sup>(18)</sup>. V zmluvách sa však neuvádza druh propagačných opatrení, ktoré má CCI alebo poskytovatelia služieb vykonať. Neuvádza sa v nich ani skutočnosť, že poskytovateľmi služieb budú letecké spoločnosti alebo ich dcérske spoločnosti.

### 3.1.2. Investičné granty

- (55) V rokoch 2001 až 2005 poskytli viaceré miestne orgány a Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR) subvencie letisku La Rochelle (ďalej len „investičné granty“) na financovanie rôznych investícií v celkovej výške 3 milióny EUR (pozri Tabuľku 8):
- hlavné zastupiteľstvo v Charente-Maritime poskytlo letisku v roku 2001 príspevok na zariadenia v hodnote 46 000 EUR a v roku 2005 príspevok v hodnote 744 000 EUR,
  - regionálne zastupiteľstvo v Poitou-Charentes poskytlo letisku v roku 2005 príspevok na zariadenia v hodnote 744 000 EUR,
  - Communauté d'Agglomération de La Rochelle poskytlo letisku v roku 2005 príspevok na zariadenia v hodnote 967 000 EUR,
  - z EFRR bola letisku v roku 2005 poskytnutá subvencia vo výške 485 000 EUR.
- (56) Z týchto grantov sa financovalo viacero investícií vrátane týchto:
- výstavba novej odletovej a príletovej haly,
  - posilnenie, predĺženie a rozšírenie vzletovej a pristávacej dráhy,
  - posilnenie a rozšírenie rolovacej dráhy,
  - posilnenie a rozšírenie stojísk lietadiel
  - a vybudovanie sedimentačnej nádrže, aby bolo letisko v súlade so zákonom o vodách.
- (57) Francúzske orgány takisto uviedli, že investície boli určené najmä na zaistenie bezpečnej prevádzky lietadiel, ktoré európske letecké spoločnosti využívajú najčastejšie (B737, A320), a to rozšírením vzletovej a pristávacej dráhy na šírku 45 metrov (La Rochelle bolo jedným z mála komerčných letísk s 30 metrov širokou vzletovou a pristávacou dráhou), jej predĺžením o 115 metrov na západ (aby sa čiastočne vyriešil vplyv posunutého prahu vzletovej a pristávacej dráhy na dĺžku pristátia) a úpravou rolovacích dráh a odbavovacích plôch tak, aby sa lietadlám umožnil bezpečný pohyb okolo nich. Okrem toho niektoré investície umožnili letisku splniť povinnosti v oblasti ochrany životného prostredia (zákon o vodách).
- (58) Francúzske orgány uviedli, že letisko La Rochelle nedostalo žiadne granty na financovanie výstavby spolpatneného parkoviska v roku 2006 a jeho následné rozšírenie v roku 2008.
- (59) V Tabuľke 8 sa uvádza prehľad všetkých investičných opatrení, na ktoré boli poskytnuté granty.
- (60) Podľa francúzskych orgánov sa časť investícií, na ktorú neboli poskytnuté granty, financovala z prostriedkov CCI, vlastníka a prevádzkovateľa letiska.

<sup>(17)</sup> Tieto zmluvy boli zaslané Komisii 4. júna 2012.

<sup>(18)</sup> Úvodné poznámky v zmluvách medzi CCI a departementom Charente-Maritime a Communauté d'Agglomération de La Rochelle, podpísaných 29. júna 2010 a 16. júla 2010.

Tabuľka 8

**Prehľad všetkých opatrení, na ktoré boli poskytnuté investičné granty**

(v EUR)

Charakter investície	Celkové investičné náklady	Dátum poskytnutia subvencie	Prispievajúci verejný subjekt	Výška subvencie
Renovácia a modernizácia (vrátane vzletovej a pristávacej dráhy)	5 876 000	4. 1. 2001	Hlavné zastupiteľstvo	46 000
		2. 12. 2005	EFRR	485 000
		29. 10. 2004	Hlavné zastupiteľstvo	744 000
		14. 3. 2005	Regionálne zastupiteľstvo	744 000
		23. 3. 2005	Communauté d'agglomération	967 000
SPOLU				2 986 000

Zdroj: francúzske orgány.

**3.2. Opatrenia v prospech leteckých spoločností****3.2.1. Poznámky týkajúce sa letiskových poplatkov**

- (61) Podľa Francúzska sú všetky letiskové služby poskytované prevádzkovateľom letiska jednotlivým používateľom letiska nacenené v súlade so sadzobníkom poplatkov za letiskové služby. Každý navrhovaný poplatok sa predkladá Hospodárskemu poradnému výboru (ďalej len „Cocoeco“) na vypracovanie stanoviska, čím sa umožňuje konzultácia s používateľmi letiska o platných poplatkoch (s leteckými spoločnosťami, zamestnaneckými odbormi, spoločnosťami vykonávajúcimi letecké práce, združeniami). Podľa Francúzska sa teda zvýšenie poplatkov súvisiacich s činnosťami, ktoré nesúvisia s leteckými službami každý rok predkladá výbor Cocoeco. Každý poplatok navrhnutý prevádzkovateľom sa pred nadobudnutím účinnosti zasiela spolu so stanoviskom výboru Cocoeco aj prefektovi departementu.
- (62) Francúzsko zaslalo Komisii sadzobník poplatkov za letiskové služby, platný od roku 2001 do roku 2013. Francúzsko zaslalo Komisii aj všetky stanoviská vydané výborom Cocoeco v rokoch 2001 až 2013, hoci nie za rok 2005, keďže výbor Cocoeco v tom roku nezasadal.
- (63) Francúzsko takisto uviedlo, že poplatok za svetelné návěstidlá vzletovej a pristávacej dráhy platia letecké spoločnosti v závislosti od toho, či sa uplatňujú pravidlá v oblasti civilného letectva, ktorými sa riadia pohyby v noci alebo v zlom počasí (v takých prípadoch letecká navigačná služba zodpovedá za určenie toho, či je potrebné ich použiť), alebo či svetelné návěstidlá vyžaduje pilot. Podľa francúzskych orgánov poskytuje požadované informácie o tom, či sa počas pohybu lietadla použili svetelné návěstidlá, letecká navigačná služba v La Rochelle, čím sa umožňuje, aby prevádzkovateľ vyfakturoval danú sumu leteckej spoločnosti.
- (64) Francúzsko uvádza, že letisko vyberá tieto poplatky súvisiace s činnosťami, ktoré nesúvisia s leteckými službami: i) poplatky za využívanie majetku vo vlastníctve štátu (fixná a pohyblivá zložka podľa získaného obratu) v prípade týchto činností: parkoviská, spoločnosti prenajímajúce automobily, letecké hangáre, reštaurácie, obchody, reklama, a ii) rôzne služby poskytované za poplatok.

**3.2.2. Zmluvy s leteckými spoločnosťami**

- (65) Vyšetrovanie Komisie sa týka zmlúv, ktorými sa riadia platby za služby poskytované letiskom v oblasti leteckých činností leteckých spoločností (ďalej len „zmluvy o letiskových službách“), a zmlúv, ktorými sa riadia platby za marketingové služby poskytované letiskom leteckým spoločnostiam (ďalej len „zmluvy o marketingových službách“), uzavretých medzi CCI a leteckými spoločnosťami od roku 2001 do začatia formálneho vyšetrovacieho konania 8. februára 2012.



- (66) Komisia preskúmala zmluvy o letiskových poplatkoch a/alebo zmluvy o marketingových službách, ktoré uzavreli CCI a tieto letecké spoločnosti: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz a easyJet.

### 3.2.2.1. Zmluvy podpísané so spoločnosťou Ryanair/AMS

- (67) Podľa Francúzska obsahuje nasledujúca tabuľka všetky zmluvy uzavreté medzi CCI a spoločnosťami Ryanair a AMS počas prešetrovaného obdobia:

Tabuľka 9

#### Zoznam zmlúv uzavretých medzi CCI a spoločnosťou Ryanair/AMS

Č.	Zmluvy	Dátum podpísania	Obdobie, ktorého sa zmluva týka
1	Zmluva o letiskových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair	10. 12. 2003	1. 5. 2003 – 30. 4. 2006
A	Zmluva o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair (Spojené kráľovstvo a i.)	1. 12. 2003	1. 5. 2003 – 31. 12. 2003
B	Zmluva o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair (Spojené kráľovstvo a i.)	3. 6. 2004	1. 1. 2004 – 30. 4. 2006
C	Zmluva o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS č. 1 (Spojené kráľovstvo)	1. 4. 2006	1. 5. 2006 – 31. 4. 2009
D	Zmluva o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS č. 2 (Írsko)	1. 4. 2006	1. 5. 2006 – 31. 4. 2009
2	Zmluva o letiskových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair č. 1 (Spojené kráľovstvo)	1. 5. 2006	1. 5. 2006 – 30. 4. 2009
3	Zmluva o letiskových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair č. 2 (Írsko)	1. 5. 2006	1. 5. 2006 – 30. 4. 2009
4	Zmluva o letiskových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair	1. 2. 2007	1. 2. 2007 – 30. 4. 2009
E	Dodatok k zmluve o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS	1. 6. 2007	1. 6. 2007 – 30. 9. 2007
F	Dodatok k zmluve o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS	21. 9. 2007	28. 10. 2007 – 29. 3. 2008
G	Zmluva o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS č. 1 (Spojené kráľovstvo)	17. 9. 2009	1. 1. 2009 – 31. 12. 2011
H	Zmluva o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS č. 2 (Belgicko)	17. 9. 2009	1. 1. 2009 – 31. 12. 2011
I	Zmluva o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS č. 3 (Írsko)	17. 9. 2009	1. 1. 2009 – 31. 12. 2011
J	Dodatok k zmluve o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS	17. 9. 2009	1. 1. 2009 – 31. 12. 2011
5	Zmluva o letiskových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair	13. 1. 2010	1. 5. 2009 – 30. 4. 2012
6	Dodatok k zmluve o letiskových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair č. 1	1. 2. 2010	1. 2. 2010 – 31. 3. 2013
K	Zmluva o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS	25. 2. 2010	31. 3. 2010 – 30. 3. 2013
L	Dodatok k zmluve o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS č. 1	23. 6. 2010	23. 6. 2010 – 30. 3. 2013
7	Dodatok k zmluve o letiskových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair č. 2	28. 1. 2011	28. 1. 2011 – 30. 4. 2012

Č.	Zmluvy	Dátum podpísania	Obdobie, ktorého sa zmluva týka
M	Dodatok k zmluve o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS č. 2	11. 2. 2011	28. 3. 2011 – 30. 3. 2013
N	Dodatok k zmluve o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS č. 3	11. 2. 2011	31. 3. 2011 – 30. 3. 2013

a) Zmluvy o letiskových službách uzavreté medzi CCI a spoločnosťou Ryanair

- (68) Ako sa uvádza v Tabuľke 9, CCI a spoločnosť Ryanair uzavreli viacero zmlúv, v ktorých sa stanovujú letiskové poplatky a poplatky za služby pozemnej obsluhy počas prešetrovaného obdobia.
- (69) Za všetky zmluvy o letiskových službách uvedené v tomto oddiele Francúzsko uvádza, že:
- sadzby letiskových poplatkov stanovené v zmluvách sú sadzby schválené výborom Cocoeco a uplatňované na všetky letecké spoločnosti,
  - CCI neposkytuje žiadne služby pozemnej obsluhy iné ako doplňovanie paliva,
  - spoločnosti Ryanair sa nefakturoval poplatok za svetelné návěstidlá vzletovej a pristávacej dráhy, pretože svoje lety prevádzkovala iba za dňa, a preto nevyžadovala použitie svetelných návěstidiel.
- (70) Z kontroly týchto zmlúv preto jednoznačne vyplýva, že letiskové poplatky účtované spoločnosti Ryanair podľa každej zmluvy zodpovedajú všeobecnému sadzobníku schválenému výborom Cocoeco.

— *Zmluva 1: zmluva z 10. decembra 2003*

- (71) V prvej zmluve podpísanej 10. decembra 2003 medzi CCI a spoločnosťou Ryanair sa na obdobie troch rokov, od 1. mája 2003, so spätnou platnosťou stanovuje výška letiskových poplatkov pre spoločnosť Ryanair. Spoločnosť Ryanair sa na základe zmluvy zaviazala prevádzkovať každodennú linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Londýn Stansted a potenciálne zaviesť jednu alebo viaceré linky na letisko Brusel Charleroi, Frankfurt Hahn alebo na akékoľvek iné letisko, za predpokladu, že predmetné linky umožnia spoločnosti Ryanair odlietať z letiska La Rochelle aspoň 340 dní v roku počas všetkých rokov, ktorých sa zmluva týka.
- (72) Podľa článku 2 písm. b) zmluvy č. 1 z 10. decembra 2003 bola spoločnosť Ryanair takisto povinná zaplatiť poplatok za služby pozemnej obsluhy vo výške [...] EUR za každé lietadlo BAe 146-300, [...] EUR za každý Boeing 737-300 a [...] EUR za každý Boeing 737-800. Francúzsko pôvodne v liste z 30. augusta 2011 tvrdilo, že okrem doplňovania paliva CCI „neposkytuje žiadne iné služby pozemnej obsluhy“ a že „používatelia uzatvárajú zmluvy na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy priamo so súkromnými tretími stranami“. V odpovedi z 12. apríla 2012 Francúzsko podrobnejšie vysvetlilo, že CCI konalo iba ako sprostredkovateľ medzi spoločnosťami Ryanair a Atlantica, spoločnosťou poskytujúcou služby pozemnej obsluhy. Podľa CCI sa v zmluve o letiskových službách z 10. decembra 2003 medzi CCI a spoločnosťou Ryanair uvádzali iba ceny stanovené spoločnosťou Atlantica. Francúzsko a CCI uvádzajú, že od roku 2007 spoločnosť Ryanair vyjednávala so spoločnosťou Atlantica priamo. Táto zodpovednosť bola prenesená na spoločnosť Atlantica na základe zmluvy o poskytovaní služieb pozemnej obsluhy z 1. februára 2007, v ktorej sa zachovali poplatky za služby pozemnej obsluhy pre lietadlo Boeing 737-800 spoločnosti Ryanair stanovené v predchádzajúcej zmluve.

— *Zmluva 2: zmluva z 1. mája 2006*

- (73) Táto zmluva bola uzavretá medzi CCI a spoločnosťou Ryanair 1. mája 2006 na obdobie troch rokov. Na jej základe sa spoločnosť Ryanair zaviazala prevádzkovať linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Londýn Stansted, ktorá prinesie tok aspoň 95 000 cestujúcich ročne.

— *Zmluva 3: zmluva z 1. mája 2006*

- (74) Táto zmluva bola uzavretá medzi CCI a spoločnosťou Ryanair 1. mája 2006 na obdobie troch rokov. Na jej základe sa spoločnosť Ryanair zaviazala prevádzkovať linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Dublin, ktorá prinesie tok aspoň 45 000 cestujúcich ročne.

— *Zmluva 4: zmluva z 1. februára 2007*

- (75) Touto zmluvou sa výslovne nahradila zmluva č. 2 a bola uzavretá medzi CCI a spoločnosťou Ryanair 1. februára 2007 na obdobie do 30. apríla 2009. Na jej základe sa spoločnosť Ryanair zaviazala prevádzkovať každodennú linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Londýn Stansted a potenciálne zaviesť jednu alebo viaceré linky na letisko Brusel Charleroi, Frankfurt Hahn alebo na akékoľvek iné letisko. Takisto sa zaviazala odlietať z letiska La Rochelle aspoň 340 dní v roku počas všetkých rokov, ktorých sa zmluva týka. Od 1. februára 2007 poskytovala spoločnosť Atlantica služby pozemnej obsluhy spoločnosti Ryanair na základe zmluvy o poskytovaní služieb pozemnej obsluhy uvedenej v odôvodnení 71.

— *Zmluva 5: zmluva z 13. januára 2010*

- (76) Táto zmluva bola uzavretá medzi CCI a spoločnosťou Ryanair 13. januára 2010 na obdobie troch rokov so spätnou platnosťou od 1. mája 2009. Na jej základe sa spoločnosť Ryanair zaviazala prevádzkovať každodennú linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Londýn Stansted, Dublin a Brusel Charleroi a potenciálne zaviesť jednu alebo viaceré linky na akékoľvek iné letisko obsluhované spoločnosťou Ryanair.
- (77) Táto zmluva bola dvakrát zmenená prostredníctvom týchto dvoch dodatkov:

— *Zmluva 6: dodatok č. 1 z 1. februára 2010 k zmluve č. 5 z 13. januára 2010*

- (78) V tejto zmenenej zmluve č. 5 z 13. januára 2010 platnej do 31. marca 2013 sa uvádzajú linky, ktoré má prevádzkovať spoločnosť Ryanair z letiska La Rochelle od letnej sezóny 2010 za týchto podmienok:
- Londýn Stansted: minimálne 53 000 prepravených cestujúcich (prilietajúcich a odlietajúcich) za každý celý rok,
  - Dublin (len letná sezóna): minimálne 17 000 prepravených cestujúcich (prilietajúcich a odlietajúcich) za každý celý rok,
  - Brusel Charleroi (len letná sezóna): minimálne 17 000 prepravených cestujúcich (prilietajúcich a odlietajúcich) za každý celý rok,
  - Oslo Rygge (len letná sezóna): minimálne 17 000 prepravených cestujúcich (prilietajúcich a odlietajúcich) za každý celý rok.

- (79) Týmto dodatkom sa doplnila k zmluve č. 5 z 13. januára 2010.

— *Zmluva 7: dodatok č. 2 z 28. januára 2011 k zmluve č. 5 z 13. januára 2010*

- (80) Prostredníctvom tohto dodatku k zmluve č. 5 z 13. januára 2010 sa spoločnosť Ryanair zaviazala prevádzkovať čisto letnú linku do Porta od letnej sezóny 2011 s minimálnym tokom 17 000 cestujúcich (prilietajúcich a odlietajúcich) za každý celý rok.

b) *Zmluvy o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair/AMS*

- (81) Ako sa uvádza v Tabuľke 9, CCI uzavrela aj viaceré marketingové zmluvy. V rokoch 2003 až 2006 uzavrela CCI nasledujúce zmluvy so spoločnosťou Ryanair, pričom od roku 2006 ich uzatvárala so spoločnosťou AMS, stopercentnou dcérskou spoločnosťou spoločnosti Ryanair.

— *Zmluva A: zmluva z 1. decembra 2003 so spoločnosťou Ryanair*

- (82) Dňa 1. decembra 2003 bola uzavretá zmluva medzi CCI a spoločnosťou Ryanair do 31. decembra 2003, a to so spätnou platnosťou od 1. mája 2003. Spoločnosť Ryanair sa zaviazala prevádzkovať od 1. mája 2003 každodennú linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Londýn Stansted a potenciálne zaviesť jednu alebo viaceré linky na letisko Frankfurt Hahn, Brusel Charleroi alebo na akékoľvek iné letisko, ktoré by sa prevádzkovali aspoň 340 dní v roku.

- (83) Na základe tejto zmluvy sa spoločnosť Ryanair zaviazala uvádzať na svojom webovom sídle tri webové odkazy na webové sídla cestovného ruchu spojené s regiónom La Rochelle a spustiť kampaň na propagáciu svojich liniek na letisko La Rochelle.

- (84) CCI vyplatila spoločnosti Ryanair [...] EUR:

— [...] EUR pri podpise zmluvy,

— [...] EUR, keď spoločnosť Ryanair predložila súhrn vykonaných marketingových kampaní a nákladov na ne, ktoré museli dosahovať výšku aspoň [...] EUR.

— *Zmluva B: zmluva z 3. júna 2004 so spoločnosťou Ryanair*

(85) Dňa 3. júna 2004 bola uzavretá zmluva medzi CCI a spoločnosťou Ryanair na obdobie od 1. januára 2004 do 30. apríla 2006. Spoločnosť Ryanair sa zaviazala prevádzkovať od 1. januára 2004 každodennú linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Londýn Stansted a potenciálne zaviesť jednu alebo viaceré linky na letisko Frankfurt Hahn, Brusel Charleroi alebo na akékoľvek iné letisko, ktoré by sa prevádzkovali aspoň 340 dní v roku. Spoločnosť Ryanair sa zaviazala aj k miere vyťaženia svojich letov aspoň na úrovni 60 %.

(86) Na základe tejto zmluvy sa spoločnosť Ryanair zaviazala uvádzať na svojom webovom sídle webové odkazy na webové sídla cestovného ruchu spojené s regiónom La Rochelle.

(87) CCI vyplácala spoločnosti Ryanair [...] EUR ročne, pričom táto suma by bola nižšia, keby spoločnosť Ryanair nedosiahla svoje ciele týkajúce sa miery vyťaženia. Táto suma by sa potom prepočítala na základe počtu prepravených cestujúcich. Platby by sa uskutočňovali štvrťročne a všetky nadmerné platby sa vykompenzovali nasledujúci rok.

(88) Komisia nedostala žiadne dokumenty, z ktorých by vyplývala presná suma vyplatená CCI spoločnosti Ryanair za nasledujúce dva roky.

— *Zmluva C: zmluva z 1. apríla 2006 uzavretá so spoločnosťou AMS týkajúca sa Spojeného kráľovstva*

(89) Dňa 1. apríla 2006 uzavreli CCI a spoločnosť AMS trojročnú zmluvu, ktorá nadobudla účinnosť 1. mája 2006. Táto zmluva súvisí so záväzkom spoločnosti Ryanair prevádzkovať linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Londýn Stansted, ktorá prinesie aspoň 95 000 prepravených cestujúcich ročne.

(90) Na základe tejto zmluvy sa spoločnosť AMS zaviazala poskytovať rôzne marketingové služby na webovom sídle [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) v hodnote [...] EUR ročne, prípadne [...] EUR mesačne. Patrili k nim napríklad:

— vloženie odkazu na webové sídlo, ktoré určila CCI, na domovskú stránku [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) v anglickom jazyku <sup>(19)</sup> na 56 dní za [...] EUR,

— uvedenie štyroch odsekov po 150 slov v časti „Five things to do“ na stránke o destinácii La Rochelle webového sídla spoločnosti Ryanair za [...] EUR,

— vloženie dvoch odkazov na webové sídlo, ktoré určila CCI, v stavovom riadku na stránke o destinácii La Rochelle webového sídla spoločnosti Ryanair za [...] EUR,

— vloženie odkazu na webové sídlo, ktoré určila CCI, v časti „Five things to do“ na stránke o destinácii La Rochelle webového sídla spoločnosti Ryanair za [...] EUR,

— odoslanie e-mailu propagujúceho La Rochelle odberateľom webového sídla Ryanair v Spojenom kráľovstve a Írsku za [...] EUR.

(91) Medzi zmluvnými stranami môžu byť dohodnuté aj ďalšie služby. CCI by uskutočňovala mesačné platby za tieto služby na základe faktúr zaslaných spoločnosťou AMS.

— *Zmluvy D a E: zmluva z 1. apríla 2006 a dodatok k nej z 1. júna 2007 uzavretá so spoločnosťou AMS týkajúca sa Írska*

(92) Dňa 1. apríla 2006 uzavreli CCI a spoločnosť AMS trojročnú zmluvu D, ktorá nadobudla účinnosť 1. mája 2006. Táto zmluva súvisí so záväzkom spoločnosti Ryanair prevádzkovať linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Dublin, ktorá prinesie aspoň 45 000 prepravených cestujúcich ročne.

(93) Na základe tejto zmluvy sa spoločnosť AMS zaviazala zobrazovať 212 dní ročne na webovom sídle spoločnosti Ryanair, [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), odkaz na webové sídlo určené CCI za [...] EUR ročne, prípadne [...] EUR mesačne. Medzi zmluvnými stranami môžu byť dohodnuté aj ďalšie služby. CCI by uskutočňovala mesačné platby za tieto služby na základe faktúr zaslaných spoločnosťou AMS.

<sup>(19)</sup> Pôvodné anglické znenie: „[www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) English-language homepage“.

(94) Zmluva D bola zmenená 1. júna 2007 prostredníctvom dodatku (zmluva E), ktorým sa upravili marketingové služby na rok 2007: spoločnosť AMS sa zaviazala zobrazovať na webovom sídle spoločnosti Ryanair namiesto 212 dní ročne 45 dní ročne, od júna do septembra 2007, odkaz na webové sídlo určené CCI za [...] EUR ročne.

— *Zmluva F: zmluva z 21. septembra 2007 uzavretá so spoločnosťou AMS týkajúca sa Spojeného kráľovstva*

(95) Dňa 21. septembra 2007 podpísala CCI-letisko zmluvu F, ktorá sa týkala marketingových služieb pre webové sídlo spoločnosti Ryanair v Spojenom kráľovstve. Zmluvou F sa mení zmluva C a uvádza sa poskytovanie ďalších marketingových služieb okrem pôvodne plánovaných, konkrétne zaslanie piatich ďalších propagačných e-mailov 255 000 anglicky hovoriacim odberateľom z distribučného zoznamu spoločnosti Ryanair počas zimy 2007/2008. Náklady na tieto ďalšie služby by boli [...] EUR.

— *Zmluva G: zmluva zo 17. septembra 2009 uzavretá so spoločnosťou AMS týkajúca sa Spojeného kráľovstva*

(96) Dňa 17. septembra 2009 uzavreli CCI a spoločnosť AMS trojročnú zmluvu so spätnou splatnosťou od 1. januára 2009. Táto zmluva súvisí so záväzkom spoločnosti Ryanair prevádzkovať linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Londýn Stansted, ktorá prinesie aspoň 53 000 prepravených cestujúcich ročne.

(97) Na základe tejto zmluvy sa spoločnosť AMS zaviazala poskytovať rôzne marketingové služby v hodnote [...] EUR ročne. Patríli k nim napríklad:

— zobrazenie odkazu na webové sídlo, ktoré určila CCI, na domovskej stránke spoločnosti Ryanair, [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), v anglickom jazyku na 22 dní za [...] EUR,

— uvedenie jedného odseku na stránke o destinácii La Rochelle webového sídla spoločnosti Ryanair za [...] EUR,

— zobrazenie odkazu na webové sídlo, ktoré určila CCI, v stavovom riadku na stránke o destinácii La Rochelle webového sídla spoločnosti Ryanair za [...] EUR.

(98) Celková suma za tieto služby bola [...] EUR, pričom sa na ňu vzťahovala zľava. Medzi zmluvnými stranami môžu byť dohodnuté aj ďalšie služby.

— *Zmluvy H a J: zmluva zo 17. septembra 2009 a dodatok k nej uzavretá so spoločnosťou AMS týkajúca sa Belgicka*

(99) Dňa 17. septembra 2009 uzavreli CCI a spoločnosť AMS trojročnú zmluvu so spätnou splatnosťou od 1. januára 2009 (zmluva H). Táto zmluva súvisí so záväzkom spoločnosti Ryanair prevádzkovať linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Brusel Charleroi, ktorá prinesie aspoň 9 000 cestujúcich v prvom roku a 16 000 cestujúcich v nasledujúcich dvoch rokoch.

(100) Na základe tejto zmluvy sa spoločnosť AMS zaviazala 95 dní v prvom roku a 160 dní v nasledujúcich dvoch rokoch zobrazovať na domovskej stránke webového sídla spoločnosti Ryanair ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com))<sup>(20)</sup> pre Holandsko/Belgicko odkaz, ktorý určila CCI. Náklady na tieto služby boli [...] EUR a [...] EUR, pričom CCI bola účtovaná suma [...] EUR v prvom roku a [...] EUR v následných rokoch. Medzi zmluvnými stranami môžu byť dohodnuté aj ďalšie služby.

(101) Táto zmluva bola zmenená v ten istý deň prostredníctvom zmluvy J, na základe ktorej sa spoločnosť AMS zaviazala zobrazovať v roku 2009 odkaz na webové sídlo, ktoré určila CCI, na domovskej stránke webového sídla spoločnosti Ryanair pre Holandsko/Belgicko, [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) ďalších 10 dní. Náklady na túto ďalšiu službu by boli [...] EUR.

— *Zmluva I: zmluva zo 17. septembra 2009 so spoločnosťou AMS týkajúca sa Írska*

(102) Dňa 17. septembra 2009 uzavreli CCI a spoločnosť AMS ďalšiu trojročnú zmluvu so spätnou splatnosťou od 1. januára 2009 (zmluva I). Táto zmluva súvisí so záväzkom spoločnosti Ryanair prevádzkovať linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Dublin, ktorá prinesie aspoň 17 000 prepravených cestujúcich ročne.

<sup>(20)</sup> Pôvodné anglické znenie: „the website [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) Netherlands/Belgium homepage“.

(103) Na základe tejto zmluvy sa spoločnosť AMS zaviazala zobrazovať 200 dní na domovskej stránke írskej verzie webového sídla spoločnosti Ryanair, [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), odkaz na webové sídlo, ktoré určila CCI. Poplatok za túto službu bol [...] EUR a mal byť fakturovaný CCI na úrovni ročných nákladov vo výške [...] EUR. Medzi zmluvnými stranami môžu byť dohodnuté aj ďalšie služby.

— *Zmluva K: zmluva z 25. februára 2010 so spoločnosťou AMS*

(104) Dňa 25. februára 2010 uzavreli CCI a spoločnosť AMS trojročnú zmluvu, ktorá nadobudla účinnosť 31. marca 2010 (zmluva K). Touto zmluvou boli nahradené a zrušené predchádzajúce zmluvy medzi zmluvnými stranami.

(105) V roku 2009 boli uzavreté tri zmluvy o marketingových službách týkajúce sa všetkých trhov, na ktorých sa plánovali propagačné opatrenia, konkrétne v Spojenom kráľovstve, Írsku a Belgicku. V roku 2010 však zmluvné strany uzavreli jednotnú zmluvu pre všetky tieto tri trhy.

(106) Táto zmluva súvisí s prevádzkou liniek spoločnosti Ryanair, ktoré spájajú letisko La Rochelle so Spojeným kráľovstvom, Írskom, Belgickom a Nórskom (v tomto prípade ide o novú linku). Hoci zmluva neobsahuje žiadne požiadavky na počet prepravených cestujúcich alebo frekvenciu letu, stanovuje sa v nej, že v prípade zníženia frekvencie alebo zrušenia niektorej z predmetných liniek sa príslušne upraví balík marketingových služieb.

(107) Na základe tejto zmluvy sa spoločnosť AMS zaviazala poskytovať rôzne marketingové služby v hodnote [...] EUR ročne. Patríli k nim napríklad:

— uvedenie piatich odsekov v časti „Five things to do“ webového sídla spoločnosti Ryanair,

— zobrazenie troch odkazov na webovom sídle spoločnosti Ryanair,

— zobrazovanie odkazu 90 dní na domovskej stránke írskej, nórskej a holandskej verzie webového sídla spoločnosti Ryanair,

— zobrazovanie odkazu 50 dní na domovskej stránke verzie webového sídla spoločnosti Ryanair v Spojenom kráľovstve.

(108) Medzi zmluvnými stranami môžu byť dohodnuté aj ďalšie služby.

(109) Táto zmluva bola zmenená prostredníctvom týchto troch dodatkov:

— *Zmluva L: dodatok č. 1 k zmluve K z 25. februára 2010 týkajúcej sa Írska*

(110) Prvý dodatok k zmluve K z 25. februára 2010 bol podpísaný 23. júna 2010. Tento dodatok súvisí so záväzkom spoločnosti Ryanair prevádzkovať linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Cork. Na základe tejto zmluvy sa spoločnosť AMS zaviazala rozšíriť na 70 dní obdobie zobrazovania odkazu na webovú stránku vybratú CCI na webovom sídle spoločnosti Ryanair, [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), za [...] EUR.

— *Zmluva M: dodatok č. 2 k zmluve K z 25. februára 2010 týkajúcej sa Portugalska*

(111) Na základe tejto zmluvy, podpísanej 11. februára 2011, sa spoločnosť AMS zaviazala poskytovať rôzne marketingové služby za [...] EUR, ktoré sa majú fakturovať na podklade ročných nákladov vo výške [...] EUR. Patríli k nim napríklad:

— zobrazovanie odkazu na webové sídlo, ktoré určila CCI, v časti Airports and Tourism domovskej stránky portugalskej verzie webového sídla spoločnosti Ryanair, [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), na 365 dní v roku,

— prezentácia La Rochelle (text, obrázok a odkaz vybratý CCI) na domovskej stránke portugalskej verzie webového sídla spoločnosti Ryanair na štyri týždne v roku.

— *Zmluva N: dodatok č. 3 k zmluve K z 25. februára 2010 týkajúcej sa Nórska*

(112) Tretí dodatok k zmluve K z 25. februára 2010 bola podpísaná v roku 2011. Na základe tejto zmluvy sa spoločnosť AMS zaviazala poskytovať rôzne marketingové služby za [...] EUR, ktoré sa majú fakturovať na podklade nákladov vo výške [...] EUR v prvom roku a [...] EUR v druhom roku.

(113) V prvom roku (od 31. marca 2011 do 31. októbra 2011) išlo o tieto služby:

- prezentácia La Rochelle (text, obrázok a odkaz vybraný CCI) na domovskej stránke nórskkej verzii webového sídla spoločnosti Ryanair na šesť týždňov v roku,
- uvedenie bannera vybraného CCI v stavovom riadku na pravej strane domovskej stránky nórskkej verzii webového sídla spoločnosti Ryanair na štyri mesiace v roku.

(114) V druhom roku (od 31. marca 2012 do 31. októbra 2012) išlo o tieto služby:

- prezentácia La Rochelle (text, obrázok a odkaz vybraný CCI) na domovskej stránke nórskkej verzii webového sídla spoločnosti Ryanair na tri týždne v roku,
- uvedenie bannera vybraného CCI v stavovom riadku na pravej strane domovskej stránky nórskkej verzii webového sídla spoločnosti Ryanair na tri mesiace v roku.

### 3.2.2.2. Zmluvy so spoločnosťami Flybe, Aer Arann a Jet2

a) Rozhodnutie o poplatkoch z 27. marca 2008

(115) V rozhodnutí o poplatkoch z 27. marca 2008 predloženom výboru Cocoeco sa stanovujú stimuly na zavedenie nových pravidelných liniek. V tomto rozhodnutí o cenách sa uvádza systém degresívnych zliav z leteckých sadzieb obmedzený na tri roky po zavedení nových liniek alebo pokračovanie prevádzky existujúcich liniek počas zimnej leteckej sezóny. V rozhodnutí o cenách sa stanovujú podmienky poskytnutia týchto zliav:

- zľava za zavedenie nových pravidelných liniek <sup>(21)</sup> sa poskytuje po splnení týchto podmienok: i) ide o novú pravidelnú linku (sezónnu alebo celoročnú); ii) prevádzka sa začne v roku 2008 a iii) v jarnej a letnej sezóne IATA sa ponúklo viac ako 2 000 miest,
- zľava za prevádzkovanie zimných liniek sa poskytuje po splnení týchto podmienok: i) existujúca linka nebola do roku 2008 prevádzkovaná počas zimnej sezóny IATA a ii) opatrenia sa uplatňujú len na zimnú sezónu.

(116) Zľavy dostupné v rámci týchto stimulačných opatrení sa stanovujú v Tabuľke 10.

Tabuľka 10

#### Zľavy z letiskových poplatkov poskytnuté na základe rozhodnutia o cenách z 27. marca 2008

	1. rok	2. rok	3. rok
<b>Poplatok za pristátie</b>	– 75 %	– 50 %	– 25 %
<b>Svetelné návěstidlá vzletovej a pristávacej dráhy</b>	– 75 %	– 50 %	– 25 %
<b>Parkovanie</b>	– 75 %	– 50 %	– 25 %
<b>Sadzba poplatku za odbavenie cestujúcich</b>	– 75 %	– 50 %	– 25 %

Zdroj: francúzske orgány.

b) Zmluva so spoločnosťou Jet2

(117) Dňa 4. júla 2008 uzavrela CCI na tri roky zmluvu o letiskových poplatkoch s leteckou spoločnosťou Jet2 so spätnou platnosťou od 12. mája 2008 na linky do Edinburghu a Leedsu <sup>(22)</sup>.

<sup>(21)</sup> Podľa Francúzska sa nová pravidelná linka vymedzuje v zmysle definície z usmernení z roku 2005.

<sup>(22)</sup> Zmluva z 12. mája 2008 uzavretá medzi CCI a spoločnosťou Jet2 sa týka aj linky z letiska La Rochelle na letisko Belfast, ktorá bola plánovaná na sezónu 2009. Podľa francúzskych orgánov však linka La Rochelle – Belfast nebola nikdy zavedená.

- (118) V tejto zmluve sa takisto stanovuje poskytnutie značných zliav z letiskových poplatkov, ktoré zodpovedajú zľavám stanoveným v Tabuľke 10. Spoločnosť Jet2 sa zaviazala ponúknuť každú sezónu aspoň 2 000 miest, pričom ak by tento počet nedodržala, zľava by sa v nasledujúci rok znížila o 5 %.
- (119) Na základe tejto zmluvy by CCI „prisepela na marketing“ sumou [...] EUR v prvom roku (2008), pričom v druhom a treťom roku (teoreticky v rokoch 2009 a 2010) by vyplatila príspevok na marketing, ktorého výška „by sa upravila podľa prevádzkovaného cestovného poriadku“. Na základe tejto zmluvy sa môže výška príspevku na marketing upraviť prostredníctvom dodatku vychádzajúceho z dosiahnutej miery vyťaženia a vývoja prevádzkovaného cestovného poriadku. V zmluve sa stanovuje, že na vyplatenie príspevku musí spoločnosť Jet2 vystaviť faktúru, ku ktorej budú priložené doplňujúce dokumenty (marketingový plán, faktúry za uskutočnené propagačné činnosti). Na získanie pomoci sa spoločnosť Jet2 zaviazala, že bude každú jarnú a letnú sezónu IATE na každej linke ponúkať 2 000 miest. Ak sa počas predmetného obdobia nedosiahne uvedený počet miest, podľa zmluvy nebude mať spoločnosť Jet2 nárok na získanie príspevku na marketing na príslušný rok.
- (120) V liste z 30. augusta 2011 Francúzsko informovalo Komisiu, že CCI vyplatila v rokoch 2008 a 2009 sumu [...] EUR, ale v roku 2010 nevyplatila spoločnosti Jet2 nič.

c) Zmluvy so spoločnosťami Flybe a Aer Arann

- (121) Vyšetrovanie Komisie sa týka zmlúv o letiskových poplatkoch medzi CCI a spoločnosťami Flybe a Aer Arann:
- zmluvy uzavretej 18. marca 2009 so spoločnosťou Flyby na tri roky so spätnou platnosťou od 3. mája 2008 na linku do Glasgowa,
  - zmluvy uzavretej so spoločnosťou Aer Arann na tri roky s účinnosťou od 24. mája 2008 (dátum podpísania sa v zmluve neuvádza) na linku do Corku.
- (122) V týchto dvoch zmluvách sa takisto stanovuje poskytnutie značných zliav z letiskových poplatkov, ktoré zodpovedajú zľavám stanoveným v Tabuľke 10. Na základe týchto dvoch zmlúv sa letecké spoločnosti zaviazali ponúknuť každú sezónu aspoň 2 000 miest, pričom ak by tento počet nedodržali, zľava by sa v nasledujúci rok znížila o 5 %.
- (123) Podľa Francúzska sa tieto zľavy poskytli v súlade s podmienkami stanovenými v rozhodnutí o sadzbách poplatkov z 27. marca 2008.

3.2.2.3. Zmluvy so spoločnosťou Buzz

- (124) Podľa správy CRC zaviedla letecká spoločnosť Buzz, dcérska spoločnosť spoločnosti KLM, prvú nízkonákladovú linku medzi letiskom La Rochelle a letiskom Londýn Stansted na jar 2001 <sup>(23)</sup>. V správe CRC sa uvádza, že na spoločnosť Buzz sa vzťahovali letiskové poplatky v súlade so sadzobníkom, ktorý v danom čase platil. V správe CRC sa okrem toho uvádza, že spoločnosť Buzz využila v rokoch 2001 a 2002 výhody vyplývajúce z výdavkov na propagačné opatrenia a komunikáciu v celkovej výške 59 068,51 EUR. A napokon sa v správe CRC uvádza, že linku v roku 2003 prevzala spoločnosť Ryanair, pričom CCI fakturovala spoločnosti Ryanair za svoje služby za rovnakých podmienok, aké sa vzťahovali na spoločnosť Buzz do konca roka.
- (125) Francúzsko poukázalo na to, že so spoločnosťou Buzz bola uzavretá jednotná zmluva z 8. novembra 2002 Zmluva o letiskových službách z 8. novembra 2002 uzavretá medzi CCI a spoločnosťou Buzz na tri roky sa týka pravidelných liniek prevádzkovaných spoločnosťou Buzz na letisko La Rochelle a podmienok využívania infraštruktúry.
- (126) Francúzsko takisto poukázalo na to, že výdavky na propagačné opatrenia a komunikáciu týkajúce sa spoločnosti Buzz, ktoré sa uvádzajú v správe CRC, sa v skutočnosti týkajú komunikačných činností vykonávaných podľa zmluvy uzavretej s Maison de la France, a nie so spoločnosťou Buzz. Podľa CCI teda neboli spoločnosti Buzz vyplatené žiadne platby za marketing.

<sup>(23)</sup> Podľa CRC „sa na zavedenie linky La Rochelle – Londýn Stansted v roku 2001 vzťahovala zmluva so spätnou platnosťou z 8. novembra 2002 o poskytovaní služieb (...), ktorá sa týkala obdobia troch rokov a nadobudla účinnosť 25. marca 2001“.



#### 3.2.2.4. Vzťah so spoločnosťou easyJet

- (127) V správe CRC sa uvádza, že spoločnosť easyJet v roku 2006 „žiadala o [...] EUR na podporu marketingu“ linky do Bristolu, pričom táto podpora bola v čase vypracovania správy údajne založená na ústnej dohode.
- (128) Francúzsko poukazuje na to, že v rozpore s informáciami uvedenými v správe CRC spoločnosť easyJet nedostala žiadne finančné prostriedky na marketing ani reklamné služby. Podľa Francúzska sa táto možnosť nikdy nezrealizovala, napriek tomu, že sa o takomto príspevku neformálne diskutovalo na rokovaní medzi letiskom a spoločnosťou easyJet, preto nebola so spoločnosťou easyJet uzavretá žiadna zmluva o marketingových službách.

### 4. DÔVODY NA ZAČATIE FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

- (129) Komisia považovala za potrebné začať formálne vyšetrovacie konanie s cieľom na jednej strane preskúmať všetky finančné príspevky jednotlivých orgánov a subjektov verejného sektora pre CCI, prevádzkovateľa letiska La Rochelle, od roku 2001 až do dátumu rozhodnutia o začatí konania opísané v oddiele 3.1, a na strane druhej posúdiť prípadnú pomoc poskytnutú leteckým spoločnostiam podľa všetkých zmlúv medzi CCI a leteckými spoločnosťami opísaných v oddiele 3.2.2 od roku 2001 do dátumu rozhodnutia o začatí konania (8. februára 2012).

#### 4.1. Opatrenia v prospech letiska

- (130) Pokiaľ ide o analýzu finančných príspevkov pre CCI, prevádzkovateľa letiska La Rochelle, Komisia vyjadrila názor na možnú existenciu pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ a pochybnosti o zlučiteľnosti akejkoľvek pomoci s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

##### 4.1.1. Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ

- (131) Francúzske orgány uviedli, že niektoré finančné prostriedky poskytnuté štátom boli určené na úhradu nákladov na úlohy štátnej správy, ktoré nepredstavujú hospodársku činnosť v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Takéto finančné prostriedky sa však musia použiť iba na úhradu nákladov vyplývajúcich z uvedených úloh a nemôžu sa prerozdeliť na iné hospodárske činnosti<sup>(24)</sup>. Komisia sa domnievala, že nemá dost informácií o presnom charaktere nákladov na úlohy štátnej správy a že nemôže vylúčiť ani to, že letisko bolo poskytnutím finančných prostriedkov na úhradu týchto nákladov zvýhodnené.
- (132) Francúzsko takisto uviedlo, že predmetné financovanie nepredstavovalo výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Francúzsko sa takisto domnieva, že riadenie letiska La Rochelle je ako také službou všeobecného hospodárskeho záujmu. Komisia preto preskúmala opatrenia finančnej podpory pre CCI vzhľadom na judikatúru Altmark<sup>(25)</sup>. Komisia sa domnievala, že Francúzsko nepreukázalo splnenie ani jednej zo štyroch podmienok stanovených v rozsudku vo veci Altmark; uvedené kritériá musia byť splnené, aby sa mohla vylúčiť existencia výhody pri náhrade nákladov vyplývajúcich zo služby všeobecného hospodárskeho záujmu.
- (133) Pokiaľ ide o zlučiteľnosť finančných príspevkov pre CCI vzhľadom na zásadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, Komisia nemohla vylúčiť, že predmetné finančné príspevky predstavovali pre CCI selektívnu výhodu počas celého obdobia, ktorého sa týka rozhodnutie. Preto nemohla vylúčiť, že tieto opatrenia predstavovali štátnu pomoc.

##### 4.1.1.1. Financovanie infraštruktúry a úloh štátnej správy

- (134) Komisia uviedla, že nemá žiadne dôkazy, ktoré by jej umožňovali dospieť k záveru, že subvencie verejných subjektov na infraštruktúru boli finančne ziskové alebo že sa očakávala finančná návratnosť.

<sup>(24)</sup> Rozsudok Súdneho dvora z 18. marca 1997, ECLI:C-343/95, EU:C:1997:160; rozhodnutie Komisie z 19. marca 2003 (štátna pomoc N309/2002) (Ú. v. EÚ C 148, 25.6.2003) a rozhodnutie Komisie zo 16. októbra 2002 (štátna pomoc N438/2002) – Subvencie pre prístavné orgány na vykonávanie úloh štátnej správy (Ú. v. ES C 284, 21.11.2002).

<sup>(25)</sup> Rozsudok Súdneho dvora z 24. júla 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (135) Pokiaľ ide o subvenciu na financovanie úloh štátnej správy, Komisia vyjadrila pochybnosti, ako už bolo vysvetlené, o presnom charaktere nákladov na štátnu pomoc, ktoré sa podľa francúzskych orgánov týkajú vykonávania právomoci subjektov verejného sektora.

#### 4.1.1.2. Financovanie prevádzky

- (136) Komisia, ktorá pri svojom posudzovaní vychádzala zo správy CRC, dospela k záveru, že niektoré prevody finančných prostriedkov medzi účtami hlavnej správy CCI a účtami jej letiskovej správy sa neuskutočnili ako čisto obchodné transakcie.
- (137) Po prvé sa zdá, že hlavná správa CCI vystavila nižšie faktúry za niektoré služby, ktoré letisku poskytla, keďže v účtoch letiska sa neuvádzajú reálne náklady na tieto služby. Komisia nevylúčila možnosť, že účelom údajného vystavenia nižších faktúr bolo zmierniť stratu, ktorú letisko vykazovalo v rokoch 2001 až 2006.
- (138) Ďalej sa zdá, že prevádzka letiska bola financovaná prostredníctvom vratných preddavkov vyplácaných zo všeobecného rozpočtu CCI na účty letiska, čo podľa všetkého predstavuje poskytovanie finančných prostriedkov za nulové náklady.
- (139) Komisia sa takisto domnievala, že sumy vyplatené CCI za riadenie a prevádzku letiska Rochefort podľa všetkého vzhľadom na nedostatočnú premávku na letisku prekračujú sumy očakávané za normálnych trhových podmienok.
- (140) Okrem toho zo sumy, ktorú dostalo letisko La Rochelle za poskytovanie uvedených služieb, 40 000 EUR nepokrýva náklady, ktoré vznikli CCI pri poskytovaní služieb, ale v skutočnosti predstavuje „poplatok poskytovateľa služieb“ rovnajúci sa priemernej sadzbe 16 % z celkovej sumy fakturovanej za uvedené služby.
- (141) Pokiaľ ide o finančné príspevky na prevádzku niektorých liniek vyplatené CCI rôznymi subjektmi verejného sektora, Komisia spochybnila, či boli uvedené opatrenia v skutočnosti platbami letisku, keďže platby prešli cez účty letiska, alebo či išlo o pomoc predmetným leteckým spoločnostiam.

#### 4.1.2. Zlučiteľnosť pomoci v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ

- (142) Komisia použila na posúdenie zlučiteľnosti investičných opatrení s vnútorným trhom usmernenia z roku 2005 <sup>(26)</sup>. Komisia dospela k záveru, že nemá všetky potrebné informácie na posúdenie zlučiteľnosti predmetných opatrení na základe kritérií z usmernení z roku 2005.
- (143) Komisia mala pochybnosti aj o zlučiteľnosti prípadnej nadmernej náhrady za úlohy štátnej správy a prípadného poskytnutia prevádzkovej pomoci CCI s vnútorným trhom.

#### 4.2. Opatrenia v prospech leteckých spoločností

- (144) Pokiaľ ide o posúdenie opatrení v prospech leteckých spoločností, Komisia vyjadrila názor na možnú existenciu pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ a pochybnosti o zlučiteľnosti takejto pomoci s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

#### 4.2.1. Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ

- (145) Komisia posúdila existenciu selektívnej výhody v zmluvách uzavretých s leteckými spoločnosťami tak, že preskúmala, či by za podobných okolností súkromný prevádzkovateľ letiska pôsobiaci v normálnych podmienkach trhového hospodárstva uzavrel obchodné zmluvy podobné tým, ktoré uzavrela CCI.

<sup>(26)</sup> Pri analýze niektorých opatrení prijatých pred uverejnením usmernení z roku 2005 je potrebné zohľadniť predchádzajúcu rozhodovaciu prax Komisie. Kritériá vyplývajúce z predchádzajúcej rozhodovacej praxe boli konsolidované do usmernení z roku 2005, čím sa usmernenia stali priamo uplatniteľnými na uvedené opatrenia.

- (146) Komisia predovšetkým konštatovala, že v prešetrovanom období letisko vykázalo stratu vo všetkých finančných rokoch, a podľa správy CRC <sup>(27)</sup> boli poplatky účtované letiskom pre niektoré letecké spoločnosti diskriminačné <sup>(28)</sup>. Zo všetkých týchto dôvodov Komisia pochybuje, že letisko pri obchodných rokovaníach s leteckými spoločnosťami obsluhujúcimi letisko La Rochelle konalo ako obozretný investor.
- (147) S cieľom určiť, či prevádzkovateľ letiska konal ako obozretný investor v trhovom hospodárstve motivovaný vyhliadkou na zisk <sup>(29)</sup>, Komisia dospela k záveru, že uzavreté zmluvy sa musia posúdiť za každé predmetné obdobie podľa času, v ktorom boli podpísané.

#### 4.2.1.1. Existencia selektívnej výhody v zmluvách uzavretých so spoločnosťou Ryanair/AMS

- (148) Komisia sa domnievala, že zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách sa majú posudzovať spoločne, keďže spoločnosti Ryanair a AMS predstavovali jedného príjemcu predmetných opatrení. Komisia dospela k záveru, že podpísanie zmlúv o marketingových službách bolo podmienené uzavretím zmlúv o letiskových službách, pričom jediným očakávaným prínosom zmlúv o marketingových službách bolo zvýšenie počtu cestujúcich spoločnosti Ryanair využívajúcich letisko.
- (149) Komisia vyjadrila pochybnosti, či prevádzkovateľ letiska pri podpise zmlúv o letiskových službách a zmlúv o marketingových službách konal ako obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve presadzujúci všeobecnú alebo odvetvovú štrukturálnu politiku a motivovaný výhľadom na strednodobý alebo dlhodobý zisk. Komisia uviedla, že neexistovali žiadne trhové štúdie a/ani podnikateľské plány pre jednotlivé zmluvy podpísané so spoločnosťou Ryanair/AMS, ktoré by z hospodárskeho hľadiska podporili rozhodnutie letiska prijať takéto záväzky voči spoločnosti Ryanair/AMS.
- (150) Podľa Francúzska bolo uzavretie uvedených zmlúv hospodársky opodstatnené prínosmi, ktoré by priniesli podnikom a cestovnému ruchu v regióne. Komisia však poukázala na to, že úvahy o regionálnom rozvoji sa nemôžu zohľadňovať na účely kritéria obozretného investora <sup>(30)</sup>.
- (151) Komisia mala pochybnosti o letiskových poplatkoch účtovaných spoločnosti Ryanair, a to najmä vzhľadom na zmluvu podpísanú 10. decembra 2003, v ktorej sa spoločnosti Ryanair udelila výnimka z poplatku za svetelné návěstidlá vzletovej a pristávacej dráhy.
- (152) Komisia konštatovala, že financovanie nákladov na zmluvy o marketingových službách poskytovali rôzne verejné subjekty. Preto zvažila, či je vhodné posudzovať konanie letiska spoločne s konaním štátu alebo iných subjektov verejného sektora, ktoré dohliadajú na prevádzkovateľa letiska alebo sa podieľajú na jeho financovaní.
- (153) Komisia takisto spochybnila, či naozaj existovali služby pozemnej obsluhy, ktorých sa týkali po sebe idúce zmluvy so spoločnosťou Ryanair, a najmä zmluva o službách pozemnej obsluhy medzi spoločnosťou Ryanair a CCI z 10. decembra 2003. V odpovedi z 30. augusta 2011 Francúzsko uviedlo, že CCI neposkytovala žiadne služby pozemnej obsluhy.
- (154) Zo všetkých uvedených dôvodov dospela Komisia k záveru, že má pochybnosť o tom, či letisko a verejné subjekty, ktoré prispeli alebo prispievali na financovanie prevádzkových nákladov spoločnosti Ryanair, konali pri uzatváraní prešetrovaných zmlúv ako obozretný investor v trhovom hospodárstve.

<sup>(27)</sup> V správe CRC z 13. mája 2008 boli uverejnené finančné výsledky letiska za roky 2001 až 2006. Skutočnosť, že letisko zaznamenalo stratu aj po roku 2006, uviedlo Francúzsko v liste z 30. augusta 2011.

<sup>(28)</sup> Podľa správy CRC bola Airlinair jedinou leteckou spoločnosťou, ktorá platila poplatok za svetelné návěstidlá, pričom nízkonákladové letecké spoločnosti boli v zimnej sezóne, a dokonca aj v lete v prípade letov prevádzkovaných v noci, ako sa to vymedzuje v predpisoch pre leteckú dopravu, od tohto poplatku oslobodené (pozri kapitolu 3.1 správy).

<sup>(29)</sup> Rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1991, Taliansko/Komisia (Alfa Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, bod 20, a rozsudok Všeobecného súdu z 12. decembra 2000, Alitalia/Komisia, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, bod 84.

<sup>(30)</sup> Rozsudok Všeobecného súdu z 21. januára 1999 v spojených veciach T-129/95, T-2/96 a T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke/Komisia, ECLI:EU:T:1999:7, bod 120.

#### 4.2.1.2. Existencia selektívnej výhody v zmluvách uzavretých so spoločnosťami Jet2, Flybe a Aer Arann

- (155) Komisia konštatovala, že zmluvy podpísané s leteckými spoločnosťami Jet2, Flybe a Aer Arann priniesli značné zľavy na poplatkoch <sup>(31)</sup> a že, podľa Francúzska, tieto zľavy sa uplatňovali nediskriminačne na všetky letecké spoločnosti, ktoré splnili kritériá rozhodnutia o cenách z 27. marca 2008 (pozri oddiel 3.3.2.2).
- (156) Komisia však konštatovala, ako uviedlo Francúzsko, že letisko vykazovalo v prešetrovanom období stratu. Ziskovosť uvedených stimulov sa vypočítala na základe odhadovaných prevádzkových nákladov, čím sa letecké spoločnosti oslobodili od povinnosti prispievať k financovaniu používanej infraštruktúry. Komisia preto dospela k záveru, že uvedené stimuly boli zodpovedné za zníženie prevádzkových príjmov letiska, ktoré boli životne dôležité na zabezpečenie jeho finančnej životaschopnosti.

#### 4.2.1.3. Existencia selektívnej výhody vyplývajúcej zo súm vyplatených spoločnostiam Jet2, easyJet a Buzz výmenou za marketingové služby

- (157) V reakcii na žiadosť o dodatočné informácie Francúzsko uviedlo sumy vyplatené spoločnosti Jet2 v roku 2009 za marketingové služby v celkovej výške [...] EUR. Okrem toho sa v správe CRC uvádza, že spoločnosť easyJet v roku 2006 „žiadala [...] EUR na marketingovú podporu“ linky do Bristolu <sup>(32)</sup> a spoločnosť Buzz v rokoch 2001 a 2002 profitovala z výdavkov na propagačné opatrenia a komunikáciu v celkovej výške 59 068,51 EUR.
- (158) Komisia dospela k záveru, že nemá k dispozícii dost informácií na preukázanie toho, že vyplatené sumy nepredstavujú pomoc, prípadne, že platby sa uskutočnili v súlade so zásadou obozretného investora a že marketingové služby poskytnuté výmenou za uvedené platby zodpovedajú vyplateným sumám.

#### 4.2.2. Zlučiteľnosť pomoci v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ

- (159) Komisia dospela k záveru, že zlučiteľnosť opatrení poskytnutých po uverejnení usmernení z roku 2005 by sa mala posudzovať na základe týchto usmernení a zlučiteľnosť opatrení poskytnutých pred uverejnením usmernení podľa rozhodovacej praxe Komisie v čase poskytnutia opatrení. Komisia však ďalej konštatuje, že prijatím usmernení z roku 2005 sa skonsolidovala rozhodovacia prax pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci poskytnutej prevádzkovateľom letiska, a že kritériá stanovené v usmerneniach sa vzťahovali aj na opatrenia poskytnuté pred uverejnením usmernení.
- (160) Komisia dospela k záveru, že vzhľadom na informácie, ktoré má k dispozícii, má pochybnosti o zlučiteľnosti opatrení v prospech leteckých spoločností s vnútorným trhom.

### 5. Pripomienky zainteresovaných strán

- (161) Komisii boli doručené pripomienky týchto zainteresovaných strán:

- CCI, Ryanair a AMS,
- týchto podnikov: Doc Services, Fontaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma et La Rochelle Evénements,
- týchto združení: Amicale Rivedoux [združenie miestnej komunity], Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [Združenie hoteliérov z La Rochelle-Ile de Ré], Envol Vert [environmentálne združenie], Ile de Ré Tourisme [Rada pre cestovný ruch v Ile de Ré], Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [Združenie profesionálnych námorníkov v La Rochelle], Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI), Destination La Rochelle,

<sup>(31)</sup> 75 % v prvom roku, 50 % v druhom roku a 25 % v treťom roku.

<sup>(32)</sup> Kapitola 5.1.1 správy CRC.

- týchto verejných subjektov: Conseillers du Commerce Extérieur [Poradcovia pre zahraničný obchod], departement Charente-Maritime, Office de Tourisme de La Rochelle [Úrad pre cestovný ruch v La Rochelle], CCI Poitou-Charentes, CCI Angoulême, Charente-Maritime Tourisme [Rada pre cestovný ruch v Charente-Maritime], Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Úrad pre aglomeráciu La Rochelle], radnica v Royane, Vendée Tourisme [Rada pre cestovný ruch vo Vendée] a región Poitou-Charentes,
- a jednotlivcov.

### 5.1. Pripomienky CCI

- (162) Pripomienky CCI nadväzujú na pripomienky Francúzska z 12. apríla 2012, ku ktorým CCI poskytla dodatočné informácie.

— *Pripomienky k opatreniam v prospech letiska*

- (163) Po prvé sa CCI domnieva, že opatrenia skúmané Komisiou nemohli ovplyvniť hospodársku súťaž, keďže ani jedno z dvoch letísk v spádovej oblasti letiska La Rochelle (Rocheft/Saint-Aignan a Niort) neponúkalo komerčné lety. Takisto spochybňuje tvrdenie, že letisko Angoulême je v rovnakej spádovej oblasti ako letisko La Rochelle, keďže sa od neho nachádza dve hodiny cesty autom.
- (164) Pokiaľ ide o investičnú pomoc, CCI sa domnieva, že časť prešetrovanej investičnej pomoci bola vyčlenená na úlohy štátnej správy týkajúce sa ochrany a bezpečnosti, a preto nepredstavuje štátnu pomoc. Týka sa to úloh a infraštruktúry financovaných z poplatkov za bezpečnosť a infraštruktúry využívanej na tieto nehnosodárske činnosti: bezpečnostná/detekčná kontrola, colná kontrola a hangár s parkovacími miestami pre tri hasičské vozidlá.
- (165) CCI sa takisto domnieva, že jej boli zverené služby všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „SVHZ“). Podľa článku L.170-1 obchodného zákonníka je CCI poverená zabezpečovaním hospodárskeho rozvoja, atraktívnosti a priestorového plánovania oblasti, pričom riadenie letiska na jej území prispieva k dosahovaniu týchto cieľov. CCI zdôrazňuje skutočnosť, že La Rochelle je odrezané od sveta. Ide o jedinú francúzsku aglomeráciu s viac ako 150 000 obyvateľmi bez prístupu po ceste pre motorové vozidlá. Okrem toho nemá ani vysokorýchlostné železničné spojenie a neexistujú ani plány na jeho vybudovanie, takže v súčasnosti trvá cesta do Paríža vlakom viac ako tri hodiny.
- (166) Okrem toho sa CCI domnieva, že financovanie infraštruktúry by sa malo považovať za zlučiteľnú pomoc vzhľadom na prax Komisie v rokoch 2000 až 2005 a na usmernenia z roku 2005.
- (167) Pokiaľ ide o vystavovanie nižších faktúr za služby poskytované hlavnou správou CCI, komora CCI-letisko zdôrazňuje, že poskytovanie predmetných služieb je zoskupené do rôznych správ CCI a že služby sú svojím charakterom štruktúralne (úctovníctvo, IT, ľudské zdroje), pričom náklady na ne sa rozdeľujú medzi všetky správy CCI. Preto je možné očakávať, že fakturovanie služieb nebude mať obchodnú logiku a fakturované sumy budú nižšie, ako by boli v prípade fakturovania externej organizácii. Podľa CCI je to v súlade s judikatúrou Súdneho dvora, v ktorej sa umožňuje, aby sa poskytovanie služieb subjektom v rámci jednej siete neuskutočňovalo vždy len na základe obchodného prístupu<sup>(33)</sup>.
- (168) Pokiaľ ide o vystavovanie vyšších faktúr za služby poskytované letisku Rocheft/Saint-Agnant, CCI zastáva názor, že napadnuté sumy nepredstavujú dodatočnú fakturáciu, a to ani vtedy, ak premávka prekračuje počet letov stanovených v špecifikáciách služieb.
- (169) Pokiaľ ide o vratné preddavky, CCI tvrdí, že ich nemožno považovať za subvencie, keďže ide o úvery, ktoré má letisko splatiť. Preddavky boli v podstate finančnými prostriedkami, ktoré boli presunuté z jedného interného rozpočtového okruhu CCI do druhého, čím sa vysvetľuje, prečo sa neúčtovali úroky. Okrem toho sa CCI domnieva, že pri riešení potrieb likvidity svojho letiska konala ako súkromný prevádzkovateľ.

<sup>(33)</sup> Rozsudok Súdneho dvora z 3. júla 2003, Chronopost SA, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

- (170) CCI zastáva názor, že aj keby Komisia považovala financovanie prevádzky za štátnu pomoc, takáto pomoc by mala byť považovaná za zlučiteľnú na základe usmernení z roku 2014.

— *Pripomienky k opatreniam v prospech leteckých spoločností*

- (171) Pokiaľ ide o zmluvy medzi letiskom a leteckými spoločnosťami, po prvé sa CCI domnieva, že zmluvy sa nemôžu považovať za pripísateľné štátu na základe kritérií stanovených v rozsudku vo veci Stardust<sup>(34)</sup>.
- (172) CCI sa takisto domnieva, že cena, ktorú zaplatilo letisko podľa zmlúv o marketingových službách, nepresahovala trhovú cenu. Konštatuje najmä to, že cena, ktorú zaplatilo letisko La Rochelle za marketingové služby, bola v súlade s trhovou cenou, prípadne bola nižšia, pričom vychádzala zo sadzobníka dostupného na webovom sídle spoločnosti AMS.
- (173) CCI sa domnieva, že zmluvy so spoločnosťou AMS boli uzavreté s cieľom dosiahnuť ziskovosť, keďže ich cieľom bolo zvýšiť príťažlivosť letiska a zlepšiť celkový vzťah so spoločnosťou Ryanair. CCI zastáva názor, že podnikateľský plán na obdobie 2003 – 2018, v ktorom sa pri posúdení vzťahu letiska so spoločnosťou Ryanair prihliadalo na náklady na marketing, dokazuje dlhodobé vyhliadky na ziskovosť.
- (174) Pokiaľ ide o letiskové poplatky uhrádzané jednotlivými leteckými spoločnosťami, CCI poukazuje na to, že výnimka z poplatku za svetelné návěstidlá udelená spoločnosti Ryanair sa vysvetľuje tým, že táto letecká spoločnosť prevádzkuje len denné lety, čo znamená, že svetelné návěstidlá nie sú potrebné.
- (175) Pokiaľ ide o zľavy z letiskových poplatkov poskytnuté niektorým leteckým spoločnostiam, CCI sa domnieva, že jediným cieľom zliav bolo zavedenie nových liniek, a že zľavy boli časovo obmedzené a nediskriminačné. Ďalej konštatuje, že letiskové poplatky mali pozitívny vplyv na ziskovosť letiska.
- (176) Pokiaľ ide o sumy vyplatené spoločnosti Jet2 za marketingové služby, CCI ich odôvodňuje rovnako ako v prípade spoločností Ryanair a AMS. CCI poukazuje na to, že v rozpore s tvrdeniami uvedenými v správe CRC spoločnosť easyJet nedostala žiadnu finančnú odmenu za marketingové služby.
- (177) Pokiaľ ide o finančné príspevky verejných subjektov na prevádzku leteckých liniek, CCI spochybňuje predpoklad, že v podnikateľskom pláne letiska sa počítalo s financovaním marketingových zmlúv miestnymi orgánmi. Podľa jej názoru predmetné miestne orgány podpísali tieto zmluvy o marketingových službách v súvislosti so svojou úlohou vo všeobecnom záujme, ktorou je propagácia miestnych oblastí.

## 5.2. Pripomienky spoločností Ryanair a AMS

- (178) Spoločnosť Ryanair spochybňuje analýzu Komisie v rozhodnutí o začatí konania. Domnieva sa, že Komisia by mala pri vykonávaní kritéria obozretného investora použiť porovnávaciu metódu. Predložila aj niekoľko finančných štúdií vychádzajúcich z porovnávacjej metódy, aby preukázala, že zmluvy o letiskových službách uzavreté medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom La Rochelle boli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.
- (179) Spoločnosť Ryanair je kritická aj voči rozhodnutiu Komisie posudzovať zmluvy so spoločnosťami Ryanair a AMS spoločne. Spoločnosť Ryanair takisto vyvracia predpoklad, že opatrenia vykonané CCI boli pripísateľné štátu, prípadne zahŕňali využitie štátnych prostriedkov.
- (180) Okrem toho spoločnosť Ryanair predložila hospodársku štúdiu, pomocou ktorej sa snažila preukázať, že zmluvy podpísané medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom La Rochelle boli pri použití metódy analýzy postupného rastu ziskovosti *ex ante* v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Podľa tejto štúdie by sa analýza nemala obmedzovať iba na skutočné trvanie zmlúv, ale mala by prihliadať aj ich teoretické trvanie a zohľadniť všetky možnosti rozšírenia zmlúv, ktoré sa uvádzajú v samotných zmluvách. Štúdia vychádza z priemerných zmien v údajoch o preprave spoločnosti Ryanair na množstve ďalších letísk, na ktorých pôsobí.

<sup>(34)</sup> Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzska republika/Komisia (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- (181) Spoločnosť Ryanair sa takisto domnieva, že ceny spoločnosti AMS zodpovedajú trhovým cenám a že rozhodnutie verejného letiska o kúpe služieb spoločnosti AMS vyhovuje kritériu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.
- (182) Spoločnosť Ryanair predložila aj hospodársku správu, ktorou sa snažila preukázať, že spoločná analýza zmlúv uzavretých so spoločnosťami Ryanair a AMS bola v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve (prístup, ktorý spoločnosť Ryanair spochybnila).
- (183) A napokon spoločnosť Ryanair kritizuje posúdenie zmlúv o marketingových službách so spoločnosťou AMS vykonané Komisiou, keďže ich jediným prínosom je potenciálny nárast počtu cestujúcich využívajúcich služby spoločnosti Ryanair, pričom platné zmluvy nezabezpečujú po uplynutí svojej platnosti žiadnu konečnú hodnotu. Podľa spoločnosti Ryanair prinášajú zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách počas svojej platnosti prírastkové príjmy a po skončení platnosti konečnú hodnotu. Konečná hodnota zmlúv o marketingových službách spočíva v náraste objemu prepravy na letisko po skončení platnosti zmlúv v dôsledku zlepšenej reputácie.
- (184) Aj spoločnosť AMS spochybňuje analýzu Komisie. Po prvé sa spoločnosť AMS domnieva, že očakávané prínosy jej zmlúv o marketingových službách pre letiská sa neobmedzujú iba na zvýšenie počtu cestujúcich prepravovaných spoločnosťou Ryanair. Podľa spoločnosti AMS nie sú návštevníci webového sídla spoločnosti Ryanair, ktorí budú pravdepodobne ovplyvnení jeho reklamou, výlučne zákazníkmi spoločnosti Ryanair a pravdepodobne budú cestovať s inými leteckými spoločnosťami. Spoločnosť AMS takisto konštatuje, že existencia zmluvy o marketingových službách medzi daným letiskom a spoločnosťou Ryanair nemá vplyv na mieru vyťaženia lietadla, ktoré odlieta z daného letiska.
- (185) Spoločnosť AMS spochybňuje aj rozhodnutie Komisie posudzovať zmluvy so spoločnosťami Ryanair a AMS spoločne. A napokon spoločnosť AMS vysvetľuje, že reklama na webovom sídle spoločnosti Ryanair umožňuje letisku prilákať viac priletajúcich cestujúcich, v prípade ktorých je pravdepodobnejšie, že minú peniaze, ako v prípade odlietajúcich cestujúcich, a tým zvýšiť jeho príjmy z iných ako leteckých činností.

### 5.3. Pripomienky, ktoré predložili iné zainteresované strany

- (186) Viacerí jednotlivci a združenie Envol Vert informovali Komisiu, že podporujú začatý postup, a nahlásili subvencie prijaté spoločnosťou Ryanair. Niektorí jednotlivci spochybňujú aj skutočný rozsah hospodárskych výhod, ktoré získalo letisko La Rochelle.
- (187) Ďalšie zainteresované strany upozorňujú na prínos letiska La Rochelle k rozvoju cestovného ruchu a hospodárstva v danej oblasti. Takisto zdôrazňujú, že zatvorenie letiska by malo škodlivý vplyv, a to najmä na hospodársku činnosť niektorých zainteresovaných strán.
- (188) CCI Angoulême poukazuje na neexistujúcu hospodársku súťaž medzi letiskami Angoulême a La Rochelle.
- (189) CCI Poitou-Charentes vyjadrilo podporu uzneseniu Európskeho parlamentu <sup>(35)</sup> o budúcnosti regionálnych letísk a leteckých služieb v Európskej únii, v ktorom sa uznáva úloha regionálnych letísk pri rozvoji miestnych ekonomík.
- (190) Región Poitou-Charentes zdôrazňuje, že letisku nevyplatil žiadne priame subvencie, iba CCI, aby jej umožnil úspešne vykonávať úlohy.
- (191) UDOTSI sa domnieva, že je veľmi dôležité zachovať financovanie, ktoré umožňuje leteckým spoločnostiam prijímajúcim toto financovanie vykonávať a rozširovať svoje činnosti na letisku La Rochelle. UDOTSI konštatuje, že zníženie objemu financovania by viedlo k poklesu úrovne cestovného ruchu v regióne Charente-Maritime, čo by malo negatívny vplyv na miestne hospodárstvo.
- (192) Communauté d'Agglomération de La Rochelle a departement Charente-Maritime konštatujú, že ich príspevok na marketingové kampane uskutočňované na základe marketingových zmlúv uzavretých s CCI bol v ich právomoci a aj v súlade s ich úlohou propagovať svoju oblasť. Communauté d'Agglomération konštatuje, že spojili sily s CCI na základe všeobecnej marketingovej zmluvy, ktorá jej umožnila využiť výhodu zníženia sadzieb účtovaných

<sup>(35)</sup> Uznesenie Európskeho parlamentu z 10. mája 2012 o budúcnosti regionálnych letísk a leteckých služieb v EÚ [2011/2196(INI)].

spoločnosťou AMS. A napokon Communauté d'Agglomération takisto konštatuje, že nemá žiadny priamy záujem na riadení letiska La Rochelle, a preto sa domnieva, že jej finančná účasť by nemala byť súčasťou podnikateľského plánu letiska.

## 6. POZNÁMKY A PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA

### 6.1. Opatrenia v prospech letiska

#### — Všeobecný záujem letiska

- (193) Francúzsko tvrdí, že všetky činnosti letiska (vrátane komerčného letectva) predstavujú služby všeobecného záujmu, predovšetkým hospodársky a turistický rozvoj regiónu, takže žiadnu sumu poskytnutú prevádzkovateľmi letiska nemožno považovať za štátnu pomoc.

#### — Investičné granty

- (194) Francúzsko nezastáva názor Komisie <sup>(36)</sup> týkajúci sa uplatniteľnosti judikatúry vo veci Aéroports de Paris <sup>(37)</sup> na opatrenia na podporu infraštruktúry prijaté pred uverejnením usmernení z roku 2005. Domnieva sa, že by sa mali uplatňovať usmernenia z roku 1994 <sup>(38)</sup>, najmä ich bod 12, podľa ktorého sa na pomoc na infraštruktúru nevzťahuje kontrola štátnej pomoci zo strany Komisie. Podľa Francúzska sa odklon od predchádzajúcej judikatúry rozsudku vo veci Aéroports de Paris, v ktorej sa činnosti riadenia a prevádzky letiska považovali za hospodárske činnosti, spájal s veľkým európskym centrom a týkal právnej otázky, ktorá nesúvisela s financovaním letiska, a preto sa nemohol považovať za priamo záväzný pre členské štáty v oblasti financovania infraštruktúry letiska, zatiaľ čo v jedinom platnom texte v tom čase, usmerneniach z roku 1994, sa jednoznačne uvádzalo, že projekty letiskovej infraštruktúry tvorili opatrenia všeobecnej hospodárskej politiky mimo rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci. Okrem toho sa Francúzsko domnieva, že prax Komisie bola v súlade s usmerneniami z roku 1994 <sup>(39)</sup>. Vzhľadom na právnu neistotu sa Francúzsko domnieva, že konalo v súlade s jediným dokumentom, ktorý bol v danom čase právne záväzný, a to s usmerneniami z roku 1994.
- (195) Okrem toho sa Francúzsko domnieva, že žiadne zo sporných opatrení investičnej pomoci nemôže ovplyvniť hospodársku súťaž a že by sa mali preto vylúčiť z rozsahu vyšetrovania vedeného Komisiou.
- (196) Podľa Francúzska sú investície v súlade s obozretnou zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve. Francúzsko uvádza, že jednotlivé investičné opatrenia sú opodstatnené chronickými problémami letiska s nedostatočnou kapacitou služieb obsluhy. Podľa Francúzska sa CCI rozhodla riešiť tieto obmedzenia investovaním do zvýšenej kapacity služieb obsluhy letiska. Francúzsko tvrdí, že jednotlivé investičné rozhodnutia boli systematicky prijímané na základe výsledkov prognostických štúdií a podnikateľských plánov vypracovaných *ex ante* v rokoch 2000, 2002 a 2008. Na základe týchto štúdií sa Francúzsko domnieva, že CCI konalo na základe primeraných predpokladov, keď si prostredníctvom rozhodnutia z 21. februára 2003 vybralo financovanie rôznymi uvedenými subjektmi verejného sektora.
- (197) Francúzsko sa domnieva, že jeho investície boli obmedzené a že prístup letiska bol z finančného hľadiska pri investovaní vždy veľmi rozvážny, keďže pred rozhodnutím o vykonaní dôležitých prác vždy čakalo, kým nedosiahne bod nasýtenia.

<sup>(36)</sup> Odôvodnenia 162 a 163 rozhodnutia o začatí konania.

<sup>(37)</sup> Rozsudok z 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisia, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

<sup>(38)</sup> Uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v sektore leteckej dopravy (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).

<sup>(39)</sup> Rozhodnutie Komisie z 30. marca 1999, Taliansko, Letisko na ostrove Elba, štátna pomoc NN 638/1998 (Ú. v. EÚ C 67, 17.3.2004, s. 9); rozhodnutie Komisie zo 14. júna 1999, Spojené kráľovstvo – Letisko Manchester, štátna pomoc NN 109/98 (Ú. v. EÚ C 65, 13.3.2004, s. 5), odôvodnenie 6.



(198) Okrem toho sa Francúzsko domnieva, že ak by aj Komisia vyhodnotila prešetrované opatrenia ako štátnu pomoc, mala by ich vyhodnotiť aj ako zlučiteľné s vnútorným trhom, keďže tieto opatrenia boli prijaté na vykonanie úloh vo všeobecnom hospodárskom záujme, ktoré spĺňajú podmienky stanovené v článku 106 ods. 2 ZFEÚ. Francúzske orgány zastávajú názor, že letisko La Rochelle by sa malo ako celok považovať za SVHZ, keďže jeho kľúčové úlohy spočívajú v zabezpečení prístupnosti oblasti, ktorú obsluhuje, ako aj v podpore hospodárskeho a sociálneho rozvoja a cestovného ruchu.

(199) Ďalej Francúzsko tvrdí, že pomoc na infraštruktúru je podľa usmernení z roku 2005 zlučiteľná s vnútorným trhom.

— *Financovanie prevádzky*

(200) Po prvé sa Francúzsko domnieva, že služby protipožiarnej ochrany lietadiel a prevencie nebezpečenstiev vyplývajúcich z prítomnosti zvierat sú úlohami v právomoci subjektu verejného sektora, ktoré sú nevyhnutne potrebné na zaistenie bezpečnosti letiska, a že by sa preto mali vylúčiť z rozsahu pôsobnosti vyšetrovania Komisie v súvislosti s letiskom La Rochelle.

(201) Francúzsko takisto tvrdí, že financovanie poskytnuté letisku La Rochelle nemá vplyv na hospodársku súťaž v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a preto posudzované opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc.

(202) Okrem toho sa Francúzsko domnieva, že ak by aj Komisia vyhodnotila prešetrované opatrenia ako štátnu pomoc, mala by ich vzhľadom na usmernenia z roku 2014 vyhodnotiť aj ako zlučiteľné s vnútorným trhom.

## 6.2. Opatrenia v prospech leteckých spoločností

— *Zľavy z poplatkov pre spoločnosti Jet2, Flybe a Aer Arann*

(203) Francúzsko konštatuje, že systém zliav, ktorý sa uplatnil na spoločnosti Jet2, Flybe a Aer Arann, bol degresívny, časovo obmedzený a uplatňoval sa len na letecké spoločnosti, ktoré splnili podmienky stanovené v rozhodnutí CCI o poplatkoch z 27. marca 2008, v ktorom sa systém stanovil.

(204) Podľa Francúzska tento druh zľavy, ktorý sa poskytuje všetkým na obmedzený čas, nepredstavuje pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, keďže opatrenie nie je selektívne a nemá vplyv na hospodársku súťaž.

— *Opatrenia na podporu marketingu*

(205) Francúzsko konštatuje, že je potrebné, aby rozvíjajúce sa regionálne letiská propagovali svoje služby a svoj región marketingovými kampaňami na zvýšenie počtu cestujúcich.

(206) Ďalej Francúzsko konštatuje, že v súlade s praxou Komisie by sa platba za službu uskutočnená za trhovú cenu nemala považovať za štátnu pomoc.

(207) Francúzsko zdôrazňuje zložitý charakter posudzovania trhovej ceny marketingových služieb, pri ktorom sa musí prihliadnuť na presný charakter poskytovanej služby, podmienky dohľadu, jej vplyv na premávku a vytvorené prínosy. Francúzske orgány by uprednostnili komplexné posúdenie týchto postupov, aby sa nezvýhodnili niektoré letiská na úkor iných.

(208) Francúzske orgány sa stotožňujú s názorom Komisie uvedeným v odôvodneniach 205 a 214 rozhodnutia o začatí konania, že je potrebné spoločné posúdenie zmlúv o leteckých službách a zmlúv o marketingových službách, ako aj spoločný prístup k jednotlivým subjektom verejného sektora a CCI v oblasti financovania zmlúv o marketingových službách.

(209) Francúzsko sa domnieva, že nemôže dokázať, že marketingové zmluvy uzavreté so spoločnosťou Ryanair/AMS vyhovujú zásade súkromného investora v trhovom hospodárstve, keďže táto zásada vylučuje akékoľvek úvahy o regionálnom rozvoji, pričom rozhodnutie rôznych miestnych a regionálnych orgánov podieľať sa na financovaní týchto zmlúv bolo prijaté na základe úvah o regionálnom rozvoji. Okrem toho sa Francúzsko domnieva, že kritérium súkromného investora v trhovom hospodárstve nie je vhodné pre letiská s menej ako 1 miliónom cestujúcich ročne, pri ktorých je potrebné zohľadniť iné aspekty ako ich ziskovosť.

- (210) Francúzsko zdôrazňuje pozitívny vplyv činností letiska na regionálny rozvoj, a preto sa domnieva, že je prirodzené, keď miestne a regionálne orgány, ktoré sa usilujú o rozvoj hospodárstva a cestovného ruchu na svojom území, využívajú služby, ktoré im umožňujú propagovať ho a prilákať návštevníkov.
- (211) Francúzsko pripomína hospodárske prínosy letiska. V roku 2010 napríklad cestujúci, ktorí prileteli na letisko La Rochelle nízkonákladovými leteckými spoločnosťami, minuli približne 30 miliónov EUR.
- (212) Pokiaľ ide o CCI, francúzske orgány odôvodnili využívanie marketingových služieb takto: „pokiaľ ide o úvahy, na základe ktorých CCI uzavrela prešetrované zmluvy, možnosť umiestnenia reklamy na letisko La Rochelle a jeho región, ako aj na všetky destinácie obsluhované letiskom, na webovom sídle s takým veľkým počtom návštevníkov, aký má spoločnosť Ryanair, predstavovala príležitosť prilákať ďalších zákazníkov, ktorú CCI v snahe o zvýšenie objemu prepravy na letisku, a tým aj príjmov, prirodzene využila“. Francúzsko dodáva, že „z pohľadu letiska La Rochelle priniesla jej stratégia podpory marketingu svoje ovocie, keďže mala za následok prudký nárast počtu cestujúcich v danom období, čo viedlo k stabilnému zvýšeniu letiskových poplatkov a príjmov z neleteckých činností (...)“.
- (213) Pokiaľ ide o sumy vyplatené spoločnosti Jet2 za marketingové služby, francúzske orgány uplatňujú rovnaké odôvodnenie ako to, ktoré sa uvádza v prípade spoločnosti Ryanair/AMS.
- (214) Francúzsko poukazuje aj na to, že v rozpore s informáciami uvedenými v správe CRC z roku 2008 a v odôvodnení 39 rozhodnutia Komisie o začatí konania spoločnosť easyJet nedostala žiadne finančné prostriedky na marketing ani reklamné služby.

## 7. POSÚDENIE OPATRENÍ

### 7.1. Opatrenia v prospech letiska

- (215) Komisia v tejto časti posúdi jednotlivé opatrenia finančnej podpory poskytnuté letisku, ktoré sú opísané v oddiele 3.1.

#### 7.1.1. Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ

- (216) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členskými štátmi alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná so zmluvou, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.
- (217) Na to, aby bolo možné označiť opatrenie za štátnu pomoc, musia byť splnené tieto kumulatívne podmienky:
- príjemcom pomoci musí byť podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, čo znamená, že vykonáva hospodársku činnosť,
  - predmetné opatrenie sa musí poskytovať zo štátnych prostriedkov a byť pripísateľné štátu,
  - opatrenie musí poskytovať selektívnu výhodu pre príjemcu alebo príjemcov,
  - predmetné opatrenie musí narušať alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

#### 7.1.1.1. Pojmy „podnik“ a „hospodárska činnosť“

##### a) Všeobecný rámec

- (218) Ako už Komisia zopakovala v usmerneniach z roku 2014<sup>(40)</sup>, odo dňa vynesenia rozsudku vo veci Aéroports de Paris (12. decembra 2000)<sup>(41)</sup> sa musia prevádzka a výstavba letiskových infraštruktúr považovať za činnosti patriace do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci. Na druhej strane, so zreteľom na neistotu, ktorá existovala pred dátumom rozsudku, sa subjekty verejného sektora mohli v danom čase oprávnené domnievať, že financovanie letiskových infraštruktúr nepredstavuje štátnu pomoc, a preto sa takéto opatrenie nemusí Komisii oznamovať. Z toho vyplýva, že Komisia dnes na základe ustanovení týkajúcich sa štátnej pomoci nemôže sponchybňovať finančné opatrenia poskytnuté pred 12. decembrom 2000.

<sup>(40)</sup> Body 28 a 29 usmernení z roku 2014.

<sup>(41)</sup> Rozsudok z 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisia, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

- (219) V tomto prípade boli investičné granty poskytnuté po 12. decembri 2000, tak ako potenciálna prevádzková pomoc, ktorej preskúmanie sa týka obdobia od 1. januára 2001. Francúzske orgány preto nemôžu argumentovať právnou neistotou pri klasifikácii činnosti letiska La Rochelle ako ne hospodárskej, keďže predmetné opatrenia boli prijaté po 12. decembri 2000.
- (220) Vzhľadom na to, ako sa okrem toho uvádza v usmerneniach z roku 2014, nie všetky činnosti letiska musia mať hospodársku povahu <sup>(42)</sup>. Činnosti, za ktoré je v zásade zodpovedný štát v rámci výkonu jeho právomocí subjektu verejného sektora, nemajú hospodársku povahu a nepatria do pôsobnosti ustanovení týkajúcich sa štátnej pomoci.
- (221) Investičné granty poskytnuté v rokoch 2001 a 2005 (pozri tabuľku 8) boli použité najmä na financovanie investícií do odletovej a príletovej haly, vzletovej a pristávacej dráhy, rolovacej dráhy a stojísk lietadiel. Tieto infraštruktúry a zariadenia sú predmetom obchodnej činnosti CCI, ktorá je prevádzkovateľom letiska a účtuje používateľom týchto aktív poplatky. Tieto investície sú preto neoddeliteľnou súčasťou obchodnej činnosti letiska. Investičné granty poskytnuté v rokoch 2001 až 2005 boli preto prínosné pre hospodárske činnosti.
- (222) Pokiaľ ide o pojmy „podnik“ a „hospodárska činnosť“, financovanie tejto letiskovej infraštruktúry a potenciálnej prevádzkovej pomoci preto slúžilo predovšetkým na financovanie hospodárskej činnosti komerčnej prevádzky letiska, ktorú vykonávala CCI, a preto patrí do rozsahu pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci.

b) Osobitné subvencie na úlohy patriace do právomocí subjektu verejného sektora

- (223) Ako sa uvádza v tabuľke 4, formálne vyšetrovacie konanie sa týka subvencií (najmä z fondu FIATA) na financovanie rôznych investícií do bezpečnosti, konkrétne zariadení a prístrojov na detekčnú kontrolu podanej batožiny, kontrolu spoločného prístupu do vyhradených priestorov a detekčnú kontrolu osôb a príručnej batožiny. Cieľom investícií bolo aj zvýšenie ochrany, keďže boli zakúpené vozidlá pre záchrannú a protipožiarnu službu lietadiel. Tieto jednotlivé subvencie boli poskytnuté v rámci všeobecného systému financovania úloh štátnej správy na francúzskych letiskách, ktorý sa opisuje v odôvodnení 32 a nasl.
- (224) Ako pripomenula Komisia v usmerneniach z roku 2014, podľa Súdneho dvora činnosti, za ktoré je obvykle zodpovedný štát pri vykonávaní svojich úradných právomocí ako subjektu verejného sektora, nie sú hospodárskej povahy a vo všeobecnosti nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci <sup>(43)</sup>. V usmerneniach z roku 2014 sa uvádza, že činnosti, ako napríklad kontrola letovej prevádzky, činnosti polície, činnosti colných orgánov, protipožiarna ochrana lietadiel, opatrenia zamerané na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho narušenia a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností, vo všeobecnosti nemajú hospodársky charakter <sup>(44)</sup>.
- (225) Okrem toho sa v usmerneniach z roku 2014 uvádza, že ak verejné financovanie takýchto ne hospodárskych činností nemá predstavovať štátnu pomoc, malo by byť obmedzené výlučne na nahradenie nákladov vzniknutých v dôsledku týchto činností a nesmie viesť k neprípustnej diskriminácii medzi letiskami. Pokiaľ ide o túto druhú podmienku, v usmerneniach sa stanovuje, že ak je v rámci daného právneho poriadku bežné, že civilné letiská musia znášať určité náklady, ktoré sa nevyhnutne spájajú s ich prevádzkou, zatiaľ čo iné civilné letiská tieto náklady znášať nemusia, v druhom prípade mohlo ísť o poskytnutie výhody, bez ohľadu na to, či tieto náklady súvisia s aktivitou, ktorá sa vo všeobecnosti považuje za aktivitu ne hospodárskeho charakteru <sup>(45)</sup>.

— *Ne hospodársky charakter financovaných činností*

<sup>(42)</sup> Body 34 a 35 usmernení z roku 2014.

<sup>(43)</sup> Rozsudok Súdneho dvora vo veci C-118/85, Komisia/Taliansko, ECLI:EU:C:1987:283, body 7 a 8, a rozsudok Súdneho dvora zo 4. mája 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, bod 18.

<sup>(44)</sup> Bod 35 usmernení z roku 2014.

<sup>(45)</sup> Body 36 a 37 usmernení z roku 2014.

(226) Činnosti financované prostredníctvom všeobecného systému financovania úloh štátnej správy na francúzskych letiskách opísaného v odôvodnení 32 a nasl. sa týkajú ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho narušenia <sup>(46)</sup>, úloh polície <sup>(47)</sup>, záchran a protipožiariarnej ochrany lietadiel <sup>(48)</sup>, bezpečnosti letovej prevádzky <sup>(49)</sup>, ako aj ochrany prírodného a ľudského prostredia <sup>(50)</sup>. Tieto činnosti možno oprávnenne považovať za činnosti patriace do zodpovednosti štátu v rámci výkonu jeho právomocí subjektu verejného sektora. Francúzsko sa preto môže oprávnenne domnievať, že tieto úlohy sa týkajú „štátnej správy“, čiže nemajú hospodársku povahu, pokiaľ ide o pravidlá štátnej pomoci. Francúzsko môže preto stanoviť možnosť verejného financovania na kompenzáciu nákladov vzniknutých prevádzkovateľom letísk pri plnení týchto úloh, pokiaľ ich nimi vnútroštátne právne predpisy poverujú a za predpokladu, že toto financovanie nebude viesť k nadmernej kompenzácii ani k diskriminácii medzi letiskami.

— *Striktne obmedzená náhrada a nediskriminačné financovanie*

(227) Z opisu uvedeného v odôvodnení 32 a nasl. vyplýva, že základom systému stanoveného francúzskymi právnymi predpismi sú striktné mechanizmy kontroly nákladov *ex ante* a *ex post*, ktoré zabezpečujú, aby bola správcom letísk nahradená prostredníctvom letiskovej dane a dodatočného mechanizmu len suma nevyhnutná na pokrytie nákladov.

(228) Okrem toho, keďže sa tento systém uplatňuje na všetky francúzske civilné letiská, pokiaľ ide o druh úloh, na ktoré sa vzťahuje kompenzácia, ako aj o mechanizmy financovania, je splnená podmienka nediskriminácie. Ak sú totiž podľa francúzskych právnych predpisov správcovia letísk zodpovední za plnenie úloh štátnej správy, zodpovednosť za ich financovanie v súlade s týmito predpismi preberá štát. Náhrada nákladov súvisiacich s týmito úlohami prostredníctvom verejných zdrojov tak nevedie k zníženiu nákladov, ktoré by za normálnych okolností podľa právneho poriadku znášali správcovia letísk.

(229) Tento vnútroštátny systém sa uplatňuje na letisko La Rochelle od začiatku prešetrovaného obdobia. V dôsledku toho financovanie prijaté v rámci tohto systému nepredstavuje štátnu pomoc v prospech letiska.

7.1.1.2. Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu

(230) Prevádzkovateľovi letiska La Rochelle poskytli subvencie tieto miestne orgány a subjekty verejného sektora: francúzsky štát, región Poitou-Charentes, departement Charente-Maritime, Communauté d'agglomération de La Rochelle a hlavná správa CCI La Rochelle.

a) Hlavná správa CCI La Rochelle

(231) S cieľom určiť, či prostriedky obchodných a priemyselných komôr predstavujú štátne prostriedky a či je ich použitie pripísateľné štátu, Komisia predovšetkým konštatuje, že v článku L 710-1 obchodného zákonníka sa obchodné a priemyselné komory klasifikujú ako „sprostredkovateľský orgán štátu“. Konkrétnejšie sú obchodné a priemyselné komory podľa francúzskeho práva verejnými subjektmi. V článku L 710-1 v súčasnosti platného obchodného zákonníka sa stanovuje: „CCI Francúzsko, regionálne obchodné a priemyselné komory, krajské obchodné a priemyselné komory a zastupiteľské skupiny sú verejné subjekty, ktoré podliehajú štátnemu dohľadu a spravujú ich volení vedúci pracovníci podnikov.“

(232) V článku L 710-1 obchodného zákonníka sa takisto stanovujú úlohy obchodných a priemyselných komôr: „Sieť [obchodných a priemyselných komôr] a každý subjekt alebo komora departementu, ktoré sú jej súčasťou, prispieva k hospodárskemu rozvoju, atraktivnosti a priestorovému plánovaniu územia, ako aj k podpore podnikov a ich združení, tým, že na základe podmienok stanovených vo vyhláske plní úlohy štátu a úlohy vo všeobecnom záujme potrebné na splnenie daných úloh.“

<sup>(46)</sup> Do tejto kategórie patrí detekčná kontrola podanej batožiny, detekčná kontrola cestujúcich a príručnej batožiny a kontrola spoločného prístupu do vyhradených priestorov.

<sup>(47)</sup> Do tejto kategórie patrí automatizovaná kontrola biometrických údajov na hraniciach.

<sup>(48)</sup> Ako už bolo uvedené, tieto tri kategórie sú v usmerneniach z roku 2014 uvedené výslovne ako príklady činností, ktoré nemajú hospodársku povahu.

<sup>(49)</sup> Do tejto kategórie patrí prevencia nebezpečenstiev vyplývajúcich z prítomnosti zvierat.

<sup>(50)</sup> Do tejto kategórie patria environmentálne kontrolné opatrenia.

Na tento účel každý subjekt alebo komora departementu v rámci siete môže zabezpečovať v súlade s platnými odvetvovými plánmi:

1. úlohy všeobecného záujmu, ktoré sú jej zverené v zákonoch a predpisoch;
2. úlohy zamerané na podporu, mentorstvo, nadväzovanie vzťahov a poradenstvo pre zakladateľov a nadobúdateľov podnikov a podniky vo všeobecnosti v súlade s platnými legislatívnymi a regulačnými ustanoveniami v oblasti práva hospodárskej súťaže;
3. úlohu podpory a poradenstva v záujme medzinárodného rozvoja podnikov a vývozu ich produkcie v partnerstve s agentúrou uvedenou v článku 50 zákona č. 2003-721 z 1. augusta 2003;
4. úlohu spočívajúcu v podpore odborného vzdelávania, či už počítačného alebo nepretržitého, najmä prostredníctvom verejnoprávnych a súkromných vzdelávacích inštitúcií, ktoré vytvorila, spravuje alebo financuje;
5. úlohu spočívajúcu vo vytvorení a prevádzkovaní predovšetkým prístavných a letiskových zariadení;
6. úlohy obchodnej povahy, ktoré jej zveril verejný subjekt alebo ktoré sa javia ako nutné pri plnení iných úloh;
7. akékoľvek odborné alebo poradenské úlohy alebo akékoľvek štúdie, ktoré si vyžiadali subjekty verejného sektora a ktoré sa týkajú otázok z oblasti priemyslu, obchodu, služieb, hospodárskeho rozvoja, odborného vzdelávania alebo priestorového plánovania, bez toho, aby boli dotknuté práce, ktoré môže začať na vlastný podnet.“

(233) Z už spomenutých úloh obchodných a priemyselných komôr uvedených v článku L.710-1 obchodného zákonníka vyplýva, že dôvodom ich existencie a prvotným cieľom je vykonávať úlohy všeobecného záujmu, ktoré sú im zverené zo zákona, t. j. najmä zastupovať záujmy priemyslu, obchodu a služieb pri styku so subjektmi verejného sektora, podporovať miestne podniky, zvyšovať atraktivnosť a zlepšovať priestorové plánovanie svojich regiónov. Priemyselné a obchodné činnosti obchodných a priemyselných komôr sú pridružené k výkonu úloh všeobecného záujmu a ich cieľom je prispievať k plneniu týchto úloh.

(234) Tieto právne predpisy sa od svojho vypracovania v roku 2005 vyvinuli do súčasnej podoby, ich základné zásady však zostali nezmenené. Podobne boli na týchto istých zásadách založené aj platné pravidlá vypracované pred článkom L 710-1 obchodného zákonníka. Počas celého prešetrovaného obdobia boli obchodné a priemyselné komory, ako je CCI, preto aj naďalej verejnými subjektmi zriadenými zákonom, ktoré spravujú volení vedúci pracovníci podnikov a ktoré podliehajú štátnemu dohľadu. Na druhej strane, ako sprostredkovateľské orgány štátu naďalej vykonávali úlohy všeobecného záujmu, ktoré spočívajú v zastupovaní záujmov priemyslu, obchodu a služieb pred inými vnútroštátnymi alebo zahraničnými subjektmi verejného sektora, posilňovaní atraktivnosti a priestorového plánovania regiónov, ako aj v podpore podnikania.

(235) Komisia zároveň zdôrazňuje, že podľa článku R 712-2 a nasl. obchodného zákonníka obchodné a priemyselné komory podliehajú dohľadu štátnych zástupcov. Dozorný orgán sa teda môže zúčastňovať všetkých rokovaní valných zhromaždení CCI a môže pridať body do programu zasadania týchto subjektov. Dozorný orgán musí byť okrem toho informovaný o určitých dôležitých kategóriách rozhodnutí stanovených predpismi (napr. rozhodnutia týkajúce sa rozpočtu, pôžičky, poskytnutia záruk tretím stranám, predajov, finančnej účasti alebo jej rozšírenia v občianskych alebo obchodných spoločnostiach atď.). Najmä opatrenia týkajúce sa počiatočných, opravných a použitých rozpočtov sú vykonateľné iba vtedy, ak boli schválené, a to aj mlčky, dozorným orgánom.

(236) Okrem toho obsahuje všeobecný rozpočet obchodných a priemyselných komôr daňové príjmy získané od spoločností zapísaných do obchodného registra. Prostriedky obchodných a priemyselných komôr teda pozostávajú najmä z príjmov z daní (daň účtovaná obchodným a priemyselným komorám ustanovená v článku 1600 všeobecného daňového zákonníka), zo subvencií alebo z obchodných prostriedkov vytvorených v rámci vzdelávacích činností alebo správy dopravnej infraštruktúry. Obchodné a priemyselné komory nie sú teda pri úhrade svojich výdavkov odkázané len na svoje obchodné príjmy. Uvedené skutočnosti potvrdzujú záver, podľa ktorého sú priemyselné a obchodné činnosti obchodných a priemyselných komôr pridružené k výkonu úloh všeobecného záujmu a ich cieľom je prispievať k plneniu týchto úloh.

(237) So zreteľom na všetky skutočnosti uvedené v predchádzajúcom texte sa obchodné a priemyselné komory, ako je CCI, musia považovať za subjekty verejného sektora, ktorých rozhodnutia sa na rovnakom základe ako rozhodnutia ústrednej správy štátu alebo územných celkov musia považovať za „pripísateľné štátu“ v súlade s judikatúrou o štátnej pomoci <sup>(51)</sup> a ktorých prostriedky predstavujú štátne prostriedky. Všeobecný súd Európskej únie takisto podporil tento prístup vo viacerých rozsudkoch týkajúcich sa pomoc poskytnutej leteckým spoločnostiam CCI Nîmes, Angoulême a Pau <sup>(52)</sup>.

#### b) Miestne orgány

(238) Prostriedky miestnych orgánov, ktoré poskytnú subvencie letisku, konkrétne regiónu Poitou-Charentes, departementu Charente-Maritime a Communauté d'agglomération de La Rochelle, sú štátnym prostriedkami v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ <sup>(53)</sup>. Okrem toho konanie týchto orgánov patrí, takisto ako opatrenia prijaté ústredným orgánom, do pôsobnosti daného článku, ak sú splnené podmienky uvedeného ustanovenia <sup>(54)</sup>. Vzhľadom na to sa musia rozhodnutia miestnych orgánov prešetrované v tomto prípade považovať za pripísateľné štátu (v širšom zmysle) v zmysle judikatúry o štátnej pomoci.

(239) Platby za správu a prevádzku letiska Rochefort uskutočnil spoločný orgán letiska (Syndicat Mixte de l'Aéroport), ktorý pozostával z rôznych miestnych orgánov <sup>(55)</sup>, a preto takisto predstavujú štátne prostriedky, ktorých poskytnutie je pripísateľné štátu.

#### c) Štát

(240) Subvencie na vykonávanie úloh štátnej správy boli financované z fondu FIATA, spravovaného štátom, alebo priamo zo štátneho rozpočtu, a preto predstavujú štátne prostriedky, ktorých použitie je pripísateľné štátu.

(241) Rozvoj infraštruktúry sa čiastočne financuje z EFRR. Toto financovanie sa považuje za predstavujúce štátne prostriedky, keďže sa poskytuje pod vedením dotknutého členského štátu <sup>(56)</sup>. Je takisto pripísateľné štátu, ak rozhodnutie o jeho použití prijali francúzske orgány.

(242) To znamená, že všetky opatrenia v prospech letiska La Rochelle, ktoré sú predmetom tohto vyšetrovania, sú „pripísateľné štátu“ a sú financované zo štátnych prostriedkov.

#### 7.1.1.3. Selektívna výhoda

(243) Na posúdenie toho, či štátne opatrenie prináša podniku výhodu podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, je potrebné určiť, či predmetný podnik získava hospodársku výhodu, ktorá mu umožňuje vyhnúť sa znášaniu nákladov, ktoré by za bežných okolností museli zaťažiť jeho vlastné finančné zdroje, alebo získava výhodu, ktorú by nezískal za bežných

<sup>(51)</sup> Napríklad rozsudok Všeobecného súdu z 12. decembra 1996, Compagnie nationale Air France/Komisia, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, body 58 až 61, rozsudok Všeobecného súdu z 12. mája 2011, Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis/Komisia, T-267/08 a T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108.

<sup>(52)</sup> Rozsudok Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Ryanair DAC/Komisia, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, body 85 – 89; rozsudok Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Ryanair DAC/Komisia, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, bod 89; rozsudok Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Ryanair DAC/Komisia, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, body 97 – 106.

<sup>(53)</sup> Rozsudok Všeobecného súdu z 12. mája 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 a T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108.

<sup>(54)</sup> Rozsudok Všeobecného súdu zo 6. marca 2002, Diputación Foral de Álava a iní/Komisia, T-127/99, T-129/99 a T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, bod 142.

<sup>(55)</sup> Do roku 2007 tvorili spoločný orgán hlavné zastupiteľstvo v Charente-Maritime, Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais a orgány spoločenstva obcí Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente a bassin de Marennes.

<sup>(56)</sup> Pokiaľ ide o klasifikáciu prostriedkov z EFRR ako štátnej pomoci, pozri rozhodnutie Komisie z 22. novembra 2006, South Yorkshire Digital Region Broadband Project, štátna pomoc N 157/2006 (Ú. v. EÚ C 80, 13.4.2007, s. 1), odôvodnenie 29, a rozhodnutie Komisie z 15. júna 2006, Rozvoj infraštruktúry Krievu Sala na účely presunu prístavných činností mimo centra mesta, štátna pomoc N 44/2010 (Ú. v. EÚ C 215, 21.7.2011, s. 21), odôvodnenia 69 a 70.

trhových podmienok <sup>(57)</sup>. Takisto je potrebné určiť, či sa môže predmetné opatrenie považovať za náhradu za službu vo verejnom záujme, ak sú splnené podmienky rozsudku vo veci Altmark <sup>(58)</sup>.

a) Pojem „služba všeobecného hospodárskeho záujmu“ a uplatňovanie rozsudku vo veci Altmark

- (244) Najskôr sa treba zaoberať otázkou, či jednotlivé opatrenia, ktoré treba posúdiť, možno považovať za náhradu za službu vo verejnom záujme poskytnutú na poskytovanie skutočnej služby všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „SVHZ“).
- (245) V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v rozsudku vo veci Altmark Súdny dvor rozhodol, že náhrada za službu vo verejnom záujme nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ za predpokladu splnenia štyroch kumulatívnych podmienok. Po prvé podnik, ktorý prijíma takúto náhradu, musí byť skutočne poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne vymedzené. Po druhé kritériá, na základe ktorých sa vypočíta náhrada, musia byť vopred objektívne a transparentne stanovené. Po tretie náhrada nesmie presiahnuť sumu potrebnú na pokrytie všetkých alebo časti nákladov vzniknutých pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme pri zohľadnení relevantných príjmov a primeraného zisku. Napokon po štvrté, ak podnik, ktorý má plniť záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme, nebol v konkrétnom prípade vybraný v súlade s postupom verejného obstarávania, ktorým by sa umožnil výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby za najnižšiu cenu, výška potrebnej náhrady sa musí stanoviť na základe analýzy nákladov, ktoré by vznikli bežnému podniku, dobre riadenému a primerane vybavenému príslušnými prostriedkami.
- (246) Na účely uplatnenia týchto podmienok treba ako prvý bod preskúmať existenciu skutočnej SVHZ.
- (247) V tomto prípade sa Francúzsko domnieva, že správa letiska by sa mala ako celok považovať za SVHZ. Svoje tvrdenie o existencii skutočnej SVHZ v prípade letiska La Rochelle ako celku Francúzsko zakladá najmä na prínose letiska k miestnemu hospodárskemu rozvoju. Francúzsko sa domnieva, že úloha zvyšovania objemu leteckej prepravy, ktorú CCI zverila CCI-letisko, „sa môže považovať za záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme v zmysle judikatúry Altmark“. Podľa Francúzska sa táto úloha týka „hospodárskeho rozvoja a rozvoja cestovného ruchu v danej oblasti“, ktorý si podľa jeho názoru vyžaduje „i) zvýšené toky cestujúcich ako zdroja príjmov a pracovných miest pre regionálne hospodárstvo [...]; a ii) rozvoj priemyselnej zóny oproti letisku“. Pokiaľ ide o túto priemyselnú zónu, Francúzsko odkazuje na viaceré podniky, ktoré v nej pôsobia, a uvádza, že podľa článku L 170-1 obchodného zákonníka má CCI „za úlohu zriaďovať a prevádzkovať zariadenia, a to najmä prístavné a letiskové“ <sup>(59)</sup>.
- (248) Komisia s týmto názorom nesúhlasí. Pri posudzovaní toho, do akej miery je prevádzka letiska SVHZ, je potrebné analyzovať potrebu všeobecného záujmu, ktorej zodpovedá táto činnosť.
- (249) V bode 69 usmernení z roku 2014 sa uvádza, že „na to, aby sa nejaká činnosť považovala za SVHZ, musí mať špeciálne vlastnosti v porovnaní s bežnými hospodárskymi činnosťami.“ Podľa judikatúry Súdneho dvora je SVHZ službou, ktorá má osobitné vlastnosti v porovnaní so službami iných hospodárskych činností <sup>(60)</sup> a podniky poverené úlohami v rámci SVHZ sú podnikmi poverenými „zvláštnou úlohou“ <sup>(61)</sup>. Vo všeobecnosti poverenie „zvláštnou úlohou – službou vo verejnom záujme“ zahŕňa poskytovanie služieb, ktoré by na seba hospodársky subjekt so zreteľom na svoje vlastné obchodné záujmy neprevzal alebo by ich neprevzal v tom istom rozsahu alebo za tých istých podmienok <sup>(62)</sup>.

<sup>(57)</sup> Rozsudok zo 14. februára 1990, Francúzsko/Komisia, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, bod 41.

<sup>(58)</sup> Rozsudok Súdneho dvora z 24. júla 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

<sup>(59)</sup> Pripomienky Francúzska k rozhodnutiu o začatí konania.

<sup>(60)</sup> Pozri rozsudok Súdneho dvora z 10. decembra 1991, Merci Convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, bod 27; rozsudok zo 17. júla 1997, GT-Link A/S, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, bod 53, a rozsudok z 18. júna 1998, Corsica Ferries France SA, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, bod 45.

<sup>(61)</sup> Pozri najmä rozsudok z 27. marca 1974, BRT/SABAM, C-127/73, EU:C:1974:25.

<sup>(62)</sup> Pozri oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4), body 46 a 47.

- (250) V bode 69 usmernenia z roku 2014 sa takisto uvádza, že „cieľom všeobecného záujmu, ktorý sledujú subjekty verejného sektora, nemôže byť len rozvoj určitých hospodárskych činností alebo hospodárskych oblastí, ako sa to uvádza v článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy“<sup>(63)</sup>. Je nesporné, že letisko môže mať zlepšením dostupnosti určitého regiónu, najmä ak narúša jeho izolovanosť, pozitívny vplyv na miestny hospodársky rozvoj. Samotnú skutočnosť, že prítomnosť a činnosť letiska vytvárajú priame a nepriame pracovné miesta a stimulujú činnosť miestnych podnikov, a najmä odvetvia cestovného ruchu, však nemožno považovať za relevantné kritérium na účely preukázania existencie skutočnej SVHZ.
- (251) V dôsledku toho nie je prínos letiska La Rochelle k miestnemu hospodárskemu rozvoju, ktorý je hlavným faktorom zdôrazňovaným Francúzskom pri tvrdení o existencii skutočnej SVHZ, sám osebe relevantný, pokiaľ sa posudzuje nezávisle od prínosu tohto letiska k dostupnosti regiónu.
- (252) V bode 72 usmernení sa okrem toho uvádza, že „[p]okiaľ ide o letiská, Komisia sa domnieva, že celkové prevádzkovanie letiska možno v riadne odôvodnených prípadoch považovať za službu všeobecného hospodárskeho záujmu. [...] sa Komisia domnieva, že to tak môže byť len v prípade, že časť oblasti potenciálne obsluhovanej letiskom by bola bez letiska izolovaná od zvyšku EÚ v rozsahu, ktorý by zabráňoval jej sociálnemu a hospodárskemu rozvoju. Takéto posúdenie by malo náležite zohľadňovať ďalšie možnosti dopravy, ako sú najmä vysokorychlostná železnica alebo námorné linky obsluhované trajektmi“<sup>(64)</sup>.
- (253) Pokiaľ ide o prínos letiska La Rochelle k dostupnosti regiónu, treba uviesť, že La Rochelle má pravidelné železničné spojenie napríklad s Parížom a Bordeaux, ktoré trvá približne tri hodiny a dve a pol hodiny. Pokiaľ ide o cestnú sieť, La Rochelle leží v blízkosti ciest A837, A10 a A83, ktoré ho priamo spájajú s viacerými veľkými francúzskymi mestami, napríklad Bordeaux a Nantes. Na základe uvedených skutočností nemožno tvrdiť, že by časť oblasti potenciálne obsluhovanej letiskom La Rochelle bola bez letiska izolovaná od zvyšku EÚ v takom rozsahu, že by to bránilo jej hospodárskemu a sociálnemu rozvoju.
- (254) A napokon sa pripomienky Francúzska netýkali zistení uvedených v rozhodnutí o začatí konania, ktoré spochybňujú tvrdenie Francúzska, že v prípade letiska La Rochelle ako celku existuje skutočná SVHZ. Komisia uviedla, že správa letiska La Rochelle „obsahuje aj činnosti, ktoré nie sú priamo spojené so základnými činnosťami letiska, akými sú výstavba, financovanie, prevádzka a prenájom priestorov a nehnuteľností, nielen pre kancelárie a skladovacie priestory, ale aj pre hotely a priemyselné podniky nachádzajúce sa v priestoroch letiska, ako aj obchody, reštaurácie a parkoviská. A napokon, hoci sa francúzske orgány domnievajú, že predmetné letiskové činnosti predstavujú záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme, v oddelených účtoch sa neuvádzajú príjmy z obchodných činností.“ Tým, že Francúzsko predpokladalo, že tieto činnosti, ktoré nie sú priamo spojené so základnými činnosťami letiska, tvoria súčasť záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, ignorovalo skutočnosť, že dané činnosti nemajú osobitné vlastnosti v porovnaní s inými hospodárskymi činnosťami a že hospodárske subjekty vykonávajú tie isté činnosti v tom istom rozsahu alebo za tých istých podmienok aj mimo letiska. Vzhľadom na to sa Francúzsko tým, že všetky činnosti letiska považovalo za činnosti predstavujúce záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme, dopustilo pri vymedzovaní SVHZ nesprávneho posúdenia.
- (255) Komisia takisto konštatuje, že v účtovných záznamoch predložených letiskom, najmä vo finančnom pláne na roky 2001 – 2014, sa nerozlišuje medzi základnými činnosťami letiska a inými činnosťami. Naopak, podľa všetkého boli prevádzkové deficity vykázané v prešetrovanom období následne kompenzované preddavkovými platbami, ktoré poskytla hlavná správa CCI a týka sa ich aj toto rozhodnutie. Ich cieľom bolo vyrovnať účty bez rozlíšenia medzi základnými činnosťami letiska.
- (256) V dôsledku toho vzhľadom na uvedené a na argumenty predložené Francúzskom Komisia zastáva názor, že Francúzsko sa dopustilo nesprávneho posúdenia, keďže tvrdilo, že správa letiska La Rochelle ako celku je SVHZ. Osobitne činnosť prevádzkovateľa letiska La Rochelle spočívajúcu v prijímaní komerčných osobných letov na tomto letisku nemožno považovať za skutočnú SVHZ. Z uvedeného vyplýva, že pokiaľ sa jednotlivé opatrenia finančnej podpory, ktoré sú predmetom tohto posúdenia, zameriavali na financovanie prevádzky činnosti letiska ako celku,

<sup>(63)</sup> Pozri aj rozhodnutie Komisie zo 16. novembra 2004, Francúzsko, Projekt vysokokapacitnej telekomunikačnej siete v Pyrénées-Atlantiques, štátna pomoc N 381/2004 (Ú. v. EÚ C 162, 2.7.2005, s. 5 – 6), odôvodnenie 53.

<sup>(64)</sup> Bod 72 usmernení z roku 2014.



nemožno ich považovať za finančné náhrady za poskytovanie skutočnej SVHZ.

- (257) Okrem toho, za predpokladu, že by bolo možné označiť správu letiska La Rochelle úplne alebo čiastočne za SVHZ, predmetné opatrenia by ani tak nespĺňali súhrnné podmienky rozsudku vo veci Altmark. Nespĺňajú totiž prvú, druhú a štvrtú podmienku uvedeného rozsudku, ako bude preukázané ďalej na základe oznámenia o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci na náhrady za SVHZ <sup>(65)</sup> (ďalej len „oznámenie o SVHZ“).

— *Jasne vymedzené záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme uložené podniku (prvá podmienka)*

- (258) Podľa rozsudku Altmark musí byť prijímajúci podnik skutočne poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne vymedzené.

- (259) Keďže Francúzsko sa dopustilo zjavne nesprávneho posúdenia tým, že klasifikovalo správu letiska ako celku za SVHZ a keďže opatrenia, ktoré sú predmetom tohto vyšetrovania, sa použili na financovanie prevádzky letiska ako celku, prvá podmienka rozsudku vo veci Altmark nie je splnená.

- (260) Okrem toho, podľa oznámenia o SVHZ <sup>(66)</sup>, na to, aby bola splnená prvá podmienka rozsudku vo veci Altmark, služba vo verejnom záujme musí byť pridelená prostredníctvom jedného alebo viacerých aktov, ktoré podľa právnych predpisov členských štátov môžu mať podobu legislatívnych alebo regulačných nástrojov alebo zmlúv. V tomto akte alebo viacerých aktoch sa navyše musia minimálne uvádzať obsah a trvanie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, príslušný podnik a prípadne príslušné územia, charakter akýchkoľvek výhradných alebo osobitných práv priznaných podniku príslušným orgánom, parametre na výpočet, kontrola a prehodnocovanie náhrady a opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto nadmernej náhrady. Jedinými aktmi vydanými Francúzskom, ktoré by mohli spĺňať túto funkciu, sú článok L 170-1 obchodného zákonníka, rozhodnutia CCI z 21. februára 2003 a 25. júna 2004 a postup schvaľovania rozpočtu pre letisko stanovený v obežníku č. 111 z 30. marca 1992 <sup>(67)</sup> (ďalej len „obežník č. 111“), ktoré majú poskytovať záruky na predídanie nadmernej náhrade.

- (261) V žiadnom z týchto aktov sa však podľa všetkého jasne nevymedzujú záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme. Konkrétne sa v aktoch nevymedzujú obsah a trvanie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme ani metódy výpočtu a preskúmania mechanizmu finančnej náhrady. To znamená, že akty nespĺňajú požiadavky prvej podmienky rozsudku vo veci Altmark, a to bez ohľadu na skutočnosť, že záväzky uložené subjektu CCI-letisko nepatria do skutočnej SVHZ.

— *Parametre náhrady stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom (druhá podmienka)*

- (262) Jednorazové subvencie a vratné preddavky prijaté subjektom CCI-letisko sú všetko jednorazové opatrenia poskytnuté *ad hoc* na úhradu potrebných investičných nákladov a financovanie prevádzkového deficitu letiska. Nie sú teda výsledkom parametrov výpočtu stanovených vopred.

- (263) Treba uviesť, že úlohy CCI-letisko na roky 2000 – 2012 sú stanovené v jeho základných aktoch. V týchto aktoch sa však nestanovuje mechanizmus finančnej kompenzácie v prospech CCI na základe parametrov stanovených vopred objektívnym a transparentným spôsobom.

<sup>(65)</sup> Pozri oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4).

<sup>(66)</sup> Tamže, bod 52.

<sup>(67)</sup> Obežník č. 111 z 30. marca 1992, ktorým sa ustanovujú rozpočtové, účtovné a finančné pravidlá uplatniteľné na ACFCI (Združenie francúzskych obchodných a priemyselných komôr), CRCI (regionálne obchodné a priemyselné komory), CCI (obchodné a priemyselné komory) a GIC (zastupiteľské skupiny).

- (264) Mechanizmus finančnej náhrady pre prevádzkovateľa neobsahuje ani postup určovania náhrady, ktorý je podľa názoru Francúzska súčasťou postupu schvaľovania rozpočtu pre letisko stanoveného v obežníku č. 111.
- (265) To znamená, že opatrenia finančnej podpory poskytnuté subjektu CCI-letisko nespĺňajú druhú podmienku rozsudku vo veci Altmark.

— *Spravodlivá náhrada nákladov na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme*

- (266) Náhrada nesmie byť vyššia ako suma nevyhnutná na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti vzniknutých pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, pričom sa berú do úvahy príjmy samotné, ako aj primerané ziskové rozpätie pre vyššie uvedené plnenie záväzkov.
- (267) Neexistuje ustanovenie, podľa ktorého by CCI mala vyplatiť dodatočnú náhradu za komerčné využívanie dodatočnej infraštruktúry financovanej regiónom.
- (268) Francúzsko uvádza, že táto dodatočná infraštruktúra je potrebná na plnenie úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a že jej výstavbou sa prispeje k vyrovnaní financií letiska. Podľa všetkého sú však tieto zariadenia nevyhnutné pre hospodársku činnosť prevádzky letiska a sú zamerané najmä na rozvoj letiska. Zariadenia preto nespĺňajú opísané kritérium všeobecného záujmu.
- (269) To znamená, že náhrada nespĺňa tretiu podmienku rozsudku vo veci Altmark. Hoci sú podmienky rozsudku vo veci Altmark kumulatívne a na to, aby Komisia nemohla vylúčiť existenciu výhody pre prevádzkovateľa letiska, postačuje, ak nie je splnená jedna z nich, Komisia bude analyzovať aj štvrtú podmienku rozsudku vo veci Altmark.

— *Postupy pri výbere poskytovateľa služieb (štvrtá podmienka)*

- (270) V štvrtej podmienke rozsudku vo veci Altmark sa stanovuje, že poskytnutá náhrada musí byť buď výsledkom verejného výberového konania, ktoré umožňuje výber uchádzača schopného poskytnúť tieto služby verejnosti za najnižšiu cenu (prvé podkritérium), alebo výsledkom porovnania s bežným podnikom, dobre riadeným a primerane vybaveným potrebnými prostriedkami (druhé podkritérium).
- (271) CCI nebola vybratá na prevádzkovanie letiska prostredníctvom postupu verejného obstarávania a Komisia nemá žiadny dôkaz o tom, že sumy opatrení finančnej pomoci, ktoré jej boli poskytnuté, mohli byť určené na základe analýzy nákladov, ktoré by vznikli bežnému podnikovi, dobre riadenému a primerane vybavenému príslušnými prostriedkami.
- (272) To znamená, že opatrenia finančnej podpory poskytnuté subjektu CCI-letisko nespĺňajú štvrtú podmienku rozsudku vo veci Altmark.
- (273) Keďže štyri podmienky rozsudku vo veci Altmark nie sú splnené, jednotlivé opatrenia v prospech prevádzkovateľa letiska sa nemôžu považovať za náhradu za službu vo verejnom záujme poskytnutú na realizáciu SVHZ. Komisia preto v tejto fáze nemôže vylúčiť existenciu výhody pre prevádzkovateľa letiska.

b) Posúdenie existencie selektívnej hospodárskej výhody

1. Investičné granty

- (274) Pokiaľ ide o investičné granty v celkovej výške 3 milióny EUR na novú priletovú a odletovú halu, posilnenie, predĺženie a rozšírenie vzletovej a pristávacej dráhy, posilnenie a rozšírenie rolovacej dráhy, posilnenie a rozšírenie stojísk lietadiel a vybudovanie sedimentačnej nádrže, aby bolo letisko v súlade so zákonom o vodách, Francúzsko nepredložilo žiadne argumenty na podporu názoru, že jednotlivé subjekty verejného sektora, ktoré tieto granty poskytli, mohli očakávať návratnosť svojich investícií, aby uspokojili súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý konal v ich mene. Skôr sa zdá, že investičné granty poskytli jednotlivé subjekty verejného sektora s cieľom prispieť k regionálnemu rozvoju. Subjekty verejného sektora preto konali v záujme plnenia svojich úloh vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme.

- (275) Vzhľadom na uvedené investičné granty nespĺňajú kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Investičné granty preto priniesli hospodársku výhodu CCI-letisko. Uvedené granty v skutočnosti znížili investičné náklady, ktoré mala znášať CCI-letisko, a to bez vyhladky na dostatočnú návratnosť investícií pre subjekty, ktoré granty poskytli. Keďže z týchto výhod mala prospech len jedna spoločnosť, tieto výhody sú navyše selektívne.

## 2. Vratné preddavky

- (276) Pokiaľ ide o vratné preddavky v celkovej výške 8,77 milióna EUR, najskôr treba poznamenať, že sú rovnocenné s pôžičkami s nulovou úrokovou sadzbou poskytovanými hlavnou správou CCI subjektu CCI-letisko. Podľa Francúzska by sa preddavok mal považovať za vklad na bežný účet, ktorý akcionár uskutoční pre svoju dcérsku spoločnosť. Francúzsko dodáva, že súkromný akcionár nevypracúva analýzu ziskovosti takýchto preddavkov, keďže ide v podstate o úvery na rozvoj činností dcérskej spoločnosti v prospech akcionára. Podľa názoru Francúzska to v tomto prípade platí o to viac, že ide o finančný prevod medzi časťami toho istého právneho subjektu, konkrétne CCI. Podľa Francúzska tieto preddavky preto neprinášajú CCI žiadne finančné riziká, keďže vlastní pozemky a infraštruktúru, ktorých hodnota do veľkej miery presahuje výšku preddavkov<sup>(68)</sup>. Takéto tvrdenie môže byť relevantné iba vtedy, ak by CCI poskytnutím týchto preddavkov na umožnenie pokračovania prevádzky letiska La Rochelle mohla očakávať, že letisko v strednodobom či dlhodobom horizonte vygeneruje ziskovosť, ktorá bude pre CCI znamenať nielen splatenie preddavkov, ale navyše prostredníctvom prípadného zisku dosiahnutého letiskom aj „návratnosť investícií“ na odmenenie vloženého kapitálu.
- (277) Komisia sa preto pýtala Francúzsko na zisky, ktoré CCI môže očakávať od poskytnutia týchto vratných preddavkov. Francúzsko v odpovedi<sup>(69)</sup> nepredložilo žiadnu štúdiu ani analýzu, z ktorej by vyplýval hypotetický zisk očakávaný z poskytnutia uvedených subvencií. Francúzsko len odkázalo na dokumenty, v ktorých sa stanovuje úloha vlastníka, ktorý má využiť všetky prostriedky na zabezpečenie dlhodobého rozvoja svojho letiska.
- (278) CCI v čase, keď poskytla jednotlivé vratné preddavky, nemala dostatočné záruky, že prevádzka letiska sa stane ziskovou a umožní CCI-letisko splatiť poskytnuté preddavky a súčasne uvoľniť dostatočne veľkú ziskovú maržu na odmenenie kapitálu investovaného hlavnou správou CCI. Vratné preddavky boli poskytované od roku 2001. Už v tom čase bol účtovný výsledok letiska záporný. A napokon by boli výsledky CCI-letisko v prípade neposkytovania vratných preddavkov ešte horšie, čím sa vylučuje akákoľvek vyhladka na návratnosť investovaného kapitálu.
- (279) So zreteľom na všetky uvedené faktory CCI nemohla považovať za pravdepodobnú akúkoľvek krátkodobú ani strednodobú návratnosť kapitálu investovaného prostredníctvom preddavkov v prospech CCI-letisko. CCI mohla mať dokonca oprávnené vážne pochybnosti, pokiaľ ide o možnosť, že CCI-letisko jej bude môcť niekedy splácať.
- (280) Okrem toho, hoci sa preddavky mali začať vracat' v roku 2014, v žiadnom ustanovení sa neuvádzalo, že letisková správa má platiť akékoľvek úroky, ktorými by sa riadne odmenil úver, ktorý jej poskytla CCI.
- (281) Vzhľadom na uvedené CCI nekonala vo vzťahu k letiskovej správe ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve motivovaný dôveryhodnými a zdokumentovanými vyhladkami na ziskovosť.
- (282) Na záver možno konštatovať, že vratné preddavky poskytli CCI-letisko hospodársku výhodu. Tieto výhody sú navyše selektívne, lebo boli poskytnuté jedinému podniku.

## 3. Údajné vystavovanie vyšších faktúr za služby poskytované CCI letisku Rochefort/Saint-Agnant

- (283) Pokiaľ ide o údajné vystavovanie vyšších faktúr za služby poskytované CCI letisku Rochefort/Saint-Agnan, Francúzsko tvrdí, že sa to uskutočňovalo podľa zmluvy o poskytovaní služieb uzavretej v partnerstve s CCI Rochefort. Podľa Francúzska bola CCI La Rochelle vybratá na správu letiska Rochefort 11. júla 2001 na základe postupu súťažného verejného obstarávania.

<sup>(68)</sup> List Francúzska z 18. novembra 2015.

<sup>(69)</sup> List Francúzska z 26. mája 2014.

- (284) Ak sa predaj služieb uskutoční na základe súťažného, transparentného, nediskriminačného a nepodmieneného postupu verejného obstarávania v súlade so zásadami verejného obstarávania zo ZFEÚ, možno predpokladať, že je v súlade s trhovými podmienkami <sup>(70)</sup>.
- (285) V tomto prípade Francúzsko predložilo dôkazy, že verejná súťaž bola: i) súťažná, keďže všetci uchádzači sa mohli verejnej súťaže zúčastniť; ii) transparentná, keďže bola uverejnená v tlači a všetci uchádzači boli riadne informovaní; iii) nediskriminačná, keďže výberové kritériá boli objektívne a stanovené vopred, a iv) nepodmienená, keďže neboli stanovené žiadne konkrétne podmienky. Okrem toho sa výberové kritérium týkalo ceny.
- (286) Vzhľadom na uvedené z informácií poskytnutých Komisii vyplýva, že postup verejného obstarávania bol otvorený, transparentný a nepodmienený. Komisia preto dospieva k záveru, že cena za služby poskytované CCI v skutočnosti nepredstavuje trhovú cenu, ktorá neprináša výhodu CCI.

#### 4. Údajné vystavovanie nižších faktúr za služby poskytované hlavnou správou CCI letisku

##### — Obdobie 2001 – 2005

- (287) Z informácií poskytnutých Komisii vyplýva, že v rokoch 2001 až 2005 predstavovali platby paušálne sumy a že sa nepoužíval analytický alokačný kľúč na základe objektívnych kritérií. Hoci podľa vysvetlení Francúzska sa uvedené paušálne sumy poskytovali za trhových podmienok, z viacerých náznakov vyplýva spochybnenie predpokladu neexistencie štátnej pomoci, najmä to, že sa nepoužil analytický alokačný kľúč.
- (288) Konkrétne v rokoch 2001 až 2005 boli platby CCI-letisko za služby poskytované hlavnou správou CCI približne o 50 % nižšie ako platby za tie isté služby v období 2006 – 2012 (pozri tabuľku 5), pričom po zavedení alokačného kľúča sa prudko zvýšili. Po zavedení analytického distribučného kľúča od roku 2006 sa teda ukázalo, že za služby poskytované hlavnou správou CCI sa preukázateľne vystavovali nižšie faktúry. Komisia preto dospieva k záveru, že údajné vystavovanie nižších faktúr za služby poskytované hlavnou správou CCI letisku v rokoch 2001 až 2005 poskytlo CCI-letisko selektívnu hospodársku výhodu.

##### — Obdobie 2006 – 2012

- (289) Pokiaľ ide o údajné vystavovanie nižších faktúr za služby poskytované hlavnou správou CCI letisku v rokoch 2006 až 2012, Francúzsko tvrdí, že náklady na služby spoločné jednotlivým správam CC, ako sú štruktúrne služby súvisiace s účtovníctvom, IT, ľudskými zdrojmi atď., sa prerozdeľovali medzi uvedené správy podľa analytického alokačného kľúča, a teda na základe objektívnych kritérií. Francúzsko takisto tvrdí, že CCI vypracovala podrobnú analýzu na základe meniacich sa objemov obchodu a že alokačný kľúč je plne v súlade so zmenami v objeme prepravy na letisku. Okrem toho Francúzsko tvrdí, že použitie alokačného kľúča každoročne kontrolovalo, keďže účty CCI schvaľuje spoluaudítor z dôvodu konsolidácie účtov skupiny CCI.
- (290) Komisia sa domnieva, že za obdobie 2006 – 2012 Francúzsko preukázalo zavedenie alokačného kľúča na základe šiestich objektívnych a relevantných kritérií podľa služieb poskytovaných hlavnou správou CCI letisku:

— v prípade hlavnej správy letiska sa náklady na službu „volení zástupcovia“ vypočítali na základe počtu programov, ktorými sa zaoberali zasadnutia riadiaceho výboru a valného zhromaždenia, pokiaľ ide o letisko, a získaný percentuálny údaj sa použil na náklady na predsedníctvo CCI; náklady na službu „generálne riaditeľstvo“ sa vypočítavajú na základe času, ktorý generálny riaditeľ strávil na zasadnutiach, na ktorých sa prijímali rozhodnutia, so zástupcami zamestnancov, monitorovaním investícií atď. Vzhľadom na uvedené Komisia dospieva k záveru, že služby sa poskytujú na základe potrieb a fakturujú na základe nákladov. Okrem toho z informácií poskytnutých Komisii vyplýva, že alokačný kľúč bol použitý správne,

<sup>(70)</sup> Oznámenie Komisie o pojme „štátna pomoc“ uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, bod 89 a nasl. (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1).

- komunikácia: náklady na službu sa vypočítavali na základe času vynaloženého každou správou CCI,
- účtovníctvo a dohľad nad správou: náklady na službu sa vypočítavali na základe percentuálneho počtu účtovných položiek,
- IT: náklady na službu sa vypočítavali na základe počtu inštalovaných staníc (obstaranie, údržba, analýza a uskutočňovanie vývoja hardvéru a softvéru atď.),
- ľudské zdroje: náklady na službu sa vypočítavali na základe počtu zamestnancov letiska na trvalý pracovný úväzok,
- projektová služba: náklady na službu sa vypočítavali na základe času vynaloženého na službu po uskutočnení významných investícií (vrátane rozšírenia odletovej haly a terminálu) na základe jednotlivých prípadov v závislosti od projektov a výziev na predkladanie ponúk.

(291) Tieto kritériá sú objektívne a relevantné, keďže sa týkajú skutočne vynaloženého času a práce.

(292) Ďalej sa Komisia domnieva, že Francúzsko preukázalo správne použitie alokačného kľúča, keďže kľúče sa každý rok kontrolovali, aby sa zabezpečil čo najrealistickejší výsledok. Okrem toho kontrolujú konceptualizáciu a výber kritérií, ako aj metódu výpočtu, aj audítori.

(293) Vzhľadom na uvedené Komisia dospieva k záveru, že údajné vystavovanie nižších faktúr za služby poskytované hlavnou správou CCI letisku v rokoch 2006 až 2012 neprineslo letisku výhodu, a preto nepredstavuje pomoc.

#### 5. Finančné príspevky jednotlivých miestnych orgánov na propagačné opatrenia vykonané letiskom La Rochelle

(294) Komisia sa domnieva, že finančné príspevky miestnych orgánov na propagačné opatrenia vykonané letiskom La Rochelle sa musia považovať za také, ktoré predstavujú podporu na financovanie prevádzky letiska, a nie financovanie leteckých spoločností.

(295) Na druhej strane sa francúzske orgány a CCI domnievajú, že tieto príspevky by sa mali považovať za obstaranie marketingových služieb miestnymi orgánmi, a preto za financovanie leteckých spoločností. CCI tvrdí, že orgány uzavreli marketingové zmluvy, aby dosiahli ciele, ktoré si stanovili v súvislosti s úlohami vyplývajúcimi zo služby vo verejnom záujme, a najmä aby získali výhodu zníženia ceny stanovenej spoločnosťou AMS za skupinové obstaranie<sup>(71)</sup>. Podobne sa francúzske orgány domnievajú, že letisko slúžilo ako centrálna obstarávacia organizácia<sup>(72)</sup>.

(296) Analýza skutočností však nepotvrďuje verziu predloženú francúzskymi orgánmi a CCI. Z viacerých náznakov vyplýva, že príspevky miestnych orgánov sa musia považovať za financovanie prevádzky letiska.

(297) Ako sa uvádza v usmerneniach z roku 2014, nie je nezvyčajné, že prevádzkovatelia letiska ponúkajú leteckým spoločnostiam stimuly vo forme marketingovej podpory. Platí to najmä pre regionálne letiská, pre ktoré je ťažšie prilákať letecké spoločnosti, ako v prípade letísk v blízkosti veľkých miest. Náklady spojené s marketingovými zmluvami uzavretými s leteckými spoločnosťami sa preto môžu považovať za bežné prevádzkové náklady prevádzkovateľa letiska<sup>(73)</sup>. Preto sa príspevky miestnych orgánov použili na úhradu časti bežných prevádzkových výdavkov letiska La Rochelle.

(298) Okrem toho miestne orgány poskytli letisku La Rochelle príspevky, ktoré letisko použilo na rozvoj svojej hospodárskej činnosti tým, že vo vlastnom mene uzavrelo s leteckými spoločnosťami zmluvy o marketingových službách. Ďalej z nasledujúcich náznakov vyplýva, že príspevky nepredstavujú obstaranie marketingových služieb miestnymi orgánmi.

<sup>(71)</sup> Pripomienky CCI z 10. júna 2014, s. 27.

<sup>(72)</sup> Nóta francúzskych orgánov z 11. apríla 2018, s. 9.

<sup>(73)</sup> Pozri rozhodnutie Komisie z 11. novembra 2016, SA.24221, letisko Klagenfurt – Pomoc pre spoločnosť Ryanair a ďalšie letecké spoločnosti, odôvodnenie 237.

- (299) Po prvé, ako sa uvádza v oddiele 3.1.1.5, príspevky boli vyplatené na základe zmlúv medzi CCI na jednej strane a departementom Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle a regiónom Poitou-Charentes na strane druhej. V zmluvách sa neuvádza druh propagačných opatrení, ktoré má CCI alebo poskytovatelia služieb, ktorým boli zverené, vykonať. Neuvádza sa v nich ani skutočnosť, že poskytovateľmi služieb budú letecké spoločnosti alebo ich dcérske spoločnosti. V pripomienkach zo 4. júna 2012 CCI takisto uvádza, že „letisko zdôrazňuje, že subjekty verejného sektora pri podpore opatrení na podporu marketingu na letisku La Rochelle žiadnym spôsobom nezamýšľajú zaviazat sa konkrétnemu prevádzkovateľovi marketingovej služby. Jednoznačne to vyplýva z marketingových zmlúv, ktoré uzavreli, keďže sa v nich ani neuvádza názov prevádzkovateľa týchto služieb“<sup>(74)</sup>. Preto si CCI podľa všetkého zachovala značnú autonómiu, pokiaľ ide o výber propagačných opatrení a poskytovateľov uvedených služieb.
- (300) Po druhé v jednotlivých marketingových zmluvách uzavretých CCI s rôznymi leteckými spoločnosťami a ich dcérske spoločnosťami sa nespomína zapojenie miestnych orgánov do financovania marketingových opatrení CCI.
- (301) A napokon podľa všetkého v niektorých prípadoch CCI uzavrela marketingové zmluvy s leteckými spoločnosťami bez toho, aby mala zákonnú záruku, že získa subvencie od subjektov verejného sektora. CCI napríklad v rokoch 2004 až 2006 uzavrela na základe podnikateľského plánu s leteckými spoločnosťami viaceré marketingové zmluvy, v ktorých sa počítalo s ročným finančným príspevkom departementu Charente-Maritime vo výške 144 500 EUR. Departement Charente-Maritime však napokon žiadny finančný príspevok nevyplatil.
- (302) Z rôznych náznakov vyplýva, že príspevky jednotlivých miestnych orgánov sa musia považovať za financovanie prevádzkových nákladov letiska.

#### 7.1.1.4. Narušenie hospodárskej súťaže a ovplyvnenie hospodárskej súťaže a obchodu medzi členskými štátmi

- (303) Komisia vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania pochybnosti o potenciálnej hospodárskej súťaži medzi letiskom La Rochelle a ostatnými blízkymi letiskami, napríklad Angoulême, Rochefort a Niort.
- (304) V bode 25 usmernení z roku 2014 sa vymedzuje pojem „spádová oblasť letiska“ ako hranica geografického trhu, ktorá zvyčajne znamená vzdialenosť 100 km alebo 60 minút jazdy autom, autobusom, vlakom alebo vysokorychlostným vlakom. V bode 25 sa však ďalej uvádza, že spádová oblasť daného letiska môže byť odlišná a musí zohľadňovať osobitosti každého letiska. Veľkosť a tvar spádovej oblasti sa medzi jednotlivými letiskami líši a závisí od rôznych vlastností letiska vrátane i) jeho obchodného modelu; ii) polohy a iii) cieľových letísk.
- (305) Pokiaľ ide o letisko Angoulême, Komisia po prvé konštatuje, že letisko je viac ako dve hodiny autom a 150 km ďaleko od letiska La Rochelle. Vzdialenosť medzi týmito dvomi letiskami je preto oveľa väčšia, ako sa uvádza v bode 25 usmernení z roku 2014. V zásade sa tým pravdepodobne vylučuje letisko Angoulême zo spádovej oblasti La Rochelle. Komisia takisto konštatuje, že letiská La Rochelle a Angoulême majú relatívne odlišné obchodné modely. Počas posudzovaného obdobia (2001 – 2012) vychádzali činnosti letiska La Rochelle najmä z osobnej prepravy na pravidelných linkách do európskych destinácií, ktoré prevádzkovali nízkonákladové letecké spoločnosti, ako napríklad Ryanair a easyJet (pozri odôvodnenie 29). Na druhej strane činnosti letiska Angoulême sa v tomto období do veľkej miery líšili: i) v rokoch 2004 až 2007 bola prevádzkovaná jediná pravidelná vnútroštátna linka (na ktorú sa vzťahovali záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme) medzi Angoulême a Lyonom; ii) v rokoch 2008 až 2009 prevádzkovala spoločnosť Ryanair od apríla do októbra jedinú pravidelnú linku na letisko Londýn Stansted; iii) v rokoch 2010 až 2011 neboli z letiska Angoulême prevádzkované žiadne pravidelné linky<sup>(75)</sup>.

<sup>(74)</sup> Pripomienky CCI zo 4. júna 2012, bod 34.

<sup>(75)</sup> Pozri rozhodnutie Komisie z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Angoulême a spoločností SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services (Ú. v. EÚ L 201, 30.7.2015, s. 48), odôvodnenia 15 a 16.

- (306) Komisia takisto konštatuje, že v posudzovanom období (2001 – 2012) boli dve linky z letiska Angoulême (do Lyonu a Londýna Stansted) súbežne obsluhované aj z letiska La Rochelle. Pokiaľ ide o Londýn Stansted, Komisia konštatuje, že v rokoch 2008 až 2009 spoločnosť Ryanair prevádzkovala službu do tejto destinácie z oboch letísk, čo môže naznačovať, že letecké spoločnosti ich považujú za samostatné trhy. Okrem toho blízkosť cesty do Angoulême nevedla cestujúcich k zmene na linku La Rochelle – Londýn Stansted.
- (307) Komisia sa preto domnieva, že letisko La Rochelle sa nenachádza v spádovej oblasti letiska Angoulême.
- (308) Pokiaľ ide o letiská Niort a Rochefort, Komisia konštatuje, že sa nachádzajú 60 minút autom (75 km) a 50 minút autom (54 km) od letiska La Rochelle. Ako sa však uvádza v odôvodnení 304, spádová oblasť daného letiska sa môže líšiť a musia sa v nej zohľadňovať aj iné vlastnosti letiska, ako napríklad obchodný model a destinácie, ktoré obsluhuje. Pokiaľ ide o obchodný model, činnosti letiska La Rochelle, založené najmä na osobnej preprave na pravidelných linkách prevádzkovaných veľkými komerčnými leteckými spoločnosťami ako Ryanair a easyJet, sa od základu líšia od činností letísk Niort a Rochefort. Ako poukázalo Francúzsko, letiská Niort a Rochefort sa venujú najmä činnostiam aeroklubov a ľahkým lietadlám a neobsluhujú verejných leteckých dopravcov. Okrem toho ani jedno z týchto letísk nie je vybavené na poskytovanie služieb leteckým spoločnostiam prevádzkujúcim pravidelné linky<sup>(76)</sup>, na rozdiel od letiska La Rochelle, ktoré obsluhuje viaceré letecké spoločnosti ponúkajúce pravidelné linky do rôznych destinácií vo Francúzsku a Európe.
- (309) Komisia sa preto domnieva, že letiská Niort a Rochefort nepredstavujú náhrady za letisko La Rochelle ako letisko osobnej prepravy na pravidelných linkách prevádzkovaných veľkými komerčnými leteckými spoločnosťami.
- (310) Komisia sa však napriek tomu domnieva, že letisko La Rochelle súťaží s inými letiskami, a to aj tými, ktoré sa nachádzajú mimo jeho spádovej oblasti. Prevádzkovatelia letísk v EÚ medzi sebou navzájom súťažili, aby prilákali letecké spoločnosti. Letecké spoločnosti totiž určujú letecké spojenia, ktoré prevádzkujú a príslušné frekvencie letov v závislosti od rôznych kritérií. Tieto kritériá zahŕňajú potenciálnych zákazníkov, ktorých môžu očakávať na týchto linkách, ale aj vlastnosti letísk, ktoré sa nachádzajú na obidvoch koncoch daných leteckých spojení.
- (311) Letecké spoločnosti prihliadajú najmä na kritériá, ako sú druh poskytovaných letiskových služieb, obyvateľstvo alebo hospodárska činnosť v okolí letiska, prehustenie dopravy, existencia prístupu pozemnými dopravnými cestami alebo úroveň poplatkov a všeobecné obchodné podmienky súvisiace s využívaním letiskovej infraštruktúry a služieb (vrátane existencie a objemu stimulov a opatrení na podporu marketingu ponúkaných leteckými spoločnosťami). Úroveň poplatkov, stimulov a opatrení podpory je kľúčovým faktorom, keďže verejné financie poskytované letisku sa môžu použiť na prilákanie leteckých spoločností, čím sa môže závažne narušiť hospodárska súťaž.
- (312) Letecké spoločnosti preto poskytujú svoje zdroje, najmä pokiaľ ide o lietadlá a posádku, na rôznych linkách, pričom prihliadajú okrem iného na služby, ktoré ponúkajú prevádzkovatelia letísk, a na ceny, ktoré si za ne účtujú.
- (313) Z uvedeného jednoznačne vyplýva, že jednotlivé opatrenia, ktoré boli poskytnuté letisku La Rochelle a sú predmetom tohto vyšetrovania, s najväčšou pravdepodobnosťou, ak poskytnú hospodársku výhodu danému podniku, posilnia jeho postavenie vo vzťahu k ostatným prevádzkovateľom európskych letísk. Tieto opatrenia by preto mohli narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

#### 7.1.1.5. Záver o existencii pomoci

- (314) Subvencie na vykonávanie úloh štátnej správy a údajné vystavovanie nižších faktúr za služby poskytované hlavnou správou CCI letisku v rokoch 2006 až 2012 nepredstavujú štátnu pomoc. Investičné granty, vystavovanie nižších faktúr za služby poskytované hlavnou správou CCI letisku La Rochelle v rokoch 2001 až 2005, vratné preddavky prijaté letiskom La Rochelle a subvencie miestnych orgánov určené na opatrenia propagujúce letisko La Rochelle predstavujú štátnu pomoc letisku La Rochelle.

<sup>(76)</sup> Tieto služby zahŕňajú služby pozemnej obsluhy, bezpečnostné služby a záchranné služby a služby protipožiarnej ochrany lietadiel úrovne 1.

### 7.1.2. Neoprávnenosť štátnej pomoci

- (315) Investičné granty, vystavovanie nižších faktúr v rokoch 2001 až 2005, vratné preddavky a subvencie na propagačné opatrenia, ktoré dostala CCI od departementu Charente-Maritime, regiónu Poitou-Charentes a Communauté d'agglomération de La Rochelle, boli vykonané bez notifikácie v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.
- (316) V rozhodnutí 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 (ďalej len „rozhodnutie o SVHZ z roku 2005“) sa stanovujú podmienky, za ktorých niektoré druhy pomoci poskytnuté ako náhrada za služby vo verejnom záujme môžu byť oslobodené od notifikačnej požiadavky ustanovenej v článku 108 ods. 3 ZFEÚ. Podľa Francúzska opatrenia poskytnuté CCI-letisko spĺňajú tieto podmienky. Komisia nie je toho názoru.
- (317) Po prvé správa letiska La Rochelle ako celku sa nemôže považovať za skutočné SVHZ, ako sa to preukazuje v odôvodnení 261. To znamená, že jednotlivé uvedené opatrenia, keďže boli poskytnuté na financovanie prevádzky letiska ako celku, nespĺňajú kritériá stanovené v rozhodnutí SVHZ z roku 2005.
- (318) Po druhé, ako už bolo uvedené, aj za predpokladu, že by sa správa letiska ako celku mohla klasifikovať ako SVHZ, žiadne z predmetných opatrení by nepredstavovali náhradu za službu vo verejnom záujme, ktorej parametre boli stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom. Ako sa zdôrazňuje v odôvodnení 273, predmetné opatrenia nespĺňajú podmienky rozsudku vo veci Altmark.
- (319) Vzhľadom na uvedené investičné granty, vystavovanie nižších faktúr v rokoch 2001 až 2005, vratné preddavky a subvencie na propagačné opatrenia, ktoré dostala CCI od departementu Charente-Maritime, regiónu Poitou-Charentes a Communauté d'agglomération de La Rochelle, predstavujú neoprávnenú pomoc.

### 7.1.3. Zlučiteľnosť pomoci s vnútorným trhom

#### 7.1.3.1. Zlučiteľnosť investičnej pomoci

- (320) Predmetné opatrenia sa týkajú investičných grantov vyplatených CCI-letisko jednotlivými subjektmi verejného sektora (regiónom Poitou-Charentes, departementom Charente-Maritime a Communauté d'agglomération de La Rochelle) a v rámci EFRR. Ako už bolo uvedené, tieto investičné granty priniesli zníženie investičných nákladov, ktoré by CCI za bežných okolností musela znášať, a preto predstavujú investičnú pomoc.
- (321) Investičná pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014, čo je dátum, od ktorého sa uplatňujú usmernenia z roku 2014. Komisia podľa týchto usmernení uplatňuje na neoprávnenú investičnú pomoc poskytnutú letiskám platné pravidlá v čase poskytnutia pomoci <sup>(77)</sup>.
- (322) Pokiaľ ide o granty poskytnuté od roku 2005, v danom čase platili usmernenia z roku 2005, a preto sa mali uplatniť.
- (323) Granty poskytnuté v rokoch 2000 až 2005 však boli poskytnuté CCI-letisko pred nadobudnutím platnosti usmernení z roku 2005, v čase, keď sa na investičnú pomoc letiskám nevzťahovalo žiadne konkrétne kritérium zlučiteľnosti. Komisia teda musí posúdiť tieto granty priamo v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, v súlade so svojou rozhodovacou praxou v tejto súvislosti. Je vhodné pripomenúť, že v usmerneniach z roku 2005 sa konsolidovala rozhodovacia prax Komisie, ktorá sa týka posúdenia zlučiteľnosti pomoci poskytnutej prevádzkovateľom letísk. Komisia sa preto domnieva, že zlučiteľnosť grantov poskytnutých v rokoch 2000 až 2005 s vnútorným trhom by sa mala posudzovať vzhľadom na zásady stanovené v usmerneniach z roku 2005 a na judikatúru <sup>(78)</sup>.

<sup>(77)</sup> Bod 173 usmernení z roku 2014.

<sup>(78)</sup> Rozsudok Súdneho dvora (Veľká komora) z 22. septembra 2020, C-594/18 P, Rakúska republika/Komisia, ECLI:EU:C:2020:742, bod 20.



(324) Štátna pomoc v prospech letísk musí byť rovnako ako akákoľvek iná štátna pomoc nevyhnutná na uľahčenie rozvoja hospodárskej činnosti a primeraná tomuto cieľu, aby bola vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Komisia preto posúdi súlad s týmito kritériami nevyhnutnosti a primeranosti okrem kritérií stanovených v usmerneniach z roku 2005.

(325) V záujme stanovenia nevyhnutnosti a primeranosti pomoci musí Komisia overiť aj to, či sa výška pomoci obmedzuje na to, čo je nevyhnutne potrebné na dosiahnutie sledovaného cieľa <sup>(79)</sup>.

a) Oprávnenosť investičných nákladov

(326) Komisia predovšetkým konštatuje, že podľa usmernení z roku 2005 sa náklady oprávnené na čerpanie investičnej pomoci letisku musia obmedziť na investičné náklady súvisiace s letiskovými infraštruktúrami ako takými (vzletové a pristávacie dráhy, terminály, odbavovacie plochy atď.) alebo na náklady na zariadenia, ktoré ich priamo podporujú (protipožiarne zariadenia, bezpečnostné a ochranné zariadenia). Z oprávnených nákladov však musia byť vylúčené náklady súvisiace s obchodnými činnosťami, ktoré nie sú priamo spojené so základnými činnosťami letiska, akými sú výstavba, financovanie, užívanie a prenájom pozemkov a nehnuteľností, nielen pre kancelárie a skladovacie priestory, ale aj pre hotely a priemyselné podniky nachádzajúce sa v priestoroch letiska, ako aj obchody, reštaurácie a parkoviská.

(327) Na financovanie výstavby novej priletovej a odletovej haly, posilnenie, predĺženie a rozšírenie vzletovej a pristávacej dráhy, posilnenie a rozšírenie rolovacej dráhy, posilnenie a rozšírenie stojísk lietadiel a vybudovanie sedimentačnej nádrže, aby bolo letisko v súlade so zákonom o vodách, boli využité jednotlivé investičné granty poskytnuté z EFRR, regiónom Poitou-Charentes, departementom Charente-Maritime a Communauté d'agglomération de La Rochelle vo výške takmer 3 milióny EUR.

(328) Vzletová a pristávacia dráha, rolovacia dráha, stojiská lietadiel, sedimentačná nádrž a terminál tvoria súčasť letiskovej infraštruktúry a patria do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci, ako sa vymedzuje v odôvodnení 218. Z tohto dôvodu sú investičné náklady na tieto infraštruktúry oprávnené.

b) Pomoc uľahčuje rozvoj hospodárskej činnosti

(329) Investičné granty sa využili na výstavbu novej priletovej a odletovej haly, posilnenie, predĺženie a rozšírenie vzletovej a pristávacej dráhy, posilnenie a rozšírenie rolovacej dráhy, posilnenie a rozšírenie stojísk lietadiel a vybudovanie sedimentačnej nádrže, aby bolo letisko v súlade so zákonom o vodách.

(330) Zmena veľkosti vzletovej a pristávacej dráhy (o 45 m na šírku a 115 m na dĺžku), rolovacej dráhy a stojísk lietadiel umožnila letisku La Rochelle obsluhovať lietadlá s kapacitou 100 – 200 miest, ako sú B737 a A320, a prispôbením sa osobitným bezpečnostným normám pre tieto lietadlá zacieliť na nové trhy, na ktorých sa tieto lietadlá používajú najčastejšie (Spojené kráľovstvo, Belgicko, Pyrenejský polostrov). Splňa to cieľ regionálneho rozvoja hospodárstva a cestovného ruchu, ktorým sa posilňuje atraktivnosť letiska La Rochelle, a tým aj zvyšuje počet cestujúcich prichádzajúcich do regiónu.

(331) Rozšírenie terminálu umožnilo prispôsobiť terminál neustálemu zintenzívňovaniu prepravy, a teda aj odbaveniu cestujúcich na prijateľnej úrovni bezpečnosti, ochrany a pohodlia, ktorá predtým chýbala, ako sa zdôraznilo v štúdiu o budovách z januára 2000. V štúdiu sa uvádzalo, že v špičke prichádzalo 100 cestujúcich a keďže multifunkčná hala pre verejnosť bola značne poddimenzovaná, spôsobovalo to prehustenie a oneskorenia pri bezpečnostných postupoch, a následne aj pri nastupovaní do lietadla a vystupovaní z neho. Vďaka financovaniu sa teda zlepšila bezpečnosť a prevádzka infraštruktúry, ktorá je nevyhnutným predpokladom na dosiahnutie cieľov regionálneho rozvoja a rozvoja cestovného ruchu.

<sup>(79)</sup> Pozri rozhodnutie Komisie z 18. februára 2011 o štátnej pomoci NN 26/2009 – Grécko – Rozšírenie letiska Ioannina, odôvodnenia 69 a 70. Pozri aj rozsudok Všeobecného súdu z 18. januára 2012, Djebel/Komisia, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, body 122 a 123 a citovanú judikatúru.

- (332) Takisto treba uviesť, že letisko La Rochelle predstavuje významné spojenie medzi Európou a regiónom La Rochelle. Vzhľadom na to je letisko nevyhnutným predpokladom rozvoja hospodárstva a cestovného ruchu v regióne. Neexistencia letiska v regióne La Rochelle alebo významné zníženie jeho odbavovacieho potenciálu by túto úlohu značne skomplikovalo, keďže najmä pracovníci na služobných cestách chcú čo najviac skrátiť precestovaný čas, predovšetkým preto, aby sa mohli ešte v ten istý deň vrátiť. Ak by teda preto museli pracovníci na služobných cestách z/do La Rochelle využívať letisko, ktoré nie je v bezprostrednej blízkosti mesta, považovalo by sa to za prekážku rozvoju hospodárskej činnosti.
- (333) Letisko La Rochelle odbavuje aj veľký prílev turistov, keďže sa nachádza v blízkosti Île de Ré s prímorskými letoviskami. Tento pozitívny vplyv bol posúdený v nóte CCI z roku 2008 o stratégii pre kontrolovaný rast. V nóte sa uvádza, že hospodársky prínos letiska k aglomerácii zodpovedá príjmom, ktoré cestujúci nízkonákladových leteckých spoločností prinesú miestnej ekonomike počas svojho pobytu (33 miliónov EUR v roku 2007). Okrem toho letisko v roku 2008 zabezpečovalo 167 pracovných miest. V správe ODIT France z roku 2008 o leteckej doprave a rozvoji cestovného ruchu sa uvádzal pomer, z ktorého vyplýva celkový odhadovaný hospodársky prínos letiska La Rochelle pre miestnu ekonomiku v roku 2008 vo výške 100 miliónov EUR.
- (334) Zo všetkých týchto dôvodov investičné granty poskytnuté CCI-letisko prispeli vzhľadom na všeobecný vplyv letiska na cestovný ruch a hospodárske činnosti k hospodárskemu rozvoju La Rochelle a jeho regiónu.
- (335) Tieto granty rovnako prispeli k prístupnosti regiónu, najmä pre turistov a pracovníkov na pracovných cestách. Vzhľadom na to treba uviesť, že letisko La Rochelle sa nenachádza v tej istej spádovej oblasti ako letisko Angoulême (pozri odôvodnenia 305 až 307).
- (336) Pokiaľ ide o letiská Niort a Rochefort, Komisia sa domnieva, že nepredstavujú náhrady za letisko La Rochelle ako letisko osobnej prepravy na pravidelných linkách prevádzkovaných veľkými komerčnými leteckými spoločnosťami (pozri odôvodnenie 309).
- (337) Investičná pomoc, ktorá umožňuje letisku La Rochelle zvýšiť odbavovaciu kapacitu, preto v dôsledku toho do určitej miery podporuje prístupnosť k regiónu, lebo zabraňuje tomu, aby si cestujúci a letecké spoločnosti museli vyberať jednu z nedokonalých náhrad.
- (338) Okrem toho linka TGV spájajúca La Rochelle s Parížom, medzinárodným dopravným uzlom, je jediným vysokorýchlostným spojením zo Saint Pierre des Corps, a preto týmto spôsobom dopravy trvá cesta do Paríža tri hodiny. Projekt TGV Atlantique, ktorý bude spájať mestá Poitiers, Angoulême a Bordeaux plnou rýchlosťou, nezahŕňa La Rochelle.
- (339) Preto podľa všetkého investičné granty aj napriek existencii alternatívnych dopravných prostriedkov k leteckej doprave prispeli k zlepšeniu dostupnosti regiónu a k jeho hospodárskemu rozvoju.
- c) Infraštruktúra je nevyhnutná a primeraná cieľu
- (340) Investície sa zameriavali na zlepšenie prevádzky a zabezpečenie optimálneho využívania existujúcej infraštruktúry, a to najmä preto, lebo časť infraštruktúry bola nepoužiteľná v dôsledku nesúladu s bezpečnostnými normami, alebo preto, lebo investície umožnili prispôsobiť letisko predvídateľnému nárastu počtu cestujúcich.
- (341) Pri realizácii investícií do rozšírenia vzletovej a pristávacej dráhy letiska, ktorá bola poddimenzovaná a nedostatočná, sa CCI-letisko obmedzila na rozšírenie o 115 metrov, ktoré postačovalo na splnenie jeho trhových cieľov stanovených v odôvodnení 330, t. j. prispôsobiť sa lietadlu s maximálnou kapacitou 200 miest. Toto rozšírenie sa odporúčalo aj v štúdií vypracovanej v januári 2000 službou Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest. Objem prepravy zaznamenaný v následných rokoch tieto zistenia potvrdzuje.
- (342) Ako sa uvádza v odôvodnení 331, práca na (rovnako poddimenzovanom) termináli financovaná z investičných grantov nevedla k významnému nárastu kapacity, ale zameriavala sa iba na to, aby poddimenzovaná infraštruktúra dokázala zvládnuť existujúci objem prepravy a lepšie odbaviť prepravu v špičke.
- (343) Uvedené investície preto nepresiahli to, čo je nevyhnutne potrebné na to, aby mohlo letisko naďalej hladko odbavovať existujúcu prepravu, a to aj v špičke. Investície boli teda nevyhnutné a primerané k stanovenému cieľu.

## d) Infraštruktúra ponúka dostatočné perspektívy používania zo strednodobého hľadiska

- (344) Treba uviesť, že v rokoch 2005 až 2007 objem prepravy na letisku La Rochelle kolísal od približne 120 000 do približne 220 000 cestujúcich ročne a že objem prepravy sa počas rokov neustále zvyšoval. Preto bolo v rokoch 2005 a 2007 logické očakávať značné zvýšenie jeho využívania.
- (345) Tieto očakávania preto opodstatňovali investície zamerané na udržiavanie infraštruktúry v takom stave, v ktorom by bola schopná odbaviť existujúci objem prepravy a zvládnuť každoročný rast letiska bez toho, aby bolo potrebné významne zvyšovať kapacitu.
- (346) Je potrebné v tejto súvislosti pamätať na to, že práca na zmene veľkosti vzletovej a pristávacej dráhy na letisku La Rochelle mala za cieľ zvládnuť lietadlá s väčšou kapacitou a prispôsobiť sa bezpečnostným normám, ktoré sú špecifické pre konkrétne lietadlá, aby sa napokon podporilo zvýšenie počtu cestujúcich prichádzajúcich do regiónu. Okrem toho rozšírenie terminálu umožnilo prispôsobiť terminál neustálemu zintenzívňovaniu prepravy, a teda aj odbaveniu cestujúcich na prijateľnej úrovni bezpečnosti, ochrany a pohodlia, ako aj zabrániť prehusteniu a oneskoreniam pri bezpečnostných postupoch, a následne aj pri nastupovaní do lietadla a vystupovaní z neho. Z investičných grantov sa financovala renovácia vzletovej a pristávacej dráhy a modernizácia, ktorej cieľom bolo udržať infraštruktúru v takom stave, v ktorom by bola schopná naďalej odbavovať existujúce druhy lietadiel a zvládať objem dopravy bez značného zvýšenia kapacity, ako aj zlepšiť prevádzku letiska v špičke. Z toho vyplýva, že financovaná infraštruktúra teda pri udelení investičných grantov teda ponúkali dostatočné perspektívy používania zo strednodobého hľadiska.

## e) Rovnaký a nediskriminačný prístup k infraštruktúre

- (347) Letisko La Rochelle je otvorené rôznym leteckým spoločnostiam, ktoré ho chcú využívať bez konkrétnych obmedzení. V zmysle usmernení z roku 2005 je preto k infraštruktúre rovnaký a nediskriminačný prístup.

## f) Neexistencia vplyvu na obchod v rozpore so spoločným záujmom

- (348) Ako už bolo uvedené, letisko La Rochelle je podľa usmernení z roku 2005 letiskom kategórie D. V bode 39 usmernení sa uvádza, že „je málo pravdepodobné, že financovanie poskytnuté malým regionálnym letiskám (kategória D) naruší hospodársku súťaž alebo ovplyvní obchod v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločným záujmom“.
- (349) Okrem toho z odôvodnení 304 až 309 vyplýva, že letisko La Rochelle nesúťaží vo svojej spádovej oblasti s iným letiskom s rovnakým obchodným modelom, na ktorý budú mať pravdepodobne negatívny vplyv predmetné opatrenia. Letiská Niort a Rochefort obsluhujú iné trhové segmenty, a preto sú si navzájom len nedokonalými náhradami. Letisko Angoulême sa nenachádza v spádovej oblasti letiska La Rochelle.
- (350) Okrem toho sa predmetné investičné granty nepoužili na financovanie značného zvýšenia kapacity, ktoré by viedlo k zmene klasifikácie letiska podľa usmernení z roku 2005. Najväčší vplyv mali predmetné investičné granty na udržanie letiska, keďže v prípade neexistencie uvedených grantov by nemohlo pokračovať v prevádzke alebo by v nej mohlo pokračovať iba za horších podmienok. Granty však neviedli k vytvoreniu novej kapacity, ktorá by súťažila s inými letiskami, ako sa zobrazuje v tabuľke 11.

Tabuľka 11

## Využitá kapacita podľa počtu cestujúcich v období 2002 – 2010

Rok	Využitá kapacita
2002	91 726
2003	93 763
2004	100 342

2005	127 563
2006	180 964
2007	220 088
2008	214 338
2009	167 724
2010	191 429

Zdroj: francúzske orgány.

(351) A napokon po poskytnutí investičných grantov nedošlo k žiadnemu významnému presunu z Angoulême na La Rochelle, ani zrušeniu liniek z Angoulême a ich nahradeniu novými linkami do tých istých destinácií z La Rochelle.

(352) Komisia so zreteľom na všetky pozitívne a negatívne skutočnosti predmetných grantov zastáva názor, že investičné granty neovplyvnili obchod v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločným záujmom.

g) Nevyhnutnosť a primeranosť pomoci

(353) Považuje sa za nevyhnutné a primerané investovať do lepšej prevádzky a optimálneho využívania existujúcej infraštruktúry, a to najmä vtedy, keď je časť infraštruktúry nepoužiteľná v dôsledku nesúladu s bezpečnostnými normami<sup>(80)</sup>, alebo preto, lebo investície umožnili prispôsobiť letisko predvídateľnému nárastu počtu cestujúcich<sup>(81)</sup>.

(354) Pokiaľ ide o prácu na poddimenzovanej vzletovej a pristávacej dráhe, rolovacej dráhe a stojiskách lietadiel, stratégiou letiska bolo otvoriť nové linky a dosiahnuť rozvoj prepravy, preto si táto infraštruktúra vyžadovala rozšírenie.

(355) Pokiaľ ide o prácu vykonanú na termináli, letisková infraštruktúra nebola vhodná na neustále zvyšovanie toku cestujúcich, čo malo za následok oneskorenia a prehustenie. Zmena veľkosti letiska bola preto nevyhnutná aj primeraná na odbavenie prílevu cestujúcich.

(356) Investičné granty predstavovali 2 986 000 EUR z investície vo výške 5 876 000 EUR, t. j. intenzitu pomoci v objeme 50,8 %, ktorá je prijateľná vzhľadom na kategóriu letiska.

(357) Okrem toho z dostupných dôkazov vyplýva, že túto pomoc možno považovať za nevyhnutnú a primeranú v tom zmysle, že CCI by nebola schopná financovať predmetné investície bez tejto pomoci a nemohla by poskytnúť podstatne vyšší príspevok než ten, ktorý poskytla.

(358) V nasledujúcej tabuľke 12 je zhrnutý čistý príjem letiska La Rochelle za obdobie 2002 – 2012 a jeho schopnosť samofinancovania, ktorá je súčtom čistého príjmu a nepeňažných výdavkov (v zásade odpisov a rezerv na záväzky a poplatky). Schopnosť samofinancovania predstavuje sumy vytvorené činnosťou spoločnosti, ktoré slúžia na financovanie investícií, prevádzkového kapitálu spoločnosti, splátok úverov, úspor a dividend vyplácaných akcionárom.

<sup>(80)</sup> Rozhodnutie Komisie zo 16. mája 2006 o štátnej pomoci NN 21/2006 – Spojené kráľovstvo – Letisko Derry (Ú. v. EÚ C 272, 9.11.2006, s. 13), odôvodnenia 57 a 58.

<sup>(81)</sup> Rozhodnutie Komisie z 27. apríla 2010 o štátnej pomoci N 41/2010, Lotyšsko – Štátna pomoc týkajúca sa investícií do letiskovej infraštruktúry v Rige (Ú. v. EÚ C 143, 2.6.2010, s. 22), odôvodnenia 35 – 37.

Tabuľka 12

**Čistý príjem a schopnosť samofinancovania letiska La Rochelle**

(v tis. EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Príjem	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Výdavky	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Čistý príjem	- 175	- 75	19	- 334	- 738	- 559	- 728	- 771	- 197	- 491	- 496
Schopnosť samofinancovania	5	228	- 84	5	298	- 195	- 259	- 679	46	- 2	- 30

Zdroj: francúzske orgány.

(359) Z tejto tabuľky vyplýva, že letisko v rokoch 2002 až 2012 naakumulovalo straty. Okrem toho schopnosť samofinancovania letiska v danom období kolísala od 298 000 EUR do -679 000 EUR ročne. V rokoch 2004 a 2005, keď boli vyplatené takmer všetky investičné granty, bola schopnosť samofinancovania letiska iba -84 000 EUR a 5 000 EUR, čo je veľmi málo v porovnaní s vynaloženými investičnými nákladmi (celkové investičné náklady boli v rokoch 2004 a 2005: 5 830 000 EUR) <sup>(82)</sup>. Prostriedky získané z činností letiska teda zďaleka nepostačovali na to, aby mohli významne prispieť k financovaniu týchto investícií.

(360) Z dostupných údajov vyplýva, že finančný výsledok v roku 2004 bol 19 000 EUR a v roku 2005 -334 000 EUR, teda v rokoch, keď boli vyplatené takmer všetky investičné granty. Tieto údaje sa musia porovnať s čistým príjmom letiska po poskytnutí grantov, t. j. -738 000 EUR v roku 2006 a -559 000 EUR v roku 2007. Ak by teda letisko financovalo celkovú výšku alebo podstatnú časť predmetných investícií z vlastných zdrojov, výrazne by tým prispelo k svojim značným stratám.

(361) Na druhej strane je vzhľadom na realizované dlhotrvajúce straty málo pravdepodobné, že by CCI mohla financovať významnú časť predmetných investícií tým, že by zvýšila svoju zadlženosť, ktorá v roku 2005 predstavovala približne 226 000 EUR a v roku 2006 341 000 EUR <sup>(83)</sup>.

(362) Investičné granty boli preto nevyhnutné na vykonávanie investícií, ktoré sa nimi financovali. Inými slovami mali stimulačný účinok, lebo CCI by bez grantov tieto investície neuskutočnila. Navyše dotácie dodržiavajú zásadu proporcionality, keďže CCI by nemohla výrazne zvýšiť svoj príspevok na financovanie týchto investícií.

## h) Záver o zlučiteľnosti investičnej pomoci

(363) Z dôvodov vysvetlených v tomto oddiele Komisia dospieva k záveru, že investičné granty na obdobie 2001 – 2005 predstavujú pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(364) Tento záver vychádza z kritérií stanovených v usmerneniach z roku 2005 pre investičnú pomoc letiskám. Nie je ním dotknuté žiadne posúdenie prípadnej budúcej investičnej pomoci letisku La Rochelle, ktoré by Komisia mohla byť povinná vypracovať na základe usmernení z roku 2014.

<sup>(82)</sup> Tabuľku predložili francúzske orgány 14. novembra 2017 v odpovedi na otázku 9.

<sup>(83)</sup> Príloha 6 k doplnkovej záverečnej odpovedi CCI zo 14. novembra 2017 (obchodný plán na obdobie 2001 – 2014, riadok Pôžičky a iné finančné záväzky).

## 7.1.3.2. Zlučiteľnosť prevádzkovej pomoci

- (365) Ako už bolo preukázané, Francúzsko sa dopustilo zjavne nesprávneho posúdenia tvrdením, že správa letiska La Rochelle bola ako celok SVHZ. Osobitne činnosť prevádzkovateľa letiska La Rochelle spočívajúca v prijímaní komerčných osobných letov na tomto letisku nemožno považovať za skutočnú SVHZ. Keďže jednotlivé opatrenia finančnej podpory, ktoré sú predmetom tohto prešetrovania, boli zamerané na financovanie prevádzky činnosti letiska ako celku, nemožno ich považovať za náhradu za službu vo verejnom záujme poskytnutú s cieľom riadiť skutočnú SVHZ.
- (366) Okrem toho, ako už bolo preukázané, žiadne z opatrení finančnej podpory, ktoré sú predmetom tohto prešetrovania, nie je uplatnením systému finančnej kompenzácie, ktorého parametre boli stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom a ktorý obsahuje podrobné pravidlá na kontrolu a prehodnocovanie kompenzácie, ako aj podmienky vracania prípadnej nadmernej kompenzácie a opatrenia na predchádzanie jej vzniku. To znamená, že predmetné opatrenia nespĺňajú kumulatívne podmienky stanovené Rámcom Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme <sup>(84)</sup>, ktorý je na daný prípad použiteľný *ratione temporis*.
- (367) Tieto opatrenia preto nemôžu byť vyhlásené za zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ.
- (368) Komisia bude analyzovať opatrenia, ktoré sú predmetom tohto posúdenia, podľa jednotlivých kritérií článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.
- (369) Predmetné opatrenia sa týkajú financovania prevádzky letiska: vratné preddavky s nulovou sadzbou, vystavovanie nižších faktúr za služby poskytované hlavnou správou CCI letisku La Rochelle od roku 2001 do roku 2005 a subvencie, ktoré CCI získala od miestnych orgánov na opatrenia propagácie letiska La Rochelle.
- (370) Tieto opatrenia predstavujú prevádzkovú pomoc, keďže boli určené na financovanie prevádzky letiska La Rochelle, a nie na osobitné investície v rámci tohto letiska. Táto prevádzková pomoc bola poskytnutá neoprávnene pred 4. aprílom 2014, dátumom nadobudnutia účinnosti usmernení z roku 2014, v ktorých Komisia oznámila, že bude uplatňovať zásady stanovené v týchto usmerneniach vo všetkých prebiehajúcich prípadoch týkajúcich sa prevádzkovej pomoci poskytnutej letiskám, a to aj v prípade, ak bola pomoc poskytnutá pred 4. aprílom 2014 <sup>(85)</sup>.
- (371) Podľa usmernení z roku 2014 môže byť prevádzková pomoc poskytnutá letiskám pred 4. aprílom 2014 vyhlásená za zlučiteľnú v plnom rozsahu prevádzkových nákladov, ktoré nie sú pokryté, ak sú splnené podmienky stanovené v oddiele 5.1.2 <sup>(86)</sup>. Podmienky stanovené v oddiele 5.1.2 usmernení z roku 2014 sa analyzujú ďalej.

– *Pomoc uľahčuje rozvoj hospodárskej činnosti*

- (372) Prostredníctvom vratných preddavkov a vystavovania nižších faktúr sa financoval prevádzkový deficit letiska La Rochelle, čím sa umožňovala jeho ďalšia prevádzka. Pokiaľ ide o subvencie poskytnuté miestnymi orgánmi, ktoré boli určené na opatrenia propagácie letiska La Rochelle, účelom týchto subvencií bolo financovať propagačné opatrenia, ktorých cieľom bol rozvoj činnosti letiska.
- (373) Ako sa už vysvetľovalo v odôvodneniach 329 a 332, činnosť letiska La Rochelle má pozitívny vplyv na hospodársky rozvoj regiónu La Rochelle, najmä v odvetví cestovného ruchu.
- (374) Miestny hospodársky rozvoj je však podľa usmernení z roku 2014 uznaný ako cieľ spoločného záujmu, ktorým sa môže odôvodniť poskytnutie prevádzkovej pomoci v prospech letiska pred 4. aprílom 2014, ak sú splnené určité podmienky.
- (375) Je nepopierateľné, že letisko La Rochelle zodpovedá za veľký prílev turistov do regiónu La Rochelle a má pozitívny vplyv na región a miestnu ekonomiku.

<sup>(84)</sup> Oznámenie Komisie – Rámec Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (2011) (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15).

<sup>(85)</sup> Bod 172 usmernení z roku 2014.

<sup>(86)</sup> Bod 137 usmernení z roku 2014.

- (376) Tento pozitívny vplyv bol posúdený v nóte CCI z roku 2008 o stratégii pre kontrolovaný rast. V nóte sa uvádza, že hospodársky prínos letiska k aglomerácii zodpovedá príjmom, ktoré cestujúci nízkonákladových leteckých spoločností prinesú miestnej ekonomike počas svojho pobytu (33 miliónov EUR v roku 2007) a počtu pracovných miest na letisku (167 v roku 2008).
- (377) V správe ODIT France z roku 2008 o leteckej doprave a rozvoji cestovného ruchu sa uvádzal pomer, z ktorého vyplýva celkový odhadovaný hospodársky prínos letiska La Rochelle pre miestnu ekonomiku v roku 2008 vo výške 100 miliónov EUR. Okrem toho letisko v roku 2008 zabezpečovalo 167 pracovných miest.
- (378) Okrem toho sa počas ročných prieskumov v rokoch 2006 až 2014 vypočítali výdavky na cestujúceho a celkové výdavky, a to s týmito výsledkami:

Tabuľka 13

**Výdavky na cestujúceho a celkové výdavky v regióne La Rochelle**

(v EUR)

Rok	Výdavky na cestujúceho	Celkové výdavky
2006	336	17,8 milióna
2007	471	33 miliónov
2008	367	27,4 milióna
2009	Neposudzovalo sa	Neposudzovalo sa
2010	532,58	30 miliónov
2011	548,97	35 miliónov
2012	558,62	37 miliónov
2013	482,80	27,4 milióna
2014	578,44	33 miliónov

Zdroj: francúzske orgány.

- (379) V tabuľke 13 sa uvádza, že hospodársky prínos letiska k regiónu La Rochelle sa v období 2006 – 2014 zvýšil, pričom výdavky na cestujúceho sa zvýšili z 336 EUR v roku 2006 na 578,44 EUR v roku 2014.
- (380) Ak sa podľa usmernení z roku 2014 letisko nachádza v rovnakej spádovej oblasti ako iné letisko s nevyužitou kapacitou, v podnikateľskom pláne musí byť na základe platného odhadu objemu osobnej a nákladnej dopravy uvedený pravdepodobný vplyv na prepravu druhého letiska nachádzajúceho sa v tejto spádovej oblasti<sup>(87)</sup>. Letisko La Rochelle vo svojej spádovej oblasti nesúťaží s iným letiskom s rovnakým obchodným modelom, Letiská Niort a Rochefort obsluhujú iné trhové segmenty, a preto sú si navzájom len nedokonalými náhradami (pozri odôvodnenia 308 a 309). Letisko Angoulême sa nenachádza v spádovej oblasti letiska La Rochelle. Možno teda konštatovať, že pravdepodobný vplyv premávky letiska La Rochelle na susedné letiská bol zohľadnený a že významný vplyv bol vylúčený.
- (381) Komisia sa preto domnieva, že prevádzková pomoc poskytnutá letisku La Rochelle prispela k cieľu hospodárskeho rozvoja a prepojitelnosti regiónu La Rochelle.

<sup>(87)</sup> Bod 114 usmernení z roku 2014.

b) Nevyhnutnosť zásahu zo strany štátu a primeranosť pomoci ako politického nástroja

- (382) Prevádzková pomoc bola potrebná na zabezpečenie finančnej životaschopnosti prevádzky letiska La Rochelle, a tým aj na pokračovanie jeho prevádzky. Z rozpočtového hľadiska bola predmetná pomoc potrebná, pretože letisko nebolo finančne životaschopné a zaznamenávalo hotovostný deficit. Vzhľadom na svoje výsledky by letisko nedokázalo nič viac financovať z vlastných prostriedkov.
- (383) Ďalej sa v usmerneniach z roku 2014 uznáva, že „[p]reto môžu mať menšie letiská za súčasných trhových podmienok ťažkosti so zaručením financovania svojej prevádzky bez verejného financovania“<sup>(88)</sup>. V usmerneniach sa uvádza, že letiská do 700 000 cestujúcich ročne nemusia byť schopné pokryť veľkú časť svojich prevádzkových nákladov. Letisko La Rochelle patrí k menším letiskám, keďže sa neočakáva, že jeho premávka do roku 2020 presiahne 300 000 cestujúcich a do roku 2007 nepresiahla 200 000 cestujúcich.
- (384) Podľa usmernení z roku 2014 je potrebné preskúmať, či bolo možné použiť iné a menej deformujúce politické nástroje alebo nástroje pomoci ako tie, ktoré boli použité<sup>(89)</sup>. Ako už bolo zdôraznené, letisko zaznamenalo v období rokov 2002 – 2012 (s výnimkou roka 2004) každoročne významný prevádzkový deficit. Na udržanie jeho činnosti a zabezpečenie likvidity potrebnej na jeho prevádzku bolo preto ťažké v takom kontexte zvažovať iné nástroje než nenávratné prevádzkové subvencie, ako sú subvencie na marketingové opatrenia a vystavovanie nižších faktúr, ako aj vratné preddavky bez konkrétnej lehoty na splatenie a bez úrokov.
- (385) Prevádzková pomoc poskytnutá letisku La Rochelle bola preto potrebná a primeraná.

c) Stimulačný účinok a primeranosť pomoci

- (386) Podľa usmernení z roku 2014 je potrebné overiť, či by sa úroveň hospodárskej činnosti letiska v prípade neexistencie prevádzkovej pomoci podstatne znížila a či okrem toho bola pomoc obmedzená na minimum, ktoré je nevyhnutné na uskutočnenie podporovanej činnosti<sup>(90)</sup>.
- (387) Keďže letisko La Rochelle nebolo finančne životaschopné, jeho činnosť by sa bez opatrení podpory na financovanie jeho prevádzkových nákladov musela výrazne oklieštiť, aby sa dosiahla vyváženosť jeho finančných prostriedkov, alebo by dokonca muselo úplne činnosť ukončiť. Pomoc mala preto stimulačný účinok v zmysle bodu 124 usmernení z roku 2014.
- (388) Okrem toho je z tabuľky 12 zjavné, že jednotlivé prevádzkové subvencie sa obmedzovali na sumy potrebné na zabezpečenie finančnej životaschopnosti letiska bez toho, aby presahovali potrebný rozsah. S výnimkou roka 2004, keď bol účtovný výsledok kladný (19 000 EUR), boli účtovné výsledky záporné, čo naznačuje, že prevádzková pomoc pre letisko nikdy nepresiahla sumy potrebné na udržanie vyrovnaného účtovného výsledku.
- (389) Osobitný prípad vratných preddavkov poskytnutých hlavnou správou CCI vyplynul zo záväzku predložiť vyrovnaný rozpočet pre letisko, ktorý bol komore CCI uložený koncesnou zmluvou. Výška preddavkov sa stanovila každý rok v čase zostavovania rozpočtu tak, aby sa zabezpečila jeho rovnováha. Zostavovanie rozpočtov pre letiská pod správou obchodných a priemyselných komôr sa riadi prísnymi postupmi, ktoré zaručujú, že verejné príspevky na vyrovnanie rozpočtu budú obmedzené na nevyhnutné minimum.
- (390) Komisia sa preto domnieva, že jednotlivé prevádzkové subvencie, ktoré získala CCI-letisko, boli obmedzené na minimum.

d) Posúdenie narušenia hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (391) Podľa usmernení z roku 2014 Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci poskytnutej pred 4. aprílom 2014 prihliada na narušenie hospodárskej súťaže a na vplyv na obchod<sup>(91)</sup>.

<sup>(88)</sup> Bod 117 usmernení z roku 2014.

<sup>(89)</sup> Bod 120 usmernení z roku 2014.

<sup>(90)</sup> Body 124 a 125 usmernení z roku 2014.

<sup>(91)</sup> Body 131 a 137 usmernení z roku 2014.



- (392) Pomoc poskytnutá letisku v Únii môže mať potenciálne negatívny účinok na všetky ostatné letiská Únie. Všetky letiská Únie v rámci vnútorného trhu leteckej dopravy navzájom súťažia o prilákanie leteckých spoločností. Pokiaľ ide o prevádzkovú pomoc umožňujúcu letisku zostať ekonomicky životaschopné, intenzita tohto všeobecného účinku na iné letiská závisí od objemu činnosti podporeného letiska, ktorý môže byť vyjadrený najmä počtom cestujúcich, leteckých spojení a frekvencií.
- (393) V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že počas posudzovaného obdobia (2001 – 2012) letisko La Rochelle zostalo menším letiskom. Letisko La Rochelle patrí k menším letiskám, keďže sa neočakáva, že jeho premávka do roku 2020 presiahne 300 000 cestujúcich a do roku 2007 nepresiahla 200 000 cestujúcich ročne. Objem činnosti letiska La Rochelle teda zostal nízky. Všeobecný účinok pomoci poskytnutej tomuto letisku na všetky ostatné letiská bol preto relatívne obmedzený.
- (394) Účinky prevádzkovej pomoci poskytnutej konkrétnemu letisku na iné letisko sú však tým intenzívnejšie, čím sú letiská bližšie jedno k druhému. Najmä ak sa jedno z nich nachádza v spádovej oblasti toho druhého, obidve letiská zvlášť intenzívne súťažia o prilákanie leteckých spoločností, ktoré chcú pokryť región, v ktorom sa nachádzajú. Navyše, ak existujú letecké spojenia s odletom z obidvoch letísk do toho istého cieľového mesta, obidve letiská súťažia o prilákanie cestujúcich, ktorí chcú letieť do tohto mesta a ktorí majú v prípade tejto linky na výber medzi obidvoma letiskami.
- (395) Letisko Angoulême sa nenachádza v tej istej spádovej oblasti ako letisko La Rochelle (pozri odôvodnenia 305 až 307).
- (396) Pokiaľ ide o letiská Niort a Rochefort, Komisia sa z tých istých dôvodov, aké sa uvádzajú v odôvodneniach 308 a 309, domnieva, že predmetné subvencie pre letisko La Rochelle nenarúšajú hospodársku súťaž s letiskami Niort a Rochefort.
- (397) Predmetná prevádzková pomoc mala teda obmedzený vplyv na letiská susediace s letiskom La Rochelle.
- (398) Komisia sa so zreteľom na všetky tieto pozitívne a negatívne skutočnosti, ktoré vo všeobecnosti spôsobili predmetné opatrenia pomoci, domnieva, že táto pomoc neovplyvnila obchod v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločným záujmom.
- (399) Komisia sa so zreteľom na uvedené skutočnosti týkajúce sa vplyvu predmetnej pomoci na hospodársku súťaž a obchod a s prihliadnutím na významný príspevok tejto pomoci k hospodárskemu rozvoju oblasti, v ktorej sa nachádza letisko La Rochelle, najmä pre jej pozitívny vplyv na miestny cestovný ruch a podnikanie v regióne, domnieva, že predmetná pomoc neovplyvnila hospodársku súťaž a obchod v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločným záujmom.

e) Záver o zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci

- (400) Vzhľadom na uvedené predstavujú vratné preddavky, jednorazové prevádzkové subvencie, vystavovanie nižších faktúr za služby poskytované hlavnou správou CCI letisku La Rochelle v rokoch 2001 až 2005, ako aj subvencie na propagačné opatrenia, pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.
- (401) Tento záver sa opiera o špecifické kritériá stanovené v usmerneniach z roku 2014 na posúdenie zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci poskytnutej letiskám pred 4. aprílom 2014. Nemá nijaký vplyv na posúdenie prípadnej budúcej pomoci letisku La Rochelle, ktoré by Komisia mohla byť nútená vykonať na základe pravidiel stanovených usmerneniami z roku 2014 pre pomoc poskytnutú po 4. apríli 2014.

## 7.2. Opatrenia v prospech leteckých spoločností

### 7.2.1. Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ

- (402) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ každá 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.

- (403) Na to, aby bolo možné označiť opatrenie za štátnu pomoc, musia byť splnené tieto kumulatívne podmienky:
- príjmom pomoci musí byť podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, čo znamená, že vykonáva hospodársku činnosť,
  - predmetné opatrenie sa musí poskytovať zo štátnych prostriedkov a byť pripísateľné štátu,
  - opatrenie musí poskytovať selektívnu výhodu pre príjemcu alebo príjemcov,
  - predmetné opatrenie musí narúšať alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

#### 7.2.1.1. Pojem „podnik“

- (404) S cieľom určiť, či posudzované opatrenia predstavujú štátnu pomoc, je potrebné určiť, či ich príjemcovia, t. j. Ryanair/AMS a Jet2, sú podnikmi v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Nemožno spochybniť, že tieto dve spoločnosti sú subjekty, ktoré sa venujú poskytovaniu leteckých dopravných služieb a marketingových služieb. Vykonávajú teda hospodársku činnosť.

#### 7.2.1.2. Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu

- (405) Jednotlivé zmluvy, ktoré sú predmetom formálneho vyšetrovacieho konania, boli uzavreté medzi leteckými spoločnosťami na jednej strane a CCI na druhej strane.
- (406) Komisia predovšetkým poukazuje na to, že na osobitné posúdenie pripísateľnosti predmetných opatrení štátu (t. j. verejných platieb poskytovaných podľa uvedených zmlúv) je nepodstatné rozlišovať medzi CCI ako celkom, hlavnou správou CCI a CCI-letisko. CCI-letisko nemá právnu subjektivitu oddelenú od CCI a jednotlivé zmluvy boli uzavreté predsedom CCI alebo pod jeho dohľadom. CCI-letisko nie je samostatný subjekt s vlastnou rozhodovacou nezávislosťou s výnimkou záležitostí týkajúcich sa každodennej prevádzky letiska. Z uvedeného vyplýva, že na účely uplatnenia kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve je potrebné posúdiť konanie CCI-letisko a konanie CCI ako celku spoločne vo vzťahu k leteckým spoločnostiam a ich dcérskym spoločnostiam. Komisia poukazuje na to, že tento prístup sa v jej rozhodovacom postupe uplatňuje <sup>(92)</sup>.
- (407) Ako sa už stanovilo v oddiele 7.1.1.2, CCI je subjektom verejného sektora, takže všetky jej prostriedky sa musia považovať za štátne prostriedky a všetky jej rozhodnutia sú pripísateľné štátu v zmysle judikatúry o štátnej pomoci.
- (408) CCI a spoločnosť Ryanair uvádzajú vo svojich pripomienkach, že zmluvy uzavreté CCI s leteckými spoločnosťami sa nemôžu považovať za pripísateľné štátu.
- (409) Predovšetkým spoločnosť Ryanair a CCI namietajú pripísateľnosť jednotlivých opatrení štátu tvrdením, že štát nemá žiadny vplyv na rozhodnutia obchodných a priemyselných komôr, iba nad nimi vykonáva dohľad. Spoločnosť Ryanair a CCI zakladajú svoje tvrdenie na skutočnosti, že CCI nie je funkčnou súčasťou štátnych štruktúr, keďže všetci členovia riadiacich orgánov obchodných a priemyselných komôr sú obchodníkmi alebo manažermi obchodných spoločností a ani jedno miesto v nich nie je vyhradené zástupcovi štátu. Spoločnosť Ryanair poukazuje aj na stanovisko Štátnej rady, ktoré nasvedčuje tomu, že obchodné a priemyselné komory sú od štátu nezávislé. Podľa tohto stanoviska zo samotnej skutočnosti, že obchodné a priemyselné komory „sú pridružené k štátu, zatiaľ čo akýkoľvek verejný subjekt musí byť technicky pridružený k právnickej osobe, nevyplýva žiadna podradenosť“.
- (410) Na rozdiel od tvrdení spoločnosti Ryanair a CCI v pripomienkach v tejto súvislosti nie je podstatné, že obchodné a priemyselné komory spravujú osoby zvolené obchodníkmi a riaditeľmi podnikov, pričom zástupcovi štátu v nich nie je vyhradené žiadne miesto. Obchodné a priemyselné komory sú totiž v tejto rovine ako územné celky, ktoré spravujú miestni nezávislí volení zástupcovia štátu (v pravom zmysle slova) a nie štátni úradníci vymenovaní inými subjektmi verejného sektora. Okrem toho aj národné parlamenty sú zložené z volených zástupcov. Parlamenty však predstavujú jeden z kľúčových orgánov verejnej moci v demokratickom štáte.

<sup>(92)</sup> Rozhodnutie Komisie o letisku Nîmes, citované v poznámke pod čiarou č. 12, odôvodnení 306.

- (411) Okrem toho miera vplyvu alebo kontroly zo strany štátu (v pravom zmysle slova), pokiaľ ide o činnosti obchodných a priemyselných komôr, je irelevantná, keďže tieto orgány sú samy subjektmi verejného sektora. Situácia obchodných a priemyselných komôr sa odlišuje od situácie verejných podnikov, v súvislosti s ktorými Súdny dvor objasnil kritériá pripísateľnosti štátu v rozsudku vo veci Stardust Marine<sup>(93)</sup>. V prípade opatrenia, ktoré prijal verejný podnik s prvotným poslaním vykonávať hospodársku činnosť, je nutné určiť, či sú subjekty verejného sektora, ktoré kontrolujú tento podnik, napr. so zreteľom na podiel na kapitáli, ktorý držia v tomto podniku, zapojené do prijímania predmetného opatrenia. Situácia obchodnej a priemyselnej komory je odlišná, keďže tento subjekt je sám osebe súčasťou verejnej správy alebo „sprostredkovateľským orgánom štátu“, a teda je subjektom verejného sektora zriadeným zákonom s cieľom zabezpečiť všeobecné záujmy. Pri určovaní toho, či je rozhodnutie obchodnej a priemyselnej komory pripísateľné štátu (v súlade s judikatúrou o štátnej pomoci), teda nie je nutné určiť, či iný subjekt verejného sektora (napr. štát v pravom zmysle slova alebo miestny orgán) bol zapojený do predmetného rozhodnutia. V skutočnosti takéto rozhodnutie nevyhnutne spĺňa kritérium pripísateľnosti.
- (412) Tento prístup už Komisia uplatnila vo svojej rozhodovacej praxi a podporuje sa aj v judikatúre. Komisia napríklad v súvislosti s obchodnou a priemyselnou komorou Var uviedla: „vzhľadom na postavenie verejnoprávnej inštitúcie podľa francúzskeho práva svoju činnosť vykonáva na vymedzenom zemepisnom území, riadia ju volení členovia a disponuje prostriedkami z daní, ktoré boli vybraté od podnikov zapísaných v obchodnom registri, a teda patrí do kategórie ‚orgánov štátnej moci‘ podľa smernice Komisie 2000/52/ES. Preto nie je nutné stanoviť pripísateľnosť opatrenia štátu podľa judikatúry vo veci Stardust Marine“<sup>(94)</sup>. Všeobecný súd konkrétne podporil tento prístup v nedávnych rozsudkoch týkajúcich sa pomoci poskytnutej leteckým spoločnostiam CCI Nîmes a Pau: „Komisia sa [...] mohla na základe všetkých týchto skutkových okolností oprávnené domnievať, že obchodné a priemyselné komory, ako je CCIPB, sa musia považovať za orgány verejnej moci, ktorých všetky rozhodnutia sú nevyhnutne pripísateľné štátu z rovnakého dôvodu ako rozhodnutia ústredných orgánov štátnej správy alebo regionálnych a miestnych orgánov“<sup>(95)</sup>. Táto analýza v tomto prípade platí aj pre CCI.
- (413) CCI sa takisto domnieva, že činnosť vykonávaná v tomto prípade, teda prevádzka letiska La Rochelle, je hospodárskou činnosťou vykonávanou za bežných podmienok hospodárskej súťaže súkromnými prevádzkovateľmi. Uvedené tvrdenie je však nadbytočné, pretože štátnemu orgánu<sup>(96)</sup>, ako napríklad obchodnej a priemyselnej komore<sup>(97)</sup>, nič nebráni vykonávať hospodársku činnosť. Okrem toho, ako sa preukazuje v oddiele 7.1.1.2, dôvodom existencie a prvotným cieľom obchodných a priemyselných komôr sú úlohy vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme, ktoré sú im zverené zo zákona. Priemyselné a obchodné činnosti obchodných a priemyselných komôr sú teda pridružené k výkonu úloh vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme a ich cieľom je prispievať k vykonávaniu týchto úloh.
- (414) Zo všetkých uvedených dôvodov sú tvrdenia CCI a spoločnosti Ryanair nepodstatné a jednotlivé zmluvy uzavreté CCI, ktoré sú predmetom tohto prešetrovania, musia byť považované za pripísateľné štátu a týkajúce sa využitia štátnych prostriedkov.
- (415) Na základe uvedeného sa teda Komisia domnieva, že uzavretie týchto zmlúv zahŕňa využitie štátnych prostriedkov v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ a že rozhodnutia uzavrieť uvedené zmluvy sú pripísateľné štátu.

### 7.2.1.3. Selektívna výhoda v prospech spoločností Buzz a easyJet

- (416) Pokiaľ ide o spoločnosť Buzz, ako sa uvádza v oddiele 3.2.2.3, Francúzsko objasnilo, že spoločnosti Buzz neboli vyplatené žiadne platby za marketing, keďže výdavky na propagačné opatrenia a komunikáciu týkajúce sa spoločnosti Buzz, ktoré sa uvádzajú v správe CRC, sa v skutočnosti týkajú komunikačných činností vykonávaných podľa zmluvy uzavretej s Maison de la France, a nie so spoločnosťou Buzz. Okrem toho neboli tieto propagačné opatrenia prepojené na spoločnosť Buzz. Počas formálneho vyšetrovacieho konania teda Komisia objasnila svoje pochybnosti o existencii potenciálnej pomoci pre spoločnosť Buzz.

<sup>(93)</sup> Rozsudok zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 52.

<sup>(94)</sup> Pozri rozhodnutie Komisie z 22. júna 2006 vo veci štátnej pomoci N 563/2005 – Francúzsko – Pomoc leteckej spoločnosti Ryanair pri poskytovaní leteckých služieb na trase medzi Toulonom a Londýnom (Ú. v. EÚ C 204, 26.8.2006, s. 4), odôvodnenie 16.

<sup>(95)</sup> Pozri rozsudok vo veci Ryanair DAC/Komisia, T-53/16, citovaný v poznámke pod čiarou č. 53, body 85 až 89. Pozri rozsudok vo veci Ryanair DAC/Komisia, T-165/15, citovaný v poznámke pod čiarou č. 53, bod 101.

<sup>(96)</sup> Pozri rozsudok Súdneho dvora z 23. apríla 1991, Höfner a Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, bod 21.

<sup>(97)</sup> Pozri rozsudok vo veci Ryanair DAC/Komisia, T-53/16, citovaný v poznámke pod čiarou č. 53, body 90 až 91.

- (417) Pokiaľ ide o spoločnosť easyJet, ako sa uvádza v oddiele 3.2.2.4, Francúzsko objasnilo, že v rozpore s informáciami uvedenými v správe CRC spoločnosť easyJet nedostala žiadne finančné prostriedky na marketing ani reklamné služby. Počas formálneho vyšetrovacieho konania teda Komisia objasnila svoje pochybnosti o existencii potenciálnej pomoci pre spoločnosť easyJet.

#### 7.2.1.4. Selektívna výhoda v prospech spoločností Flybe a Aer Arann udelená v zmluvách uzavretých s CCI počas prešetrovaného obdobia

- (418) V zmluvách podpísaných s leteckými spoločnosťami Flybe a Aer Arann sa poskytujú značné zľavy z poplatkov, ktoré predstavujú výhodu v prospech týchto leteckých spoločností.
- (419) Zmluvy boli uzavreté na základe podmienok stanovených v rozhodnutí CCI o poplatkoch z 27. marca 2008, v ktorom sa uvádza systém degresívnych zliav z letiskových poplatkov obmedzených na tri roky a určených na zavedenie nových liniek alebo na pokračovanie prevádzky existujúcich liniek počas zimnej leteckej sezóny.
- (420) Vyplyva z neho, že tento systém zliav sa uplatňuje na každú leteckú spoločnosť, ktorá prevádzkuje alebo chce prevádzkovať linky z letiska La Rochelle a spĺňa podmienky stanovené v rozhodnutí o poplatkoch z 27. marca 2008. Tieto zľavy môže využiť každá letecká spoločnosť na zavedenie nových liniek alebo na pokračovanie prevádzky existujúcich liniek počas zimnej leteckej sezóny. Okrem toho nič nenasvedčuje tomu, že by uvedené podmienky mali za účinok obmedzenie výhody zliav len na určité letecké spoločnosti.
- (421) Keďže bol teda systém zliav navrhnutý a uplatňoval sa nediskriminačne, výhoda poskytnutá spoločnostiam Flybe a Aer Arann nie je selektívna<sup>(98)</sup>. Vzhľadom na to systém zliav uplatnený na spoločnosti Flybe a Aer Arann nepredstavuje pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, keďže nie je splnená podmienka selektívnosti.

#### 7.2.1.5. Existencia výhody v prospech spoločností Ryanair/AMS a Jet2 v zmluvách uzavretých s CCI počas prešetrovaného obdobia

- (422) Pokiaľ ide o výnimku z poplatku za svetelné návěstidlá vzletovej a pristávacej dráhy udelenú spoločnosti Ryanair, z formálneho vyšetrovacieho konania jednoznačne vyplynulo, že výnimka bola dôsledkom skutočnosti, že spoločnosť Ryanair prevádzkovala svoje lety len za dňa, a preto nevyžadovala použitie svetelných návěstidiel. Výnimka preto nepredstavuje žiadnu hospodársku výhodu v prospech spoločnosti Ryanair.
- (423) Pokiaľ ide o služby pozemnej obsluhy uvedené v niekoľkých po sebe idúcich zmluvách uzavretých so spoločnosťou Ryanair, a najmä zmluvu č. 1, počas formálneho vyšetrovacieho konania Komisia odstránila svoje pochybnosti o skutočnej existencii týchto služieb. Ako sa uvádza v odôvodnení 72, CCI konala iba ako sprostredkovateľ medzi spoločnosťami Ryanair a Atlantica (spoločnosť poskytujúca služby pozemnej obsluhy) a v zmluve č. 1 sa iba uvádzajú ceny stanovené spoločnosťou Atlantica. Služby pozemnej obsluhy uvedené v po sebe idúcich zmluvách uzavretých so spoločnosťou Ryanair preto neobsahujú žiadnu hospodársku výhodu v prospech spoločnosti Ryanair.
- (424) Pokiaľ ide o ostatné opatrenia, s cieľom určiť, či sa uzavretými zmluvami poskytuje výhoda dotknutým leteckým spoločnostiam, by mala Komisia v zásade preskúmať, či by za podobných okolností prevádzkovateľ letiska pôsobiaci v normálnych podmienkach trhového hospodárstva uzavrel obchodné zmluvy podobné tým, ktoré uzavrela CCI, alebo totožné s týmito zmluvami.
- (425) Na účely posúdenia predmetných zmlúv treba uviesť, že existencia a výška pomoci v týchto zmluvách sa musia posúdiť s prihliadnutím na situáciu, ktorá prevažovala v čase ich podpísania<sup>(99)</sup>. S cieľom určiť, či prevádzkovateľ letiska konal ako obozretný investor v trhovom hospodárstve motivovaný vyhliadkou na zisk<sup>(100)</sup>, sa preto musia podpísané zmluvy posúdiť za každé predmetné obdobie podľa času, v ktorom boli podpísané.

<sup>(98)</sup> Okrem iného pozri rozsudok Súdneho dvora z 21. decembra 2016, Komisia/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, body 40 až 67.

<sup>(99)</sup> Pozri rozsudok vo veci Ryanair DAC/Komisia, T-165/15, citovaný v poznámke pod čiarou č. 94, body 71 až 72.

<sup>(100)</sup> Pozri rozsudok vo veci Alfa Romeo, uvedený v poznámke pod čiarou 30, bod 20, a rozsudok vo veci Alitalia/Komisia, uvedený v poznámke pod čiarou č. 30, bod 84.

(426) Po preskúmaní rôznych metodických úvah týkajúcich sa metód použitých na uplatnenie kritéria obozretného prevádzkovateľa na jednej strane a na obnovu podnikateľských plánov na strane druhej bude Komisia analyzovať jednotlivé predmetné opatrenia.

a) Metodické úvahy týkajúce sa metódy použitej na uplatnenie kritéria obozretného prevádzkovateľa

(427) S cieľom určiť metódu použitú na uplatnenie kritéria obozretného prevádzkovateľa by sa mali preskúmať tieto metodické otázky

- 1. Majú sa zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách analyzovať samostatne alebo spoločne?
- 2. Do akej miery je na účely uplatnenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve vhodné so zreteľom na analýzu postupného rastu ziskovosti vykonať porovnávaciu analýzu podmienok zmlúv o letiskových službách skúmaných na základe formálneho vyšetrovania konania s letiskovými poplatkami účtovanými na iných letiskách?
- 3. Aké prínosy by mohol zohľadniť hypotetický súkromný subjekt v trhovom hospodárstve pri podpise zmlúv o marketingových službách?
- 4. Aký časový horizont by si mal súkromný subjekt v trhovom hospodárstve vybrať na posúdenie prínosov podpísania zmluvy o letiskových službách a/alebo zmluvy o marketingových službách?

1. Spoločné posúdenie zmlúv o letiskových službách a zmlúv o marketingových službách

(428) Na účely uplatnenia kritéria obozretného súkromného investora v trhovom hospodárstve musí Komisia určiť, či sa majú zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách uzavreté medzi CCI a spoločnosťami Ryanair a AMS, uvedené v Tabuľke 9, posudzovať spoločne <sup>(101)</sup>.

(429) Francúzsko uviedlo, že súhlasí <sup>(102)</sup> s prístupom zvoleným v rozhodnutí o začatí konania, ktorý spočíva v spoločnom posúdení zmlúv o letiskových službách a zmlúv o marketingových službách, ktoré boli podpísané spoločne.

(430) Spoločnosť Ryanair však tento prístup spochybňuje, keďže sa domnieva, že zmluvy o marketingových službách uzavreté so spoločnosťou AMS by sa mali analyzovať oddelene od zmlúv o letiskových službách uzavretých spoločnosťou Ryanair. Spoločnosť AMS sa takisto domnieva, že zmluvy, ktoré podpísala s CCI, majú vlastný obchodný záujem, ktorý sa odlišuje od záujmu zmlúv o letiskových službách.

(431) Preto je vhodné zvážiť, či, ako uvádza spoločnosť Ryanair, zmluvy o marketingových službách majú záujem, ktorý sa odlišuje od záujmu zmlúv o letiskových službách. Na zodpovedanie tejto otázky sa musia zodpovedať tieto otázky:

- Mali by sa na účely určenia existencie hospodárskej výhody posudzovať spoločnosť Ryanair a jej dcérska spoločnosť AMS individuálne alebo spoločne?
- Akú úlohu plnila CCI pri obstarávaní marketingových služieb?
- Existuje neoddeliteľné prepojenie medzi zmluvami o letiskových službách a zmluvami o marketingových službách?

*Spoločná alebo oddelená analýza spoločností Ryanair a AMS na účely určenia existencie hospodárskej výhody*

(432) Pokiaľ ide o zmluvy uzavreté medzi CCI na jednej strane a spoločnosťami Ryanair a AMS na strane druhej, Komisia musí najskôr určiť, či by sa mali na účely určenia hospodárskej výhody, z ktorej môžu profitovať, spoločnosti Ryanair a AMS posudzovať individuálne, alebo spoločne na základe času, keď boli zmluvy podpísané.

<sup>(101)</sup> Treba uviesť, že otázka spoločného posúdenia zmlúv o letiskových službách a zmlúv o marketingových službách sa netýka spoločnosti Jet2. CCI-letisko uzavrela so spoločnosťou Jet2 jedinou zmluvu, ktorá obsahovala ustanovenia týkajúce sa letiskových služieb a platby príspevku na marketing.

<sup>(102)</sup> Odpoveď Francúzska z 13. apríla 2012, bod 253.

- (433) Komisia predovšetkým konštatuje, že v čase podpísania zmlúv bola spoločnosť AMS dcérskou spoločnosťou v úplnom vlastníctve spoločnosti Ryanair, pričom jej manažéri tvorili vrcholový manažment spoločnosti Ryanair<sup>(103)</sup>, a že spoločnosť bola založená na jediný účel poskytovania marketingových služieb na webovom sídle spoločnosti Ryanair a nevykonávala žiadne iné činnosti. Spoločnosť AMS konala v súlade so záujmami spoločnosti Ryanair a pod jej kontrolou a zisky, ktoré tvorí, sú určené spoločnosti Ryanair v podobe dividend alebo zvýšenia hodnoty spoločnosti. Na základe toho možno predpokladať, že spoločnosť Ryanair má rozhodujúci vplyv na postup spoločnosti AMS.
- (434) Okrem toho, zatiaľ čo marketingové služby sa obstarávali najmä podľa dvoch zmlúv so spoločnosťou Ryanair z 1. decembra 2003 a 1. januára 2004, CCI následne obstarávala marketingové služby od spoločnosti AMS na základe zmlúv uzavretých od 1. apríla 2006. Skutočnosť, že spoločnosť AMS nahradila spoločnosť Ryanair ako poskytovateľ marketingových služieb CCI, vypovedá aj o tom, že spoločnosť Ryanair a jej dcérska spoločnosť AMS sú prepojené, pokiaľ ide o rôzne zmluvy uzavreté s CCI.
- (435) Okrem toho Komisia konštatuje, že v predmete všetkých zmlúv o marketingových službách uzavretých so spoločnosťou AMS sa uvádza, že sa vzťahujú iba na záväzok spoločnosti Ryanair prevádzkovať lety z letiska La Rochelle.
- (436) Skutočnosť, že spoločnosť AMS vykonáva inú činnosť ako spoločnosť Ryanair, preto nemôže zakrývať vysokodoplňkovú povahu týchto dvoch činností: prevádzky a inzerovania leteckých spoločností.
- (437) A napokon Komisia poukazuje na to, že tento prístup sa už odnedávna uplatňuje v jej rozhodovacom postupe<sup>(104)</sup> a má oporu v judikatúre<sup>(105)</sup>.
- (438) V dôsledku všetkých týchto dôvodov sa teda Komisia domnieva, že opatrenia v prospech spoločností Ryanair a AMS by sa mali na účely stanovenia existencie hospodárskej výhody posudzovať spoločne, keďže spoločnosti Ryanair a AMS sú jediným príjmom predmetných opatrení<sup>(106)</sup>.

#### *Úloha, ktorú plnila CCI pri obstarávaní marketingových služieb*

- (439) Na základe jedného prístupu by bolo možné sa domnievať, že CCI podpísala zmluvy o marketingových službách ako prevádzkovateľ letiska<sup>(107)</sup>, čím by bolo možné porovnať jej konanie s hypotetickým prevádzkovateľom letiska, ktorý sa riadi vyhládkami na ziskovosť.
- (440) Podľa iného prístupu by CCI konala z pozície subjektu zodpovedného za plnenie úloh všeobecného záujmu, konkrétne hospodárskeho rozvoja mesta La Rochelle a jeho regiónu, a obstarala uvedené marketingové služby na účely výkonu tejto úlohy nezávisle od svojho postavenia prevádzkovateľa letiska La Rochelle. Tento druhý prístup vychádza zo skutočnosti, že CCI túto úlohu hospodárskeho rozvoja vykonáva zo zákona.

<sup>(103)</sup> Pozri správu akvitánskej regionálnej komory audítorov o obchodnej a priemyselnej komore Pau-Béarn z 19. októbra 2006, v ktorej sa dospieva ku konkrétnemu záveru, že „spoločnosť AMS je jednoducho vetvou spoločnosti Ryanair, ktorú riadia dvaja vrcholoví manažéri spoločnosti Ryanair“. Správa je k dispozícii na stránke: [www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf](http://www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf).

<sup>(104)</sup> V tomto zmysle pozri rozhodnutie Komisie týkajúce sa letiska Pau, uvedené v poznámke pod čiarou č. 12, a najmä jeho odôvodnenie 290. Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2017/1861 z 29. júla 2016 o štátnej pomoci SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Taliansko – Kompenzácia letiskám na Sardínii za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme (SVHZ) (Ú. v. EÚ L 268, 18.10.2017, s. 1), a najmä jeho odôvodnenie 353.

<sup>(105)</sup> Pozri rozsudok vo veci Ryanair DAC/Komisia, T-165/15, citovaný v poznámke pod čiarou 53, bod 184, rozsudok vo veci Ryanair DAC/Komisia, T-53/16, citovaný v poznámke pod čiarou č. 53, body 207 až 212.

<sup>(106)</sup> Komisia bude preto niekedy uvádzať „Ryanair/AMS“ v ďalšom posúdení s cieľom označiť príjemcu predmetných opatrení.

<sup>(107)</sup> Bez toho, aby boli dotknuté možné ciele verejnej politiky v oblasti miestneho hospodárskeho rozvoja, ktoré mohli prevádzkovatelia uzatvorením predmetných zmlúv sledovať.

- (441) Na základe tohto alternatívneho prístupu by sa malo overiť, či predmetné služby uspokojujú „reálnu potrebu“ verejného obstarávateľa (napríklad preto, lebo môžu súvisieť so snahou o maximalizovanie hospodárskeho vplyvu vyplývajúceho z pomoci vyplatenej na regionálny rozvoj) a boli obstarané za cenu nižšiu ako „trhová cena“ alebo rovnajúcu sa „trhovej cene“<sup>(108)</sup>, bez ohľadu na to, či bola trhová cena stanovená na základe výzvy na predkladanie ponúk, alebo alternatívnou metódou.
- (442) Komisia konštatuje, že ani Francúzsko<sup>(109)</sup>, ani CCI<sup>(110)</sup> výslovne vo svojich vyjadreniach neuviedli, že pri uzatváraní zmlúv o marketingových službách konali z dôvodov verejnej politiky.
- (443) Francúzsko naozaj v odôvodnení 210 tvrdilo, že opatrenia by umožnili, aby mali činnosti letiska pozitívny vplyv na regionálny rozvoj, a preto sa domnieva, že je „prirodzené“, keď miestne a regionálne orgány, ktoré sa usilujú o rozvoj hospodárstva a cestovného ruchu na svojom území, využívajú služby, ktoré im umožňujú propagovať ho a prilákať návštevníkov. Komisia však konštatuje, že s týmto tvrdením CCI nesúhlasí (pozri odôvodnenie 445) a vyvažujú ho pripomienky prijaté po začatí formálneho vyšetrovacieho konania uvedené v odôvodnení 212, v ktorých sa Francúzsko domnieva, že „pokiaľ ide o úvahy, na základe ktorých CCI uzavrela prešetrované zmluvy, možnosť umiestnenia reklamy na letisko La Rochelle a jeho región, ako aj na všetky destinácie obsluhované letiskom, na webovom sídle s takým veľkým počtom návštevníkov, aký má spoločnosť Ryanair, predstavovala príležitosť prilákať ďalších zákazníkov, ktorú CCI v snahe o zvýšenie objemu prepravy na letisku, a tým aj príjmov, prirodzene využila“. Francúzsko dodáva, že „z pohľadu letiska La Rochelle priniesla jej stratégia podpory marketingu svoje ovocie, keďže mala za následok prudký nárast počtu cestujúcich v danom období, čo viedlo k stabilnému zvýšeniu letiskových poplatkov a príjmov z neleteckých činností (...)“.
- (444) Okrem toho Komisia konštatuje, že v tomto prípade Francúzsko presne neuviedlo (nad rámec všeobecných úvah o regionálnom rozvoji uvedených v predchádzajúcom odôvodnení), ako kalibrovalo financovanie leteckých spoločností pri sledovaní daného cieľa verejného záujmu, ktorý ani presne nevymedzilo, ani nedoplnilo o merateľné kritériá. Komisia preto konštatuje, že Francúzsko neuskutočnilo žiadnu kvantifikovanú hospodársku analýzu *ex ante*, na základe ktorej by bolo možné kauzálne a bez výhrad stanoviť hospodársky vplyv opatrení financovania pri plnení cieľa verejného záujmu regionálneho rozvoja.
- (445) V tomto zmysle poskytla CCI informácie, ktoré prevládali v prospech prvého prístupu. Vo vyjadreniach zo 4. júna 2012 CCI uviedla, že „vyhliadka na zisk motivovala CCI uzavrieť zmluvy o [marketingu]“. CCI takisto uviedla, že „CCI viedli k uzavretiu skúmaných zmlúv úvahy čisto obchodnej povahy, pričom sa riadne posúdila obchodná výhoda, ktorú by tieto zmluvy mohli priniesť letisku. Možnosť umiestnenia reklamy na letisko La Rochelle a jeho región, ako aj na všetky destinácie obsluhované letiskom, na webovom sídle s takým veľkým počtom návštevníkov, aký má spoločnosť Ryanair, predstavovala príležitosť prilákať ďalších zákazníkov zo zahraničia, ktorú CCI v snahe o zvýšenie objemu prepravy na letisku, a tým aj príjmov, prirodzene využila“. V tých istých vyjadreniach CCI dospela k záveru, že „okrem zlepšenia imidžu letiska a atraktívnosti regiónu, ktoré obsluhuje, prispeli marketingové zmluvy uzavreté medzi letiskom La Rochelle a spoločnosťou AMS k celkovej ziskovosti vzťahu so spoločnosťou Ryanair [...], keďže predmetné inzerovanie prinieslo dodatočné letecké aj neletecké príjmy od zahraničných cestujúcich, ktorí na letisko prileteli so spoločnosťou Ryanair a ktorých prilákala daná destinácia vďaka cielenej a účinnej reklame.“ Z týchto faktorov vyplýva, že podľa CCI by sa jej konanie malo posudzovať rovnako ako konanie prevádzkovateľa letiska<sup>(111)</sup>.
- (446) Komisia sa domnieva, že by sa mal uplatniť prvý z dvoch uvedených prístupov. Je bežnou praxou prevádzkovateľa letiska uzatvárať počas vykonávania svojej hospodárskej činnosti zmluvy s leteckými spoločnosťami, v ktorých sa týmto leteckým spoločnostiam stanovujú rôzne poplatky a v niektorých prípadoch aj poskytujú značné stimuly a marketingová podpora<sup>(112)</sup>. Preto sa Komisia domnieva, že uzavretie zmlúv o marketingových službách v zásade patrí k hospodárskej činnosti prevádzkovateľa letiska<sup>(113)</sup>.

<sup>(108)</sup> Pozri napríklad rozsudok Všeobecného súdu z 28. januára 1999, BAI/Komisia, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, body 75 a 76, a rozsudok Všeobecného súdu z 5. augusta 2003, P&O European Ferries (Vizcaya), SA a Diputación Foral de Vizcaya/Komisia, T-116/01 a T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, bod 117.

<sup>(109)</sup> Pozri odôvodnenia 205 až 214.

<sup>(110)</sup> Pozri odôvodnenia 171 až 177.

<sup>(111)</sup> Trhová cena, ktorú malo Francúzsko alebo CCI zaplatiť za rozvoj regionálneho hospodárstva prostredníctvom podpory leteckých spoločností, tu preto nemusí byť stanovená, keďže Francúzsko ani CCI nepostupovali podľa druhého prístupu.

<sup>(112)</sup> Bod 7 usmernení z roku 2014.

<sup>(113)</sup> Takisto treba uviesť, že v oddiele 3.5 usmernení z roku 2014 sa uvádza, že na účely uplatnenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa musia pri posudzovaní zohľadniť stimuly a marketingová podpora.

- (447) Preto by sa mal na účely určenia existencie výhody v prospech leteckých spoločností použiť prvý prístup uvedený v odôvodnení 439; spočíva v porovnaní konania CCI s konaním hypotetického súkromného subjektu v trhovom hospodárstve motivovaného vyhliadkou na zisk a prevádzkujúceho letisko La Rochelle namiesto CCI. Komisia poukazuje na to, že tento prístup bol použitý už v usmerneniach z roku 2014<sup>(114)</sup>, ako aj v jej nedávnej rozhodovacej praxi<sup>(115)</sup>, pričom bol podporený aj v judikatúre<sup>(116)</sup>
- (448) Tento záver, ku ktorému sa dospelo v prípade zmlúv uzavretých so spoločnosťami Ryanair a AMS, sa z tých istých dôvodov uplatňuje aj na zmluvu so spoločnosťou Jet2.

*Neoddeliteľný charakter zmlúv o marketingových službách a zmlúv o letiskových službách*

- (449) Komisia vypracovala dva scenáre. V prvom sa jedna alebo viacero zmlúv o marketingových službách podpíše v tom istom čase ako zmluva o letiskových službách a spoločne tvoria jednu transakciu. V tomto prípade sa posúdenie súkromného subjektu v trhovom hospodárstve vykonáva na základe všetkých zmlúv tvoriacich transakciu. Podľa druhého scenára sa zmluva (zmluvy) o marketingových službách nepodpisali zároveň s zmluvou o letiskových službách. V tomto prípade sa bude posudzovanie transakcie zameriavať výlučne na zmluvy o marketingových službách. Pri posudzovaní súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa však zohľadní zmluva o letiskových službách platná v čase podpísania marketingových zmlúv, aby sa vyhodnotili príjmy CCI.
- (450) Komisia sa preto domnieva, že je potrebné posúdiť každú zmluvu o marketingových službách uvedenú v Tabuľke 9, aby bolo možné zistiť, či je neoddeliteľne spojená s jednou alebo viacerými zmluvami o letiskových službách, prípadne aj s inými zmluvami o marketingových službách. V záujme posúdenia neoddeliteľného charakteru tohto spojenia považuje Komisia za potrebné uviesť nasledujúce vyjadrenia.
- (451) Predovšetkým skutočnosť, že niektoré zmluvy o marketingových službách uzavrela CCI so spoločnosťou AMS, a nie Ryanair, nebráni tomu, aby sa posudzovali spoločne s zmluvami o leteckých službách. Oba druhy zmlúv uzavreli tie isté strany, keďže, ako sa stanovilo v odôvodneniach 432 až 438, spoločnosti Ryanair a AMS sa musia považovať za tvoriace jeden hospodársky subjekt.
- (452) Ďalšie faktory uvedené ďalej poukazujú na veľmi úzke prepojenia medzi niektorými zmluvami o marketingových službách a zmluvami o letiskových službách, ktoré boli uzavreté spoločne.
- (453) Po prvé Komisia konštatuje, že proces, na základe ktorého boli marketingové zmluvy uzavreté so spoločnosťou AMS alebo Ryanair, úzko súvisí s uzavretím zmlúv o letiskových službách so spoločnosťou Ryanair.
- (454) Ako sa uvádza v Tabuľke 9, väčšina zmlúv o marketingových službách bola uzavretá takmer zároveň s zmluvou o letiskových službách. Zmluvy o marketingových službách podpísané so spoločnosťou Ryanair 1. decembra 2003 a 1. januára 2004 boli napríklad podpísané prakticky zároveň s zmluvou o letiskových službách z 10. decembra 2003. Podobne aj zmluvy o marketingových službách uzavreté so spoločnosťou AMS 1. mája 2006 boli uzavreté len jeden mesiac po zmluve z 1. apríla 2006 a nadobudli účinnosť 1. mája 2006, pričom mali rovnaké trvanie troch rokov.
- (455) Okrem toho CCI nevyhlásila súťažné verejné obstarávanie a v skutočnosti neuvažovala o iných poskytovateľoch ako AMS alebo Ryanair, čo len posilnilo neoddeliteľné prepojenie procesov, na základe ktorých boli oba druhy zmlúv uzavreté.
- (456) Po druhé sa po preskúmaní obsahu zmlúv potvrdzuje existencia úzkeho vzťahu závislosti medzi zmluvami o marketingových službách a leteckými spojeniami prevádzkovanými spoločnosťou Ryanair z letiska La Rochelle.
- (457) Predovšetkým sa služby poskytované spoločnosťou AMS, a to aj vtedy, ak sa zameriavajú na propagáciu letiska La Rochelle a jeho regiónu, sústreďujú výlučne na linky prevádzkované spoločnosťou Ryanair, a nie inou leteckou spoločnosťou.

<sup>(114)</sup> Bod 53 usmernení z roku 2014.

<sup>(115)</sup> Pozri napríklad rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1227, odôvodnenia 314 až 330.

<sup>(116)</sup> Pozri rozsudok vo veci Ryanair DAC/Komisia, T-165/15, citovaný v poznámke pod čiarou č. 53, body 329 až 334.



- (458) Z posúdenia marketingových služieb, ktoré mala poskytovať spoločnosť AMS, okrem toho ďalej vyplýva, že tieto služby sa podľa zmluvy zameriavajú výlučne na webové sídlo spoločnosti Ryanair, ktoré sa vo viacerých zmluvách o marketingových službách opisuje ako „hlavný marketingový nástroj“<sup>(117)</sup>, a najmä na verzie daného sídla, ktoré sú prístupné z krajín, z ktorých Ryanair prevádzkuje linku na letisko La Rochelle. Na základe podmienok jednotlivých marketingových zmlúv mala spoločnosť AMS vykonávať tieto marketingové služby: i) vloženie odkazov na stránku o destinácii La Rochelle na webové sídlo spoločnosti Ryanair; ii) vloženie odkazov na webové sídlo, ktoré určila CCI, na domovskú stránku webového sídla spoločnosti Ryanair pre Spojené kráľovstvo, Belgicko, Holandsko, Portugalsko, Írsko a Nórsko (o pôvodných bodoch liniek spoločnosti Ryanair na letisko La Rochelle); iii) vloženie odsekov v časti „Five things to do“ na stránke o destinácii La Rochelle webového sídla spoločnosti Ryanair; iv) zasielanie e-mailov propagujúcich La Rochelle britským a írskym odberateľom webového sídla spoločnosti Ryanair<sup>(118)</sup>; v) prezentácia La Rochelle na domovskej stránke nórskej a portugalskej verzie webového sídla spoločnosti Ryanair<sup>(119)</sup>. Webové sídlo spoločnosti Ryanair je navrhnuté primárne ako platforma na predaj leteniek na linky prevádzkované spoločnosťou Ryanair a len okrajovo ako nástroj na propagáciu destinácií obsluhovaných spoločnosťou Ryanair, ktoré zahŕňajú aj La Rochelle<sup>(120)</sup>.
- (459) Okrem toho, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 81 až 114, zmluvy o marketingových službách uzavreté so spoločnosťou Ryanair (zmluvy A a B) obsahujú záväzok spoločnosti Ryanair prevádzkovať určité linky, pričom v zmluvách o marketingových službách D, G, H, I, J a K uzavretých so spoločnosťou AMS sa vyslovene uvádza, že „vychádzajú zo záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať“<sup>(121)</sup> určité letecké linky uvedené v zmluvách o leteckých službách. Prítomnosť týchto klauzúl preukazuje, že zmluva o marketingových službách by neexistovala, ak by spoločnosť Ryanair neprevádzkovala linky, na ktoré sa zameriava zmluva o marketingových službách. Tento záver sa nespochybňuje v prípade zmlúv C, E a F, ktoré sú len dodatkami k už existujúcim zmluvám, a nových ustanovení, pri ktorých sa nespochybňuje prepojenie medzi prevádzkou uvedených liniek spoločnosťou Ryanair a marketingovými službami.
- (460) A napokon sa sumy vyplatené spoločnosti Ryanair podľa niektorých zmlúv o marketingových službách (zmluvy A a B) stanovujú podľa počtu spätných letov vykonaných spoločnosťou Ryanair. Na ilustráciu sa v článku 3 zmluvy A uzavretej so spoločnosťou Ryanair stanovuje, že „ak spoločnosť Ryanair nedosiahne ročnú priemernú vyťaženosť 60 % v prípade aspoň 340 spätných letov v každom kalendárnom roku [...], platba sa prepočíta úmerne k počtu prepravených cestujúcich“<sup>(122)</sup>. Zo začlenenia tohto ustanovenia vyplýva, že základným cieľom zmluvy o marketingových službách nie je vo všeobecnosti propagácia letiska La Rochelle a jeho regiónu, ale konkrétnejšie pomoc spoločnosti Ryanair pri dosahovaní kvantifikovaných cieľov v oblasti počtu prepravených cestujúcich na letisko La Rochelle.
- (461) Z uvedených úvah vyplýva, že poskytované služby v týchto zmluvách o marketingových službách sú úzko prepojené so službami leteckej dopravy ponúkanými spoločnosťou Ryanair, na ktoré sa odkazuje v zmluvách o marketingových službách a na ktoré sa vzťahujú príslušné zmluvy o letiskových službách. Marketingové služby, ktoré ani zďaleka nie sú určené na všeobecné a nejasné zvyšovanie počtu rekreačných a obchodných ciest do La Rochelle a jeho regiónu, sa zameriavajú konkrétne na osoby, ktoré pravdepodobne využijú dopravné služby spoločnosti Ryanair, na ktoré sa vzťahujú zmluvy o marketingových službách, čo znamená, že ich hlavným cieľom je propagácia týchto služieb.
- (462) Zmluvy o marketingových službách sú teda neoddeliteľné od zmlúv o letiskových službách podpísaných spoločne a od leteckých dopravných služieb, na ktoré sa vzťahujú. Z uvedených skutočností takisto vyplýva, že neexistuje nič, čo by podporovalo hypotetické tvrdenie, že v prípade neexistencie predmetných leteckých liniek (a teda súvisiacich zmlúv o letiskových službách) by sa zmluvy o marketingových službách aj tak podpísali.

<sup>(117)</sup> Zmluvy z 1. apríla 2006 a 17. septembra 2009 uzavreté so spoločnosťou AMS.

<sup>(118)</sup> Zmluvy z 1. apríla 2006, 17. septembra 2009 a 25. februára 2010 uzavreté so spoločnosťou AMS.

<sup>(119)</sup> Dodatok k zmluve z 25. februára 2010.

<sup>(120)</sup> Veľmi malá časť webového sídla spoločnosti Ryanair, ktorá je venovaná propagácii cestovného ruchu, znamená spolu so skutočnosťou, že región La Rochelle je len jednou z množstva destinácií, na ktoré sa zameriavajú komerčné propagačné opatrenia na webovom sídle spoločnosti Ryanair, že prezentácia regiónu La Rochelle na webovom sídle spoločnosti Ryanair má oveľa menší význam ako predaj leteniek a služieb leteckej spoločnosti.

<sup>(121)</sup> V článku 1 zmlúv o marketingových službách, v ktorom sa stanovuje ich účel, sa uvádza: „Táto zmluva vychádza zo záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať linky (...)“.

<sup>(122)</sup> Pôvodné anglické znenie: „...if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60 %) on at least 340 rotations in each calendar year... the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried...“.

(463) Treba takisto poznamenať, že samotné Francúzsko zdôraznilo súvislosť medzi platbami stanovenými v zmluvách o marketingových službách a linkami, ktoré prevádzkujú letecké spoločnosti: „Rozvoj letiska závisí výhradne od nárastu jeho počtu cestujúcich, preto je potrebné realizovať propagačné kampane zamerané na zvyšovanie informovanosti o linkách obsluhovaných letiskom, o turistických miestach regiónu atď. Uverejňovanie reklám na webových sídlach s vysokou návštevnosťou preto predstavuje základnú službu poskytovanú akémukoľvek rastúcemu regionálnemu letisku. Táto potreba vytvorila, najmä medzi nízkonákladovými spoločnosťami, postupy spočívajúce v ponúkaní marketingových a reklamných služieb na letiskách<sup>(123)</sup> (zvýraznenie pridala Komisia). Z tohto tvrdenia je jasné, že platby stanovené v zmluvách o marketingových službách boli neoddeliteľnou súčasťou obchodného vzťahu medzi CCI a leteckými spoločnosťami v súvislosti s prevádzkou a rozvojom liniek. Takisto z toho vyplýva, že účelom týchto platieb nebolo len všeobecne podporovať návštevnosť mesta La Rochelle a jeho regiónu všeobecne, ale predovšetkým osobitne podporovať linky prevádzkované leteckými spoločnosťami z letiska La Rochelle.

(464) Vzhľadom na uvedené Komisia založí svoje osobitné posudzovanie zmlúv uvedených v Tabuľke 9 na súbore dôkazov týkajúcich sa okrem iného toho, či boli rovnaké alebo podobné tieto prvky: i) dátum podpísania zmlúv; ii) dotknuté geografické trasy; iii) počet cestujúcich, ktorý je v nich uvedený; iv) krížové odkazy medzi marketingovými činnosťami a činnosťami osobnej dopravy; v) akýkoľvek iný prvok zjavne spájajúci zmluvy. Z tohto posúdenia môže teda vyplývať, že určité zmluvy o marketingových službách neboli súčasťou spoločnej transakcie so zmluvou o letiskových službách (a preto sa musia posudzovať individuálne), kým iné zmluvy by sa mali posudzovať spoločne ako súbor.

— Súbor zmlúv 1-A

(465) Komisia poznamenáva, že CCI-letisko podpísala zmluvu o letiskových službách (zmluvu 1) 10. decembra 2003. t. j. niekoľko dní po tom, čo bola 1. decembra 2003 podpísaná zmluva o marketingových službách A. Okrem toho sa na trvanie zmluvy o marketingových službách A (od 1. mája 2003 do 31. decembra 2003) v plnej miere vzťahuje obdobie uplatňovania zmluvy 1, t. j. od 1. mája 2003 do 30. apríla 2006. Napokon, ročné záväzky týkajúce sa dopravy v oboch zmluvách a prevádzkované linky sú rovnaké. Komisia sa preto domnieva, že tieto dve zmluvy predstavujú jednu transakciu a že by sa teda mali posudzovať spoločne.

— Zmluva B

(466) Komisia konštatuje, že CCI-letisko podpísala zmluvu o marketingových službách B 3. júna 2004, t. j. takmer 6 mesiacov po podpísaní zmluvy o letiskových službách 1, i keď sa v zmluve uvádza „táto zmluva sa uzatvára 1. januára 2004“<sup>(124)</sup>.

(467) Hoci majú tieto dve zmluvy rovnaký dátum skončenia platnosti a obsahujú podobné záväzky týkajúce sa dopravy a linky, Komisia poznamenáva, že Francúzsko neuviedlo dôvody odloženia podpísania zmluvy na 3. jún 2004, aj keď sa uvádza, že bola uzavretá 1. januára 2004. Komisia preto dospela k záveru, že zmluva B by sa mala posudzovať samostatne.

— Súbor zmlúv 2-3-C-D

(468) Komisia konštatuje, že CCI-letisko podpísala dve zmluvy o letiskových službách (zmluvu 2 a 3) 1. mája 2006, t. j. len mesiac po tom, ako boli 1. apríla 2006 podpísané zmluvy o marketingových službách C a D. Tieto štyri zmluvy sa takisto vzťahujú na rovnaké obdobie prevádzkovania, t. j. od 1. mája 2006 do 30. apríla 2009. Okrem toho sa zmluvy 2 a C na jednej strane a zmluvy 3 a D na strane druhej, podpísané s odstupom jedného mesiaca, týkajú tých istých letísk (Londýn Stansted v prípade zmlúv 2 a C a Dublin v prípade zmlúv 3 a D) a obsahujú rovnaké záväzky týkajúce sa dopravy (95 000 cestujúcich pre letisko Londýn Stansted a 45 000 cestujúcich pre letisko Dublin). Navyše sú zmluvy o marketingových službách týkajúce sa týchto dvoch letísk rovnaké, jedinou výnimkou sú záväzky týkajúce sa dopravy, sumy platené za marketingové služby a objem týchto marketingových služieb. To isté platí pre zmluvy o letiskových službách, ktoré sú rovnaké okrem záväzkov týkajúcich sa dopravy. Komisia sa preto domnieva, že tieto štyri zmluvy predstavujú jednu transakciu a že by sa teda mali posudzovať spoločne.

<sup>(123)</sup> Odpoveď Francúzska z 13. apríla 2012, bod 247.

<sup>(124)</sup> Pôvodné anglické znenie: „this agreement is made the 1st of January 2004“.

- (469) Komisia konštatuje, že jedným z hlavných ukazovateľov je skutočnosť, že všetky štyri zmluvy boli podpísané približne v rovnakom čase (s odstupom menej ako jeden mesiac), kým nasledujúca zmluva (zmluva E) bola podpísaná o viac ako rok neskôr. Okrem toho Komisia poznamenáva, že dve zmluvy o letiskových službách a dve zmluvy o marketingových službách boli podpísané v rovnaké dni (1. apríla 2006 prvé dve zmluvy a 1. mája 2006 druhé dve zmluvy). Komisia napokon zdôrazňuje, že samostatné posúdenie zmlúv 2 a C na jednej strane a zmlúv 3 a D na strane druhej by v žiadnom prípade neovplyvnilo záver, ku ktorému sa dospelo v súvislosti s poskytnutou výhodou (pozri Tabuľku 18).

— *Zmluva E*

- (470) CCI-letisko podpísala 1. júna 2007 zmluvu E, ktorá sa týka marketingových služieb na írskom webovom sídle spoločnosti Ryanair. Tento dodatok k zmluve D bol teda podpísaný o viac ako rok po samotnej zmluve D a na rozdiel od ostatných vyššie posudzovaných zmlúv o marketingových službách nebol podpísaný spolu so zmluvou o letiskových službách. Okrem toho ďalšou zmluvou, ktorú podpísali CCI-letisko a Ryanair/AMS, je zmluva F, ktorá bola podpísaná takmer štyri mesiace po zmluve E, a netýka sa írskoho webového sídla spoločnosti Ryanair. Takisto sa zmluvy E a F týkajú dvoch samostatných liniek (Dublin a Londýn Stansted). Komisia sa preto domnieva, že zmluva E by sa mala posudzovať samostatne.

— *Zmluva F*

- (471) CCI-letisko podpísala 21. septembra 2007 zmluvu F, ktorá sa týka marketingových služieb na britskom webovom sídle spoločnosti Ryanair. Tento dodatok k zmluve C bol teda podpísaný viac ako rok po samotnej zmluve C a podobne ako v prípade zmluvy E nebol podpísaný spolu so zmluvou o letiskových službách. Okrem toho ďalšou zmluvou, ktorú podpísali CCI-letisko a Ryanair/AMS, je zmluva G, ktorá bola podpísaná takmer dva roky po zmluve F. Komisia sa preto domnieva, že zmluva F by sa mala posudzovať samostatne.

— *Súbor zmlúv G-H-I-J*

- (472) Komisia konštatuje, že CCI-letisko 17. septembra 2009 podpísala štyri zmluvy o marketingových službách týkajúcich sa liniek prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair z letiska La Rochelle na letiská Londýn Stansted (zmluva G), Brusel Charleroi (zmluvy H a J) a Dublin (zmluva I). Tieto štyri zmluvy sa vzťahujú na rovnaké obdobie prevádzkovania, t. j. od 1. januára 2009 do 31. decembra 2011. Navyše obsah zmlúv o marketingových službách G, H a I je rovnaký, jedinými výnimkami sú záväzky týkajúce sa dopravy a cena a objem marketingových služieb. Pokiaľ ide o zmluvu J, ide o dodatok k zmluve H, ktorého jediným účelom je uplatniť zvýšenie – aj keď malé – poplatku za marketingové služby, ktoré už boli stanovené v zmluve H, ktorá bola podpísaná v ten istý deň. Komisia sa preto domnieva, že tieto štyri zmluvy predstavujú jednu transakciu a že by sa teda mali posudzovať spoločne.

- (473) Zmluva o letiskových službách 5 bola podpísaná 13. januára 2010. Vzťahuje na obdobie od 1. mája 2009 do 30. apríla 2012. Komisia konštatuje, že táto zmluva sa týka letísk Londýn Stansted, Brusel Charleroi a Dublin (s možnosťou, že spoločnosť Ryanair bude prevádzkovať jednu alebo viacero liniek na letisko La Rochelle) podobne ako súbor zmlúv G-H-I-J. Komisia však podotýka, že obdobie uplatňovania zmluvy 5 sa líši od obdobia uplatňovania súboru zmlúv G-H-I-J a že bola podpísaná takmer o päť mesiacov neskôr ako tento súbor. Komisia poznamenáva, že zmluvou 5 sa v skutočnosti neukladajú spoločnosti Ryanair žiadne záväzky týkajúce sa dopravy a že zmluva neobsahuje žiadne marketingové služby platené spoločnosti Ryanair/AMS. V podstate sa v nej len spätne formalizuje jednotková suma letiskových poplatkov, ktoré bola spoločnosť Ryanair povinná platiť od 1. mája 2009. Komisia sa preto domnieva, že zmluva 5 by sa nemala posudzovať, ako keby tvorila súčasť súboru zmlúv G-H-I-J.

— *Súbor zmlúv 6-K*

- (474) Komisia poznamenáva, že CCI-letisko podpísala zmluvu o letiskových službách (zmluvu 6) 1. februára 2010. t. j. menej ako mesiac pred zmluvou o marketingových službách K, ktorá bola podpísaná 25. februára 2006. Zmluva 6 sa týka letiskových služieb, ktoré sa majú poskytovať spoločnosti Ryanair na linkách na letiská Londýn Stansted (UK), Dublin (Írsko), Brusel Charleroi (Belgicko) a Oslo Rygge (Nórsko) v období od 28. marca 2010 do 31. marca 2013. Obsahuje aj záväzky spoločnosti Ryanair týkajúce sa dopravy. Zmluva K medzitým upravuje marketingové služby, ktoré sa mali poskytovať na írskej, nórskej, holandskej a britskej verzii domovskej stránky webového sídla spoločnosti Ryanair v období od 28. marca 2010 do 31. marca 2013. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že zmluva 6 a zmluva K by sa mali posudzovať spoločne.

- (475) Pokiaľ ide o zmluvu 5, hoci bola podobne ako zmluva K podpísaná začiatkom roka 2010, Komisia konštatuje, že sa vzťahuje na obdobie pred obdobím zmluvy K. Navyše zmluva 5 neobsahuje žiadne linky do Nórska, zatiaľ čo zmluva K upravuje marketingové služby, ktoré sa majú poskytovať na nórskej verzii domovskej stránky webového sídla spoločnosti Ryanair. Pokiaľ ide o ďalšiu zmluvu, ktorú podpísali CCI-letisko a Ryanair/AMS (zmluva o marketingových službách L), táto bola podpísaná takmer štyri mesiace po zmluve K a týka sa letiska Cork, na ktoré sa nevzťahuje zmluva o letiskových službách 6. Komisia sa preto domnieva, že zmluvu 5 a zmluvu L nemožno pripojiť k súboru zmlúv 6-K.

— *Zmluva L*

- (476) CCI-letisko podpísala 23. júna 2010 zmluvu L, ktorá sa týka marketingových služieb na írskom webovom sídle spoločnosti Ryanair. Tento dodatok k zmluve K bol teda podpísaný takmer štyri mesiace po samotnej zmluve K a nebol podpísaný spolu so zmluvou o letiskových službách. Okrem toho ďalšia zmluva, ktorú podpísali CCI-letisko a Ryanair/AMS (zmluva 7), bola podpísaná takmer sedem mesiacov po zmluve L a netýka sa írskoho webového sídla spoločnosti Ryanair. Komisia sa preto domnieva, že zmluva L by sa mala posudzovať samostatne.

— *Súbor zmlúv 7-M a zmluva N*

- (477) Komisia poznamenáva, že CCI-letisko podpísala zmluvu o letiskových službách (zmluvu 7) 28. januára 2011. T. j. len dva týždne pred zmluvami o marketingových službách M a N, ktoré boli podpísané 11. februára 2011. Tieto tri zmluvy sa nevzťahujú presne na to isté obdobie prevádzkovania: zmluva 7, v ktorej sa neuvádza žiadny dátum skončenia platnosti, je dodatkom k zmluve 5 s dátumom skončenia platnosti v zásade 30. apríla 2012, kým platnosť zmlúv M a N by sa skončila 30. marca 2013. Okrem toho sa v zmluve 7 uvádza záväzok týkajúci sa dopravy predstavujúci 17 000 cestujúcich ročne, kým v zmluvách M a N sa uvádzajú marketingové služby bez akéhokoľvek záväzku týkajúceho sa dopravy.

- (478) Komisia poznamenáva, že spoločným cieľom zmlúv 7 a M je nová linka, ktorú plánuje spoločnosť Ryanair otvoriť z letiska La Rochelle na letisko Porto (Portugalsko). Vzhľadom na zhodné dátumy podpisu a linku sa Komisia domnieva, že skutočnosť, že zmluva o marketingových službách M je kratšia ako zmluva o letiskových službách 7, neovplyvňuje všeobecné konštatovanie, že CCI-letisko a spoločnosť Ryanair sa zjavne rozhodli organizovať prevádzkové, obchodné a finančné riadenie novej linky na letisko Porto spoločne prostredníctvom týchto dvoch zmlúv rovnako ako do iných destinácií, ktoré prevádzkuje spoločnosť Ryanair z letiska La Rochelle.

- (479) Pokiaľ ide o zmluvu N, jej jediným spoločným faktorom so zmluvami 7 a M sú zhodné dátumy podpisu, keďže zmluva N je dodatkom k zmluve K, ktorá sa vzťahuje len na marketingové služby spojené s linkou prevádzkovanou na letisko Oslo Rygge (Nórsko) (ale bola podpísaná o rok neskôr). Okrem toho, ako už bolo uvedené, zmluva N neobsahuje žiadne záväzky týkajúce sa dopravy. Zmluva N preto nesúvisí so zmluvou M a zmluvou 7, od ktorých ju možno oddeliť.

- (480) Komisia napokon konštatuje, že nasledujúca zmluva o marketingových službách podpísaná medzi týmito dvomi zmluvnými stranami bola uzavretá 26. októbra 2012, dlho po podpísaní zmlúv 7, M a N<sup>(125)</sup>. Z týchto rôznych dôvodov sa preto Komisia domnieva, že zmluvy 7 a M predstavujú jednu transakciu a že sa musia posudzovať spoločne, kým zmluva N by sa mala posudzovať samostatne.

— *Záver o metóde spoločného posudzovania zmlúv, ktoré uzavrela CCI-letisko so spoločnosťou Ryanair/AMS*

- (481) Z uvedeného vyplýva, že každý z nasledujúcich súborov zmlúv by sa mal považovať za jedno opatrenie, aby sa mohla posúdiť ich ziskovosť. Niektoré zmluvy o marketingových službách netvorí jednu transakciu so zmluvou o letiskových službách. Tieto zmluvy o marketingových službách sa budú posudzovať so zohľadnením príjmov získaných z platnej zmluvy o letiskových službách.

<sup>(125)</sup> V každom prípade mimo obdobia, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie.

Tabuľka 14

**Zoznam súborov zmlúv uzavretých medzi CCI a Ryanair/AMS**

Č.	Zmluvy	Dátum podpisu	Obdobie, ktorého sa zmluva týka
1	Zmluva o letiskových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair	10. 12. 2003	1. 5. 2003 – 30. 4. 2006
A	Zmluva o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair	1. 12. 2003	1. 5. 2003 – 31. 12. 2003
B	Zmluva o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair	1. 1. 2004	1. 1. 2004 – 30. 4. 2006
C	Zmluva o marketingových službách 1 medzi CCI a spoločnosťou AMS (Spojené kráľovstvo)	1. 4. 2006	1. 5. 2006 – 30. 4. 2009
D	Zmluva o marketingových službách 2 medzi CCI a spoločnosťou AMS (Írsko)	1. 4. 2006	1. 5. 2006 – 30. 4. 2009
2	Zmluva o letiskových službách 1 medzi CCI a spoločnosťou Ryanair (Spojené kráľovstvo)	1. 5. 2006	1. 5. 2006 – 30. 4. 2009
3	Zmluva o letiskových službách 2 medzi CCI a spoločnosťou Ryanair (Írsko)	1. 5. 2006	1. 5. 2006 – 30. 4. 2009
4	Zmluva o letiskových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair	1. 2. 2007	1. 2. 2007 – 30. 4. 2009
E	Dodatok k zmluve o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS	1. 6. 2007	1. 6. 2007 – 30. 9. 2007
F	Dodatok k zmluve o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS	21. 9. 2007	28. 10. 2007 – 29. 3. 2008
G	Zmluva o marketingových službách 1 medzi CCI a spoločnosťou AMS (Spojené kráľovstvo)	17. 9. 2009	1. 1. 2009 – 31. 12. 2011
H	Zmluva o marketingových službách 2 medzi CCI a spoločnosťou AMS (Belgicko)	17. 9. 2009	1. 1. 2009 – 31. 12. 2011
I	Zmluva o marketingových službách 3 medzi CCI a spoločnosťou AMS (Írsko)	17. 9. 2009	1. 1. 2009 – 31. 12. 2011
J	Dodatok k zmluve o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS (Belgicko)	17. 9. 2009	1. 1. 2009 – 31. 12. 2011
5	Zmluva o letiskových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair	13. 1. 2010	1. 5. 2009 – 30. 4. 2012
6	Dodatok 1 k zmluve o letiskových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair	1. 2. 2010	1. 2. 2010 – 31. 3. 2013
K	Zmluva o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS	25. 2. 2010	31. 3. 2010 – 30. 3. 2013
L	Dodatok 1 k zmluve o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS	23. 6. 2010	1. 6. 2010 – 1. 9. 2010
7	Dodatok 2 k zmluve o letiskových službách medzi CCI a spoločnosťou Ryanair (Portugalsko)	28. 1. 2011	28. 1. 2011 – 30. 4. 2012
M	Dodatok 2 k zmluve o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS (Portugalsko)	11. 2. 2011	28. 3. 2011 – 30. 3. 2013
N	Dodatok 3 k zmluve o marketingových službách medzi CCI a spoločnosťou AMS (Nórsko)	11. 2. 2011	31. 3. 2011 – 30. 3. 2013

— Zmluva uzavretá so spoločnosťou Jet2

(482) Ako už bolo uvedené v odôvodneniach 117 až 120, CCI podpísala zmluvu so spoločnosťou Jet2 4. júla 2008. Táto zmluva obsahuje predovšetkým ustanovenia týkajúce sa letiskových služieb a stanovuje sa v nej udelenie výrazných zliav z letiskových poplatkov. V zmluve sa stanovuje aj platba marketingového príspevku súvisiaceho s prevádzkou linky La Rochelle – Leeds. Táto zmluva sa preto musí považovať za jedno opatrenie, ktorého ziskovosť bude podobne ako v prípade zmlúv, ktoré uzavrela CCI so spoločnosťou Ryanair/AMS, skúmať Komisia v oddiele 7.1.1.3.

2. Výber metódy analýzy medzi porovnávacou analýzou a analýzou postupného rastu ziskovosti

(483) Podľa usmernení z roku 2014 uplatnením zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve možno existenciu pomoci leteckej spoločnosti využívajúcej konkrétne letisko v zásade vylúčiť, ak cena účtovaná za letiskové služby zodpovedá trhovej cene (porovnávací analýza) alebo ak možno pomocou analýzy *ex ante* – čiže analýzy založenej na informáciách, ktoré boli k dispozícii, keď bola poskytnutá pomoc, a na vývoji, ktorý bolo možné v tom čase predpokladať – preukázať, že zmluva letiska a leteckej spoločnosti povedie k pozitívnemu prínosu pre kumulovanie zisku pre letisko <sup>(126)</sup> (analýza postupného rastu ziskovosti).

(484) V prvom rade treba poznamenať, že podľa judikatúry môže Komisia bez toho, aby sa dopustila chyby, podrobne analyzovať najvhodnejšiu metódu posudzovania, ktorú si má vybrať na účely uplatnenia kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Judikatúra uznáva, že Komisia môže uprednostniť jednu metódu pred inou, ak považuje danú metódu za vhodnejšiu <sup>(127)</sup>. V judikatúre sa najmä uznáva neexistencia hierarchie medzi týmito dvoma metódami <sup>(128)</sup>.

(485) Pokiaľ ide o prvý prístup (porovnávací analýza), Komisia má vážne pochybnosti, či je v súčasnosti možné vymedziť vhodné porovnávacie kritérium na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované letiskami. Komisia preto za najvhodnejší prístup na posúdenie zmlúv, ktoré uzavreli letiská s jednotlivými leteckými spoločnosťami, považuje analýzu postupného rastu ziskovosti <sup>(129)</sup>.

(486) Komisia v kontexte tejto analýzy pokladá za vhodné pripomenúť, že v záujme uplatnenia usmernení z roku 2014 boli Francúzsko, ako aj zainteresované strany vyzvané, aby predložili pripomienky k uplatneniu ustanovení týchto usmernení na predmetnú vec.

(487) V tejto súvislosti je vhodné poznamenať, že uplatnenie kritéria súkromného 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 na jednotlivých letiskách zvyčajne výrazne odlišuje. Tieto náklady a príjmy závisia od stavu rozvoja letiska, od atraktívnosti jeho spádovej oblasti, od počtu leteckých spoločností, ktoré na ňom pôsobia, od kapacity toku cestujúcich, od stavu infraštruktúry a od regulačného rámca, ktorý sa môže v jednotlivých členských štátoch líšiť, ako aj od strát a záväzkov, ktoré letisko vykázalo v minulosti <sup>(130)</sup>.

(488) Akúkoľvek čisto porovnávaciu analýzu navyše komplikuje liberalizácia trhu s leteckou dopravou. Ako je preukázané v predmetnom prípade, obchodné praktiky medzi letiskami a leteckými spoločnosťami 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 akýchkoľvek súvisiacich obchodných a finančných povinností, rozšírenie ponukových mechanizmov (napríklad formou zľavy, ktorej výška závisí od počtu liniek alebo prepravených cestujúcich), ako aj rôzne rozdelenie rizika počas obdobia platnosti zmlúv. Transakcie medzi nimi sú preto ťažko porovnateľné na základe ceny za spätný let alebo za cestujúceho.

<sup>(126)</sup> Bod 53 usmernení z roku 2014.

<sup>(127)</sup> Pozri rozsudok Ryanair DAC/Komisia, T-165/15, uvedený v poznámke pod čiarou č. 53, bod 143.

<sup>(128)</sup> Pozri rozsudok Ryanair DAC/Komisia, T-165/15, uvedený v poznámke pod čiarou č. 53, bod 145.

<sup>(129)</sup> Usmernenia z roku 2014, body 59 a 61.

<sup>(130)</sup> Pozri rozhodnutie Komisie 2011/60/EÚ z 27. januára 2010 o štátnej pomoci C 12/08 – Slovensko – Zmluva medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair, odôvodnenia 88 a 89 (Ú. v. EÚ L 27, 1.2.2011, s. 24).

- (489) Spoločnosť Ryanair zastáva názor, že zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa môže uplatniť vykonaním porovnávacej analýzy s použitím niektorých európskych letísk ako referenčnej hodnoty. V tejto súvislosti sa domnieva, že určité európske letiská môžu nahradiť letisko La Rochelle vďaka ich podobnostiam, a poskytla štúdiu z 1. júna 2012, ktorú vypracovala spoločnosť Oxera<sup>(131)</sup> a v ktorej sa porovnávajú letiskové poplatky platené spoločnosťou Ryanair na letisku La Rochelle s letiskovými poplatkami platenými na tých letiskách, ktoré sa považujú za porovnateľné. Usudzuje, že poplatky platené na letisku La Rochelle nie sú výrazne nižšie. Spoločnosť Ryanair poskytla aj dodatok k štúdii z 1. júna 2012<sup>(132)</sup> s cieľom zohľadniť platby, ktoré spoločnosť Ryanair/AMS dostala podľa zmlúv o marketingových službách.
- (490) V každom prípade je však porovnávacia metóda v tomto prípade nepraktická. Ako už bolo totiž preukázané, transakcie, ktoré sú predmetom analýzy, predstavujú komplexné súbory, ktoré vznikajú na základe zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách (niekedy spojené do jedného právneho základu). Do týchto transakcií patrí niekoľko „cien“, napríklad rôzne letiskové poplatky, cena za služby pozemnej obsluhy a cena za marketingové služby, ktorých výška závisí buď od počtu cestujúcich, alebo od počtu pohybov lietadiel, alebo je cena fixne stanovená. Každá transakcia teda vytvára komplexný súbor finančných tokov medzi správcom letiska a leteckou spoločnosťou a jej dcérskou spoločnosťou, ktoré vznikajú na základe príjmov, ktoré plynú z letiskových poplatkov, príjmov zo služieb pozemnej obsluhy a príjmov z marketingových služieb.
- (491) Analýza, ktorú vypracovala spoločnosť Oxera a predložila spoločnosť Ryanair 10. apríla 2015 (dodatok k štúdii z 1. júna 2012), názorne ukazuje hlavné ťažkosti pri stanovení primeraného porovnania letiskových poplatkov a marketingovej podpory pre spoločnosť Ryanair na rôznych letiskách.
- (492) Po prvú v samotnej štúdii spoločnosti Oxera sa uvádza, že „nie je možné určiť referenčné letiská, ktoré spoločnosť Ryanair používa, ktoré sú podobné vo všetkých možných charakteristikách a ktoré sa pravdepodobne správajú aj ako letiská súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Zvolený prístup preto spočíval v určení škály referenčných letísk, ktoré sú podobné letisku La Rochelle na základe celého radu charakteristík<sup>(133)</sup>. V tomto prípade Komisia poznamenáva, že hoci každé z kritérií výberu piatich posudzovaných letísk<sup>(134)</sup> obsahuje jedno zo siedmich kritérií uvedených v bode 60 usmernení z roku 2014, predsa sa podotýka, že referenčné letiská sú podobné letisku La Rochelle len vo vzťahu k jednému alebo dvom zo siedmich kritérií. Okrem toho porovnávaciu hodnotu špecifickú pre prevádzku letiska La Rochelle ponúkajú len letiská Grenoble (GNB) a Maastricht (MST), a to počet cestujúcich a objem prevádzky spoločnosti Ryanair na týchto letiskách. Ďalšie skúmané letiská boli vybrané na základe kritérií (napr. systém vlastníctva, existencia verejného financovania alebo HDP regiónu alebo podiel nízkonákladových dopravcov), ktoré, vzhľadom na to, že ich prepojenie s meraním nákladov a príjmov každého letiska je príliš vzdialené, nie sú samotné dostatočné na to, aby slúžili ako základ úrovne letiskových poplatkov a marketingových služieb použitých pri referenčnom porovnaní. Komisia preto spochybňuje reprezentatívny charakter vybranej vzorky referenčných letísk.
- Po druhé z údajov, ktoré poskytla spoločnosť Oxera, vyplýva, že čisté poplatky platené spoločnosťou Ryanair na rôznych letiskách vybraných na účely porovnania sa výrazne líšia. Spoločnosť Oxera vo svojej štúdii vypočítala úroveň letiskových poplatkov platených spoločnosťou Ryanair týmto piatim letiskám bez všetkých marketingových príspevkov platených spoločnosťami AMS a Ryanair (čo znamená, že v štúdii sa porovnávajú letiskové poplatky platené spoločnosťou Ryanair po odpočítaní jej marketingových príjmov). Tieto údaje však vykazujú značné rozdiely medzi referenčnými letiskami.
- Priemerné čisté poplatky za spätný let. Priemerné čisté poplatky za spätný let, ktoré spoločnosť Ryanair platí letisku La Rochelle, predstavujú [100; 150] % čistých poplatkov platených spoločnosťou Ryanair na piatich referenčných letiskách. Rozptyl hodnôt však ukazuje, že neexistuje homogénna skupina referenčných letísk. V závislosti od roku sa teda priemerné čisté poplatky platené spoločnosťou Ryanair letisku La Rochelle pohybujú v rozmedzí [-50; 0] % až [150; 200] % priemerných čistých poplatkov platených spoločnosťou

<sup>(131)</sup> Štúdia z 8. 10. 2012, ktorú vykonala spoločnosť Oxera, *Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport* (Ekonomické posúdenie zásady súkromného investora v trhovom hospodárstve, letisko La Rochelle).

<sup>(132)</sup> Dodatok z 10. 4. 2015 k štúdii z 1. 6. 2012, ktorú vykonala spoločnosť Oxera, *Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport* (Ekonomické posúdenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve: porovnávacia analýza vrátane spoločnosti AMS, letisko La Rochelle).

<sup>(133)</sup> Pôvodné anglické znenie: „it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [La Rochelle airport] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [La Rochelle airport] on the basis of a variety of characteristics. Analýza vykonaná spoločnosťou Oxera 10. 4. 2015. s. 3.

<sup>(134)</sup> Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) a Maastricht (MST).

Ryanair na letiskách skúmaných spoločnosťou Oxera. Tento rozptyl jasne ukazuje, že použitá vzorka nie je homogénna ani reprezentatívna. Podobne aj výška čistých poplatkov platených spoločnosťou Ryanair v prípade daného letiska je veľmi premenlivá a v priebehu roka sa môže strojnásobiť, čo je ďalším dôkazom toho, že nie je možné ani vhodné zaviesť porovnanie čistých letiskových poplatkov.

— Priemerné čisté poplatky za cestujúceho. Ako v prípade čistých poplatkov za spätný let z rozptylu hodnôt vyplýva, že vzorka letísk spoločnosti Oxera neumožňuje vykonať stabilné alebo primerané porovnanie. V závislosti od roku sa priemerný čistý poplatok platený spoločnosťou Ryanair letisku La Rochelle pohybuje v rozmedzí [-50; 0] % až [150; 200] % priemerného čistého poplatku plateného spoločnosťou Ryanair na letiskách, ktoré vybrala spoločnosť Oxera, a čisté poplatky za cestujúceho platené spoločnosťou Ryanair na ktoromkoľvek danom letisku sa môžu v závislosti od roku líšiť až trojnásobne.

- (493) Ukazuje sa, že ani spoločnosť Ryanair ani spoločnosť Oxera sa nepokúsili určiť trhovú cenu zodpovedajúcu čistej cene letiskových poplatkov (letiskové poplatky mínus marketingová podpora) pre vzorku letísk porovnateľných s letiskom La Rochelle. Ak by takéto porovnanie umožňovalo určiť trhovú cenu, skúsenosti spoločnosti Ryanair s mnohými európskymi letiskami by ju určite umožnili stanoviť.
- (494) A napokon, za predpokladu, že na základe platnej porovnávacej analýzy by bolo možné stanoviť, že „ceny“ uplatňované v rôznych transakciách, na ktoré sa vzťahuje toto posúdenie, boli rovnocenné alebo vyššie ako „trhové ceny“ stanovené pomocou vzorky porovnávacích transakcií, Komisia by aj tak nemohla dospieť k záveru, že tieto transakcie zodpovedali trhovej cene, ak by sa preukázalo, že prevádzkovateľ letiska pri ich uzatváraní mohol očakávať, že povedú k prírastkovým nákladom vyšším ako prírastkové príjmy. Súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by v skutočnosti nemal záujem ponúkať tovar alebo služby za „trhovú cenu“, ak by to viedlo k prírastkovej strate <sup>(135)</sup>.
- (495) Vzhľadom na všetky uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že na tento prípad sa musí uplatniť prístup, ktorý sa všeobecne odporúča v usmerneniach z roku 2014, pokiaľ ide o uplatnenie kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na vzťahy medzi letiskami a leteckými spoločnosťami, a to analýza postupného rastu ziskovosti. Tento prístup odôvodňuje skutočnosť, že prevádzkovateľ letiska môže mať objektívny záujem na uzatvorení transakcie s leteckou spoločnosťou, lebo môže rozumne očakávať, že na základe tejto transakcie si zlepši zisky (alebo zníži straty) v porovnaní s kontrafaktuálnou situáciou, keď by sa transakcia neuskutočnila <sup>(136)</sup>, a to nezávisle od akéhokoľvek porovnania s podmienkami ponúknutými iným leteckým spoločnostiam alebo s podmienkami ponúknutými inými prevádzkovateľmi letísk.

3. Možné prínosy, ktoré súkromný subjekt v trhovom hospodárstve mohol zohľadniť pri podpísaní zmlúv o marketingových službách s leteckými spoločnosťami

- (496) Zo všetkých uvedených skutočností je zrejmé, že na uplatnenie kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa musí konanie CCI posudzovať vo vzťahu ku konaniu hypotetického súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ktorý by na jeho mieste prevádzkoval letisko La Rochelle. Dotknuté zmluvy o marketingových službách sa musia posudzovať spoločne s príslušnými zmluvami o letiskových službách, ak tvoria jednu transakciu (kritériá posudzovania pozri odôvodnenie 464) <sup>(137)</sup>. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 481, hoci niektoré zmluvy o marketingových službách neboli súčasťou jednej transakcie so zmluvou o letiskových službách, budú sa napriek tomu posudzovať s prihliadnutím na príjmy získané na základe platnej zmluvy o letiskových službách na účely merania ziskovosti dotknutej zmluvy o marketingových službách.
- (497) Pri analyzovaní každej z transakcií uvedených v Tabuľke 14 by sa mali určiť prínosy vyplývajúce z marketingových služieb, ktoré by mohol očakávať hypotetický súkromný subjekt v trhovom hospodárstve motivovaný vyhliadkami na ziskovosť. V tejto analýze by sa nemalo prihliadať na všeobecný vplyv takýchto služieb na cestovný ruch a hospodársku činnosť v regióne. Zvažovať sa môžu len účinky týchto služieb na ziskovosť letiska, lebo hypotetický súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by v rámci tejto analýzy prihliadal len na tieto účinky <sup>(138)</sup>.

<sup>(135)</sup> Pozri rozsudok Ryanair DAC/Komisia, T-165/15, uvedený v poznámke pod čiarou č. 53, body 176 až 178.

<sup>(136)</sup> Inými slovami, ak je očakávaný postupný rast ziskovosti z tejto transakcie kladný.

<sup>(137)</sup> Daná zmluvu o marketingových službách sa musí analyzovať spoločne so zmluvou o letiskových službách, ako keby tvorili jednu transakciu. Existuje teda toľko samostatných transakcií, koľko je „párov“ zmlúv o marketingových službách a zmlúv o letiskových službách.

<sup>(138)</sup> Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc, uvedené v poznámke pod čiarou č. 71, bod 77.



- (498) Hoci vplyv marketingových služieb nebol dokázaný, nie je vylúčené, že môžu mierne zvýšiť tok cestujúcich na leteckých linkách, na ktoré sa vzťahujú zmluvy o marketingových službách a zodpovedajúce zmluvy o letiskových službách vzhľadom na to, že sú určené na propagáciu týchto liniek. Spoločnosť Ryanair však uviedla, že existencia zmluvy o marketingových službách mala len veľmi malý vplyv na mieru vyťaženosti jej lietadiel, keďže opatrenia na riadenie výnosov (prispôsobenie cien dopytu) boli upravené tak, aby sa dosiahli cieľové hodnoty miery vyťaženosti<sup>(139)</sup>. Vplyv zmlúv o marketingových službách na zvýšenie počtu cestujúcich teda spoločnosť Ryanair nepotvrdila. Takže sa zdá, že hlavný vplyv zmlúv o marketingových službách spočíva v podpore spoločnosti Ryanair v prevádzkovaní letov na letisko La Rochelle.
- (499) Je potrebné určiť, či by hypotetický súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by prevádzkoval letisko La Rochelle namiesto CCI, mohol rozumne očakávať a vyčísliť iné prínosy ako tie, ktoré vyplývajú z pozitívneho účinku na otvorenie, zachovanie liniek, na ktoré sa vzťahuje zmluva o marketingových službách, a tok cestujúcich na týchto linkách, a to v období prevádzkovania týchto liniek podľa ustanovení zmluvy o marketingových službách alebo zmluvy o letiskových službách.
- (500) Spoločnosť Ryanair podporila túto hypotézu vo svojej štúdii zo 17. januára 2014. Táto štúdia vychádza z myšlienky, podľa ktorej marketingové služby, ktoré získal správca letiska ako CCI, môžu pomôcť zlepšovať značku letiska, a teda trvalo zvyšovať počet cestujúcich využívajúcich toto letisko, a nielen počet cestujúcich na linkách, na ktoré sa vzťahuje zmluva o marketingových službách a zmluva o letiskových službách, počas obdobia prevádzkovania týchto liniek stanoveného v týchto zmluvách. Z tejto štúdie vyplýva predovšetkým to, že podľa spoločnosti Ryanair môžu tieto marketingové služby vytvárať trvalý kladný vplyv na tok cestujúcich na letisku aj po skončení platnosti zmluvy o marketingových službách.
- (501) V prvom rade treba poznamenať, že žiadna skutočnosť tohto prípadu nenaznačuje, že pri podpísaní zmlúv o marketingových službách, na ktoré sa vzťahuje formálne vyšetrovacie konanie, by CCI niekedy zvažovala a už vôbec nie vyčíslila prípadné pozitívne účinky zmlúv o marketingových službách nad rámec liniek, na ktoré sa tieto zmluvy vzťahujú, alebo z časového hľadiska aj po uplynutí očakávaného obdobia prevádzkovania dotknutých liniek. Okrem toho ani Francúzsko ani CCI nenavrholi žiadnu metódu, ktorá by umožnila stanoviť prípadnú hodnotu, ktorou by hypotetický súkromný subjekt v trhovom hospodárstve z pozície prevádzkovateľa letiska La Rochelle namiesto CCI ohodnotil tieto účinky pri posudzovaní príležitosti na uzavretie zmlúv o marketingových službách a zmlúv o letiskových službách. Napokon marketingové služby zakúpené od spoločnosti Ryanair/AMS boli zamerané predovšetkým na osoby, ktoré pravdepodobne využijú letecké linky uvedené v zmluvách o marketingových službách.
- (502) Tento záver stanovený pre zmluvy uzavreté so spoločnosťami Ryanair a AMS z rovnakých dôvodov platí aj pre zmluvu o letiskových službách a marketingových službách so spoločnosťou Jet2.
- (503) Navyše veľmi neistá sa javí aj trvalá povaha týchto účinkov. Je možné, že reklama na letisko La Rochelle a jeho región na webovom sídle spoločnosti Ryanair mohla povzbudiť osoby, ktoré navštívili toto webové sídlo, aby si kúpili letenky spoločnosti Ryanair do La Rochelle vo chvíli, keď bola táto reklama uverejnená prvýkrát alebo tesne potom. Je však málo pravdepodobné, že účinok tejto reklamy, ktorú videli pri návšteve webového sídla spoločnosti Ryanair, by mohol u nich pretrvať a ovplyvniť kúpu leteniek po niekoľkých týždňoch. Reklamná kampaň máva trvalý účinok, keď sú do propagačných činností zapojené viaceré reklamné médiá, ktorým sú spotrebiteľia v určitom období pravidelne vystavovaní. Takýto trvalý účinok by bolo možné dosiahnuť napríklad reklamnou kampaňou v hlavných televíznych a rozhlasových staniciach, na súbore webových sídiel a/alebo na rôznych reklamných pútačoch umiestnených v exteriéri alebo na verejných priestranstvách, ak by boli spotrebiteľia pravidelne vystavovaní týmto médiám. Reklamná činnosť, ktorá sa obmedzuje len na niektoré stránky v rámci webového sídla spoločnosti Ryanair, má však malý potenciál dosiahnuť účinok, ktorý významne presahuje rámec trvania propagačnej kampane. Je veľmi pravdepodobné, že väčšina ľudí nenavštevuje webové sídlo spoločnosti Ryanair dostatočne často na to, aby sa im len na základe takejto návštevy trvalo vryla do pamäti reklama regiónu zobrazená na tomto webovom sídle.
- (504) Francúzsko a CCI neposkytli v priebehu formálneho vyšetrovacieho konania žiadne informácie, ktoré by vyvrátili toto zistenie. Toto zistenie výrazne podporujú aj dve okolnosti.

<sup>(139)</sup> Podania predovšetkým z 15. 12. 2009, 13. 6. 2014 a 29. 3. 2019.

- (505) Po prvé niektoré z marketingových operácií uvedených v zmluvách uzavretých so spoločnosťou Ryanair/AMS sa týkali predovšetkým domovskej stránky webového sídla spoločnosti Ryanair. Tieto služby zahŕňali jednoducho odkaz na webové sídlo, ktoré určila CCI, na často obmedzené alebo veľmi krátke časové obdobie:
- obdobie žiadneho zobrazovania odkazov uvedených v zmluvách A a B,
  - zobrazenie sponzorovaného odkazu 56 dní ročne počas troch rokov podľa zmluvy C,
  - zobrazenie sponzorovaného odkazu 212 dní ročne počas troch rokov podľa zmluvy D, ale na rok 2007 je obdobie zobrazenia skrátené na 45 dní na základe zmluvy E, ktorou sa mení zmluva D,
  - zobrazenie sponzorovaného odkazu na britskom webovom sídle spoločnosti Ryanair 22 dní ročne počas troch rokov na základe zmluvy G,
  - zobrazenie sponzorovaného odkazu na holandskom/belgickom webovom sídle spoločnosti Ryanair 95 dní v prvom roku a 160 dní v druhom a treťom roku na základe zmluvy H,
  - zobrazenie sponzorovaného odkazu na írskom webovom sídle spoločnosti Ryanair 200 dní ročne počas troch rokov na základe zmluvy I,
  - zobrazenie sponzorovaného odkazu na belgickom webovom sídle spoločnosti Ryanair 10 dní ročne počas troch rokov podľa zmluvy J,
  - zobrazenie sponzorovaného odkazu na írskom, nórskom a holandskom webovom sídle spoločnosti Ryanair 90 dní ročne a na jej britskom webovom sídle 50 dní ročne počas troch rokov na základe zmluvy K,
  - zobrazenie sponzorovaného odkazu na írskom webovom sídle spoločnosti Ryanair 70 dní na základe zmluvy L,
  - zobrazenie sponzorovaného odkazu na portugalskom webovom sídle spoločnosti Ryanair 365 dní počas dvoch rokov na základe zmluvy M,
  - zobrazenie sponzorovaného odkazu na nórskom webovom sídle spoločnosti Ryanair šesť týždňov (približne 42 dní) v prvom roku a štyri týždne (t. j. 24 dní) v druhom a treťom roku na základe zmluvy N.
- (506) Povaha týchto propagačných činností (existencia jediného odkazu s obmedzenou propagačnou hodnotou), ich krátke trvanie a nepravidelná frekvencia, s akou sa zobrazovali počas dotknutého obdobia (keďže len linka do Porta sa propagovala nepretržite počas dvoch rokov), by značne obmedzili účinok týchto činností po ich skončení, najmä preto, že boli obmedzené na samotné webové sídlo spoločnosti Ryanair a neboli zobrazené v žiadnych iných médiách. Inými slovami, je nepravdepodobné, že by tieto činnosti mohli vyvolať v myšliach osôb, na ktoré pôsobili, trvalú spomienku na predmetnú reklamu a trvalý záujem o La Rochelle a jeho región.
- (507) Po druhé ostatné marketingové činnosti stanovené v zmluvách uzavretých so spoločnosťou Ryanair/AMS sa týkali len stránok webového sídla spoločnosti Ryanair vzťahujúcich sa na destináciu La Rochelle. Tento posledný druh propagačnej činnosti sa spravidla zameriava iba na adresátov, ktorých počet je vo svojej podstate obmedzený, a to bez častého vystavenia reklame. Okrem toho, pokiaľ ide o stránku webového sídla spoločnosti Ryanair o destinácii La Rochelle, je menej pravdepodobné, že bude často navštevovaná ako domovská stránka webového sídla, keďže je venovaná konkrétnej destinácii spoločnosti Ryanair, a nie všetkým činnostiam. Vzhľadom na nízku pravdepodobnosť častých návštev stránky webového sídla spoločnosti Ryanair o destinácii La Rochelle je teda nepravdepodobné, že by propagačné činnosti zobrazené na tejto stránke vytvorili u ľudí s prístupom na ňu trvalú spomienku na atrakcie mesta La Rochelle a jeho regiónu. Okrem toho otvorenie stránky týkajúcej sa La Rochelle na webovom sídle spoločnosti Ryanair je veľmi pravdepodobne motivované, vo väčšine prípadov, potenciálnym záujmom o túto destináciu alebo služby spoločnosti Ryanair do tejto destinácie. Je preto málo pravdepodobné, že by reklama nachádzajúca sa na tejto stránke vyvolala nový záujem o túto destináciu u osôb, ktoré ju nepoznajú alebo nemajú o ňu žiadny záujem.
- (508) V tejto súvislosti sa ukazuje, že zmluvy o marketingových službách predložené spoločnosťou Ryanair, ktoré boli uzavreté medzi súkromnými podnikmi inými než letiskami (požičiavanie áut, miestne turistické aktivity) a spoločnosťou AMS čerpajú svoju marketingovú hodnotu z možnosti predaja turistických výrobkov alebo služieb cestujúcim využívajúcich služby spoločnosti Ryanair. Potenciálni cestujúci sú označovaní ako cestujúci, ktorí budú pravdepodobne cestovať na presne definované cieľové letisko po svojej návšteve webového sídla spoločnosti Ryanair (kúpa letenky, vyhľadávanie dostupných letov atď.) a vďaka tejto skutočnosti sú cieľom marketingových správ, ktoré ich nabádajú, aby si kúpili produkt alebo službu na ich cieľovom letisku. Hodnota marketingových služieb spoločnosti Ryanair je teda založená na schopnosti zamerania na klientov spoločnosti Ryanair, ktorí si už vybrali svoje cieľové letisko alebo ktorých návšteva webového sídla spoločnosti Ryanair naznačuje, že si pravdepodobne vyberú konkrétne cieľové letisko, s cieľom podniknúť ich k nákupu turistickej služby v ich konečnej

destinácii. Komisia nevyklučuje možnosť, že marketing ponúkaný spoločnosťou AMS na webovom sídle spoločnosti Ryanair má hodnotu pre určité podniky tretej strany, ktoré majú záujem predávať tovar alebo služby klientom spoločnosti Ryanair, ako napríklad autopožičovne alebo regionálny poskytovateľ pešej turistiky. Toto však neplatí pre prevádzkovateľa letiska, ktorý chce dosiahnuť trvalé zvýšenie počtu cestujúcich využívajúcich letisko. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 501, je veľmi pravdepodobné, že osoby, ktoré navštívili stránku webového sídla spoločnosti Ryanair o destinácii La Rochelle, už majú potenciálny záujem o túto destináciu alebo o služby spoločnosti Ryanair do nej. V prípade CCI je teda účinok marketingových činností realizovaných na stránkach webového sídla spoločnosti Ryanair týkajúcich sa destinácie La Rochelle z hľadiska prilákania cestujúcich veľmi nízky alebo dokonca žiadny.

- (509) V dôsledku toho, hoci marketingové služby mohli zvýšiť tok cestujúcich na linkách, na ktoré sa vzťahujú zmluvy o marketingových službách počas obdobia vykonávania týchto služieb, je veľmi pravdepodobné, že tento účinok by bol nulový alebo zanedbateľný po skončení tohto obdobia alebo na iných linkách.
- (510) Zo štúdií spoločnosti Ryanair zo 17. a z 31. januára 2014 takisto vyplýva, že pravdepodobnosť prínosov zmlúv o marketingových službách nad rámec liniek, na ktoré sa tieto zmluvy vzťahujú, alebo po skončení obdobia prevádzkovania týchto liniek podľa ustanovení zmlúv o marketingových službách a zmlúv o letiskových službách, je veľmi malá a nemožno ich vyčísliť v dostatočne spoľahlivej miere, ktorú by obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve považoval za postačujúcu.
- (511) Napríklad podľa štúdie spoločnosti Ryanair zo 17. januára 2014 „budúce prírastkové zisky po skončení vymedzenej platnosti zmluvy o letiskových službách sú prirodzene neisté“<sup>(140)</sup>. Navyše sa v tejto štúdii navrhujú dve metódy na *ex ante* posúdenie pozitívnych účinkov zmlúv o marketingových službách: prístup založený na peňažnom toku a prístup založený na kapitalizácii.
- (512) Prístup založený na peňažnom toku pozostáva z posúdenia prínosov zmlúv o marketingových službách a zmlúv o letiskových službách v podobe budúcich príjmov, ktoré prevádzkovateľ letiska vytvorí na základe zmluvy o marketingových službách a na základe zmluvy o letiskových službách po odpočítaní príslušných nákladov. Prístup založený na kapitalizácii pozostáva z posúdenia zlepšenia značky letiska vďaka marketingovým službám ako nehmotného majetku nadobudnutého za cenu stanovenú v zmluve o marketingových službách.
- (513) V štúdii sa však ukazuje, že prístup založený na kapitalizácii sa spája s veľkými ťažkosťami, čo dokazuje nedostatočnú dôveryhodnosť výsledkov, ku ktorým by mohla viesť táto metóda, a preto sa dáva prednosť prístupu založenému na peňažnom toku. V štúdii sa predovšetkým uvádza: „V prístupe založenom na kapitalizácii by sa malo prihliadať len na veľkosť marketingových výdavkov, ktoré sú pripísateľné nehmotnému majetku letiska. Môže však byť náročné určiť veľkosť marketingových výdavkov, ktorých cieľom je vytvoriť očakávané budúce príjmy pre letisko (t. j. investícia do nehmotného majetku letiska), v porovnaní s výdavkami, ktoré vytvárajú súčasné príjmy pre letisko.“<sup>(141)</sup> Takisto sa v nej zdôrazňuje, že: „Na uplatnenie prístupu založeného na kapitalizácii je potrebné odhadnúť priemernú dĺžku obdobia, počas ktorého by bolo letisko schopné udržať zákazníka na základe marketingovej kampane spoločnosti AMS. V praxi je z dôvodu nedostatočných údajov veľmi ťažké odhadnúť priemerný čas udržania zákazníka na základe kampane spoločnosti AMS.“<sup>(142)</sup>
- (514) V štúdii spoločnosti Ryanair z 31. januára 2014 sa navrhlo praktické uplatnenie prístupu na základe peňažného toku. Podľa tohto prístupu prínosy zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách, ktoré trvajú aj po skončení platnosti zmluvy o marketingových službách, sú vyjadrené ako tzv. konečná hodnota, ktorá sa vypočíta v deň skončenia platnosti zmluvy. Táto konečná hodnota je založená na prírastkových ziskoch, ktoré sa očakávajú v súvislosti so zmluvou o letiskových službách a zmluvou o marketingových službách počas posledného roka platnosti zmluvy o letiskových službách. V tejto metóde sa vychádza z očakávaného prírastkového zisku počas

<sup>(140)</sup> Pôvodné anglické znenie: „... future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain“.

<sup>(141)</sup> Pôvodné anglické znenie: „The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport“.

<sup>(142)</sup> Pôvodné anglické znenie: „In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data.“

posledného roka platnosti zmluvy o letiskových službách, ktorý sa premieta do budúcnosti na obdobie, ktoré má rovnakú dĺžku ako obdobie platnosti zmluvy o letiskových službách, pričom sa upraví podľa miery rastu trhu leteckej dopravy v Európe a podľa faktora pravdepodobnosti, ktorého cieľom je premietnuť schopnosť zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách prispievať k ziskom letiska po skončení ich platnosti. Táto schopnosť tvoriť trvalý zisk vyplýva podľa štúdie z 31. januára 2014 z viacerých faktorov „...vrátane lepšej povesti a silnejšej značky, ako aj sieťových externalít a pravidelných cestujúcich“<sup>(143)</sup>, pričom sa v tejto súvislosti neuvádzajú ďalšie spresnenia. V tejto metóde sa okrem iného prihliada na diskontnú sadzbu, do ktorej sa premietajú kapitálové náklady.

- (515) V štúdiu sa navrhuje faktor pravdepodobnosti 30 %, čo sa považuje za obozretné. V štúdiu, ktorá má veľmi teoretickú povahu, sa však neposkytuje žiadne závažné odôvodnenie v tejto súvislosti, či už z kvantitatívneho, alebo kvalitatívneho hľadiska. Nie je založená na žiadnych skutočnostiach týkajúcich sa činností spoločnosti Ryanair, trhov leteckej dopravy alebo letiskových služieb, ktorými by sa podložila táto miera 30 %. Nestanovuje sa v nej žiadna súvislosť medzi touto mierou a faktormi, ktoré uvádza veľmi stručne (povešť, silná značka, sieťové externality a pravidelní cestujúci) a ktoré majú predĺžiť prínosy zmlúv o letiskových službách a zmlúv o marketingových službách po skončení ich platnosti. Napokon sa nijako neodvoláva na konkrétny obsah marketingových služieb stanovených v rôznych zmluvách so spoločnosťou AMS, keď sa analyzuje, do akej miery by tieto služby mohli ovplyvniť uvedené faktory.
- (516) Navyše štúdia nepreukazuje existenciu akejkoľvek pravdepodobnosti, že po skončení platnosti zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách budú zisky vytvorené na základe týchto zmlúv pre prevádzkovateľa letiska v poslednom roku ich platnosti pokračovať aj v budúcnosti. Podobne neposkytuje žiadne dôkazy o tom, že miera rastu trhu leteckej dopravy v Európe je užitočným ukazovateľom na meranie vplyvu zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách pre dané letisko.
- (517) Obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by sa rozhodoval o uzavretí alebo neuzavretí zmluvy, by s veľmi malou pravdepodobnosťou prihliadal na tzv. konečnú hodnotu vypočítanú podľa metódy, ktorú navrhla spoločnosť Ryanair.
- (518) Zo štúdie z 31. januára 2014 teda vyplýva, že metóda založená na peňažnom toku by priniesla len veľmi neisté a nespoľahlivé výsledky, a to isté platí aj pre metódu založenú na kapitalizácii.
- (519) Okrem toho Francúzsko ani žiadna iná zainteresovaná tretia strana neposkytli žiadne dôkazy o tom, že prevádzkovatelia regionálnych letísk porovnateľných s prevádzkovateľom letiska La Rochelle skutočne používajú metódu navrhovanú spoločnosťou Ryanair v tejto štúdiu alebo akúkoľvek inú metódu zameranú na zohľadnenie a vyčíslenie prínosov po skončení platnosti zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách. Francúzsko nepredložilo žiadne pripomienky k štúdiám zo 17. a z 31. januára 2014, a teda nevyjadriло súhlas s ich závermi.
- (520) Navyše, ako už bolo uvedené, marketingové služby sa jasne zameriavajú na osoby, u ktorých je pravdepodobné, že využijú linky, na ktoré sa vzťahujú zmluvy o marketingových službách. Ak sa tieto linky neobnovia po skončení platnosti zmluvy o letiskových službách, je málo pravdepodobné, že marketingové služby môžu mať naďalej pozitívny účinok na tok cestujúcich na letisku po skončení platnosti zmluvy. Pre prevádzkovateľa letiska je však veľmi náročné posúdiť pravdepodobnosť, že letecká spoločnosť bude pokračovať v prevádzkovaní linky po uplynutí obdobia, na ktoré sa zaviazala v zmluve o letiskových službách. Práve pri nízkonákladových leteckých spoločnostiach sa ukázalo, že otváranie a rušenie liniek uskutočňujú veľmi dynamickým spôsobom. Podľa správy spoločnosti Oxera vypracovanej pre ACI Europe bolo v roku 2011 zatvorených od 15 % do 20 % liniek prevádzkovaných európskymi letiskami s menej ako piatimi miliónmi cestujúcich<sup>(144)</sup>. Pri uzatváraní transakcie podobnej tým, ktoré sa skúmajú v tomto formálnom vyšetrovacom konaní, by teda obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve nevedel odhadnúť, či letecká spoločnosť bude chcieť predĺžiť prevádzku dotknutej linky po skončení platnosti zmluvy.

<sup>(143)</sup> Pôvodné anglické znenie: „...including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger“.

<sup>(144)</sup> Štúdia z 15. 9. 2017, ktorú realizovala spoločnosť Oxera, s názvom *The continuing development of airport competition in Europe* (Pokračujúci vývoj hospodárskej súťaže letísk v Európe), obrázok 4.8, s. 41. <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf>.

(521) Okrem toho je vhodné zdôrazniť, že konečná hodnota vypočítaná podľa metódy navrhnutej spoločnosťou Ryanair v štúdiu z 31. januára 2014 je kladná len vtedy (a má tak kladný vplyv na odhadovanú ziskovosť zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách), ak je prírastkový zisk očakávaný z týchto zmlúv počas posledného roka platnosti zmluvy o letiskových službách kladný. V tejto metóde sa vychádza z očakávaného prírastkového zisku počas posledného roka platnosti zmluvy o letiskových službách, ktorý sa premieta do budúcnosti s uplatnením dvoch faktorov. Prvým faktorom je celkový rast európskeho trhu leteckej dopravy a zohľadňuje sa ním očakávaný rast dopravy. Druhým faktorom je faktor vo výške 30 %, ktorý približne predstavuje pravdepodobnosť, že plnenie zmlúv, ktorých platnosť sa skončila, podporí podpísanie podobných zmlúv v budúcnosti, ktoré môžu vytvoriť podobné finančné toky. Ak je teda očakávaný budúci prírastkový zisk počas posledného roka platnosti zmluvy o letiskových službách záporný, konečná hodnota bude takisto záporná (alebo nanajvýš nulová), čo bude vyjadrovať skutočnosť, že ak by sa uzatvorili podobné zmluvy ako tie, ktorých platnosť sa práve skončila, mohli by podobne ako ony každý rok znížiť ziskovosť letiska.

(522) V štúdiu spoločnosti Ryanair z 31. januára 2014 sa takýto scenár veľmi stručne uvádza len v poznámke pod čiarou bez akýchkoľvek pripomienok alebo odôvodnení: „...žiadnu konečnú hodnotu nemožno vypočítať, ak sú prírastkové zisky bez platieb spoločnosti AMS záporné počas posledného roka dotknutého obdobia“<sup>(145)</sup>. Ako však bude ukázané ďalej v odôvodneniach 580 až 642, zo všetkých dotknutých zmlúv v tejto veci vyplývajú predbežné prírastkové toky, ktoré sú vo vyjadrení čistej súčasnej hodnoty záporné každý rok, a nie len z celkového hľadiska. V súvislosti s predmetnými zmluvami by teda konečná hodnota vypočítaná podľa metódy navrhnutej spoločnosťou Ryanair bola nulová alebo dokonca záporná. Ak by sa zohľadnila takáto konečná hodnota, nebolo by možné spochybníť záver, že s jednotlivými zmluvami sa spája hospodárska výhoda.

(523) Napokon v tretej štúdiu z 26. septembra 2014 spoločnosť Ryanair pripomenula, že zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách prinášajú prírastkové zisky počas ich platnosti a konečnú hodnotu po skončení ich platnosti. Podľa spoločnosti Ryanair sa preto podpísaním pôvodnej zmluvy so spoločnosťou Ryanair zvyšuje možnosť, že po skončení jej platnosti bude uzavretá nová zmluva so spoločnosťou Ryanair alebo s inými leteckými spoločnosťami. Okrem toho konečná hodnota zmlúv o marketingových službách spočíva v náraste objemu prepravy na letisko po skončení platnosti zmlúv v dôsledku zlepšeného dobrého mena. Hoci spoločnosť Ryanair navrhuje metódu empirického testovania svojich hypotéz, nemôže ju realizovať, pretože nemá potrebné údaje. A napokon sa v analýze v rámci správy nezohľadňujú možné sieťové externality.

(524) Z uvedeného je jasné, že jediný prínos, ktorý by obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve očakával od zmluvy o marketingových službách a vyčíslil pri rozhodovaní sa o uzavretí alebo neuzavretí takejto zmluvy spolu so zmluvou o letiskových službách, by bol dvojakého druhu: i) na jednej strane vyhliadky leteckých spoločností prevádzkujúcich lety na letisku La Rochelle v súlade so zmluvami o letiskových službách, ktoré boli letecké spoločnosti motivované uzavrieť v dôsledku zmlúv o marketingových službách, a ii) na druhej strane možný marginálny pozitívny účinok marketingových služieb na počet cestujúcich využívajúcich linky, na ktoré sa vzťahujú dotknuté zmluvy (mierna stimulácia dopravy na linkách, na ktoré sa vzťahujú zmluvy o marketingových službách a zodpovedajúce zmluvy o letiskových službách). Prípadné ostatné prínosy by sa považovali za príliš neisté na to, aby sa mohli usudzovať ako vyčíslené, a žiadna skutočnosť nenasvedčuje tomu, že ich CCI skutočne zohľadnila.

4. Aký časový rámec by si zvolil súkromný subjekt v trhovom hospodárstve na posúdenie výhodnosti podpísania zmluvy o letiskových službách a/alebo zmluvy o marketingových službách?

(525) Pri posudzovaní výhodnosti uzavretia zmluvy o letiskových službách a/alebo zmluvy o marketingových službách by si súkromný subjekt v trhovom hospodárstve zvolil za časový rámec posudzovania obdobie platnosti predmetných zmlúv. Inými slovami, posudzoval by prírastkové náklady a príjmy počas obdobia platnosti zmlúv.

<sup>(145)</sup> Štúdia z 31. januára 2014, poznámka pod čiarou č. 17. Pôvodné anglické znenie: „... no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration“.

- (526) Výber dlhšieho obdobia nie je podľa všetkého ničím opodstatnený. V čase uzavretia zmlúv by obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve nerátal s obnovením týchto zmlúv po skončení ich platnosti, keďže, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 520, nízkonákladové letecké spoločnosti ako Ryanair a Jet2 sú veľmi dynamické, pokiaľ ide o otváranie a rušenie liniek alebo o zvyšovanie a znižovanie frekvencií.
- (527) Navyše v prípade niektorých zmlúv sa skutočný dátum začatia činností, na ktoré sa zmluva vzťahuje, nezhoduje s dátumom podpísania zmluvy. V tomto prípade sa v situáciách, keď dátum podpísania predchádza skutočnému dátumu začatia, za východiskový dátum považoval skutočný dátum začatia činnosti, a nie dátum podpísania <sup>(146)</sup>.
- (528) V situáciách, keď spoločnosť Ryanair neprevádzkovala určité linky počas celého obdobia, na ktoré sa vzťahuje zmluva, posúdenie súkromným subjektom v trhovom hospodárstve sa zakladá na plánovanom trvaní platnosti zmluvy, keďže predčasné ukončenie zmlúv nebolo v čase ich uzavretia ani známe, ani predvídateľné. Prevádzkovateľ letiska by svoje prognózy dopravy zakladal na záväzkoch, ktoré spoločnosť Ryanair prijala pri podpísaní zmluvy a ktoré ju zaväzujú.
- (529) V ďalšom texte bude Komisia skúmať zmluvy uzavreté s každou z leteckých spoločností, pokiaľ ide o dopravu, príjmy a prírastkové náklady vzhľadom na prijaté predpoklady a následne predloží výsledok analýzy týchto zmlúv.

#### 5. Závery o metóde, ktorou sa uplatní kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve

- (530) Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že na uplatnenie kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na predmetné opatrenia musí Komisia analyzovať každú zmluvu o marketingových službách spolu so zodpovedajúcou zmluvou o letiskových službách (či zmluva o letiskových službách tvorí súčasť súbor zmlúv uvedených v Tabuľke 14 alebo či bola platná len v čase uzavretia marketingovej zmluvy <sup>(147)</sup>) a musí posúdiť, či by hypotetický súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by bol motivovaný vyhliadkami na ziskovosť a prevádzkoval by letisko La Rochelle namiesto CCI, podpísal tieto zmluvy. Na tento účel je potrebné určiť postupný rast ziskovosti zmlúv tak, ako by ju posúdil súkromný subjekt v trhovom hospodárstve v čase podpísania zmlúv, pričom by za celé obdobie platnosti zmlúv odhadoval:
- očakávanú prírastkovú dopravu v budúcnosti vyplývajúcu z vykonávania týchto zmlúv s prípadným prihliadnutím na účinky marketingových služieb na miery vyťaženia liniek, na ktoré sa zmluvy vzťahujú,
  - očakávané prírastkové príjmy v budúcnosti vyplývajúce z vykonávania týchto zmlúv vrátane príjmov z letiskových poplatkov a služieb pozemnej obsluhy súvisiacich s linkami, na ktoré sa tieto zmluvy vzťahujú, ako aj príjmy z neleteckých činností, ktoré pochádzajú z dodatočnej dopravy súvisiacej s vykonávaním týchto zmlúv,
  - očakávané prírastkové náklady v budúcnosti vyplývajúce z vykonávania týchto zmlúv vrátane prevádzkových nákladov a prípadných prírastkových investičných nákladov súvisiacich s linkami, na ktoré sa tieto zmluvy vzťahujú, ako aj náklady na marketingové služby.
- (531) Výsledkom týchto výpočtov by mali byť budúce ročné toky zodpovedajúce rozdielu medzi prírastkovými príjmami a nákladmi, ktoré sa podľa potreby znižujú o sadzbu, do ktorej sa premietajú náklady prevádzkovateľa letiska na kapitál. Z kladnej čistej súčasnej hodnoty v zásade vyplýva, že predmetné zmluvy neprinášajú hospodársku výhodu, zatiaľ čo zo zápornej čistej súčasnej hodnoty vyplýva existencia takejto výhody.
- (532) Je vhodné poznamenať, že v rámci takehoto posúdenia nie sú relevantné tvrdenia CCI a spoločnosti Ryanair, podľa ktorých cena za marketingové služby, ktoré si zakúpila CCI, sa rovná cene alebo je nižšia ako cena, ktorú možno považovať za „trhovú cenu“ za takéto služby. Hypotetický súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by bol motivovaný vyhliadkami na ziskovosť, by totiž nebol pripravený zakúpiť si takéto služby, a to ani za cenu, ktorá by bola nižšia alebo by sa rovnala „trhovej cene“, ak by predpokladal, že napriek pozitívnemu vplyvu týchto služieb na príslušné linky by prírastkové náklady vyplývajúce z týchto zmlúv prevyšovali prírastkové príjmy z hľadiska zníženej hodnoty. V takomto prípade by nebol ochotný zaplatiť „trhovú cenu“, a preto by sa logicky rozhodol nevyužiť dotknuté služby.

<sup>(146)</sup> Pozri Tabuľku 9.

<sup>(147)</sup> Pozri odôvodnenie 496.

## b) Metodické úvahy týkajúce sa rekonštrukcie podnikateľských plánov

- (533) Komisia v priebehu konania vyzvala Francúzsko, aby poskytlo odhady prírastkových nákladov, príjmov a postupného rastu ziskovosti súvisiacich s jednotlivými zmluvami uzavretými medzi CCI a spoločnosťou Ryanair/AMS, ktoré mohli byť dosahované pred podpísaním týchto zmlúv. Francúzsko v odpovedi na túto výzvu uviedlo, že letisko La Rochelle nevykonalo žiadnu analýzu pred podpísaním marketingových zmlúv, a preto poskytlo retrospektívne rekonštrukciu podnikateľských plánov zodpovedajúcich jednotlivým zmluvám o marketingových službách uvedených v Tabuľke 9, ako aj rekonštrukciu podnikateľského plánu zmluvy uzavretej so spoločnosťou Jet2 (pri zohľadnení príslušných parametrov zodpovedajúcich zmlúv o letiskových službách na účely analýzy zmlúv podpísaných s týmito dvomi leteckými spoločnosťami). Účelom tejto retrospektívnej analýzy je však zopakovať finančnú analýzu, ktorá sa mala vykonať pred podpísaním zmlúv o marketingových službách, pričom sa zohľadnia údaje, ktoré malo letisko k dispozícii v tom čase.

## 1. Model použitý na rekonštrukciu podnikateľských plánov

- (534) Francúzsko retrospektívne zrekonštruovalo podnikateľské plány s použitím „základného scenára“, v ktorom sa uvádzajú predpoklady, o ktoré by sa primerane opieral súkromný subjekt v trhovom hospodárstve. Táto analýza vychádza z predpokladov dopravy, mier vyťaženia lietadiel, príjmov z leteckých a neleteckých činností na cestujúceho, prevádzkových nákladov na cestujúceho, marketingových výdavkov a trvania platnosti zmlúv. S cieľom vypočítať čistú súčasnú hodnotu každej zmluvy Francúzsko zrekonštruovalo podnikateľský plán, v ktorom sa uvádzajú tieto príjmové a nákladové položky:

Tabuľka 15

## Model použitý na rekonštrukciu podnikateľských plánov

Zmluva [x]			
	Rok N	Rok N + 1	atď.
Počet spiatočných letov ročne (a)	Pozri zmluvu		
Počet miest na sedenie v lietadle (b)	Pozri oddiel 7.2.1.5 písm. b) bod 2		
Počet ponúkaných miest na sedenie (c)	$c = a \times b \times 2$		
Priemerná miera vyťaženia (d)	Pozri oddiel 7.2.1.5 písm. b) bod 2		
Celkový počet cestujúcich (prilietajúcich a odlietajúcich) (e)	$e = c \times d$		
Poplatok za pristátie (f)	$f = a \times$ jednotkový poplatok, ktorý prijala CCI alebo ktorý je uvedený v zmluve o letiskových službách		
Poplatok za parkovanie lietadla (g)	0 (pozri oddiel 7.2.1.5 písm. b) bod 3)		
Poplatok za osvetlenie (h)	0 (pozri oddiel 7.2.1.5 písm. b) bod 3)		
Poplatok za osoby so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou (i)	$i = e \times$ jednotkový poplatok, ktorý prijala CCI alebo ktorý je uvedený v zmluve o letiskových službách/2		
Poplatok za odbavenie cestujúceho (j)	$j = e \times$ jednotkový poplatok, ktorý prijala CCI alebo ktorý je uvedený v zmluve o letiskových službách/2		
Služby pozemnej obsluhy (k)	0		
Celkový príjem z leteckých činností (l)	$l = f + g + h + i + j + k$		
Príjmy z neleteckých činností (m)	$m = e \times$ jednotková prírastková marža (pozri oddiel 7.2.1.5 písm. b) bod 3)		

Zmluva [x]			
	Rok N	Rok N + 1	atď.
<b>Celkové príjmy (n)</b>	<b><math>n = l + m</math></b>		
Prírastkové náklady (o)	$o = e \times \text{jednotkové prírastkové náklady}$ (pozri oddiel 7.2.1.5 písm. b) bod 4)		
Marketingové náklady (p)	Pozri marketingovú zmluvu		
<b>Celkové náklady (q)</b>	<b><math>q = o + p</math></b>		
<b>Tok prírastkových nákladov (r)</b>	<b><math>r = n - q</math></b>		
<b>Čistá súčasná hodnota</b>	$\sum_{v=0}^u \frac{r_v}{(1+t)^v}$ <p>kde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— v označuje rok dotknutej zmluvy, v = 0 zodpovedá začiatku platnosti zmluvy</li> <li>— u označuje celkové trvanie platnosti zmluvy (v rokoch)</li> <li>— r<sub>v</sub> je prírastkový peňažný tok (r) v roku (v) zmluvy</li> <li>— t je vybraná diskontná sadzba <sup>(1)</sup></li> </ul>		

(<sup>1</sup>) Francúzsko v prípade všetkých zmlúv uplatňuje diskontnú sadzbu 6 %. Táto sadzba zodpovedá sadzbe, ktorú Francúzsko navrhlo v podobných prípadoch, v ktorých už bola Komisia vyzvaná, aby rozhodla (pozri napr. rozhodnutie Komisie o letisku Pau uvedené v poznámke pod čiarou č. 12). Na druhej strane, keďže rekonštrukcia podnikateľských plánov (v základnom scenári) zo strany Komisie vedie k ročným prírastkovým tokom, ktoré sú počas dotknutého obdobia všetky záporné, čistá súčasná hodnota zmlúv je nevyhnutne záporná bez ohľadu na použitú diskontnú sadzbu.

- (535) Kým Komisia vo všeobecnosti považuje predpoklady Francúzska v súvislosti s príjmami na cestujúceho a trvaním platnosti zmlúv za primerané, ostatné predpoklady Francúzska nie sú vždy primerané alebo reálne. Po prvé Francúzsko urobilo metodické chyby, ktoré sú spoločné pre všetky rekonštrukcie (napr. podhodnotenie prírastkových prevádzkových nákladov súvisiacich s leteckými činnosťami a zahrnutie príspevkov poskytnutých miestnymi orgánmi na pokrytie všeobecných marketingových výdavkov ako prírastkový príjem). Po druhé, ako bude uvedené v oddiele o individuálnom posúdení zmlúv, ako aj o metodických chybách spoločných pre všetky rekonštrukcie, ktoré vykonalo Francúzsko, rekonštrukcie niektorých podnikateľských plánov zaznamenali ďalšie špecifické metodické problémy.
- (536) Komisia preto vykonala vlastnú analýzu tak, že v základnom scenári zrekonštruovala prírastkové náklady a príjmy vyplývajúce z rôznych súborov zmlúv, ako by ich odhadol *ex ante* súkromný subjekt v trhovom hospodárstve s cieľom uplatniť kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.
- (537) Komisia vykonala aj analýzu citlivosti spôsobu, akým bola vypočítaná čistá súčasná hodnota týchto zmlúv, pričom zmenila niektoré predpoklady. Na tento účel Komisia zámerne použila predpoklady, ktoré sú vo svojej podstate nereálne, keďže neboli použité v jej základnom scenári (scenár, v ktorom sa už uplatňuje priaznivý prístup pre leteckú spoločnosť). Pravdepodobnosť, že tieto predpoklady nastanú alebo že sa budú vyžadovať veľké a okamžité zmeny v riadení letiska, je veľmi nízka (pozri odôvodnenia 575 až 578). Výpočet čistej súčasnej hodnoty vyplývajúci zo zmeny týchto parametrov (ktorých súčasný výskyt je aj štatisticky viac než nepravdepodobný) je „neobozretný scenár“ (pozri odôvodnenia 574 až 578). V každom prípade by bol tento scenár zreteľne nereálny pre rozumného a obozretného investora, ktorý by nemal inú možnosť, len ho vylúčiť.
- (538) Rozdiely v posudzovaní medzi Francúzskom a Komisiou (najmä predpoklady prevádzkových nákladov a marketingových výdavkov) spôsobujú veľké rozdiely vo výsledku získanom pri výpočte čistej súčasnej hodnoty súborov zmlúv. Rôzne predpoklady dopravy majú významný vplyv na niektoré zmluvy, kým predpoklady miery vyťaženia majú obmedzený vplyv na výsledok získaný pri výpočte čistej súčasnej hodnoty súborov zmlúv bez toho, aby sa zmenil záver Komisie o tom, či je čistá súčasná hodnota záporná alebo kladná.



1. Prírastková preprava a počet predpokladaných spiatočných letov (zmluvy so spoločnosťami Ryanair a AMS)

- (539) Analýza vypracovaná Komisiou vychádza z prírastkovej dopravy (inými slovami z počtu dodatočných cestujúcich), ktorí by mohol súkromný subjekt v trhovom hospodárstve prevádzkujúci letisko La Rochelle namiesto CCI predpokladať pri podpisovaní zmlúv. Napríklad v prípade súboru zmlúv z roku 2006 (marketingové zmluvy C a D a zmluva o letiskových službách 2 a 3) ide o určenie počtu cestujúcich využívajúcich linku La Rochelle – Londýn Stansted prevádzkovanú spoločnosťou Ryanair, ktorý by v roku 2006 mohol očakávať prevádzkovateľ letiska La Rochelle počas obdobia platnosti zmluvy.
- (540) Odhadovaná prírastková doprava bola vypočítaná na základe počtu a frekvencií liniek stanovených v jednotlivých zmluvách o letiskových službách a o marketingových službách a na základe počtu ročných spiatočných letov, ktoré z nich vyplývajú. Niektoré zmluvy obsahujú ciele z hľadiska počtu spiatočných letov, iné zmluvy obsahujú ciele z hľadiska počtu cestujúcich, kým v ostatných sa neuvádzajú žiadne ciele.
- (541) V prípade retroaktívnych zmlúv podpísaných po dátume ich vykonávania (napríklad zmluva A) sa zohľadňuje len doprava vzniknutá po podpise, keďže zmluva nemôže vytvárať dopravu pred jej podpísaním.
- (542) Odhady Komisie v súvislosti s dopravou sú pre väčšiu časť nižšie ako odhady, ktoré použila CCI na rekonštrukciu svojich *ex-post* podnikateľských plánov, najmä v prípade určitých marketingových zmlúv podpísaných bez cieľových hodnôt v oblasti dopravy. V jednom prípade sú prognózy prijaté Komisiou vyššie ako prognózy, ktoré prijalo letisko. Tieto opravy budú podrobne opísané pre každé opatrenie (zmluvu alebo súbor zmlúv uvedených v Tabuľke 14).
- (543) Komisia vo všeobecnosti konštatuje, že nadhodnotené odhady dopravy sú spojené s týmito analytickými problémami. Predovšetkým rekonštrukcia, ktorú vykonalo Francúzsko, presahuje objem dopravy uvedený v zmluvách. Obozretný prevádzkovateľ by takýto nadhodnotený odhad neurobil bez ďalšieho vysvetlenia (Francúzsko neposkytlo pre žiadnu zo zmlúv).
- (544) Po druhé v prípade niektorých retroaktívnych zmlúv (dátum začiatku platnosti zmluvy predchádza dátumu jej podpísania) Francúzsko založilo svoju rekonštrukciu na doprave dosiahnutej už pred podpísaním zmluvy. Je nepravdepodobné, že by obozretný prevádzkovateľ mal výdavky na marketingové služby v súvislosti s už prevádzkovanými letmi. Obozretný prevádzkovateľ by sa namiesto toho spoliehal na budúcu dopravu vzniknutú na základe zmluvy o marketingových službách. Napokon tvrdenie, že obozretný investor by mohol zvážiť obchodný vzťah na dlhší časový rámec než presné trvanie platnosti zmluvy sa nezakladá na žiadnej ekonomickej štúdii ani dôkaze, ako sa preukazuje v odôvodneniach 525 až 529.
- (545) Komisia okrem toho prihliadala na kapacitu lietadiel, ktoré spoločnosť Ryanair používa, najmä Boeing 737-800s (189 miest) a v menšej miere Boeing 737-300s (148 miest) alebo BAe 146-300s (110 miest).
- (546) Komisia použila mieru vyťaženia, ktorá sa z roka na rok mení a zodpovedá priemernej zistenej miere vyťaženia za dva predchádzajúce roky (s priemernou mierou 80 % za roky 2003 a 2004, akú použila CCI). Tento predpoklad je najdôveryhodnejší, pretože preberá prístup prevádzkovateľa letiska, ktorý používa najpriamejšie relevantné informácie, ktoré má k dispozícii pri vypracúvaní podnikateľského plánu. Táto metóda takisto umožňuje od roku 2005 používať ako základ miery vyťaženia zistené počas obdobia platnosti marketingových zmlúv, a tak zohľadniť akýkoľvek priaznivý účinok marketingových služieb na počet cestujúcich využívajúcich dané linky. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že v rokoch 2003 až 2013 klesla miera vyťaženia lietadiel spoločnosti Ryanair obsluhujúcich letisko La Rochelle z 81 % na 70 %, pričom letisko La Rochelle použilo pri vypracovaní svojich podnikateľských plánov oveľa optimistickejšie predpoklady (75 % až 85 %).

Tabuľka 16

**Miera vyťaženia lietadiel**

Rok	Miera vyťaženia lietadiel	Priemerná miera známa za dva roky pred dátumom T <sup>(1)</sup>
2003	0,81	0,8
2004	0,78	0,8
2005	0,78	0,80
2006	0,74	0,78
2007	0,72	0,76
2008	0,72	0,73
2009	0,78	0,72
2010	0,74	0,75
2011	0,73	0,76
2012	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

<sup>(1)</sup> V prípade rokov 2003 a 2004, nie sú dva predchádzajúce roky relevantné (neexistovali žiadne lety spoločnosti Ryanair). Použil sa scenár 80 % (základný scenár Francúzska).

(547) Keď sa obdobie platnosti zmluvy neprekryvalo s celým kalendárnym rokom, Komisia to zohľadnila tak, že za každý rok platnosti zmluvy vypočítala predpokladanú dopravu pomerne k počtu dní v roku, počas ktorých sa zmluva mala uplatňovať.

1. Prírastkové príjmy (zmluvy uzatvorené so spoločnosťami Ryanair a AMS)

(548) Pri všetkých transakciách, ktoré sú predmetom tejto analýzy, sa Komisia zamerala na určenie prírastkových príjmov, t. j. príjmov vytvorených transakciou tak, ako by ich predpokladal súkromný subjekt v trhovom hospodárstve.

(549) Na základe uplatnenia zásady „jednotnej pokladnice“ sa Komisia domnieva, že je vhodné brať do úvahy príjmy z leteckých aj neleteckých činností.

— Príjmy z leteckých činností

(550) Príjmy z leteckých činností zahŕňajú výnos z rôznych poplatkov, ktoré musí letecká spoločnosť uhrádzať prevádzkovateľovi letiska, konkrétne:

- poplatok za pristátie, t. j. sumu za jeden spiatočný let,
- poplatok za odbavenie cestujúceho, t. j. sumu za jeden spiatočný let,
- poplatok za služby pozemnej obsluhy v podobe fixnej sumy za spiatočný let, ktorá je stanovená v jednotlivých zmluvách o letiskových službách,
- poplatok za parkovanie, t. j. sumu za jeden spiatočný let,
- poplatok za svetelné návestidlá vzletovej a pristávacej dráhy, t. j. sumu, ktorá sa má zaplatiť na základe uplatňovania pravidiel civilného letectva v prípade pohybov v noci alebo za zníženej viditeľnosti,
- poplatok za asistenciu osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou mobilitou.

- (551) Poplatok za pristátie a poplatok za odbavenie cestujúcich, ktoré účtuje CCI, sú v zásade regulované poplatky za prístup k letiskovej infraštruktúre, ktoré sa po konzultáciách uplatňujú pre všetky letecké spoločnosti a sú zverejnené. Pokiaľ ide o jednotlivé zmluvy o letiskových službách, Komisia použila na stanovenie predpokladanej jednotkovej sumy poplatku za pristátie a poplatku za odbavenie cestujúcich zverejnené poplatky platné v čase podpísania zmlúv a začlenila ročnú indexáciu vo výške 2 %, keďže bolo rozumné predpokladať, že regulované poplatky sa každý rok zvýšia o nárast miery inflácie. Systém regulovaných letiskových poplatkov nestanovuje automatickú indexáciu, ale umožňuje prevádzkovateľom upraviť poplatky priebežne po konzultácii. Za týchto podmienok sa Komisia domnieva, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by jednoducho predpokladal, že poplatky sa budú zvyšovať každý rok v súlade s infláciou, pričom by použil mieru inflácie vo výške 2 % podľa hodnoty stanovenej Európskou centrálnou bankou (ECB) pre eurozónu <sup>(148)</sup>.
- (552) Poplatky za služby pozemnej obsluhy nie sú regulované, ale sú výsledkom dvojstranných rokovaní. Na letisku La Rochelle poskytuje služby pozemnej obsluhy spoločnosť Atlantica. Tieto služby sa preto nezohľadňujú v podnikateľskom pláne letiska a zohľadňuje sa len nájomné, ktoré spoločnosť Atlantica platí letisku La Rochelle (v položke „zisk z neleteckých činností“).
- (553) Poplatky za parkovanie zodpovedajú využívaniu parkovacej infraštruktúry a zariadení lietadlami, okrem súkromnej infraštruktúry. Sadzby závisia od dĺžky parkovania a vlastností lietadla. V podnikateľskom pláne, ktorý bol vypracovaný na posúdenie ziskovosti zmlúv podpísaných so spoločnosťami Ryanair a Jet2, sa neuvádza platba poplatku za parkovanie, teoreticky preto, že dĺžka parkovania je menej ako dve hodiny, za ktoré nemusia letecké spoločnosti platiť poplatok.
- (554) Poplatok za svetelné návěstidlá vzletovej a pristávacej dráhy je stanovený v sadzobníku zverejnenom letiskom pre každý pohyb lietadla v noci alebo za zníženej viditeľnosti, ktorý si vyžaduje osvetlenie vzletovej a pristávacej dráhy. V podnikateľskom pláne, ktorý bol vypracovaný na posúdenie ziskovosti zmlúv podpísaných so spoločnosťami Ryanair a Jet2, sa však neuvádza žiadny poplatok za osvetlenie, keďže lety sa prevádzkujú počas dňa.
- (555) Napokon sa musí zohľadniť aj poplatok za asistenciu osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou mobilitou; toto platí pre každého odlietajúceho cestujúceho (0,50 EUR za cestujúceho od júna 2008).
- (556) Na výpočet výnosu z uvedených letiskových poplatkov, ktorý by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve očakával z každej zmluvy, Komisia použila predpokladaný počet spiatočných letov (pokiaľ ide o poplatok za pristátie) a počet zodpovedajúcich cestujúcich (pokiaľ ide o poplatok za odbavenie cestujúcich a poplatok za asistenciu osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou mobilitou), ktoré sú vymedzené v každej zmluve, a vynásobila ich jednotkovou výškou každého poplatku.

— *Príjmy z neleteckých činností*

- (557) Letisko La Rochelle posúdilo prírastkové marže z neleteckých činností v súvislosti s tokom cestujúcich. Tieto marže pokrývajú činnosti parkovísk, reštaurácií a iných podnikov nachádzajúcich sa na letisku, ako aj marže týkajúce sa predaja paliva a nájmu. Ide o marže, a nie príjmy, keďže vstupné náklady sa odpočítavajú. Pri rekonštrukcii podnikateľských plánov sa preto nebudú musieť odpočítavať žiadne náklady na stanovenie prírastkovej marže prevádzkovateľa letiska.
- (558) Komisia všeobecne považuje za pravdepodobné, že obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by pri uzatváraní novej zmluvy stanovil prírastkovú maržu z neleteckých činností na základe prírastkových marží z neleteckých činností v predchádzajúcom roku, čo zodpovedá najlepšiemu známemu odhadu. Toto je posúdenie, ktoré vypracovalo letisko La Rochelle. V konkrétnom prípade letiska La Rochelle však Komisia zohľadňuje investície vynaložené v rokoch 2003 až 2013, ktoré zahŕňali výstavbu parkovísk, reštaurácií a obchodov. Zohľadnenie len predchádzajúcich zistených marží pri posudzovaní ziskovosti novej zmluvy by znamenalo nezohľadnenie prípadných známych projektov rozvoja neleteckých činností (spojených napríklad s novými investíciami, ktoré sa

<sup>(148)</sup> Cieľom ECB je dosiahnuť stabilnú úroveň cien a ročnú infláciu strednodobo na úrovni tesne pod hranicou 2 %. Pozri <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

uvádzajú do prevádzky), a tým príliš prísne obmedzenie vyhládok na rast prírastkových príjmov z neleteckých činností. Komisia preto zrekonštruovala podnikateľské plány tak, že v čase podpísania novej zmluvy zvažovaná marža z neleteckých činností na cestujúceho zodpovedá priemernej marži z neleteckých činností v predchádzajúcom roku vynásobenej „potenciálnym“ opravným koeficientom, ktorý vyjadruje očakávané prognózy nových investícií (parkoviská, obchodné plochy). Opravný koeficient sa z roka na rok líši v závislosti od projektov, ktoré letisko plánuje, a predpokladaná marža z neleteckých činností zodpovedá marži, ktorú môže prevádzkovateľ letiska odôvodnene očakávať počas niekoľkých rokov (a nielen v nasledujúcom roku):

Tabuľka 17

## Priemerná marža z neleteckých činností

Rok	Rok marže z neleteckých činností n – 1 (v EUR za cestujúceho)	„Potenciálny“ opravný koeficient	„Potenciálna“ priemerná marža z neleteckých činností uplatnená Komisiou
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

(559) Zvýšenie opravného koeficientu použité v niektorých rokoch vyjadruje zavedenie nových neleteckých činností v danom období (parkovisko v roku 2006, reštaurácia v roku 2008, obchody v roku 2009). Keďže neexistuje posúdenie očakávaných marží z neleteckých činností zo strany CCI pri podpise nových zmlúv, tento prístup je spôsobom posudzovania očakávaných marží nových neleteckých činností. Prírastkové marže z neleteckých činností na cestujúceho uplatnené Komisiou sú v priemere o [15 – 20] % vyššie než marže, ktoré predložila CCI, a v rekonštrukciách pripravených Komisiou sa teda maximalizuje postupný rast ziskovosti súborov zmlúv uzavretých medzi letiskom a spoločnosťou Ryanair. Komisia poznamenáva, že priemerná ročná korekcia marže je dokonca vyššia, než navrhla spoločnosť Oxera v štúdiu zo 4. decembra 2015<sup>(149)</sup>, podľa ktorej začatie prevádzky spoločnosti Ryanair vo vzorke 29 letísk vedie k zvýšeniu príjmov z neleteckých činností na odlietajúceho cestujúceho v reálnom vyjadrení približne o 12,0 – 13,7 %.

<sup>(149)</sup> Štúdia spoločnosti Oxera zo 4. 12. 2015, *The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues* (Vplyv prevádzky spoločnosti Ryanair na príjmy letísk z neleteckých činností).

- (560) Komisia takisto zastáva názor, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by predpokladal indexáciu tejto marže priebežne pre každý rok, na ktorý sa vzťahuje nový súbor zmlúv s cieľom zohľadniť infláciu. Komisia v tejto súvislosti uplatnila ročnú mieru 2 % <sup>(150)</sup>.
- (561) V každom prípade sa Komisia rozhodla použiť predpoklady ziskov z neleteckých činností presahujúcich predpoklady, ktoré použilo letisko La Rochelle, s cieľom zohľadniť vývoj činností v oblasti parkovania, stravovania a obchodných činností v rokoch 2003 – 2013.

#### 1. Prírastkové náklady (zmluvy uzatvorené so spoločnosťami Ryanair a AMS)

- (562) Prírastkové náklady, ktoré by mohol *ex ante* očakávať súkromný subjekt v trhovom hospodárstve prevádzkujúci letisko namiesto CCI v rámci jednotlivých transakcií (pozostávajúcich zo zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách), možno rozdeliť do týchto kategórií:
- náklady na nákup marketingových služieb,
  - prírastkové investičné náklady vyplývajúce z investícií vykonaných v dôsledku transakcie,
  - prírastkové prevádzkové náklady, teda prevádzkové náklady (personál, rozmanité nákupy), ktoré môžu pravdepodobne vzniknúť v dôsledku uskutočnenia transakcie.
- (563) Pokiaľ ide o náklady na zmluvy o marketingových službách, Komisia konštatuje, že Francúzsko chybné vylúčilo z marketingových nákladov príspevky poskytnuté miestnymi orgánmi (departement Charente-Maritime a Communauté d'agglomération de La Rochelle) na pokrytie všeobecných marketingových výdavkov CCI-letisko.
- (564) Ako sa uvádza v odôvodneniach 294 až 302, Francúzsko malo zahrnúť všetky sumy, ktoré CCI-letisko zaplatilo spoločnosti Ryanair, keďže príspevky od rôznych miestnych orgánov predstavujú financovanie bežných prevádzkových nákladov letiska. Bola to teda CCI-letisko, ktorá mala rozpočtové prostriedky na financovanie marketingových služieb a znášala všetky súvisiace riziká riadenia.
- (565) Okrem toho je potrebné si uvedomiť, že na určenie toho, či zmluvy podpísané letiskom La Rochelle so spoločnosťami Ryanair a Jet2 viedli k poskytnutiu výhody týmto spoločnostiam, sa musí porovnať konanie letiska La Rochelle s konaním prevádzkovateľa letiska pôsobiaceho za bežných podmienok trhového hospodárstva. Súkromný subjekt v trhovom hospodárstve musí vo svojej podstate financovať svoje vlastné prevádzky. V bode 63 usmernení z roku 2014 sa navyše uvádza, že na to, aby sa zmluva s leteckou spoločnosťou považovala za zmluvu v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, „[letisko] musí preukázať, že... je [...] schopné pokrývať všetky náklady [...] vyplývajúce [zo zmluvy]...“
- (566) V usmerneniach z roku 2014 sa takisto uvádza, že „[n]a 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“ <sup>(151)</sup> a že „[p]odobne sa zohľadní aj akákoľvek podpora, ako napríklad dohody o predaji uzatvorené priamo medzi orgánmi verejnej moci a leteckou spoločnosťou, určená na vyrovnanie časti bežných nákladov vynaložených prevádzkovateľom letiska v súvislosti s dohodou letiska/leteckej spoločnosti“ <sup>(152)</sup>.

<sup>(150)</sup> Z rovnakého dôvodu Komisia uplatnila indexáciu 2 % na letiskové poplatky a prírastkové prevádzkové náklady.

<sup>(151)</sup> Bod 64 usmernení z roku 2014.

<sup>(152)</sup> Usmernenia z roku 2014, poznámka pod čiarou č. 62.

- (567) Napokon, ak by sa verejné finančné príspevky mohli vylúčiť z marketingových nákladov v podnikateľských plánoch, znamenalo by to, že každý neziskový projekt alebo transakciu by bolo možné uviesť do súladu s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve jednoducho poskytnutím dostatočnej verejnej dotácie. Tento prístup by spôsobil neúčinnosť článku 107 ZFEÚ a bol by v rozpore so zásadou, že analýza existencie štátnej pomoci zahŕňa určenie toho, či podnik získal „hospodársku výhodu, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískal“<sup>(153)</sup>.
- (568) Z uvedených dôvodov sa Komisia domnieva, že žiadna verejná podpora vyčlenená na marketingové výdavky (aj keď nie osobitne pre konkrétnu zmluvu alebo súbor zmlúv) sa nemôže odpočítavať od marketingových nákladov v analýze ziskovosti, z ktorej vychádza kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Komisia teda pri rekonštrukcii podnikateľských plánov súvisiacich s podpísaním zmlúv uvedených v Tabuľke 14 zohľadnila všetky sumy stanovené v rôznych zmluvách o marketingových službách.
- (569) Poplatky za marketingové služby stanovené v zmluvách automaticky nepredstavujú skutočne uhradené sumy, lebo určité okolnosti po podpísaní zmlúv spôsobili odklon od týchto pôvodne plánovaných súm. Platí to najmä v prípade, keď dôjde k predčasnému odstúpeniu od zmluvy. Tieto udalosti sa však nemôžu zohľadňovať pri uplatnení zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, keďže k nim došlo po uzavretí zmlúv.
- (570) Čo sa týka prírastkových investičných nákladov, je vhodné poznamenať, že podľa Francúzska sa na letisku La Rochelle nemusela uskutočniť žiadna investícia v dôsledku jednotlivých zmlúv, ktoré sú predmetom tohto vyšetrovania. Takže aj vzhľadom na to, že zo žiadnej skutočnosti tohto prípadu nevyplýva, že by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve očakával, že by bolo potrebné vykonať nejaké investície v dôsledku jednej alebo viacerých zmlúv, ktoré sú predmetom formálneho vyšetrovacieho konania, nezohľadňuje sa v tejto analýze žiadny prírastkový investičný náklad.
- (571) Na odhad prírastkových prevádzkových nákladov nemôže Komisia použiť rekonštrukciu, ktorú poskytli Francúzsko a CCI. Hoci CCI odhadla variabilné náklady na maximálnu výšku 55 000 EUR ročne (bez marketingových výdavkov) na dopravu približne 200 000 cestujúcich, t. j. priemerné náklady vo výške 0,27 EUR na cestujúceho, neposkytla žiadne vysvetlenie, pokiaľ ide o metodiku použitú na získanie tohto odhadu. Okrem toho v tomto odhade nie sú premietnuté súčasné prírastkové náklady letiska La Rochelle: nielenže je odhad 0,27 EUR na cestujúceho veľmi odlišný od odhadov poskytnutých spoločnosťou Oxera<sup>(154)</sup> pre iné letiská, v prípade ktorých začala Komisia formálne vyšetrovacie konanie<sup>(155)</sup>, ale z finančných údajov letiska La Rochelle takisto vyplýva, že prírastkové prevádzkové náklady na letecké činnosti sú v priemere 3,83 EUR na cestujúceho za dané obdobie.
- (572) Komisia zrekonštruovala prírastkové prevádzkové náklady bez marketingových nákladov na základe informácií, ktoré poskytlo Francúzsko (účet ziskov a strát a súvaha letiska). Na tento účel Komisia postupovala takto:
- Získanie ročných prevádzkových nákladov na prepravu cestujúcich na základe účtovnej závierky CCI-letisko. Tieto náklady sa obmedzujú na prevádzkové náklady a nezohľadňujú sa v nich náklady na kapitál (amortizácia). Týmto predpokladom sa s najväčšou pravdepodobnosťou podhodnocujú skutočné prírastkové náklady, keďže časť amortizácie investícií zodpovedá nákladom týkajúcim sa prírastkovej prevádzky lietadla na odbavenie nových cestujúcich (spoločnosť Oxera, ktorú poverila spoločnosť Ryanair, aby analyzovala situáciu na iných letiskách, zohľadnila pri výpočte prírastkových prevádzkových nákladov určitú amortizáciu)<sup>(156)</sup>.

<sup>(153)</sup> Rozsudok z 29. apríla 1999, Španielske kráľovstvo/Komisia, C-342/96 P, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41; pozri aj rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/628 z 11. novembra 2016 o štátnej pomoci SA.24221, ktorú poskytlo Rakúsko letisku Klagenfurt, spoločnosti Ryanair a iným leteckým spoločnostiam využívajúcim toto letisko, odôvodnenie 381 písm. b).

<sup>(154)</sup> Štúdie z 13. júna, 11. septembra, 22. septembra, 10. októbra a 6. novembra 2014, ktoré realizovala spoločnosť Oxera.

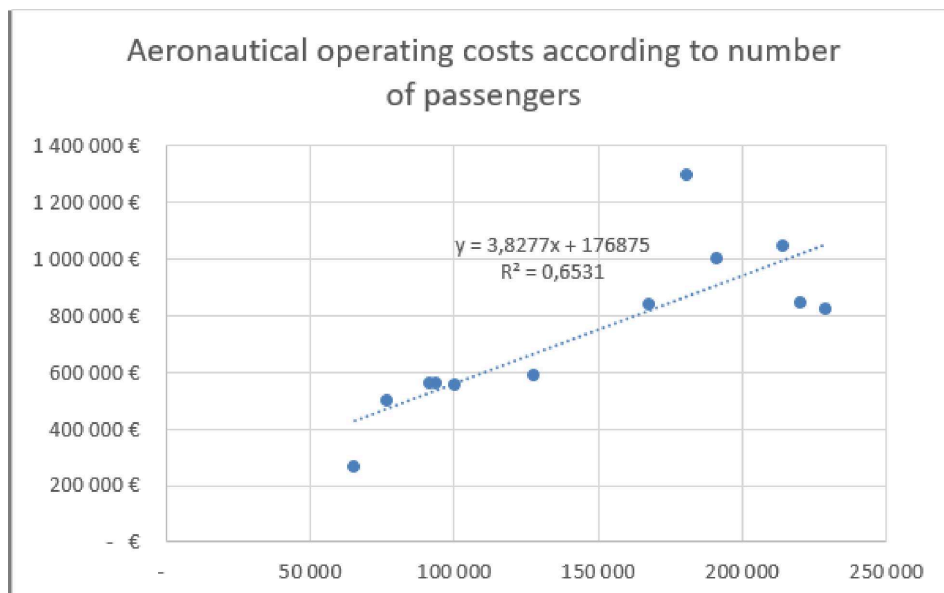
<sup>(155)</sup> Rozhodnutie Komisie zo 16. októbra 2013, Španielsko, Údajná štátna pomoc spoločnosti Ryanair a iným leteckým spoločnostiam na letiskách Girona a Reus, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (Ú. v. EÚ C 120, 23.4.2014, s. 24); rozhodnutie Komisie z 30. mája 2012, Francúzsko, Letisko v Beauvais Tillé, SA.33960 (2012/C) (2012/NN) (Ú. v. EÚ C 279, 14.9.2012, s. 23); rozhodnutie Komisie zo 4. apríla 2012, Francúzsko, Letisko v Carcassonne, SA.33962 (2012/C ex 2012/NN) (Ú. v. EÚ C 254, 23.8.2012, s. 11).

<sup>(156)</sup> Štúdia z 31. 5. 2013, ktorú vykonala spoločnosť Oxera, *Economic MEIP Assessment: profitability analysis – La Rochelle* (Ekonomické posúdenie zásady súkromného investora v trhovom hospodárstve: analýza ziskovosti – La Rochelle), pripojená k zisteniam spoločnosti Ryanair z 31. 5. 2013, oddiel 2.5, s. 10 a 12.

- Odpočítanie prevádzkových nákladov súvisiacich s právomocami subjektov verejného sektora a hradených zo štátneho financovania.
- Odpočítanie nákladov hradených z dotácií súvisiacich so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme alebo so službami verejného hospodárskeho záujmu.
- Odpočítanie nákladov zodpovedajúcich plátbám za marketingové služby stanoveným v marketingových zmluvách, ktoré boli uzavreté s leteckými spoločnosťami (vzhľadom na skutočnosť, že tieto výdavky už sú zohľadnené samostatne v rekonštrukcii ziskovosti sporných opatrení). Vykazujú sa teda v nákladovej položke (p) v Tabuľke 15.
- Odpočítanie prevádzkových nákladov týkajúcich sa príjmov z neleteckých činností. Keďže CCI neposkytla údaje, Komisia prevádzkové náklady týkajúce sa príjmov z neleteckých činností odhadla. Tento odhad bol urobený použitím percentuálneho podielu príjmov z neleteckých činností z celkových príjmov letiska na ročných prevádzkových nákladoch <sup>(157)</sup>. Tento percentuálny podiel sa líšil v rokoch 2001 až 2010 od 19 % do 41 %, pričom priemerná hodnota bola 26 %. Touto metódou sa môžu na prvý pohľad nadhodnotiť prevádzkové náklady spojené s príjmami z neleteckých činností, keďže neletecké služby sú proporcionálne náročnejšie na kapitál a menej náročné na prevádzkové náklady než letecké služby <sup>(158)</sup>. V každom prípade je to najlepšie dosiahnuteľný odhad, keďže Francúzsko neposkytlo iné údaje.
- Analýza vývoja prevádzkových nákladov na letecké činnosti vypočítaných na základe zmien počtu cestujúcich. Na nasledujúcom grafe je znázornený vzťah medzi prevádzkovými nákladmi z leteckých činností a počtom cestujúcich a porovnávaci vývoj prevádzkových nákladov z leteckých činností a počtu cestujúcich. Tento graf jasne ukazuje, že prevádzkové náklady z leteckých činností sa zvyšujú v súlade s tokom cestujúcich, čo by sa nestalo, ak by boli prírastkové náklady obmedzené na 55 000 EUR na 200 000 cestujúcich.

Graf 1

### Prevádzkové náklady z leteckých činností podľa počtu cestujúcich



Zdroj: Údaje letiska La Rochelle. Analýza Komisie

<sup>(157)</sup> Získané po odpočítaní nákladov súvisiacich s právomocami subjektov verejného sektora, nákladov pokrytých náhradou za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme alebo za služby verejného hospodárskeho záujmu, marketingových nákladov a amortizácie.

<sup>(158)</sup> Napríklad výstavba obchodov alebo parkovísk prináša značné náklady na výrobu, ale pomerne nízke prevádzkové náklady po udelení koncesie.

(573) Z tejto analýzy vyplýva, že zmena počtu cestujúcich a vývoj prevádzkových nákladov sú takisto úzko prepojené. Táto analýza zostáva presvedčivá napriek nepravidelnejším ročným zmenám nákladov (pre ktoré Francúzsko neposkytlo žiadne odôvodnenie). Prírastkové prevádzkové náklady z leteckých činností zrekonštruované na základe ročných údajov upravených o ročnú infláciu, ktorú Francúzsko zaznamenalo, predstavujú 3,83 EUR na cestujúceho za rok 2006 (polovica obdobia 2001 až 2011). Na tieto náklady uplatní Komisia zmenu zodpovedajúcu miere inflácie 2 % pre ostatné roky (záporná pred rokom 2006, nulová v roku 2006 a kladná po roku 2006) <sup>(159)</sup>.

#### 1. Analýza citlivosti

(574) Pri rekonštrukcii podnikateľských plánov pre každý súbor zmlúv Komisia systematicky vykonávala analýzu citlivosti s cieľom overiť spoľahlivosť príslušnej rekonštrukcie. Na tento účel menila štyri nasledujúce parametre tak, aby (neprimerane a neobzretne) zvýšila ziskovosť posudzovaného súboru zmlúv (čo viedlo k príliš optimistickému scenáriu pre prevádzkovateľa letiska a letecké spoločnosti, ktoré príslušné zmluvy uzavreli): počet spiatocných letov za rok, mieru vyťaženia lietadiel, výšku príjmov z neleteckých činností a prírastkové prevádzkové náklady z leteckých činností.

(575) Pokiaľ ide o počet spiatocných letov za rok, ktorý bude špecifikovaný pre každý súbor zmlúv uvedených v tabuľke 14, Komisia stanovila ambicióznejšiu cieľovú hodnotu spiatocných letov, než vyplývalo z obdobia platnosti analyzovaných zmlúv. Táto cieľová hodnota bola stanovená svojvoľne a nezakladala sa na žiadnych faktoch alebo právnych predpisoch ani na žiadnej prognóze. Obzretný prevádzkovateľ letiska by v základnom scenári svojho podnikateľského plánu takto nezvýšil cieľovú hodnotu.

(576) Komisia vo svojom alternatívnom scenári použila mieru vyťaženia lietadiel vo výške 85 %, ktorá sa počas posudzovaného obdobia nikdy nezistila, ale ktorú Komisia prijala vo svojich rekonštrukciách v iných nedávnych rozhodnutiach o francúzskych letiskách. Obzretný prevádzkovateľ letiska by v základnom scenári svojho podnikateľského plánu takto nezvýšil vyťaženosť, pretože nevyjadruje špecifické vlastnosti príslušných liniek.

(577) Pokiaľ ide o príjmy z neleteckých činností, Komisia vo svojom alternatívnom scenári zvýšila jednotkovú maržu z neleteckých činností o 20 % v porovnaní so základným scenárom, v prípade ktorého je metóda výpočtu uvedená v odôvodneniach 557 až 561 a ktorý už vychádza z priaznivejších predpokladov, než poskytl Francúzsko. Obzretný prevádzkovateľ letiska by v základnom scenári svojho podnikateľského plánu neprijal takéto zvýšenie, pretože sa nezakladá na žiadnych reálnych vyhladkách.

(578) Pokiaľ ide o prírastkové prevádzkové náklady, Komisia vo svojom alternatívnom scenári použila 50 % zníženie v porovnaní so základným scenárom, v prípade ktorého je metóda výpočtu uvedená v odôvodneniach 533 až 534.

(579) Čistá súčasná hodnota vypočítaná ako výsledok zmeny týchto štyroch parametrov poskytuje teda alternatívny scenár, ktorý Komisia považuje za „neobzretný scenár“.

#### a) Individuálna analýza súboru zmlúv uzavretých so spoločnosťou Ryanair/AMS

(580) Francúzsko predložilo individuálnu analýzu každej zmluvy o marketingových službách (s prihliadnutím na platné zmluvy o letiskových službách). Hoci Komisia zastáva názor, že niektoré zmluvy sú prepojené, a mali by sa preto považovať za jednu transakciu, analýza ziskovosti bude poskytnutá pre každú zmluvu o marketingových službách, pričom sa potvrdí analýza za súbor zmlúv.

<sup>(159)</sup> Komisia uprednostnila viacročnú rekonštrukciu prírastkových prevádzkových nákladov pred rekonštrukciou po jednotlivých rokoch. Teoreticky by rekonštrukcia po jednotlivých rokoch založená na finančných údajoch za predchádzajúci rok umožnila simulovať aj znalosti prírastkových prevádzkových nákladov, ktoré by CCI mala pri podpísaní novej zmluvy. Údaje, ktoré poskytlo Francúzsko, však neumožňovali tento druh analýzy, pretože poskytnuté finančné údaje zahŕňali veľké nevysvetlené zvýšenia alebo zníženia medzi jednotlivými rokmi. Z analýzy po jednotlivých rokoch by teda vyplynulo, že prírastkové náklady boli v niektorých rokoch záporné, čo by znamenalo, že CCI by mala záujem investovať nadmerne vysoké sumy do nových zmlúv s leteckými spoločnosťami, kým v iných rokoch by prírastkové náklady boli také vysoké, že by pre CCI bolo výhodné letisko zatvoriť. Keďže neexistujú žiadne prvky, ktoré by umožňovali obnoviť ročné finančné toky, Komisia sa preto spoliehala na viacročný prístup.



(581) Výsledky rekonštrukcie ziskovosti pre súbor zmlúv (uvedených v tabuľke 14), ktoré vykonali Francúzsko a Komisia vo svojom základnom scenári a „neobozretnom“ scenári (a pre jednotlivé zmluvy alebo súbory zmlúv uvedených v nasledujúcich scenároch), sú uvedené v tejto tabuľke:

Tabuľka 18

### Čistá súčasná hodnota zmlúv a súborov zmlúv uzavretých so spoločnosťou Ryanair/AMS

(v tis. EUR)

Súbor zmlúv	Čistá súčasná hodnota		
	Scenár Francúzska	Základný scenár Komisie	„Neobozretný“ scenár
1-A	[...]	[– 350; – 250]	[– 200; – 100]
B	[...]	[– 900; – 800]	[– 450; – 350]
2-C	[...]	[– 1 150; – 1 050]	[– 400; – 300]
3-D	[...]	[– 650; – 550]	[– 300; – 200]
2-3-C-D	nezrekonštruovaný	[– 1 750; – 1 650]	[– 650; – 550]
E	[...]	[– 150; – 50]	[0; 100]
F	[...]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
G	[...]	[– 700; – 600]	[– 150; – 50]
H	[...]	[– 200; – 100]	[– 100; 0]
I	[...]	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
J	[...]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
HJ	nezrekonštruovaný	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
GHIJ	nezrekonštruovaný	[– 1 200; – 1 100]	[– 200; – 100]
6-K	[...]	[– 2 150; – 2 050]	[– 1 150; – 1 050]
L	[...]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
7-M	[...]	[– 300; – 200]	[– 150; – 50]
N	[...]	[– 150; – 50]	[– 100; 0]
7-M-N	nezrekonštruovaný	[– 400; – 300]	[– 150; – 50]

(582) Vlastnosti špecifické pre každý súbor zmlúv a relevantné pre túto analýzu budú opísané v nasledujúcich oddieloch. Komisia predovšetkým preskúma, či je rekonštrukcia podnikateľských plánov pre dotknutú zmluvu alebo dotknutý súbor zmlúv metodicky správna. Komisia v tejto súvislosti už uviedla, že Francúzsko urobilo chyby, ktoré boli spoločné pre všetky zmluvy (alebo sa aspoň často vyskytovali vo väčšine z nich), najmä pokiaľ ide o:

— nadhodnotenie očakávanej dopravy <sup>(160)</sup>,

— vykonanie nesprávneho posúdenia príjmov z neleteckých činností <sup>(161)</sup>,

<sup>(160)</sup> Pozri odôvodnenia 543 až 546.

<sup>(161)</sup> Pozri odôvodnenia 557 až 561.

- vylúčenie príspevkov od miestnych orgánov na všeobecné marketingové výdavky z prírastkových príjmov <sup>(162)</sup> pri výpočte nákladov na zmluvy o marketingových službách,
- podhodnotenie prírastkových prevádzkových nákladov z leteckých činností <sup>(163)</sup>,
- časté používanie neodôvodnenej miery vyťaženia lietadiel <sup>(164)</sup>.

(583) Ako už však bolo naznačené v odôvodneniach 535 a 536, popri uvedených spoločných metodických chybách sú rekonštrukcie každého podnikateľského plánu marené ďalšími špecifickými metodickými problémami, ktoré budú stanovené v nasledujúcich odôvodneniach v súvislosti s každým súborom zmlúv. Komisia predloží svoju vlastnú analýzu rekonštrukciou „základného scenára“ a „neobozretného“ scenára, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 574.

#### 1. Súbor zmlúv 1-A

- *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu A zo strany Francúzska*

(584) Francúzsko navrhlo rekonštrukciu pre zmluvu A na základe parametrov zmluvy o letiskových službách 1.

(585) Okrem metodických chýb spoločných pre všetky rekonštrukcie, ktoré Francúzsko predložilo a ktoré sú uvedené v oddele 7.2.1.5 písm. b), vykazuje rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu A ďalšie špecifické metodické problémy.

(586) V zrekonštruovanom podnikateľskom pláne pre zmluvu A Francúzsko stanovilo počet prírastkových spiatocných letov vyplývajúcich zo zmluvy o marketingových službách na 350. Týmto nadhodnotilo počet liniek, ktoré má prevádzkovať spoločnosť Ryanair, ktorej jediným fixným záväzkom bolo prevádzkovať 340 liniek v priebehu roka.

(587) Francúzsko takisto nesprávne predpokladalo, že obozretný prevádzkovateľ by súhlasil s platbou za marketingové služby pred dátumom podpísania zmluvy (zmluva A bola podpísaná 1. decembra 2003 na obdobie od 1. mája 2003 do 31. decembra 2003).

(588) Komisia teda konštatuje, že rekonštrukciu podnikateľského plánu pre zmluvu A, ako ju poskytlo Francúzsko, nemožno akceptovať.

- *Rekonštrukcia podnikateľských plánov pre súbor zmlúv 1-A zo strany Komisie*

(589) Komisia zrekonštruovala podnikateľský plán pre súbor zmlúv 1-A. Na tento účel okrem opravených parametrov, ktoré platia pre všetky zmluvy <sup>(165)</sup>, Komisia prijala tieto špecifické parametre:

- kapacitu 110 miest na lietadlo pre zmluvu A (v roku 2013 používala spoločnosť Ryanair lietadlo s kapacitou 110 miest a pri podpísaní zmluvy v decembri 2013 letisková správa CCI nemohla o tomto faktore nevedieť),
- počet prírastkových spiatocných letov: 40 podľa zmluvy A (odhad počtu prírastkových spiatocných letov očakávaný medzi podpísaním zmluvy A 1. decembra 2003 a skončením jej platnosti 31. decembra 2003 <sup>(166)</sup>),

<sup>(162)</sup> Pozri odôvodnenia 563 až 568.

<sup>(163)</sup> Pozri odôvodnenia 570 až 573.

<sup>(164)</sup> Pozri odôvodnenia 542 až 547.

<sup>(165)</sup> Podrobnosti o každom z týchto parametrov sú uvedené v odôvodneniach 539 až 579.

<sup>(166)</sup> Tento odhad sa dosiahol takto: Francúzsko uviedlo, že spoločnosť Ryanair v roku 2003 prevádzkovala 288 spiatocných letov na letisku La Rochelle, všetky na letisko Londýn Stansted. Tento údaj bol viac-menej konečný k 1. januáru 2003, keď letisková správa CCI podpísala so spoločnosťou Ryanair zmluvu A. Investor by použil tento historický údaj o doprave na odhad počtu letov za rok, ktorý bolo možné očakávať v zostávajúcim mesiaci, počas ktorého sa zmluva mala stále vykonávať (december 2003). Ak sa tento údaj rozloží na obdobie trvania zmluvy (osem mesiacov), počet letov za posledný mesiac zmluvy (december 2003) možno odhadnúť *pro rata temporis* ako  $288 \times 1/8$  alebo 36. Komisia pre istotu zaokrúhlila tento údaj na 40 spiatocných letov.

- mieru vyťaženosti lietadiel odhadnutú ako priemer mier vyťaženosti z dvoch rokov pred rokom, v ktorom bola podpísaná marketingová zmluva (80 %, ako odhadlo aj Francúzsko),
- 100 % platu za marketingové služby stanovenú v zmluvách.

- (590) Ako možno vidieť z výsledku rekonštrukcie podnikateľského plánu pre súbor zmlúv 1-A v tabuľke 18, čistá súčasná hodnota pre tento súbor zmlúv je záporná.
- (591) Ako sa uvádza v odôvodneniach 574 až 579, Komisia takisto považovala za obozretné vykonať analýzu citlivosti, aby overila spoľahlivosť základného scenára rekonštrukcie. Na tento účel, ako bolo vysvetlené, veľmi priaznivo menila štyri parametre s cieľom zvýšiť ziskovosť posudzovaných zmlúv: mieru vyťaženosti stanovenú na 85 %, maržu z neleteckých činností zvýšenú o 20 %, prírastkové prevádzkové náklady znížené o 50 % a napokon zvýšenie počtu spiatocných letov za rok. V prípade tohto posledného parametra, individuálne upraveného pre rekonštrukciu každého podnikateľského plánu, Komisia prijala pre zmluvu A hypotetický scenár (Francúzsko nepredložilo), v ktorom sa použila zmluva o letiskových službách podpísaná 1. decembra 2003 na vyjadrenie rokovacích pozícií letiskovej správy CCI a spoločnosti Ryanair k 1. aprílu 2003 a znalosti o doprave k 1. decembru 2003. V tejto hypotetickej situácii sa počet spiatocných letov za rok odhaduje na 288, čo zodpovedá skutočnému počtu realizovaných spiatocných letov, ktorý bol viac-menej známy k 1. decembru 2003. V tomto alternatívnom scenári je čistá súčasná hodnota pre súbor zmlúv 1-A stále záporná.

## 2. Zmluva B

- *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu B zo strany Francúzska*

- (592) Francúzsko navrhlo rekonštrukciu pre zmluvu B na základe parametrov zmluvy o letiskových službách 1.
- (593) Okrem metodických chýb spoločných pre všetky rekonštrukcie, ktoré Francúzsko predložilo a ktoré sú uvedené v odôvodneniach 539 až 579, vykazuje rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu B ďalšie špecifické metodické problémy.
- (594) Po prvé je otázne, či by obozretný prevádzkovateľ podpísal zmluvu, v ktorej by záväzky spoločnosti Ryanair súvisiace s marketingovými službami boli ešte menej špecifické než v prípade zmluvy A <sup>(167)</sup>. Jediným cieľom obozretného prevádzkovateľa je prevádzkovať letisko so ziskom. Zvýšenie dopravy však nie je zárukou ziskovosti marketingových služieb a obozretný prevádzkovateľ má záujem dosiahnuť maximálnu finančnú efektívnosť svojich výdavkov. Obozretný prevádzkovateľ by sa preto snažil o maximálnu efektívnosť akýchkoľvek obstarávaných marketingových služieb. Je teda diskutabilné, že by prevádzkovateľ, ktorý má záujem dosiahnuť ziskovosť, podpísal zmluvu, ktorej podmienky nie sú presne vymedzené alebo vyčíslené (počet zobrazených odkazov, trvanie zobrazenia na webovom sídle spoločnosti Ryanair a frekvencia zobrazenia nie sú vymedzené) a ktorej efektívnosť alebo účinnosť nemôže prevádzkovateľ letiska posúdiť. Žiadny obozretný prevádzkovateľ by nebol pripravený podpísať zmluvu bez toho, aby bol schopný urobiť aspoň zbežné posúdenie jej účinku na využívanie dotknutých liniek a ziskovosť transakcie.
- (595) Komisia ďalej konštatuje, že rekonštrukcia, ktorú urobilo Francúzsko, je marená ďalšou špecifickou metodickou chybou. Francúzsko zohľadnilo trvanie troch celých rokov s 340 spiatocnými letmi ročne, hoci zmluva sa vzťahuje len na dva roky a štyri mesiace, čo ovplyvňuje počet spiatocných letov a marketingový poplatok použité v rekonštrukcii.
- (596) Komisia teda konštatuje, že rekonštrukciu podnikateľského plánu pre zmluvu B, ako ju poskytlo Francúzsko, nemožno akceptovať.

<sup>(167)</sup> Jediný záväzok spoločnosti Ryanair propagovať La Rochelle je stanovený v zmluve A takto: „Spoločnosť Ryanair prístupní internetové odkazy na webové sídla cestovného ruchu podľa destinácie (okrem webových sídiel, ktoré obsahujú priamy online mechanizmus rezervácie ubytovania, prenájmu áut alebo akejkoľvek inej služby poskytovanej online priamo spoločnosťou Ryanair) s cieľom uľahčiť internetovú propagáciu služieb používateľom webového sídla spoločnosti Ryanair [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com).“

— *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu B zo strany Komisie*

(597) Komisia zrekonštruovala podnikateľský plán pre zmluvu B. Na tento účel okrem opravených parametrov, ktoré platia pre všetky zmluvy <sup>(168)</sup>, Komisia prijala tieto špecifické parametre:

— jednotkovú kapacitu lietadla 148 cestujúcich (ako navrhlo Francúzsko),

— počet prírastkových spiatočných letov: 199 spiatočných letov ročne v prvom roku zmluvy (podpísanej 3. júna 2004), 340 spiatočných letov ročne v druhom roku zmluvy B, 123 v poslednom roku zmluvy B (ktorej platnosť končí 30. apríla 2006),

— odhad miery vyťaženia lietadiel, ktorý sa chápe ako priemer mier vyťaženia z dvoch rokov pred rokom, v ktorom bola podpísaná marketingová zmluva (80 %, ako odhadlo aj Francúzsko, bez akéhokoľvek odôvodnenia),

— 100 % platu za marketingové služby stanovenú v zmluvách.

(598) Ako možno vidieť z výsledku rekonštrukcie podnikateľského plánu pre súbor zmlúv B v tabuľke 18, čistá súčasná hodnota pre tento súbor zmlúv je záporná.

(599) Ako sa uvádza v oddiele 7.2.1.5 písm. b) bod 5, Komisia takisto považovala za obozretné vykonať analýzu citlivosti, aby overila spoľahlivosť základného scenára rekonštrukcie. Na tento účel, ako bolo vysvetlené, neprimerane a neobozretné menila štyri parametre s cieľom zvýšiť ziskovosť posudzovaných zmlúv: mieru vyťaženia stanovenú na 85 %, maržu z neleteckých činností zvýšenú o 20 %, prírastkové prevádzkové náklady znížené o 50 % a napokon zvýšenie počtu spiatočných letov za rok. V prípade tohto posledného parametra, individuálne upraveného pre rekonštrukciu každého podnikateľského plánu, Komisia prijala pre zmluvu B hypotetický scenár (Francúzsko nepredložilo), v ktorom sa použila zmluva o marketingových službách podpísaná 3. júna 2004 na vyjadrenie rokovacích pozícií letiskovej správy CCI a spoločnosti Ryanair k 1. januáru 2004 a znalosti o doprave k 3. júnu 2004. V tejto teoretickej situácii sa predpokladá, že počet spiatočných letov za rok dosiahne 340. V tomto alternatívnom scenári je čistá súčasná hodnota pre zmluvu B stále záporná.

#### 1. Súbor zmlúv 2-3-C-D

— *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvy C a D zo strany Francúzska*

(600) Francúzsko navrhlo samostatné rekonštrukcie pre zmluvy C a D na základe ekonomických parametrov zmlúv o letiskových službách 2 a 3. Ako sa však uvádza v odôvodneniach 468 a 469, súbor zmlúv 2-3-C-D tvorí v skutočnosti jedno opatrenie. Navyše okrem metodických chýb spoločných pre všetky rekonštrukcie, ktoré Francúzsko predložilo a ktoré sú uvedené v oddiele 7.2.1.5 písm. b), vykazuje rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvy C a D jeden ďalší špecifický metodický problém: Francúzsko použilo pre zmluvy C a D mieru vyťaženia lietadiel vo výške 80 %, čo nebolo založené na žiadnom podrobnom zdôvodnení projektu. Obozretný investor by zvolil metódu na odhad hypotéz o budúcej doprave. Francúzsko odhadlo počet spiatočných letov za rok na 340 pre zmluvu C a 156 pre zmluvu D pre roky 2007 a 2008, ale hoci tento údaj upravilo *pro rata temporis* na 104 na rok 2006, na rok 2009 nepridelilo žiadne spiatočné lety, aj keď v zmluve D sa špecifikuje, že spoločnosť Ryanair bude prevádzkovať lety až do skončenia jej platnosti 30. apríla 2009 (pozri odôvodnenie 92). Komisia teda konštatuje, že rekonštrukciu podnikateľského plánu pre zmluvy C a D, ako ju poskytlo Francúzsko, nemožno akceptovať.

— *Rekonštrukcia podnikateľských plánov pre súbor zmlúv 2-3-C-D zo strany Komisie*

(601) Komisia zrekonštruovala podnikateľský plán pre súbor zmlúv 2-3-C-D. Na tento účel okrem opravených parametrov, ktoré platia pre všetky zmluvy, Komisia prijala tieto špecifické parametre:

<sup>(168)</sup> Podrobnosti o každom z týchto parametrov sú uvedené v oddiele 7.2.1.5 písm. b).

- 100 % platbu za marketingové služby stanovenú v zmluvách,
- mieru vyťaženia lietadiel odhadnutú ako priemer mier vyťaženia z dvoch rokov pred rokom, v ktorom bola podpísaná zmluva o marketingových službách (78 % v porovnaní s odhadovanými 80 % Francúzskom),
- 340 spiatocných letov ročne pre zmluvu C a 160 pre zmluvu D, ako sa stanovuje v zmluvách (95 000 cestujúcich pre zmluvu C a 45 000 cestujúcich pre zmluvu D).

- (602) Ako možno vidieť z výsledku rekonštrukcie podnikateľského plánu pre súbor zmlúv 2-3-C-D v tabuľke 18, čistá súčasná hodnota pre tento súbor zmlúv je záporná. Komisia pre istotu vypočítala aj čistú súčasnú hodnotu samostatne pre zmluvy 2-C a 3-D s použitím rovnakých zmenených parametrov ako v prípade súboru zmlúv 2-3-C-D v základnom scenári a táto hodnota bola takisto záporná.
- (603) Rovnako ako v prípade súboru zmlúv 1-A Komisia takisto považovala za obozretné vykonať analýzu citlivosti, aby overila spoľahlivosť základného scenára rekonštrukcie. Na tento účel Komisia zopakovala zmeny parametrov použité na súbor zmlúv 1-A okrem zvýšenia počtu spiatocných letov za rok. V prípade tohto posledného parametra, ktorý je špecifický pre každú rekonštrukciu, sa v analýze citlivosti zachováva 340 spiatocných letov ročne pre zmluvu C a 160 spiatocných letov ročne pre zmluvu D ako v základnom scenári. V tomto alternatívnom scenári je čistá súčasná hodnota pre súbor zmlúv 2-3-C-D a pre zmluvy 2-C a 3-D stále záporná.

#### 1. Zmluva E

- *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu E zo strany Francúzska*

- (604) Francúzsko navrhlo zrekonštruovaný podnikateľský plán pre zmluvu E na základe zmluvy o letiskových službách 4 a konštatovalo, že zmluva by mohla viesť k zvýšeniu počtu prírastkových spiatocných letov za rok (50). Tento údaj však nepodložilo.
- (605) Zmluvou E sa zmenila zmluva D, a to skrátením obdobia, počas ktorého sa bude odkaz určený letiskovou správou CCI zobrazovať na írskom webovom sídle spoločnosti Ryanair, z 212 na 45 dní v roku 2007 a znížením ceny marketingových služieb z [...] EUR na [...] EUR. Komisia podotýka, že v rokoch 2006 a 2007 priemerný počet cestujúcich skutočne prepravených na linke do Dublinu nebol 45 000, ale dosiahol približne 20 000 cestujúcich ročne (v čase podpisu zmluvy E v júni 2007 bolo možné ľahko posúdiť prognózy dopravy na rok 2007, keďže letecké spoločnosti plánujú svoje letové poriadky vopred podľa sezóny IATA – od apríla do októbra a od novembra do marca). Jasným zámerom strán bolo znížiť náklady na marketingové služby, aby vyjadrovali zistené objemy dopravy, ktoré boli značne nižšie než objemy uvedené v zmluve D. Obozretný prevádzkovateľ by teda zohľadnil očakávaný objem dopravy približne 20 000 cestujúcich ročne, ktorý bol zistený počas obdobia uplynutého na základe tej istej zmluvy, napriek zmluvnému záväzku spoločnosti Ryanair dosiahnuť objem 45 000 cestujúcich ročne. Konkrétne v zmluve nie je uvedená žiadna sankcia v prípade, že spoločnosť Ryanair nespĺní cieľové hodnoty v oblasti dopravy. Jediným dôsledkom jej nespĺnenia cieľových hodnôt v oblasti dopravy bolo prerokovanie zmluvy D (so znížením sumy platenej za marketingové služby na [...] EUR v mesiacoch od júna do septembra, ako sa uvádza v odôvodnení 94) a podpísanie zmluvy E s cieľom zohľadniť stanovenie údaju o doprave na približne 20 000 cestujúcich <sup>(169)</sup>.
- (606) Komisia teda konštatuje, že rekonštrukciu podnikateľského plánu pre zmluvu E, ako ju poskytlo Francúzsko, nemožno akceptovať.

- *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu E zo strany Komisie*

- (607) Komisia zrekonštruovala podnikateľský plán pre zmluvu E. Na tento účel okrem opravených parametrov, ktoré platia pre všetky zmluvy, Komisia prijala špecifický parameter, a to objem dopravy rovnajúci sa priemeru objemov dopravy zistených v rokoch 2006 a 2007, čo je približne 20 000 cestujúcich (alebo 70 spiatocných letov s opravenou mierou vyťaženia).

<sup>(169)</sup> Ukazuje sa, že doprava na linke La Rochelle – Dublin zostala v rokoch 2007 až 2011 stabilná na úrovni 14 000 až 20 000 cestujúcich ročne.

- (608) Ako možno vidieť z výsledku rekonštrukcie podnikateľského plánu pre zmluvu E v tabuľke 18, čistá súčasná hodnota pre túto zmluvu je záporná.
- (609) Rovnako ako v prípade ostatných súborov zmlúv Komisia takisto považovala za obozretné vykonať analýzu citlivosti, aby overila spoľahlivosť základného scenára rekonštrukcie. Na tento účel Komisia zopakovala zmeny parametrov použité na súbor zmlúv 1-A (zmeny, ktoré boli neprimerané a neobzretné) okrem zvýšenia počtu spiatocných letov za rok. V prípade tohto posledného parametra, individuálne upraveného pre rekonštrukciu každého podnikateľského plánu, Komisia pre zmluvu E zohľadnila:
- objem dopravy rovnajúci sa priemeru zistenému v rokoch 2005 a 2006, čo je približne 20 000 cestujúcich (alebo 70 spiatocných letov s opravenou mierou vyťaženia).
- (610) V tomto alternatívnom scenári je čistá súčasná hodnota pre zrekonštruovanú zmluvu E stále záporná.

#### 1. Zmluva F

— *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu F zo strany Francúzska*

- (611) Francúzsko navrhlo rekonštrukciu pre zmluvu F na základe zmluvy o letiskových službách 4. Okrem metodických chýb spoločných pre všetky rekonštrukcie, ktoré Francúzsko predložilo a ktoré sú uvedené v predchádzajúcom texte, vykazujú rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu F ďalšie špecifické metodické problémy:
- Francúzsko zohľadnilo trvanie troch celých rokov, hoci zmluva sa vzťahovala len na tri mesiace zimy 2007/2008.
  - Francúzsko odhaduje, že platby za marketingové služby v rokoch 2007, 2008 a 2009 dosiahnu v jednotlivých rokoch [...] EUR, [...] EUR a [...] EUR. Podľa zmluvy však marketingová služba, konkrétne zaslanie piatich dodatočných propagačných e-mailov 255 000 anglicky hovoriacim odberateľom uvedeným v zozname adresátov spoločnosti Ryanair počas zimy 2007/2008, dosiahla len [...] EUR.
  - Na roky 2007, 2008 a 2009 použilo Francúzsko miery vyťaženia vo výške 75 %, 76 % a 80 %, ktoré neboli založené na žiadnom podrobnom zdôvodnení projektu. Obozretný investor by však zvolil metódu na odhad hypotéz o budúcej doprave.
  - Francúzsko sa domnievalo, že zmluva F by mohla viesť k veľmi výraznému zvýšeniu prírastkových spiatocných letov za rok (400). Táto zmluva sa však obmedzovala na zaslanie piatich propagačných e-mailov, ako sa vysvetľuje v predchádzajúcom texte. Podľa názoru Komisie vzhľadom na mimoriadne obmedzený rozsah zmluvy (z hľadiska trvania, objemu a druhu poskytovaných služieb a všeobecnej neúčinnosti takýchto služieb, ako sa uvádza v odôvodnení 524, spolu s nízkymi poplatkami vyplácanými spoločnosti Ryanair/AMS) nie je možné, aby sa touto zmluvou zvýšil prírastkový dopyt, ktorý by odôvodňoval zvýšenie o 400 spiatocných letov prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair. Navyše Francúzsko neposkytlo žiadne dôkazy na podporu tejto hypotézy.
- (612) Komisia teda konštatuje, že rekonštrukciu podnikateľského plánu pre zmluvu F, ako ju poskytlo Francúzsko, nemožno akceptovať.

— *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu F zo strany Komisie*

- (613) Komisia zrekonštruovala podnikateľský plán pre zmluvu F. Na tento účel okrem opravených parametrov, ktoré platia pre všetky zmluvy, Komisia prijala špecifický parameter, podľa ktorého sa neuskutočnia žiadne dodatočné spiatocné lety. Žiadny obozretný investor by neočakával zvýšenie dopravy prevádzkovej spoločnosťou Ryanair len na základe tejto zmenenej zmluvy, ktorej veľmi obmedzená podstata je uvedená v odôvodnení 611. Francúzsko neposkytlo žiadne dôkazy o zodpovedajúcom formálnom alebo neformálnom záväzku spoločnosti Ryanair zvýšiť dopravu ani o štúdiu trhu, ktorou by sa preukázala príčinná súvislosť medzi druhom trhových služieb, na ktoré sa vzťahuje zmenená zmluva, a očakávaným zvýšením dopravy.

- (614) Ako možno vidieť z výsledku rekonštrukcie podnikateľského plánu pre zmluvu F v tabuľke 18, čistá súčasná hodnota pre túto zmluvu je záporná.
- (615) Rovnako ako v prípade ostatných súborov zmlúv Komisia takisto považovala za obozretné vykonať analýzu citlivosti, aby overila spoľahlivosť základného scenára rekonštrukcie. Na tento účel Komisia zopakovala zmeny parametrov použité na súbor zmlúv 1-A okrem zvýšenia počtu spätočných letov za rok. V prípade tohto posledného parametra, individuálne upraveného pre rekonštrukciu každého podnikateľského plánu, Komisia zohľadnila to, že:
- v alternatívnom scenári mohol prevádzkovateľ celkom hypoteticky očakávať dopravu úmernú sume marketingového príspevku na základe dopravy uvedenej v pôvodnej zmluve C. Inými slovami, ak v zmluve C poplatok za marketingové služby vo výške [...] EUR zodpovedal záväzku týkajúcemu sa dopravy vo výške 95 000 cestujúcich, potom poplatok za marketingové služby vo výške [...] EUR (podľa zmluvy F) mohol viesť k tomu, že prevádzkovateľ očakával dopravu  $95\,000 \times (50\,000/578\,000) = 8\,213$  cestujúcich alebo približne 30 spätočných letov <sup>(170)</sup>.
- (616) V tomto alternatívnom scenári je čistá súčasná hodnota pre zrekonštruovanú zmluvu F stále záporná.

#### 1. Súbor zmlúv G-H-I-J

— *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre súbor zmlúv G-H-I-J zo strany Francúzska*

- (617) Francúzsko navrhlo samostatnú rekonštrukciu pre zmluvy G, H, I a J na základe zmlúv o letiskových službách 4 a 5. Francúzsko odhadlo počet spätočných letov na 200 ročne pre zmluvu G, 35 ročne v prvom roku a potom 60 ročne pre zmluvu H, 70 ročne pre zmluvu I a 35 ročne v prvom roku a potom 60 ročne pre zmluvu J. Ako sa však uvádza v odôvodneniach 472 a 473, súbor zmlúv G, H, I a J tvorí v skutočnosti jedno opatrenie. Navyše okrem metodických chýb spoločných pre všetky rekonštrukcie, ktoré Francúzsko predložilo a ktoré sú uvedené v predchádzajúcom texte, vykazujú rekonštrukcia podnikateľských plánov každú zo zmlúv G, H, I a J ďalšie špecifické metodické problémy:
- Francúzsko použilo pre zmluvu G miery vyťaženia lietadiel vo výške 75 % až 80 % a pre zmluvy H, I a J vo výške 85 %, čo nebolo založené na žiadnom podrobnom zdôvodnení projektu. Obozretný investor by však zvolil metódu na odhad hypotéz o budúcej doprave.
  - V prípade zmluvy J zastávalo Francúzsko názor, že by sa ňou mohlo dosiahnuť zvýšenie prírastkových spätočných letov ročne (35 v roku 2009, 60 v roku 2010 a 60 v roku 2011). Ako sa však uvádza v odôvodneniach 472 a 473, zmluva J sa musí posudzovať spoločne so zmluvami G, H a I.
  - Aj za predpokladu, že by zmluva J mohla byť oddelená od zmlúv G, H a J, čo tak nie je, Komisia by zdôraznila, že nemohla byť zrekonštruovaná tak, ako to navrhovalo Francúzsko. Keďže ide o dodatok k zmluve H podpísaný v ten istý deň, jej rozsah sa obmedzuje na uverejnenie komerčného odkazu na belgickom webovom sídle spoločnosti Ryanair, ktorý určila letisková správa CCI, na ďalšie 10-dňové obdobie za sumu [...] EUR. Na porovnanie, zmluva H podpísaná v ten istý deň, ktorú dopĺňa zmluva J, sa vzťahuje na rovnakú službu na holandskom/belgickom webovom sídle spoločnosti Ryanair na obdobie 95 dní za sumu [...] EUR v prvom roku a na obdobie 160 dní za sumu [...] EUR v každom z nasledujúcich rokov. Francúzsko predpokladá, že zmluvou H sa dosiahne počet prírastkových spätočných letov 35 v roku 2009, 60 v roku 2010 a 60 v roku 2011. V prípade rovnocennej služby za obdobie, ktoré je 10- až 16-krát kratšie, Francúzsko predpokladá, že zmluvou J sa dosiahne počet prírastkových spätočných letov rovnaký ako v prípade zmluvy H.

Komisia teda konštatuje, že odhad dopravy pre zmluvu J, ako ho zrekonštruovalo Francúzsko, je zreteľne nereálny a že nie je možné, aby sa touto zmluvou dosiahol prírastkový dopyt, ktorý by odôvodňoval navrhované zvýšenie zo strany Francúzska. Navyše Francúzsko neposkytlo žiadne dôkazy na podporu tejto hypotézy.

<sup>(170)</sup> Pri predpokladaní miery vyťaženia vo výške 85 %, ktorá už bola podložená v odôvodnení 576. Počet spätočných letov bol zaokrúhlený na desiatky nahor.

(618) Komisia teda konštatuje, že rekonštrukciu podnikateľského plánu pre zmluvy G, H, I a J, ako ju poskytlo Francúzsko, nemožno akceptovať.

— *Rekonštrukcia podnikateľských plánov pre súbor zmlúv G-H-I-J zo strany Komisie*

(619) Komisia zrekonštruovala podnikateľský plán pre súbor zmlúv G-H-I-J. Na tento účel okrem opravených parametrov, ktoré platia pre všetky zmluvy, Komisia prijala tieto špecifické parametre:

— 100 % platbu za marketingové služby stanovenú v zmluvách,

— mieru vyťaženia lietadiel odhadnutú ako priemer mier vyťaženia z dvoch rokov pred rokom, v ktorom bola podpísaná marketingová zmluva (72 %),

— počet spiatocných letov: 200 za celý rok pre zmluvu G, 40 za celý rok v prvom roku 2009 a potom 60 za celý rok pre zmluvy H a J <sup>(171)</sup> a 70 za celý rok pre zmluvu I,

— keďže zmluvy boli podpísané 17. septembra 2009, spiatocné lety uvedené v predchádzajúcom texte boli za rok 2009 upravené *pro rata temporis*.

(620) Ako možno vidieť z výsledku rekonštrukcie podnikateľského plánu pre súbor zmlúv G-H-I-J v tabuľke 18, čistá súčasná hodnota pre tento súbor zmlúv je záporná. Komisia pre istotu vypočítala aj čistú súčasnú hodnotu samostatne pre zmluvy G, H, J a I s použitím rovnakých zmenených parametrov ako v prípade súboru zmlúv G-H-I-J v základnom scenári a táto hodnota bola takisto záporná.

(621) Rovnako ako v prípade súboru zmlúv 1-A Komisia takisto považovala za obozretné vykonať analýzu citlivosti, aby overila spoľahlivosť základného scenára rekonštrukcie. Na tento účel Komisia zopakovala zmeny parametrov použité na súbor zmlúv 1-A okrem zvýšenia počtu spiatocných letov za rok. V prípade tohto posledného parametra, individuálne upraveného pre rekonštrukciu každého podnikateľského plánu, Komisia predpokladala, že počet spiatocných letov pre každú zo zmlúv G, H a I by bol podobný počtu spiatocných letov odhadnutému v tretej zarážke odôvodnenia 619, bez akejkoľvek opravy *pro rata temporis* z dôvodu neskorého podpísania zmluvy, ako v základnom scenári (inými slovami, aj keď sa zmluva podpíše so spätnou platnosťou, počet spiatocných letov je rovnaký za celý rok), t. j. 200 za celý rok pre zmluvu G, 40 za celý rok v prvom roku 2009 a potom 60 za celý rok pre zmluvu H a 70 za celý rok pre zmluvu I.

(622) Pokiaľ ide o zmluvu J, v alternatívnom scenári mohol prevádzkovateľ celkom hypoteticky očakávať dopravu úmernú sume marketingových príspevkov na základe dopravy uvedenej v zmluvách G, H a I. Inými slovami, ak v zmluvách G, H a I poplatok za marketingové služby vo výške [...] EUR zodpovedal záväzku týkajúcemu sa dopravy vo výške 79 000 cestujúcich, potom poplatok za marketingové služby vo výške [...] EUR (podľa zmluvy J) mohol viesť k tomu, že prevádzkovateľ očakával počet spiatocných letov zodpovedajúci doprave  $79\,000 \times ([...]/[...]) = 2\,983$  cestujúcich alebo približne 10 spiatocných letov ročne <sup>(172)</sup>. V tomto alternatívnom scenári mohol prevádzkovateľ očakávať 320 spiatocných letov ročne v roku 2009, 340 v roku 2010 a 340 v roku 2011 pre súbor zmlúv G-H-I-J.

(623) V tomto alternatívnom scenári je čistá súčasná hodnota pre súbor zmlúv G-H-I-J a pre zmluvy G, H, I a J samostatne stále záporná.

#### 1. Súbor zmlúv 6-K

— *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu K zo strany Francúzska*

<sup>(171)</sup> Charakteristiky týchto dvoch zmlúv, vďaka ktorým sú neoddeliteľné, sú uvedené v odôvodneniach 99 až 101.

<sup>(172)</sup> Pri predpokladaní miery vyťaženia vo výške 85 %, ktorá už bola podložená v odôvodnení 576. Počet spiatocných letov bol zaokrúhlený na desiatky nahor.



(624) Francúzsko navrhlo rekonštrukciu pre súbor zmlúv 6-K. Francúzsko odhadlo počet spiatocných letov na 370 v roku 2010, potom 400 ročne v rokoch 2011 a 2012. Okrem metodických chýb spoločných pre všetky rekonštrukcie, ktoré Francúzsko predložilo a ktoré sú uvedené v predchádzajúcom texte, vykazuje rekonštrukcia podnikateľského plánu pre súbor zmlúv 6-K ďalšie špecifické metodické problémy:

- Ročný poplatok za marketingové služby použitý v rekonštrukcii na roky 2010, 2011 a 2012 dosahuje výšku [...] EUR. Podľa zmluvy K je však poplatok za marketingové služby [...] EUR.
- Na roky 2010, 2011 a 2012 použilo Francúzsko miery vyťaženia vo výške 80 %, 80 % a 85 %, ktoré neboli založené na žiadnom podrobnom zdôvodnení projektu. Obozretný investor by zvolil metódu na odhad hypotéz o budúcej doprave.

(625) Komisia teda konštatuje, že rekonštrukciu podnikateľského plánu pre súbor zmlúv 6-K, ako ju poskytlo Francúzsko, nemožno akceptovať.

- *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre súbor zmlúv 6-K zo strany Komisie*

(626) Komisia zrekonštruovala podnikateľský plán pre súbor zmlúv 6-K. Na tento účel okrem opravených parametrov, ktoré platia pre všetky zmluvy, Komisia prijala tieto špecifické parametre:

- 100 % platbu za marketingové služby stanovenú v zmluvách,
- mieru vyťaženia lietadiel odhadnutú ako priemer mier vyťaženia z dvoch rokov pred rokom, v ktorom bol podpísaný súbor zmlúv 6-K (75 %),
- počet spiatocných letov za rok je 370. Zmluva o letiskových službách 6 obsahuje záväzok spoločnosti Ryanair prevádzkovať linky na letiská Londýn Stansted (53 000 cestujúcich ročne), Dublin (17 000 cestujúcich ročne), Charleroi (17 000 cestujúcich ročne) a Oslo Rygge (17 000 cestujúcich ročne). Toto zodpovedá približne 370 spiatocným letom s mierou vyťaženia vo výške 75 %.

(627) Ako možno vidieť z výsledku rekonštrukcie podnikateľského plánu pre súbor zmlúv 6-K v tabuľke 18, čistá súčasná hodnota je záporná.

(628) Rovnako ako v prípade ostatných súborov zmlúv Komisia takisto považovala za obozretné vykonať analýzu citlivosti, aby overila spoľahlivosť základného scenára rekonštrukcie. Na tento účel Komisia zopakovala zmeny parametrov použité na súbor zmlúv 1-A-B okrem zvýšenia počtu spiatocných letov za rok. V prípade tohto posledného parametra, individuálne upraveného pre rekonštrukciu každého podnikateľského plánu, Komisia zohľadnila hypotézy, ktoré predložilo Francúzsko, a to 370 v roku 2010 a potom 400 ročne v rokoch 2011 a 2012. V tomto alternatívnom scenári je čistá súčasná hodnota pre zrekonštruovaný súbor zmlúv 6-K stále záporná.

#### 1. Zmluva L

- *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu L zo strany Francúzska*

(629) Francúzsko navrhlo rekonštrukciu pre zmluvu L na základe zmluvy o letiskových službách 6. Francúzsko odhadlo počet spiatocných letov na 40 ročne. Okrem metodických chýb spoločných pre všetky rekonštrukcie, ktoré predložilo Francúzsko a ktoré sú uvedené v predchádzajúcom texte, vykazuje rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu L ďalšie špecifické metodické problémy:

- Francúzsko zohľadnilo trvanie troch celých rokov, hoci marketingová služba sa mala poskytovať len 70 dní, čo je menej ako tri mesiace.

- Francúzsko odhaduje, že platba za marketingovú službu v rokoch 2010, 2011 a 2012 bude [...] EUR ročne. Podľa zmluvy však ide o jednu marketingovú službu bez náznaku toho, že sa má opakovať každý rok.
- Na roky 2010, 2011 a 2012 použilo Francúzsko miery vyťaženia vo výške 75 %, 77 % a 80 %, ktoré neboli založené na žiadnom podrobnom zdôvodnení projektu. Obozretný investor by však zvolil metódu na odhad hypotéz o budúcej doprave.
- Francúzsko sa domnievalo, že zmluva F by mohla viesť k výraznému zvýšeniu prírastkových spiatočných letov za rok (40 ročne alebo 120 za obdobie 2010 – 2012). Zmluva sa však obmedzuje na uverejnenie jedného odkazu na webovom sídle, ktorý určila letisková správa CCI, na krátke obdobie (70 dní). Podľa názoru Komisie vzhľadom na mimoriadne obmedzený rozsah zmluvy (z hľadiska trvania, objemu a druhu poskytovaných služieb a všeobecnej neúčinnosti takýchto služieb, ako sa uvádza v odôvodnení 524, spolu s nízkymi poplatkami vyplácanými spoločnosťou Ryanair/AMS) nie je možné, aby sa touto zmluvou zvýšil prírastkový dopyt, ktorý by odôvodňoval zvýšenie o 120 spiatočných letov prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair. Navyše Francúzsko neposkytlo žiadne dôkazy na podporu tejto hypotézy.

(630) Komisia teda konštatuje, že rekonštrukciu podnikateľského plánu pre zmluvu L, ako ju poskytlo Francúzsko, nemožno akceptovať.

— *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu L zo strany Komisie*

(631) Komisia zrekonštruovala podnikateľský plán pre zmluvu L. Na tento účel okrem opravených parametrov, ktoré platia pre všetky zmluvy, Komisia prijala tieto špecifické parametre: žiadne dodatočné spiatočné lety a žiadne zlepšenie miery vyťaženia lietadiel. Žiadny obozretný investor by neočakával zvýšenie dopravy prevádzkovej spoločnosťou Ryanair len na základe tejto zmenenej zmluvy, ktorej veľmi obmedzená podstata je uvedená v odôvodnení 110. Francúzsko neposkytlo žiadne dôkazy o zodpovedajúcom formálnom alebo neformálnom záväzku spoločnosti Ryanair zvýšiť dopravu ani o štúdiu trhu, ktorou by sa preukázala príčinná súvislosť medzi druhom trhových služieb, na ktoré sa vzťahuje zmenená zmluva, a očakávaným zvýšením dopravy. Zmluva o marketingových službách L neobsahuje žiadny záväzok týkajúci sa dopravy zo strany spoločnosti Ryanair.

(632) Ako možno vidieť z výsledku rekonštrukcie podnikateľského plánu pre zmluvu L v tabuľke 18, čistá súčasná hodnota pre túto zmluvu je záporná.

(633) Rovnako ako v prípade ostatných súborov zmlúv Komisia takisto považovala za obozretné vykonať analýzu citlivosti, aby overila spoľahlivosť základného scenára rekonštrukcie. Na tento účel Komisia zopakovala zmeny parametrov použité na súbor zmlúv 1-A okrem zvýšenia počtu spiatočných letov za rok. V prípade tohto posledného parametra, individuálne upraveného pre rekonštrukciu každého podnikateľského plánu, Komisia pre zmluvu L zohľadnila to, že:

— v alternatívnom scenári mohol prevádzkovateľ celkom hypoteticky očakávať dopravu úmernú sume marketingového príspevku zaplateného spoločnosťou Ryanair/AMS za marketingové služby na základe dopravy uvedenej v pôvodnej zmluve 6-K. Inými slovami, ak v zmluve 6-K poplatok za marketingové služby vo výške [...] EUR zodpovedal záväzku týkajúcej sa dopravy vo výške 104 000 cestujúcich, potom poplatok za marketingové služby vo výške [...] EUR (podľa zmluvy L) mohol viesť k tomu, že prevádzkovateľ očakával počet spiatočných letov zodpovedajúci doprave 104 000 × ([...]/[...]) alebo približne 20 spiatočných letov <sup>(173)</sup>,

— v tomto alternatívnom scenári je čistá súčasná hodnota pre zmluvu F stále záporná.

<sup>(173)</sup> Pri predpokladaní miery vyťaženia vo výške 85 %, ktorá už bola podložená v odôvodnení 576. Počet spiatočných letov bol zaokrúhlený na desiatky nahor.

## 1. Súbor zmlúv 7-M

— *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu M zo strany Francúzska*

(634) Francúzsko navrhlo zrekonštruovaný podnikateľský plán pre zmluvu M na základe zmluvy o letiskových službách 7. Francúzsko odhadlo počet spiatocných letov na 70 v roku 2011, 80 v roku 2012 a 85 v roku 2013. Okrem metodických chýb spoločných pre všetky rekonštrukcie, ktoré Francúzsko predložilo a ktoré sú uvedené v predchádzajúcom texte, vykazuje rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu M ďalšie špecifické metodické problémy:

— Francúzsko použilo mieru vyťaženosti lietadiel vo výške 85 % na tri roky, na ktoré sa vzťahovala rekonštrukcia pre zmluvu M, čo nebolo založené na žiadnom podrobnom zdôvodnení projektu. Obozretný investor by však zvolil metódu na odhad hypotéz o budúcej doprave.

— Francúzsko odhadlo, že počas troch kalendárnych rokov, na ktoré sa zmluva vzťahuje (2011, 2012 a 2013), by počet prírastkových spiatocných letov dosiahol jednotlivo 70, 80 a 85, čo je spolu 235 spiatocných letov. Zmluva sa však obmedzuje na uverejnenie odkazu na portugalskom webovom sídle spoločnosti Ryanair na webovej stránke, ktoré určila letisková správa CCI, 365 dní ročne a na propagovanie mesta La Rochelle ako vlajkovej destinácie na portugalskom webovom sídle spoločnosti Ryanair štyri týždne ročne (za ročnú sumu [...] EUR). Okrem toho služby, na ktoré sa táto zmluva vzťahuje, sa majú poskytovať len dva roky, a preto by obozretný investor nevypracoval podnikateľský plán obsahujúci tretí rok. A napokon, podľa názoru Komisie vzhľadom na mimoriadne obmedzený rozsah zmluvy (z hľadiska trvania, objemu a druhu poskytovaných služieb a všeobecnej neúčinnosti takýchto služieb, ako sa uvádza v odôvodnení 524, spolu s nízkymi poplatkami vyplácanými spoločnosťou Ryanair/AMS) nie je možné, aby sa touto zmluvou zvýšil prírastkový dopyt, ktorý by odôvodňoval zvýšenie spiatocných letov prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair. Navyše Francúzsko neposkytlo žiadne dôkazy na podporu tejto hypotézy.

(635) Komisia teda konštatuje, že rekonštrukciu podnikateľského plánu pre zmluvu M, ako ju poskytlo Francúzsko, nemožno akceptovať.

— *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre súbor zmlúv 7-M zo strany Komisie*

(636) Komisia zrekonštruovala podnikateľský plán pre súbor zmlúv 7-M. Na tento účel okrem opravených parametrov, ktoré platia pre všetky zmluvy, Komisia prijala tieto špecifické parametre:

— mieru vyťaženosti lietadiel odhadnutú ako priemer mier vyťaženosti z dvoch rokov pred rokom, v ktorom bol podpísaný súbor zmlúv (76 %),

— počet prírastkových spiatocných letov odhadnutých na 60. Na základe uvedenej miery vyťaženosti lietadiel a menovitej kapacity typu lietadla, ktoré používa spoločnosť Ryanair (189 miest pre Boeing 737-800), Komisia vypočítala, že počet spiatocných letov zodpovedajúcich záväzku spoločnosti Ryanair prepraviť 17 000 cestujúcich podľa zmluvy 7 dosahuje 60.

(637) Ako možno vidieť z výsledku rekonštrukcie podnikateľského plánu pre súbor zmlúv 7-M v tabuľke 18, čistá súčasná hodnota pre tento súbor zmlúv je záporná. Komisia pre istotu vypočítala aj čistú súčasnú hodnotu pre súbor zmlúv 7-M-N (podpísaných v rovnakom čase) s použitím rovnakých zmenených parametrov ako v prípade súboru zmlúv 7-M v základnom scenári a táto hodnota bola takisto záporná.

(638) Rovnako ako v prípade súboru zmlúv 1-A Komisia takisto považovala za obozretné vykonať analýzu citlivosti, aby overila spoľahlivosť základného scenára rekonštrukcie. Na tento účel Komisia zopakovala zmeny parametrov použité na súbor zmlúv 1-A okrem zvýšenia počtu spiatocných letov za rok. V prípade tohto posledného parametra, individuálne upraveného pre rekonštrukciu každého podnikateľského plánu, Komisia v prípade svojej analýzy citlivosti usúdila, že prevádzkovateľ nemohol očakávať, ako navrhuje Francúzsko, 70 a 80 spiatocných letov ročne počas dvoch rokov platnosti zmluvy M (v porovnaní s hodnotami 60 a 60 v základnom scenári). V tomto alternatívnom scenári je čistá súčasná hodnota pre súbor zmlúv 7-M stále záporná <sup>(174)</sup>.

<sup>(174)</sup> Komisia pre istotu posúdila aj čistú súčasnú hodnotu hypotetického súboru zmlúv 7-M-N, aby predišla akejkolvek veľmi hypotetickej otázke, či by zmluva N mala byť zahrnutá do súboru zmlúv 7-M (akákoľvek takáto otázka je veľmi nepravdepodobná vzhľadom na dôvody rozlíšenia zmlúv 7-M a N, ktoré Komisia podrobne uviedla v odôvodneniach 477 až 480). Ukazuje sa teda, že rekonštrukcia súboru zmlúv 7-M-N by priniesla zápornú čistú súčasnú hodnotu –371 000 EUR v základnom scenári a –145 000 EUR v alternatívnom scenári.

## 1. Zmluva N

— *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu N zo strany Francúzska*

(639) Francúzsko navrhlo zrekonštruovaný podnikateľský plán pre zmluvu N na základe zmluvy o letiskových službách 6. Okrem metodických chýb spoločných pre všetky rekonštrukcie, ktoré Francúzsko predložilo a ktoré sú uvedené v predchádzajúcom texte, vykazuje rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu N ďalšie špecifické metodické problémy:

— Zmluvou N sa mení zmluva K a zameriava sa na ďalších cestujúcich (okrem tých, na ktorých sa zameriava zmluva K) z Osla (Rygge). Zahŕňa vloženie odkazu na webové sídlo, ktoré určila letisková správa CCI, na nórskom webovom sídle spoločnosti Ryanair šesť týždňov ročne v prvom roku (tri týždne v druhom roku) a reklamný banner týkajúci sa mesta La Rochelle na nórskom webovom sídle spoločnosti Ryanair štyri mesiace ročne (tri mesiace v druhom roku) len za [...] EUR v prvom roku a [...] EUR v druhom roku alebo [...] EUR počas trvania platnosti zmluvy. Zmluva N neobsahuje žiadne dodatočné záväzky týkajúce sa dopravy.

— Na roky 2011 a 2012 predpokladalo Francúzsko miery vyťaženia vo výške 80 % a 82 %, ktoré nie sú založené na žiadnom podrobnom zdôvodnení projektu. Obozretný investor by však zvolil metódu na odhad hypotéz o budúcej doprave.

— Francúzsko sa domnievalo, že zmluva N by mohla viesť k veľmi výraznému zvýšeniu prírastkových spiatocných letov za rok (400) alebo 800 počas trvania platnosti zmluvy. Rozsah tejto zmluvy je však mimoriadne obmedzený. Opísané služby sú veľmi obmedzené z hľadiska trvania, objemu (obmedzené zobrazenie jediného odkazu a jediného banneru na veľmi hustom webovom sídle spoločnosti Ryanair, ktorých celková účinnosť Komisia spochybňuje, ako sa uvádza v odôvodnení 524) a poplatku zaplateného spoločnosti Ryanair/AMS. Komisia preto pochybuje, že táto zmluva môže viesť k zvýšeniu prírastkového dopytu, ktorý by odôvodňoval zvýšenie počtu spiatocných letov prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair o 800. Navyše Francúzsko neposkytlo žiadne dôkazy na podporu tejto hypotézy.

(640) Komisia teda konštatuje, že rekonštrukciu podnikateľského plánu pre zmluvu N, ako ju poskytlo Francúzsko, nemožno akceptovať.

— *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu N zo strany Komisie*

(641) Komisia zrekonštruovala podnikateľský plán pre zmluvu N. Na tento účel okrem opravených parametrov, ktoré platia pre všetky zmluvy, Komisia prijala tento špecifický parameter:

— Žiadne dodatočné spiatocné lety. Žiadny obozretný investor by neočakával zvýšenie dopravy prevádzkovanej spoločnosťou Ryanair len na základe tejto zmenenej zmluvy, ktorá neobsahuje žiadny záväzok zo strany spoločnosti Ryanair zvýšiť počet spiatocných letov. Tento postoj potvrdzuje skutočnosť, že letisková správa CCI zaplatila za marketingové služby na tejto linke (podľa zmluvy K) len na základe zodpovedajúcich záväzkov spoločnosti Ryanair týkajúcich sa dopravy podľa zmluvy 6. Francúzsko však neposkytlo žiadne dôkazy o zodpovedajúcom formálnom alebo neformálnom záväzku spoločnosti Ryanair zvýšiť pôvodnú dopravu pri podpísaní zmluvy N ani o štúdiu trhu, ktorou by sa preukázala príčinná súvislosť medzi druhom trhovej služby, na ktorú sa vzťahuje zmenená zmluva, a očakávaným zvýšením dopravy. Marketingová zmluva N neobsahuje žiadny záväzok zo strany spoločnosti Ryanair.

— Ako možno vidieť z výsledku rekonštrukcie podnikateľského plánu pre zmluvu N v tabuľke 18, čistá súčasná hodnota pre túto zmluvu je záporná.

— Rovnako ako v prípade ostatných súborov zmlúv Komisia takisto považovala za obozretné vykonať analýzu citlivosti, aby overila spoľahlivosť základného scenára rekonštrukcie. Na tento účel Komisia zopakovala zmeny parametrov použité na súbor zmlúv 1-A okrem zvýšenia počtu spiatocných letov za rok. V prípade tohto posledného parametra, individuálne upraveného pre rekonštrukciu každého podnikateľského plánu, sa Komisia domnieva, že v alternatívnom scenári mohol operátor celkom hypoteticky očakávať dopravu úmernú sume marketingového príspevku na základe dopravy uvedenej v pôvodnej zmluve K. Inými slovami, ak v zmluve K poplatok za marketingové služby vo výške [...] EUR zodpovedal záväzku týkajúcemu sa dopravy vo výške 17 000 cestujúcich, potom poplatok za marketingové služby vo výške [...] EUR v prvom roku ([...] EUR

v druhom roku) podľa zmluvy F mohol viesť k tomu, že prevádzkovateľ očakával počet cestujúcich zodpovedajúci doprave  $17\,000 \times ([...]/[...])^{(175)}$  alebo približne 30 spätočných letov<sup>(176)</sup> v prvom roku (20 spätočných letov v druhom roku s použitím rovnakého vzorca).

(642) V tomto alternatívnom scenári je čistá súčasná hodnota pre zmluvu N stále záporná.

1. Zmluvy 4 a 5

(643) Zmluvy 4 a 5 sú samostatné zmluvy o letiskových službách, ktoré nie sú spojené so žiadnymi zmluvami o marketingových službách. Neobsahujú žiadne odmeny vyplácané spoločnosti Ryanair/AMS.

(644) Ako sa uvádza v odôvodnení 70, sadzby letiskových poplatkov uvedené v zmluvách o letiskových službách so spoločnosťou Ryanair (vrátane zmlúv 4 a 5) zodpovedajú cenám, ktoré sa uplatňujú na všetky letecké spoločnosti podľa všeobecného sadzovníka schváleného výborom Cocoeco. To znamená, že tieto zmluvy neposkytujú selektívnu výhodu spoločnosti Ryanair/AMS.

a) Analýza zmluvy zo 4. júla 2008 so spoločnosťou Jet2

— Metodický prístup

(645) Ako sa uvádza v odôvodneniach 117 a 119, zmluva medzi CCI a spoločnosťou Jet2 obsahuje klauzuly týkajúce sa letiskových poplatkov aj klauzuly o cenách marketingových služieb. Metodický prístup stanovený pre zmluvy uzavreté medzi CCI a spoločnosťou Ryanair sa preto uplatňuje aj na analýzu ziskovosti zmluvy medzi CCI a spoločnosťou Jet2 okrem prvkov podrobne uvedených v odôvodneniach 646 až 653.

(646) Pokiaľ ide o príjmy z neleteckých činností, letisková správa CCI na rozdiel od zmlúv so spoločnosťami Ryanair a AMS vo svojej rekonštrukcii nevychádza z prírastkových príjmov na základe zisteného priemerného príjmu na cestujúceho, ale z provízií na cestujúceho:

— 0,57 EUR za autopožičovne

— 0,47 EUR za palivo

— 0,97 EUR za parkovanie

— 0,10 EUR za predajne od roku 2009

— alebo s prihliadnutím na infláciu z prírastkového jednotkového príjmu vo výške 2,01 EUR v prvom roku, 2,14 EUR v druhom roku a 2,17 EUR v treťom roku.

(647) Pokiaľ ide o prevádzkové náklady, Francúzsko poskytlo odhad vypočítaný ako súčet nákladov na zamestnancov a ostatných variabilných nákladov ako fixných súm, na ktoré sa v poslednom roku platnosti zmluvy uplatňuje zjavná inflácia 2 %. Francúzsko neposkytlo žiadne odôvodnenie týchto nákladov. Komisia podotýka, že priemerné náklady na cestujúceho vypočítané ako základ údajov, ktoré poskytlo Francúzsko, dosahujú počas troch rokov 0,37 – 0,38 EUR, teda mierne vyššie než sadzba použitá v zmluvách so spoločnosťami Ryanair a AMS. Komisia konštatuje, že tak ako v prípade nákladov použitých Francúzskom pre tieto rekonštrukcie (0,27 EUR), aj prírastkové náklady použité v prípade zmluvy uzavretej so spoločnosťou Jet2 sú zjavne výrazne podhodnotené (pozri v tejto súvislosti odôvodnenia 571 a 573).

— Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu zo 4. júla 2008 zo strany Francúzska

(648) Francúzsko navrhlo rekonštrukciu podnikateľského plánu pre zmluvu zo 4. júla 2008. Okrem metodických chýb spoločných pre všetky rekonštrukcie, ktoré Francúzsko vykonalo v prípade zmlúv so spoločnosťou Ryanair/AMS (a ktoré zopakovalo v prípade zmluvy so spoločnosťou Jet2), ako sa uvádza v odôvodnení 582, vykazuje rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu zo 4. júla 2008 ďalšie špecifické metodické problémy:

<sup>(175)</sup> Je to podiel očakávanej dopravy v prípade letiska Oslo Rygge z celkovej dopravy plánovanej v rámci zmluvy 6, ktorý je priradený k poplatku za marketingové služby stanovené za rok podľa zmluvy K (986 200 EUR).

<sup>(176)</sup> Pri predpokladaní miery vyťaženia vo výške 85 %, ktorá už bola podložená v odôvodnení 576. Počet spätočných letov bol zaokrúhlený na desiatky nahor.

- Francúzsko odhadovalo cieľ týkajúci sa dopravy, ktorý použilo v rekonštrukcii, na 7 874 cestujúcich v roku 2008, 12 189 cestujúcich v roku 2009 a 12 361 cestujúcich v roku 2010. Zodpovedajúci ročný poplatok za marketingové služby bol odhadnutý na [...] EUR, [...] EUR a [...] EUR. Zmluva so spoločnosťou Jet2 však obsahovala záväzok len 2 000 cestujúcich na jednu otvorenú linku za sezónu (Edinburgh a Leeds), a to len počas prvého roka, čo predstavuje 4 000 cestujúcich, a nie 7 874 cestujúcich, ako navrhovalo Francúzsko. V prípade druhého a tretieho roka zmluva neobsahovala žiadny nepodmienený záväzok v súvislosti s dopravou poskytovanou spoločnosťou Jet2, ani poplatok za marketingové služby (v zmluve bolo len stanovené následné prerokovanie v závislosti od nakoniec prijatých letových poriadkov). Zahnutie uvedených prognóz dopravy a poplatkov za marketingové služby pre druhý a tretí rok do rekonštrukcie, ktorú navrhlo Francúzsko, je preto predpokladom toho, že CCI-letisko mala k dispozícii spoľahlivé odhady dopravy. Francúzsko však neposkytlo žiadny dokument na preukázanie toho, že spoločnosť Jet2 v čase podpísania zmluvy poskytla akékoľvek formálne alebo neformálne záväzky, na základe ktorých by si CCI-letisko mohla vytvoriť pevnú predstavu o záväzkoch spoločnosti Jet2 týkajúcich sa dopravy, pokiaľ ide o odlety z letiska La Rochelle po prvom roku.
  - Na tieto tri roky Francúzsko predpokladalo miery vyťaženia jednotlivito vo výške 70 %, 71 % a 72 %, ktoré sa nezakladajú na žiadnom podrobnom ekonomickom zdôvodnení, najmä preto, že zmluvou sa podmieňuje zaplatenie poplatku za marketingové služby v prvom roku oveľa nižšou mierou vyťaženia vo výške 60 %. Obozretný investor by zvolil metódu na odhad hypotéz o budúcej doprave.
- (649) Komisia teda konštatuje, že rekonštrukciu podnikateľského plánu pre zmluvu zo 4. júla 2008, ako ju poskytlo Francúzsko, nemožno akceptovať.
- *Rekonštrukcia podnikateľského plánu pre zmluvu zo 4. júla 2008 zo strany Komisie*
- (650) Komisia zrekonštruovala podnikateľský plán pre zmluvu zo 4. júla 2008. Na tento účel okrem opravených parametrov, ktoré platia pre všetky zmluvy, Komisia prijala tieto špecifické parametre:
- odhad dopravy na 4 000 cestujúcich v prvom roku a nula v posledných dvoch rokoch. Ako sa uvádza v predchádzajúcom texte, žiadny obozretný prevádzkovateľ letiska by neočakával ciele týkajúce sa dopravy bez určitého záväzku, hoci aj neformálneho, zo strany leteckej spoločnosti. Komisia preto obmedzila svoje posúdenie na prvý rok,
  - mieru vyťaženia lietadiel odhadnutú ako priemer mier vyťaženia v prípade dopravy prevádzkovej spoločnosťou Ryanair v dvoch rokoch pred rokom, v ktorom bola podpísaná zmluva (73 %); obozretný prevádzkovateľ mohol svoje odhady založiť na skutočnej miere vyťaženia leteckej spoločnosti prevádzkujúcej niekoľko liniek z letiska La Rochelle. Miera vyťaženia, ktorú použila Komisia, je v skutočnosti vyššia než miera, ktorú navrhovalo Francúzsko, a pravdepodobne vyššia než by mohol obozretný prevádzkovateľ očakávať pre novú linku a novú leteckú spoločnosť, ktorá je menej známa ako spoločnosť Ryanair a ktorá na letisku pôsobí už niekoľko rokov,
  - použitie prírastkových jednotkových príjmov z neleteckých činností, ktoré sa rovnajú prínosom použitých v prípade spoločnosti Ryanair (2,35 EUR v roku 2008, 2,40 EUR v roku 2009 a 2,45 EUR v roku 2010). Táto obozretná hypotéza vychádza z logickejšieho prístupu za predpokladu, že všetci cestujúci majú rovnaké nákupné správanie (bez ohľadu na využitú leteckú spoločnosť).
- (651) Ako možno vidieť z výsledku rekonštrukcie podnikateľského plánu pre zmluvu zo 4. júla 2008 v tabuľke 19, čistá súčasná hodnota pre túto zmluvu je záporná.
- (652) Rovnako ako v prípade ostatných zmlúv Komisia takisto považovala za obozretné vykonať analýzu citlivosti, aby overila spoľahlivosť základného scenára rekonštrukcie. Na tento účel Komisia zopakovala zmeny parametrov použité na súbor zmlúv 1-A, ktoré boli podpísané so spoločnosťou Ryanair, okrem týchto parametrov:
- v prípade počet spiatocných letov za rok mohol prevádzkovateľ prijať hypotetický predpoklad, že spoločnosť Jet2 bude prevádzkovať dve linky v prvom roku a v druhom a treťom roku,

- v prípade miery vyťaženia Komisia prevzala miery navrhnuté Francúzskom, ako sa uvádza v odôvodnení 648,
- v prípade letiskových poplatkov Komisia použila dohodnuté zľavy,
- v prípade poplatku za marketingové služby Komisia prevzala sumu [...] EUR za tri roky, na ktoré sa zmluva vzťahuje, za predpokladu, že tieto dve linky sa zachovávajú počas celého trvania zmluvy.

(653) V tomto alternatívnom scenári je z tabuľky 19 zjavné, že čistá súčasná hodnota pre zrekonštruovanú zmluvu zo 4. júla 2008 je veľmi mierne kladná (3 511 EUR). Vzhľadom na veľmi optimistický charakter predpokladov (najmä 50 % pokles prírastkových prevádzkových nákladov a 20 % nárast príjmov z leteckých činností) a veľmi mierne kladný údaj čistej súčasnej hodnoty zrekonštruovaný v tomto alternatívnom scenári Komisia považuje za veľmi nepravdepodobné, že by sa obozretný prevádzkovateľ rozhodol podpísať zmluvu zo 4. júla 2008 so spoločnosťou Jet2 vzhľadom na zápornú čistú súčasnú hodnotu v základnom scenári.

Tabuľka 19

**Čistá súčasná hodnota zmluvy zo 4. júla 2008 podpísanej so spoločnosťou Jet2**

(v tis. EUR)

Súbor marketingových zmlúv	Čistá súčasná hodnota		
	Scenár Francúzska	Základný scenár Komisie	Alternatívny scenár Komisie
Jet2	[0; 100]	[- 100; 0]	[0; 100]

a) Záver týkajúci sa existencie výhody

(654) Z analýzy uvedenej v odôvodneniach 580 až 653, a najmä z tabuliek 18 a 19, vyplýva, že všetky zmluvy, na základe ktorých boli spoločnosťami Ryanair/AMS a Jet2 vyplatené odmeny za marketingové služby, majú zápornú čistú súčasnú hodnotu<sup>(177)</sup>. Z odôvodnenia 531 vyplýva, že každá z týchto zmlúv poskytuje výhodu buď spoločnosti Ryanair/AMS, alebo spoločnosti Jet2. Naopak, ako sa uvádza v odôvodnení 644, zmluvy 4 a 5 neposkytujú spoločnosti Ryanair/AMS hospodársku výhodu.

7.2.1.6. Selektívny charakter výhody poskytnutej spoločnosťami Ryanair/AMS a Jet2

(655) S výnimkou zmlúv o letiskových službách 4 a 5 so spoločnosťou Ryanair sa v zmluvách alebo súboroch zmlúv, ktoré uzavrela CCI so spoločnosťami Ryanair/AMS a Jet2, stanovuje zaplatenie odmeny týmto leteckým spoločnosťami za marketingové služby, ktoré poskytujú. Odmena za tieto marketingové služby je osobitný prvok vzťahu medzi letiskom a týmito letiskovými spoločnosťami, ktorý vyplýva skôr z priamych rokovaní medzi CCI a každou dotknutou leteckou spoločnosťou než z cien platných pre všetky letecké spoločnosti. Zmluvy obsahujú podmienky dohodnuté špeciálne medzi letiskom La Rochelle a spoločnosťami Ryanair/AMS a Jet2, a sú teda selektívne.

(656) Pokiaľ ide o zmluvy o letiskových službách 4 a 5 uzavreté so spoločnosťou Ryanair, neposkytujú spoločnosti Ryanair/AMS selektívnu výhodu, ako sa uvádza v odôvodnení 644, keďže letecké poplatky v nich uvedené zodpovedajú cenám, ktoré sa uplatňujú na všetky letecké spoločnosti v súlade so všeobecným sadzovníkom schváleným výborom Cocco.

<sup>(177)</sup> Aj zmluvy alebo súbory zmlúv vzťahujúce sa na niekoľko rokov majú zápornú čistú súčasnú hodnotu pre každý rok zmluvy.

#### 7.2.1.7. Narušenie hospodárskej súťaže a ovplyvnenie hospodárskej súťaže a obchodu medzi členskými štátmi

- (657) Ak sa pomocou, ktorú poskytuje členský štát, posilňuje postavenie určitých podnikov v porovnaní s inými podnikmi súťažiacimi na vnútornom trhu, musia sa tieto podniky považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou. Podľa ustálenej judikatúry <sup>(178)</sup> na to, aby opatrenie narušalo hospodársku súťaž, stačí, ak sa príjemca pomoci nachádza v hospodárskej súťaži s ostatnými podnikmi na trhu otvorenom hospodárskej súťaži.
- (658) Od nadobudnutia účinnosti tretej časti liberalizácie leteckej dopravy 1. januára 1993 <sup>(179)</sup> nič nebráni leteckým dopravcom EÚ, aby voľne prevádzkovali lety na leteckých spojeniach v rámci EÚ a využívali povolenie neobmedzenej kabotáže.
- (659) Výhody (ktorých existencia bola stanovená v predchádzajúcom texte), ktoré letecké spoločnosti získali v rámci rôznych zmlúv, na ktoré sa vzťahuje toto vyšetrovanie, preto posilnili ich postavenie vo vzťahu ku všetkým ostatným leteckým dopravcom v EÚ, ktorí skutočne konkurujú alebo môžu konkurovať týmto leteckým spoločnostiam na linkách, ktoré prevádzkujú. Týmto spôsobom narušili alebo mohli narušiť hospodársku súťaž a ovplyvnili obchodovanie v rámci Spoločenstva.

#### 7.2.1.8. Záver o existencii pomoci

- (660) S výnimkou zmlúv o letiskových službách 4 a 5 uzavretých so spoločnosťou Ryanair všetky opatrenia vyjadrené súbormi zmlúv a ich dodatkami uzavretými so spoločnosťami Ryanair/AMS (pozri tabuľku 14) a Jet2 spĺňajú kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a preto predstavujú štátnu pomoc.

#### 7.2.2. Neoprávnenosť štátnej pomoci

- (661) Vzhľadom na to, že tieto opatrenia boli vykonané bez povolenia od Komisie, predstavujú neoprávnenú pomoc.

#### 7.2.3. Zlučiteľnosť pomoci s vnútorným trhom

- (662) Podľa ustálenej judikatúry <sup>(180)</sup> je na Francúzsku, aby uviedlo, na akom právnom základe mohla byť dotknutá pomoc považovaná za zlučiteľnú s vnútorným trhom, a preukázať, že boli splnené podmienky zlučiteľnosti. Komisia preto v rozhodnutí o začatí konania a v žiadosti o ďalšie informácie vyzvala Francúzsko, aby uviedlo, aké sú právne základy zlučiteľnosti, a aby preukázalo, že boli splnené uplatniteľné podmienky zlučiteľnosti, najmä ak by sa dotknutá pomoc mala považovať za pomoc na začatie činnosti pri otvorení nových liniek. Francúzsko však neuviedlo žiadny základ pre zlučiteľnosť ani neposkytlo žiadne tvrdenia na odôvodnenie zistenia, že pomoc bola zlučiteľná s vnútorným trhom. Francúzsko predovšetkým v žiadnom bode netvrdilo, že skúmané opatrenia predstavujú zlučiteľnú pomoc na začatie činnosti. Navyše ani žiadna tretia zainteresovaná strana sa nesnažila preukázať zlučiteľnosť týchto opatrení s vnútorným trhom.
- (663) Komisia však považuje za užitočné kvôli úplnosti posúdiť, do akej miery by táto pomoc mohla byť vyhlásená za zlučiteľnú, vzhľadom na jej prípadný prínos k otvoreniu nových liniek alebo nových frekvencií letov.
- (664) Komisia poukazuje na to, že predmetná pomoc bola viazaná na otvorenie nových leteckých liniek, zvýšenie frekvencie letov na existujúcich linkách alebo zachovanie prevádzky liniek, ktoré by inak boli zrušené. Komisia preto konštatuje, že môže predstavovať prevádzkovú pomoc na podporu leteckej dopravy s odletmi z regionálneho letiska. V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že prevádzkovú pomoc možno vyhlásiť za zlučiteľnú so spoločným trhom iba vo výnimočných prípadoch, lebo zvyčajne narúša podmienky hospodárskej súťaže v odvetviach, v ktorých je poskytnutá.

<sup>(178)</sup> Rozsudok Súdu prvého stupňa z 30. apríla 1998, Het Vlaamse Gewest (región Flámsko)/Komisia, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

<sup>(179)</sup> Nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92, 2408/92 a 2409/92 (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992).

<sup>(180)</sup> Pozri rozsudok z 28. apríla 1993, Taliansko/Komisia, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, bod 20.



## 7.2.3.1. Opatrenia pred nadobudnutím účinnosti usmernení z roku 2005

- (665) Niektoré z predmetných opatrení pomoci (súbor zmlúv 1-A a zmluva B) boli poskytnuté pred uverejnením usmernení z roku 2005, t. j. pred 9. decembrom 2005 <sup>(181)</sup>. Pokiaľ ide o zlučiteľnosť pomoci poskytnutej pred týmto dátumom, bod 85 usmernení z roku 2005, ako aj bod 174 usmernení z roku 2014 odkazujú na pravidlá platné v čase, keď bola pomoc poskytnutá.
- (666) Pred prijatím usmernení z roku 2005 Komisia prijala usmernenia z roku 1994 <sup>(182)</sup>. Tieto usmernenia sa však výslovne nezaoberali otázkou prevádzkovej pomoci, ktorá sa zameriava na podporu leteckej dopravy s odletmi z regionálnych letísk. Tento problém sa formoval postupne v dôsledku čoraz väčšieho prehustenia dopravy na niektorých významných európskych letiskách a vzniku nízkonákladových prevádzkovateľov, ktorí v roku 1994 ešte neexistovali. Komisia preto zastáva názor, že usmernenia z roku 1994 nie je možné uplatniť na daný prípad. Komisia musí preto posúdiť zlučiteľnosť predmetnej pomoci priamo na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.
- (667) V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že posudzovanie tohto druhu štátnej pomoci zo strany Komisie sa postupom času spresňovalo, hoci niektoré prvky zostali nezmenené. Tieto prvky vyplývajú zo všeobecných zásad, ktorými sa riadi zlučiteľnosť pomoci podľa uvedeného ustanovenia zmluvy.
- (668) V rozhodnutí o letisku v Manchesteri z júna 1999 <sup>(183)</sup> preto Komisia dospela k záveru, že zníženie letiskových poplatkov, ktoré sa poskytne na nediskriminačnom základe a s časovým obmedzením na podporu nových liniek, je zlučiteľné s pravidlami štátnej pomoci.
- (669) Následne v rozhodnutí 2004/393/ES o letisku Charleroi <sup>(184)</sup> Komisia konštatovala, že „[p]revádzková pomoc na podporu zavedenia nových leteckých liniek alebo na posilnenie niektorých frekvencií môže predstavovať potrebný nástroj na rozvoj malých regionálnych letísk. Táto pomoc môže zainteresované spoločnosti účinne presvedčiť, aby prijali riziko súvisiace s investovaním do nových liniek. Aby však takáto pomoc mohla byť vyhlásená za zlučiteľnú na základe článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy, je potrebné určiť, či je nevyhnutná a proporcionálna k sledovanému cieľu a či neovplyvňuje obchod v protiklade so spoločným záujmom“ <sup>(185)</sup>. Komisia preto určila niektoré podmienky, ktoré sa majú splniť, aby mohla byť takáto prevádzková pomoc vyhlásená za zlučiteľnú, a to konkrétne:
- pomoc musí prispievať k hospodárskemu rozvoju regionálneho letiska prostredníctvom čistého zvýšenia objemu dopravy na nových linkách <sup>(186)</sup>,
  - pomoc musí byť nevyhnutná v tom zmysle, že sa neposkytuje na linku, ktorú už prevádzkuje rovnaká alebo iná letecká spoločnosť, ani na podobnú linku <sup>(187)</sup>,
  - pomoc musí mať stimulačný účinok v tom zmysle, že by mala pomôcť rozvinúť činnosť, ktorá má po určitom období vyhlídky stať sa ziskovou, čo znamená, že musí byť časovo obmedzená <sup>(188)</sup>,
  - pomoc musí byť primeraná, t. j. výška pomoci musí byť viazaná na čisté zvýšenie objemu dopravy <sup>(189)</sup>.
  - pomoc musí byť poskytnutá transparentným a nediskriminačným spôsobom a nesmie sa kumulovať s inými druhmi pomoci.

<sup>(181)</sup> Pozri oddiel 3.2.2.1.

<sup>(182)</sup> Usmernenia týkajúce sa uplatňovania článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v odvetví letectva (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).

<sup>(183)</sup> Rozhodnutie z 26. mája 1999 o štátnej pomoci NN 109/98 – Letisko Manchester (Ú. v. EÚ C 65, 13.3.2004).

<sup>(184)</sup> Rozhodnutie Komisie 2004/393/ES z 12. februára 2004 týkajúce sa výhod poskytnutých regiónom Valónska a letiskom Charleroi – Brusel-juh leteckej spoločnosti Ryanair na pomoc na zriadenie prevádzky v Charleroi (Ú. v. EÚ L 137, 30.4.2004, s. 1). Rozhodnutie bolo zrušené rozsudkom zo 17. decembra 2008 vo veci Ryanair Ltd/Komisia, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Napriek tomu ilustruje vývoj prístupu Komisie k posudzovaniu tohto druhu pomoci.

<sup>(185)</sup> Pozri rozhodnutie 2004/393/ES, odôvodnenie 279.

<sup>(186)</sup> Pozri odôvodnenia 283 až 297.

<sup>(187)</sup> Pozri odôvodnenia 288 až 309.

<sup>(188)</sup> Pozri odôvodnenia 311 až 317.

<sup>(189)</sup> Pozri odôvodnenia 318 až 325.

- (670) Okrem toho v bode 234 rozhodnutia o začatí konania Komisia uviedla, že navrhuje preskúmať zlučiteľnosť tejto pomoci na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, pričom ani Francúzsko, ani žiadna tretia zainteresovaná strana nenamietali proti tomuto postupu.
- (671) Štátna pomoc v prospech leteckých spoločností musí byť rovnako ako akákoľvek iná štátna pomoc nevyhnutná na uľahčenie rozvoja hospodárskej činnosti a primeraná tomuto cieľu, aby bola vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.
- (672) Komisia teda zastáva názor, že v danom prípade je potrebné posúdiť zlučiteľnosť súboru zmlúv 1-A a zmluvy B so zreteľom na uvedené všeobecné zásady.
- (673) Komisia preto posúdi zlučiteľnosť týchto opatrení so zreteľom na uvedené kritériá a judikatúru <sup>(190)</sup>.

— *Príspevok k hospodárskemu rozvoju malého regionálneho letiska prostredníctvom čistého zvýšenia objemu dopravy na nových linkách*

- (674) Súbor zmlúv 1-A a zmluva B sú viazané na otvorenie novej linky a zachovanie existujúcej linky na letisko Londýn Stansted. Prispeli teda k čistému zvýšeniu objemu dopravy s odletmi z letiska La Rochelle, zatiaľ čo ďalším cieľom bolo prispieť k zachovaniu prevádzky existujúcej linky na letisko Londýn Stansted.

— *Pomoc sa neposkytuje na linku, ktorú už prevádzkuje rovnaká alebo iná letecká spoločnosť, ani na podobnú linku*

- (675) Súbor zmlúv 1-A a zmluva B sa nevzťahovali len na otvorenie nových liniek, ale aj na zachovanie prevádzky existujúcej linky na letisko Londýn Stansted. V tejto súvislosti Komisia zohľadňuje skutočnosť, že spoločnosť Ryanair 10. apríla 2003 kúpila spoločnosť Buzz, ktorá prevádzkovala túto linku od 1. apríla 2001 podľa zmluvy z 8. novembra 2002 uvedenej v oddiele 3.2.2.3. Okrem toho zmluva B sa vzťahovala na rovnakú linku na letisko Londýn Stansted, ktorú už prevádzkovala spoločnosť Ryanair podľa súboru zmlúv 1-A. Súbor zmlúv 1-A a zmluva B preto nespĺňajú podmienku, že opatrenie sa nesmie poskytnúť na linku, ktorá je už prevádzkovaná, alebo na podobnú linku.

— *Opatrenia sú časovo obmedzené a týkajú sa liniek, ktoré sa pravdepodobne stanú ziskovými*

- (676) Keď spoločnosť Buzz v roku 2001 otvorila linku La Rochelle – Londýn Stansted, túto linku neprevádzkovala žiadna letecká spoločnosť. V čase podpísania súboru zmlúv 1-A spoločnosť Buzz prevádzkovala túto linku takmer dva roky na základe zmluvy z 8. novembra 2002, ale táto zmluva neobsahovala žiadny poplatok za marketing. Naopak zmluvy, ktoré nasledovali po súbore zmlúv 1-A a v ktorých boli stanovené podmienky, za ktorých sa táto linka prevádzkovala, a to zmluva B (s dátumom skončenia platnosti koncom apríla 2006), súbor zmlúv 2-3-C-D (s dátumom skončenia platnosti v roku 2009), súbor zmlúv G-H-I-J (s dátumom skončenia platnosti koncom roka 2011) a súbor zmlúv 6-K (s dátumom skončenia platnosti koncom marca 2013), obsahovali náhradu (vo forme platieb za marketingové služby) pre spoločnosť Ryanair/AMS. Táto linka bola preto financovaná desať rokov po skončení platnosti súboru zmlúv 1-A a sedem rokov po skončení platnosti zmluvy B. Toto ďalšie trvanie má osobitný význam. Komisia takisto upozorňuje na neexistenciu iných leteckých spoločností na tejto linke.
- (677) Komisia okrem toho podotýka, že Francúzsko neposkytlo žiadnu štúdiu životaschopnosti pre rôzne linky a frekvencie, na ktoré sa vzťahuje súbor zmlúv 1-A a zmluva B. Na základe skutočností uvedených v spise sa teda zdá, že z pohľadu orgánov, ktoré poskytli predmetnú pomoc, neexistovala žiadna jasná perspektíva, podľa ktorej by sa tieto linky a frekvencie mohli stať vo viac-menej krátkodobom horizonte životaschopnými bez pomoci. Je potrebné takisto uviesť, že súbor zmlúv 1-A a zmluva B sa týkali viacerých rôznych liniek, z ktorých niektoré neboli ešte v čase podpisovania zmlúv stanovené, čo potvrdzuje, že príslušné orgány nemali k dispozícii žiadne informácie, ktoré by ich utvrdili v tom, že tieto linky sú životaschopné.

<sup>(190)</sup> Rozsudok Súdneho dvora (Veľká komora) z 22. septembra 2020, C-594/18 P, Rakúska republika/Komisia, ECLI:EU:C:2020:742, bod 20.

- (678) Komisia napokon zdôrazňuje, že v informáciách, ktoré predložili francúzske orgány v súvislosti s hospodárskym vplyvom existencie liniek prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair, sa posudzujú vlastnosti zákazníkov spoločnosti Ryanair a vplyvy, ktoré tieto linky môžu mať na rozvoj regiónu, ale nezahŕňajú predpoklady budúcej životaschopnosti týchto alebo iných liniek, ktoré by v budúcnosti mohli byť prevádzkované spoločnosťou Ryanair.
- (679) Komisia preto konštatuje, že súbor zmlúv 1-A a zmluva B nespĺňajú podmienku časového obmedzenia opatrení a liniek, ktoré sa pravdepodobne stanú ziskovými.

— *Výška pomoci súvisí s čistým zvýšením objemu dopravy*

- (680) Výška pomoci poskytnutej v rámci súboru zmlúv 1-A a zmluvy B nesúvisí so zvýšením objemu dopravy, pretože hoci sa vzťahujú na otvorenie nových liniek, linka je hypotetická a hlavným predmetom zmluvy je zachovanie prevádzky existujúcej linky na letisko Londýn Stansted. Komisia preto konštatuje, že súbor zmlúv 1-A a zmluva B nespĺňajú kritérium súvislosti medzi výškou pomoci a čistým zvýšením objemu dopravy.

— *Pomoc musí byť poskytnutá transparentným a nediskriminačným spôsobom a nesmie sa kumulovať s inými druhmi pomoci*

- (681) Podľa Francúzska CCI v minulosti realizovala prieskum marketingových služieb ponúkaných na webových sídlach viacerých spoločností, čo viedlo k jej rozhodnutiu, že druh služieb, ktoré ponúkala spoločnosť AMS, najlepšie vyhovoval jej potrebám a stratégii. CCI zistila, že iné letecké spoločnosti ako Ryanair, ktoré tvorili menšinový podiel na doprave na letisku La Rochelle, neboli schopné ponúknuť platnú náhradu za webové sídlo spoločnosti Ryanair, hlavného leteckého dopravcu letiska.
- (682) Pomoc poskytnutá v rámci súboru zmlúv 1-A a zmluvy B bola teda prerokovaná dvojstranne, netransparentným spôsobom a bez akéhokoľvek postupu, ktorým by sa zaistilo, že nedôjde k diskriminácii, napríklad verejná výzva na predkladanie ponúk. Táto pomoc preto nespĺňa kritérium transparentnosti a nediskriminácie.
- (683) Komisia teda konštatuje, že štátnu pomoc poskytnutú v rámci súboru zmlúv 1-A a zmluvy B nemožno vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

#### 7.2.3.2. Opatrenia po nadobudnutí účinnosti usmernení z roku 2005

- (684) Keďže usmernenia z roku 2005 predstavujú referenčný rámec uplatniteľný od nadobudnutia ich účinnosti až do prijatia usmernení z roku 2014, Komisia sa domnieva, že usmernenia z roku 2005 by sa mali uplatniť na ostatné sporné opatrenia pomoci. Komisia je povinná dodržiavať usmernenia, ktoré prijala, pokiaľ nie sú v rozpore so zmluvou, čo Francúzsko ani spoločnosti Ryanair alebo Jet2 netvrdili ani nepreukázali.
- (685) Komisia teda zastáva názor, že je potrebné na základe usmernení z roku 2005 a judikatúry posúdiť zlučiteľnosť týchto opatrení pomoci <sup>(191)</sup>:

- súbor zmlúv 2-3-C-D,
- zmluvu E,
- zmluvu F,
- súbor zmlúv G-H-I-J
- súbor zmlúv 6-K,
- zmluvu L,
- súbor zmlúv 7-M,
- zmluvu N,
- zmluvu uzavretú so spoločnosťou Jet2 4. júla 2008.

<sup>(191)</sup> Rozsudok Súdneho dvora (Veľká komora) z 22. septembra 2020, C-594/18 P, Rakúska republika/Komisia, ECLI:EU:C:2020:742, bod 20.

- (686) Štátna pomoc v prospech leteckých spoločností musí byť rovnako ako akákoľvek iná štátna pomoc nevyhnutná na uľahčenie rozvoja hospodárskej činnosti a primeraná tomuto cieľu, aby bola vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Komisia preto posúdi súlad s týmito kritériami nevyhnutnosti a primeranosti okrem uvedených kritérií stanovených v usmerneniach z roku 2005.
- (687) V usmerneniach z roku 2005 sa predovšetkým spresňuje, že oznámenia Komisie a iné opatrenia týkajúce sa regionálnej pomoci umožňujú, aby bola prevádzková pomoc poskytnutá leteckým spoločnostiam (ako je napr. pomoc na začatie činnosti pre otvorenie nových liniek) vyhlásená za zlučiteľnú iba výnimočne a za presne vymedzených podmienok v znevýhodnených regiónoch Európy, t. j. v regiónoch, na ktoré sa vzťahuje výnimka ustanovená v článku 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ, najvzdialenejších regiónoch a regiónoch s nízkou hustotou obyvateľstva <sup>(192)</sup>. Keďže letisko La Rochelle na nenachádza v tomto type regiónu, táto výnimka sa neuplatňuje.
- (688) V usmerneniach z roku 2005 sa ďalej tvrdí, že malé letiská obvykle nezabezpečujú prepravu takého počtu cestujúcich ročne, aký potrebujú na dosiahnutie výhodnej veľkosti a prahu rentability, a teda že letecké spoločnosti nie sú vždy pripravené bez náležitých podnetov riskovať spustenie nových dopravných ciest s odletom z neznámych a nevykúšaných letísk. Z tohto dôvodu môže Komisia v súlade s usmerneniami z roku 2005 akceptovať, aby sa leteckým spoločnostiam za istých podmienok dočasne vyplácala verejná pomoc, ak ich táto pomoc motivuje spustiť nové dopravné cesty alebo nové termíny odletov z regionálnych letísk a prilákať väčší počet cestujúcich, čo by malo umožniť dosiahnuť prah rentability aj v dlhodobom horizonte <sup>(193)</sup>.
- (689) Špecifické podmienky zlučiteľnosti sú uvedené v bode 79 usmernení z roku 2005. Komisia konštatuje, že viaceré z týchto kritérií nie sú splnené, konkrétne:
- *Životaschopnosť v dlhodobom horizonte a postupná zostupnosť (kritérium d), neexistencia podnikateľského plánu (kritérium i) a výška a trvanie pomoci (kritérium f)*
- (690) Žiadne z týchto opatrení nebolo štruktúrované tak, aby zaistilo, že pomoc bude postupne zostupná a obmedzená na percentuálny podiel oprávnených nákladov, ktoré nie sú uvedené v dotknutých zmluvách, ani, pokiaľ je Komisii známe, v žiadnom inom dokumente, ktorý mala CCI v čase uzavretia zmlúv k dispozícii.
- (691) Okrem toho neexistujú dôkazy, že bol podnikateľský plán predložený vopred, aby sa umožnilo posúdenie životaschopnosti opatrení v dlhodobom horizonte. Keďže neexistujú žiadne iné informácie svedčiacie o opaku, Komisia teda dospela k záveru, že predmetná pomoc nebola poskytnutá na linky, ktoré by sa mohli stať životaschopnými bez pomoci. Okrem toho postupné opatrenia pomoci v prospech liniek na letisko Londýn Stansted a Brusel Charleroi (od roku 2003), Dublin (od roku 2006), Oslo (od roku 2010) a Porto (od roku 2011) naznačuje, že spoločnosť Ryanair by neprevádzkovala tieto linky, ak by prestali byť takto dotované.
- (692) Komisia teda dospela k záveru, že uvedené kritériá nespĺňa žiadne z dotknutých opatrení.
- *Súvislosť s novými linkami alebo dodatočnými frekvenciami na existujúcich linkách (kritérium c)*
- (693) Komisia poznamenáva, sporné zmluvy boli v niektorých prípadoch uzavreté s úmyslom otvoriť nové linky, ale predovšetkým na zaistenie zachovania prevádzky existujúcich liniek.
- *Pokiaľ ide o zmluvu C, v odôvodnení 89 sa pripomína, že zmluva jednoducho zaväzuje spoločnosť Ryanair prevádzkovať linku medzi letiskami La Rochelle a Londýn Stansted, ktorá prinesie aspoň 95 000 cestujúcich ročne. Z odôvodnení 82 a 85 však vyplýva, že zmluvy A a B sa už vzťahovali na dennú linku medzi letiskami Londýn Stansted a La Rochelle. Komisia vo svojom odhade dopravy pre súbor zmlúv 1-A a zmluvu B vypočítala, že ročný objem dopravy na tejto linke by nikdy nepresiahol 86 000 cestujúcich. Komisia teda konštatuje, že tieto opatrenia spĺňajú kritérium c.*
  - *Pokiaľ ide o zmluvu D, v odôvodnení 92 sa pripomína, že zmluva zaväzuje spoločnosť Ryanair prevádzkovať (novú) linku medzi letiskami La Rochelle a Dublin, ktorá prinesie aspoň 45 000 cestujúcich ročne. Komisia teda konštatuje, že toto opatrenie spĺňa kritérium c.*

<sup>(192)</sup> Bod 27 usmernení z roku 2005.

<sup>(193)</sup> Body 71 a 74 usmernení z roku 2005.

- Pokiaľ ide o zmluvu G, v odôvodnení 96 sa pripomína, že zmluva zaväzuje spoločnosť Ryanair prevádzkovať linku medzi letiskami La Rochelle a Dublin, ktorá prinesie aspoň 53 000 cestujúcich ročne, čo predstavuje zvýšenie o 8 000 cestujúcich v porovnaní so zmluvou D. Komisia teda konštatuje, že toto opatrenie spĺňa kritérium c.
- Pokiaľ ide o zmluvu H, v odôvodnení 99 sa pripomína, že zmluva zaväzuje spoločnosť Ryanair prevádzkovať novú linku medzi letiskom La Rochelle a Brusel Charleroi, ktorá prinesie aspoň 9 000 cestujúcich ročne v prvom roku a 16 000 cestujúcich v nasledujúcich rokoch. Komisia teda konštatuje, že toto opatrenie spĺňa kritérium c.
- Pokiaľ ide o zmluvu I, v odôvodnení 102 sa pripomína, že zmluva zaväzuje spoločnosť Ryanair prevádzkovať linku medzi letiskom La Rochelle a Dublin, ktorá prinesie aspoň 17 000 cestujúcich ročne. Spoločnosť Ryanair však podľa predchádzajúcej zmluvy D už prevádzkovala túto linku s vyšším cieľom týkajúcim sa dopravy (45 000 cestujúcich ročne). Komisia teda konštatuje, že toto opatrenie nespĺňa kritérium c.
- Podľa zmluvy K sa spoločnosť Ryanair zaviazala, ako sa stanovuje v odôvodnení 106, prevádzkovať novú linku do Nórska. Ako sa opisuje v odôvodnení 78, v zmluve o letiskových službách 6, ktorú Komisia považuje za jedno oparenie spolu so zmluvou K [pozri oddiel 7.2.1.5 písm. b) bod 4], sa spoločnosť Ryanair nezaviazala v súvislosti s frekvenciou, ale prijala tieto záväzky týkajúce sa dopravy: 53 000 cestujúcich na letisko Londýn Stansted, 17 000 cestujúcich na letisko Dublin, 17 000 cestujúcich na letisko Brusel Charleroi a 17 000 cestujúcich na letisko Oslo Rygge. Komisia poznamenáva, že tieto záväzky sú stabilné pre linku Dublin, mierne vyššie pre linku Brusel Charleroi (1 000 cestujúcich alebo zhruba +6 %), ale oveľa nižšie pre linku Londýn Stansted (– 28 000 cestujúcich v porovnaní s cieľom 95 000 cestujúcich stanoveným v zmluve C alebo pokles o 30%). Začlenenie novej linky do Nórska s objemom dopravy stanoveným na 17 000 cestujúcich nekompensuje celkový pokles objemu dopravy podľa zmluvy K (– 10 000 cestujúcich<sup>(194)</sup>). Komisia teda konštatuje, že toto opatrenie nespĺňa kritérium c.
- Podľa zmluvy L sa spoločnosť Ryanair zaviazala, ako sa stanovuje v odôvodnení 110, prevádzkovať novú linku na letisko Cork. Spoločnosť Ryanair však neprijala žiadny záväzok z hľadiska objemu dopravy alebo frekvencie letov. Komisia teda konštatuje, že toto opatrenie nespĺňa kritérium c.
- Zmluvy E, F, J, M a N neobsahujú žiadne záväzky týkajúce sa dopravy ani frekvencie. Komisia teda konštatuje, že tieto opatrenia nespĺňajú kritérium c.

(694) Kritérium c tak spĺňajú len zmluvy C, D, G a H.

- *Kompensácia dodatočných nákladov začatia činnosti (kritérium e)*<sup>(195)</sup>

(695) Komisia sa domnieva, že toto kritérium nebolo splnené v prípade žiadneho z dotknutých opatrení. Sumy, ktoré zaplatila CCI, nemali predstavovať časť dodatočných nákladov na začatie činnosti, ktorých odhady, podľa informácií Komisie, nikdy neposkytla spoločnosť Ryanair/AMS alebo Jet2 a neboli predložené komore CCI.

- *Súvislosť s rozvojom linky (kritérium g)*<sup>(196)</sup>

(696) Komisia poznamenáva, že zmluvy o marketingových službách podpísané so spoločnosťami Ryanair a Jet2 nie sú určené na zvýšenie počtu cestujúcich letiacich s týmito dvomi leteckými spoločnosťami. Pravdou je, že niektoré tieto zmluvy sa prekrývajú s otvorením určitých liniek a niektoré obsahujú záväzky týkajúce sa frekvencie alebo počtu cestujúcich, ako sa uvádza v oddieloch 3.2.2.1 a 3.2.2.2. Komisia však konštatuje, že tieto záväzky sa počas trvania platnosti zmluvy nemenia a že neexistuje žiadny reálny motivačný mechanizmus rozvoja dopravy, ktorý by

<sup>(194)</sup> Celková odchýlka záväzku týkajúceho sa dopravy, ktorá vyplýva zo zmluvy K a je vypočítaná na základe individuálnej odchýlky dopravy na každej linke, teda dosahuje:  $0 + 1\,000 - 280\,000 + 17\,000 = -10\,000$  cestujúcich.

<sup>(195)</sup> Výška pomoci musí byť striktné spojená s dodatočnými nákladmi začatia činnosti súvisiacimi s otvorením novej dopravnej cesty alebo nového termínu odletu, ktoré by prevádzkovateľ nemusel niesť za bežných prevádzkových podmienok.

<sup>(196)</sup> Vyplatenie pomoci musí byť spojené so skutočným rastom počtu prepravených cestujúcich.

bol rovnocenný mechanizmu v podobných prípadoch, ktoré Komisia nedávno vyšetrovala <sup>(197)</sup>. Neexistuje teda žiadna zľava ani sankcia spojená so skutočným rastom dopravy. Výšky pomoci vyplatené leteckým spoločnostiam preto nie sú spojené so skutočným rozvojom liniek. Komisia sa domnieva, že toto kritérium nespĺňa žiadne z predmetných opatrení.

— *Nediskriminatívne udeľovanie pomoci (kritérium h)* <sup>(198)</sup>

(697) Komisia podotýka, že v danom prípade sa o zmluvách rokovalo priamo s dotknutými leteckými spoločnosťami a neboli zverejnené. Ide preto o poskytnutie pomoci bez vyhlásenia hospodárskej súťaže, zatiaľ čo ostatné letecké spoločnosti s potenciálnym záujmom mohli predložiť svoje žiadosti o prevádzkovanie príslušných liniek za rovnakých podmienok s cieľom získať pomoc na začatie činnosti.

(698) Kritérium uvedené v písmene h) teda nie je splnené.

(699) So zreteľom na všetky uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že žiadna z neoprávnených pomoci poskytnutých spoločnostiam Ryanair/AMS a Jet2 prostredníctvom zmlúv, ktoré sú predmetom tohto vyšetrovania, nespĺňa všetky kritériá stanovené v usmerneniach z roku 2005. To znamená, že pomoc vyplývajúca z nasledujúcich opatrení je nezlučiteľná s vnútorným trhom:

— súbor zmlúv 2-3-C-D,

— zmluvu E,

— zmluvu F,

— súbor zmlúv G-H-I-J,

— súbor zmlúv 6-K,

— zmluvu L,

— súbor zmlúv 7-M,

— zmluvu N,

— zmluvu uzavretú so spoločnosťou Jet2 4. júla 2008.

## 8. ZÁVER

(700) Komisia preto konštatuje predovšetkým, že dotácie na úlohy patriace do právomoci subjektu verejného sektora zaplatené letisku La Rochelle a údajné vystavovanie nižších faktúr za služby poskytované hlavnou správou CCI letisku v rokoch 2006 až 2012 nepredstavujú štátnu pomoc.

(701) Komisia takisto konštatuje, že Francúzsko neoprávnene realizovalo investičné granty vyplatené v rokoch 2001 až 2006 v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Tieto investičné granty však predstavujú pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(702) Komisia ďalej konštatuje, že Francúzsko neoprávnene realizovalo viacero opatrení prevádzkovej pomoci v prospech letiska La Rochelle (vystavovanie nižších faktúr za služby poskytované hlavnou správou CCI letiska La Rochelle v rokoch 2001 až 2005, vratné preddavky prijaté letiskom La Rochelle a dotácie od miestnych orgánov určené na príspevok k opatreniam propagujúcim letisko La Rochelle) v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Tieto opatrenia prevádzkovej pomoci však predstavujú pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm.c) ZFEÚ.

<sup>(197)</sup> Napríklad zmluva uvedená v odôvodnení 99 rozhodnutia Komisie o letisku Nîmes, ktoré je citované v poznámke pod čiarou č. 12, obsahovala „motivačný mechanizmus na rozvoj dopravy“. Obsahovala platbu príspevku zo strany CCI Nîmes vo výške 5,50 EUR na cestujúceho (od 1. po 49 999. cestujúceho), 6,50 EUR na cestujúceho (od 50 000. po 99 999. cestujúceho) a 10 EUR (od 100 000. po 129 999. cestujúceho). Zahŕňala aj sankciu vo výške 5,65 EUR na cestujúceho, ktorú mala spoločnosť Ryanair zaplatiť, ak by bola cieľová hodnota týkajúca sa dopravy nižšia ako 71 000 cestujúcich.

<sup>(198)</sup> Každý verejný orgán, ktorý zvažuje poskytnúť podniku, prostredníctvom letiska alebo inak, pomoc na spustenie novej dopravnej cesty, musí svoj úmysel zverejniť s dostatočným časovým predstihom a s dostatočnou reklamou, aby sa všetkým zainteresovaným leteckým spoločnostiam umožnilo ponúknuť ich služby.

- (703) Komisia ďalej konštatuje, že s výnimkou zmlúv o letiskových službách 4 a 5 so spoločnosťou Ryanair rôzne zmluvy o letiskových službách a marketingových službách uzavreté medzi CCI a spoločnosťami Ryanair, AMS a Jet2, ktoré sú predmetom formálneho vyšetrovacieho konania, zahŕňajú štátnu pomoc poskytnutú v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ a nezlučiteľnú s vnútorným trhom.
- (704) Napokon Komisia konštatuje, že oslobodenie od poplatkov za svetelné návestidlá vzletovej a pristávacej dráhy, ktoré využíva spoločnosť Ryanair, nepredstavuje štátnu pomoc. Podobne Komisia dospela k záveru, že letecké spoločnosti Flybe, Aer Arann, Buzz a easyJet nedostali štátnu pomoc na svoje prevádzky na letisku La Rochelle.

## 9. VRÁTENIE POMOCI

- (705) Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora je Komisia v prípade zistenia, že pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom, povinná nariadiť dotknutému členskému štátu, aby pomoc zrušil alebo zmenil <sup>(199)</sup>.
- (706) Podľa článku 16 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 <sup>(200)</sup> „[a]k sa prijímú záporné rozhodnutia v prípadoch neoprávnenej pomoci, Komisia rozhodne, že dotknutý členský štát prijme všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu (ďalej len „rozhodnutie o vymáhaní“). Komisia nebude vyžadovať vymáhanie pomoci, ak by to bolo v rozpore so všeobecnou zásadou práva Únie.“ Súdny dvor opakovane rozhodol, že ak Komisia zistí, že pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom, účelom vymáhania je obnoviť predchádzajúci stav <sup>(201)</sup>. V tomto zmysle sa Súdny dvor domnieva, že účel je dosiahnutý, ak príjemcovia pomoci zaplatili sumy poskytnuté v podobe neoprávnenej pomoci spolu s úrokmi, a tým stratia výhodu, ktorú získali nad konkurentmi. Takto sa obnoví situácia, ktorá existovala pred vyplatením pomoci <sup>(202)</sup>.
- (707) V danom prípade sa zdá, že žiadna všeobecná zásada práva Únie nebráni vymáhaniu neoprávnenej a nezlučiteľnej pomoci určenej v tomto rozhodnutí. Konkrétne Francúzsko ani žiadna tretia zainteresovaná strana neposkytli žiadne tvrdenia v tomto zmysle.
- (708) Francúzsko preto musí prijať všetky opatrenia potrebné na vymáhanie pomoci od spoločností Ryanair, AMS a Jet2, ktorá im bola neoprávnene poskytnutá prostredníctvom predmetných zmlúv.
- (709) V nasledujúcej tabuľke 20 sú uvedené sumy, ktoré podľa Francúzska zaplatila CCI spoločnosti Ryanair/AMS do roku 2011 za marketingové služby.

Tabuľka 20

### Sumy zaplatené spoločnostiam Ryanair/AMS a Jet2 v rokoch 2003 až 2013

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jet2							[...]		[...]	[...]	[...]

- (710) V Tabuľke 20 sa uvádzajú len celkové sumy platieb vykonaných každý rok na základe rôznych zmlúv o marketingových službách. Francúzsko však neposkytlo tabuľku, z ktorej by vyplývala súvislosť medzi sumami stanovenými v zmluvách a sumami skutočne zaplatenými každý rok podľa jednotlivých zmlúv.

<sup>(199)</sup> Rozsudok z 12. júla 1973, Komisia/Nemecko, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, bod 13.

<sup>(200)</sup> Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

<sup>(201)</sup> Rozsudok Súdneho dvora zo 14. septembra 1994, Španielsko/Komisia, C-278/92, C-279/92 a C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, bod 75.

<sup>(202)</sup> Rozsudok Súdneho dvora zo 17. júna 1999, Belgicko/Komisia, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.

(711) Výška poskytnutej pomoci, ktorá sa má vymáhať, sa musí preto stanoviť takto:

- Suma, ktorá sa má vymáhať, sa musí vypočítať pre každé z opatrení nezlučiteľnej pomoci uvedené v odôvodnení 699. V prípade každého skúmaného opatrenia zodpovedá výška pomoci čistej súčasnej hodnote každého opatrenia, vypočítanej ako súčet diskontovaných prírastkových peňažných tokov, ako sú uvedené v tabuľke 15.
- Keďže Francúzsko neposkytlo pre každé z opatrení spoľahlivú rekonštrukciu čistej súčasnej hodnoty, bude musieť rekonštrukcia navrhnutá Komisiou (na základe základného scenára) slúžiť ako základ pre výpočet výšky pomoci, ktorá sa má vymáhať.

(712) S cieľom vyjadriť skutočnú výhodu, ktorá letecká spoločnosť a jej pobočky využívali na základe týchto zmlúv, musí Francúzsko upraviť sumy uvedené v odôvodnení 711 takto:

- Francúzsko môže upraviť sumu prírastkových nákladov na letecké činnosti zohľadnených pri výpočte na základe dôkazu o skutočne vykonaných platbách, ktorý by malo Francúzsko poskytnúť.
- Francúzsko musí zohľadniť každý rozdiel medzi platbami, ktoré letecká spoločnosť skutočne vykonala na základe zmlúv o letiskových službách, zistenými po udalosti, a plánovanými (*ex ante*) tokmi zodpovedajúcimi týmto príjmovým položkám. Tieto úpravy sa musia zakladať na dôkaze o skutočne vykonaných platbách, ktorý by malo Francúzsko poskytnúť.
- Francúzsko musí zohľadniť každý rozdiel medzi marketingovými platbami, ktoré letecká spoločnosť alebo jej pobočky skutočne vykonali na základe zmlúv o marketingových službách, zistenými po udalosti, a zodpovedajúcimi plánovanými (*ex ante*) marketingovými nákladmi. Tieto úpravy sa musia zakladať na dôkaze o skutočne vykonaných platbách, ktorý by malo Francúzsko poskytnúť.
- Francúzsko musí zohľadniť každý rozdiel medzi plánovaným (*ex ante*) trvaním platnosti rôznych zmlúv (zmlúv o letiskových službách a o marketingových službách) a ich skutočným trvaním. V prípade predčasného ukončenia platnosti niektorej zo zmlúv letecká spoločnosť v zásade nedostala žiadne platby na základe týchto zmlúv ani nevyužívali prístup k letiskovej infraštruktúre a službám pozemnej obsluhy na základe týchto zmlúv. Tieto úpravy sa musia zakladať na dôkaze o skutočne vykonaných platbách, ktorý by malo Francúzsko poskytnúť.

(713) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 451, Komisia sa domnieva, že na účely uplatnenia pravidiel štátnej pomoci spoločnosti Ryanair a AMS predstavujú jeden hospodársky subjekt a že zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách podpísané spoločne sa musia považovať za jednu transakciu medzi týmto subjektom a CCI. Komisia preto konštatuje, že spoločnosti Ryanair a AMS sú spoločne zodpovedné za vrátenie pomoci, ktorú dostali na základe zmlúv podpísaných v rokoch 2003 až 2011 (pred dátumom prijatia rozhodnutia o začatí konania uvedeného v odôvodnení 4, t. j. 8. februára 2012). Naopak, vrátiť pomoc podľa súboru zmlúv 1-A a zmluvy B je povinná len spoločnosť Ryanair, keďže tieto zmluvy boli uzavreté priamo medzi CCI a spoločnosťou Ryanair bez účasti spoločnosti AMS.

(714) Pomoc, ktorá sa má vymôcť od spoločnosti Jet2, sa musí riadiť metodickými zásadami stanovenými v odôvodneniach 711 až 713. Keďže výška pomoci, ktorá sa má vymôcť od spoločnosti Jet2, nemôže presiahnuť sumu 200 000 EUR, nemožno vylúčiť, že výška pomoci bude nižšia ako prahová hodnota pre výnimku uvedená v nariadení o pomoci *de minimis* <sup>(203)</sup>. Francúzske orgány ani zainteresované strany však netvrdili, že by sa toto nariadenie mohlo uplatniť počas formálneho vyšetrovacieho konania.

(715) Francúzske orgány musia vymôcť tieto uvedené sumy do štyroch mesiacov odo dňa oznámenia tohto rozhodnutia.

<sup>(203)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1407/2013 z 18. decembra 2013 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* (Ú. v. EÚ L 352, 24.12.2013, s. 1).



- (716) Francúzske orgány musia k tejto výške pomoci pripočítať aj sumu úrokov z vymáhania, ktoré sa musia počítať odo dňa, keď bola predmetná pomoc podniku poskytnutá, t. j. ku každému skutočnému dátumu vyplatenia pomoci, až do dátumu jej skutočného vymoženía <sup>(204)</sup> v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 zmeneného nariadením Komisie (EÚ) 2015/2282 <sup>(205)</sup>. Vzhľadom na to, že peňažné toky, ktoré tvoria túto pomoc, sú v danom prípade zložité a vyskytujú sa viackrát v roku alebo dokonca nepretržite v prípade niektorých kategórií príjmov, Komisia usudzuje, že pri výpočte úrokov pre vymáhanie možno predpokladať, že čas vyplatenia príslušnej pomoci je na konci roka, čiže 31. decembra príslušného roka.
- (717) V súlade s ustálenou judikatúrou v prípade, ak sa členský štát stretne s nepredvídanými a nepredvídateľnými ťažkosťami alebo sa dozvie o okolnostiach, s ktorými Komisia nepočítala, môže sa s týmito problémami obrátiť na Komisiu spolu s navrhovanými vhodnými zmenami. V takýchto prípadoch musia Komisia a členský štát v dobrej viere spolupracovať s cieľom vyriešiť ťažkosti v plnom súlade s ustanoveniami ZFEÚ <sup>(206)</sup>.
- (718) Komisia vyzýva Francúzsko, aby jej oznámilo každý problém, ktorému bude čeliť pri vykonávaní tohto rozhodnutia,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

#### Článok 1

1. Vratné preddavky, ktoré poskytla hlavná správa Obchodnej a priemyselnej komory v La Rochelle svojej letiskovej správe v rokoch 2001 až 2012, predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Francúzsko poskytlo túto štátnu pomoc neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
2. Vystavovanie nižších faktúr za služby, ktoré poskytla hlavná správa Obchodnej a priemyselnej komory v La Rochelle svojej letiskovej správe v rokoch 2001 až 2005, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Francúzsko poskytlo túto štátnu pomoc neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
3. Finančné príspevky, ktoré poskytli departement Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle a región Poitou-Charentes letisku La Rochelle za propagačnú činnosť letiska La Rochelle, predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Francúzsko poskytlo túto štátnu pomoc neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
4. Investičné granty, ktoré poskytli hlavné zastupiteľstvo v Charente-Maritime, regionálne zastupiteľstvo v Poitou-Charentes, Communauté d'Agglomération de La Rochelle a EFRR v rokoch 2001 až 2005, predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Francúzsko poskytlo túto štátnu pomoc neoprávnene v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
5. Odmena za služby, ktoré letisku Rochefort/Saint-Agnant Airport poskytla Obchodná a priemyselná komora v La Rochelle, nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

<sup>(204)</sup> Pozri článok 16 ods. 2 nariadenia 2015/1589 (uvedené v poznámke pod čiarou č. 175).

<sup>(205)</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999, ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1) a nariadenie Komisie (EÚ) 2015/2282 z 27. novembra 2015, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 794/2004, pokiaľ ide o oznamovacie a informačné formuláre (Ú. v. EÚ L 325, 10.12.2015, s. 1).

<sup>(206)</sup> Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora z 2. februára 1989, Komisia/Nemecko, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, bod 9 a rozsudok zo 4. apríla 1995, Komisia/Taliansko, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, bod 17.

6. Údajné vystavovanie nižších faktúr za služby, ktoré poskytla hlavná správa Obchodnej a priemyselnej komory v La Rochelle svojej letiskovej správe v rokoch 2006 až 2012, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
7. Dotácie poskytnuté v rámci fondu FIATA na pokrytie úloh patriacich do právomoci subjektu verejného sektora, ktoré plnilo letisko La Rochelle, nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
8. Štátna pomoc uvedená v odsekoch 1 až 4 je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

### Článok 2

1. Zmluvy o letiskových službách uzavreté medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Ryanair jednotlivito 1. februára 2007 a 13. januára 2010, nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
2. Zmluva o letiskových službách uzavretá medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Aer Arann na linke do Corku (Írsko) nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
3. Zmluva o letiskových službách uzavretá 18. marca 2009 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Flybe na linke do Glasgowa (Škótsko), nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
4. Výdavky na propagačné opatrenia a komunikáciu týkajúce sa leteckej spoločnosti Buzz, ktoré sú uvedené v správe CRC, nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
5. Údajné marketingové služby obstarané od spoločnosti easyJet, ktoré sú uvedené v správe CRC, nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

### Článok 3

1. Tieto opatrenia obsahujúce štátnu pomoc, ktorá bola neoprávnene poskytnutá Francúzskom spoločne v prospech spoločností Ryanair a Airport Marketing Services v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, sú nezlučiteľné s vnútorným trhom:
  - a) zmluva o letiskových službách podpísaná 10. decembra 2003 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Ryanair a zmluva o marketingových službách podpísaná 1. decembra 2003 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Ryanair;
  - b) zmluva o marketingových službách podpísaná 1. januára 2004 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Ryanair;
  - c) zmluvy o letiskových službách podpísané 1. mája 2006 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Ryanair a zmluvy o marketingových službách podpísané 1. apríla 2006 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Airport Marketing Services;
  - d) dodatok podpísaný 1. júna 2007 k zmluve o marketingových službách podpísanej 1. apríla 2006 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Airport Marketing Services;
  - e) zmluva o marketingových službách podpísaná 21. septembra 2007 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Airport Marketing Services;
  - f) zmluvy o marketingových službách podpísané 17. septembra 2009 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Airport Marketing Services;

- g) dodatok podpísaný 1. februára 2010 k zmluve o letiskových službách podpísanej 13. januára 2010 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Ryanair a zmluva o marketingových službách podpísaná 25. februára 2010 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Airport Marketing Services;
- h) dodatok podpísaný 23. júna 2010 k zmluve o marketingových službách podpísanej 25. februára 2010 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Airport Marketing Services;
- i) dodatok podpísaný 28. januára 2011 k zmluve o letiskových službách podpísanej 13. januára 2010 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Ryanair a dodatok podpísaný 11. februára 2011 k zmluve o marketingových službách podpísanej 25. februára 2010 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Airport Marketing Services;
- j) dodatok podpísaný 11. februára 2011 k zmluve o marketingových službách podpísanej 25. februára 2010 medzi Obchodnou a priemyselnou komorou v La Rochelle a spoločnosťou Airport Marketing Services.

2. Štátna pomoc, ktorú Francúzsko neoprávnene poskytlo v prospech spoločnosti Jet2 v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na základe zmluvy o letiskových a marketingových službách, ktorú 4. júla 2008 podpísala Obchodná a priemyselná komora v La Rochelle so spoločnosťou Jet2, je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

#### Článok 4

1. Francúzsko vymôže od príjemcov pomoc uvedenú v článku 3. Spoločnosti Ryanair a Airport Marketing Services sú spoločne a nerozdielne zodpovedné za vrátenie pomoci uvedenej článku 3 ods. 1.
2. Sumy, ktoré sa majú vrátiť, sú zvýšené o úroky od dátumu vyplatenia tejto pomoci príjemcom až do dátumu jej skutočného vymoženia.
3. Úrok sa vypočíta ako zložený úrok v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 a s nariadením Komisie (ES) č. 271/2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 794/2004.
4. Francúzsko zruší všetky zostávajúce platby pomoci uvedenej v článku 1 s účinnosťou od dátumu prijatia tohto rozhodnutia.

#### Článok 5

1. Vymáhanie pomoci uvedenej v článku 3 je okamžité a účinné.
2. Francúzsko zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov od dátumu jeho oznámenia.

#### Článok 6

1. Francúzsko do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia predloží Komisii tieto informácie:
  - a) výšku poskytnutej pomoci, ktorá sa má vymáhať v súlade s článkom 4;
  - b) výpočet úrokov z vymáhania;
  - c) podrobný opis už prijatých a plánovaných opatrení na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím;
  - d) dokumenty dokazujúce, že príjemcom bolo nariadené vrátenie pomoci.
2. Francúzsko bude Komisiu priebežne informovať o pokroku dosiahnutom v súvislosti s vnútroštátnymi opatreniami prijatými podľa tohto rozhodnutia, až kým nebude pomoc uvedená v článku 3 vrátená v plnej výške. Na požiadanie bezodkladne predloží Komisii informácie o opatreniach, ktoré už boli prijaté a plánujú sa prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Ďalej Francúzsko poskytne podrobné údaje o výške pomoci a úrokoch, ktoré príjemcovia už vrátili.

*Článok 7*

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli 26. júla 2022

*Za Komisiu*  
Margrethe VESTAGER  
*členka Komisie*

---

**VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2023/1684****z 31. augusta 2023****o určitých dočasných núdzových opatreniach v súvislosti s africkým morom ošípaných v Taliansku**

[oznámené pod číslom C(2023) 5984]

(Iba talianske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/429 z 9. marca 2016 o prenosných chorobách zvierat a zmene a zrušení určitých aktov v oblasti zdravia zvierat („právna úprava v oblasti zdravia zvierat“) (1), a najmä na jeho článok 259 ods. 2,

keďže:

- (1) Africký mor ošípaných je infekčná vírusová choroba, ktorá postihuje držané ošípané a diviачiu zver a môže mať závažný vplyv na dotknutú populáciu zvierat a ziskovosť chovu, keďže môže narušiť premiestňovanie zásielok uvedených zvierat a produktov z nich v rámci Únie a vývoz do tretích krajín.
- (2) V prípade výskytov ohniska afrického moru ošípaných u držaných ošípaných existuje vážne riziko šírenia uvedenej choroby do iných zariadení pre držané ošípané.
- (3) Delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2020/687 (2) sa dopĺňajú pravidlá kontroly chorôb zo zoznamu uvedených v článku 9 ods. 1 písm. a), b) a c) nariadenia (EÚ) 2016/429 a vymedzených ako choroby kategórie A, B a C vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/1882 (3). Konkrétne v článkoch 21 a 22 delegovaného nariadenia (EÚ) 2020/687 sa stanovuje zriadenie reštrikčného pásma v prípade výskytu ohniska choroby kategórie A vrátane afrického moru ošípaných a určité opatrenia, ktoré sa v ňom majú uplatňovať. Okrem toho sa v článku 21 ods. 1 uvedeného delegovaného nariadenia stanovuje, že reštrikčné pásmo má zahŕňať ochranné pásmo, pásmo dohľadu a v prípade potreby ďalšie reštrikčné pásmo, ktoré sú okolo ochranného pásma a pásma dohľadu alebo s nimi susedia.
- (4) Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2023/594 (4) sa stanovujú osobitné opatrenia na kontrolu afrického moru ošípaných. Konkrétne sa v článku 3 písm. a) uvedeného vykonávacieho nariadenia stanovuje zriadenie reštrikčného pásma v prípade výskytu ohniska afrického moru ošípaných u držaných ošípaných v súlade s článkom 21 ods. 1 delegovaného nariadenia (EÚ) 2020/687.
- (5) Taliansko informovalo Komisiu o aktuálnej situácii v súvislosti s africkým morom ošípaných na svojom území po výskyte ohniska uvedenej choroby u držaných ošípaných v regióne Lombardsko, ktorý bol potvrdený 18. augusta 2023, a v súlade s delegovaným nariadením (EÚ) 2020/687 a vykonávacím nariadením (EÚ) 2023/594 zriadilo reštrikčné pásmo, ktoré zahŕňa ochranné pásmo a pásmo dohľadu, v ktorých sa uplatňujú všeobecné opatrenia na kontrolu chorôb stanovené v delegovanom nariadení (EÚ) 2020/687 s cieľom zabrániť ďalšiemu šíreniu uvedenej choroby.

(1) Ú. v. EÚ L 84, 31.3.2016, s. 1.

(2) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2020/687 zo 17. decembra 2019, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/429, pokiaľ ide o pravidlá prevencie a kontroly určitých chorôb zo zoznamu (Ú. v. EÚ L 174, 3.6.2020, s. 64).

(3) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1882 z 3. decembra 2018 o uplatňovaní niektorých pravidiel prevencie a kontroly chorôb na kategórie chorôb zo zoznamu a o vytvorení zoznamu druhov a skupín druhov predstavujúcich značné riziko šírenia uvedených chorôb zo zoznamu (Ú. v. EÚ L 308, 4.12.2018, s. 21).

(4) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/594 zo 16. marca 2023, ktorým sa stanovujú osobitné opatrenia na kontrolu afrického moru ošípaných a zrušuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2021/605 (Ú. v. EÚ L 79, 17.3.2023, s. 65).

- (6) S cieľom predísť zbytočnému narušeniu obchodu v rámci Únie a vytváraniu neodôvodnených prekážok obchodu tretími krajinami je nevyhnutné v spolupráci s Talianskom vymedziť na úrovni Únie v uvedenom členskom štáte reštrikčné pásmo, ktoré zahŕňa ochranné pásmo a pásmo dohľadu v súvislosti s africkým morom ošípaných v uvedenom členskom štáte.
- (7) Vzhľadom na naliehavosť epidemiologickej situácie v Únii, pokiaľ ide o šírenie afrického moru ošípaných, je dôležité, aby sa opatrenia stanovené v tomto vykonávacom rozhodnutí uplatňovali čo najskôr.
- (8) Preto až do prijatia stanoviska Stáleho výboru pre rastliny, zvieratá, potraviny a krmivá by sa malo v Taliansku bezodkladne zriadiť reštrikčné pásmo, malo by sa uviesť v zozname v prílohe k tomuto rozhodnutiu a malo by sa stanoviť trvanie vymedzenia tohto pásma.
- (9) Toto rozhodnutie sa má prehodnotiť na ďalšom zasadnutí Stáleho výboru pre rastliny, zvieratá, potraviny a krmivá,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

#### Článok 1

Taliansko zabezpečí:

- a) bezodkladné zriadenie reštrikčného pásma, ktoré zahŕňa ochranné pásmo a pásmo dohľadu, na svojom území, a to v súlade s článkom 21 ods. 1 delegovaného nariadenia (EÚ) 2020/687 a za podmienok stanovených v uvedenom článku;
- b) aby ochranné pásmo a pásmo dohľadu uvedené v písmene a) zahŕňali aspoň oblasti uvedené v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

#### Článok 2

Toto rozhodnutie sa uplatňuje do 18. novembra 2023.

#### Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

V Bruseli 31. augusta 2023

Za Komisiu  
Stella KYRIAKIDES  
členka Komisie

## PRÍLOHA

Oblasti zriadené ako reštrikčné pásmo v Taliansku podľa článku 1	Dátum skončenia platnosti
Ochranné pásmo: všetky obce provincie Pavia v regióne Lombardsko nachádzajúce sa v dvoch kruhoch s polomerom 10 km so stredom v bodoch s týmito súradnicami: — zemepisná šírka 44.992703, zemepisná dĺžka 9.116519 — zemepisná šírka 45.124925, zemepisná dĺžka 8.993081 — zemepisná šírka 45.121351, zemepisná dĺžka 9.009241	28. 11. 2023
Pásmo dohľadu: všetky obce provincie Pavia v regióne Lombardsko, ktoré ešte nie sú zahrnuté v reštrikčných pásmach I a II uvedených v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2023/594, a obce Isola Sant'Antonio, Molino dei Torti, Alzano Scrivia a Guazzora v provincii Alessandria v regióne Piemont	28. 11. 2023





ISSN 1977-0790 (elektronické vydanie)  
ISSN 1725-5147 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií  
Európskej únie  
L-2985 Luxemburg  
LUXEMBURSKO

**SK**