

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE

z dne 27. januarja 2010

o državni pomoči C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair

(notificirano pod dokumentarno številko C(2010) 183)

(Besedilo v slovaškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2011/60/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

menti, podatki in informacijami, ki jih Komisija potrebuje za oceno zadevnega ukrepa. Slovaška je 11. junija 2008 Komisiji predložila pripombe glede začetka postopka.

ob upoštevanju Pogodbe o Evropski uniji in Pogodbe o delovanju Evropske unije ter zlasti prvega pododstavka člena 108(2) PDEU ⁽¹⁾,

(2) Odločitev Komisije o začetku postopka in izdaji odredbe za predložitev podatkov je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽⁴⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj v enem mesecu od datuma objave predložijo pripombe glede zadevnega ukrepa.

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

(3) Komisija je pripombe v zvezi s tem prejela od dveh zainteresiranih strani. Pripombe je 11. septembra 2008 po e-pošti posredovala Slovaški. Slovaški je bila dana možnost, da odgovori nanje. Na zahtevo slovaških organov je bilo 26. novembra 2008 organizirano srečanje. Komisija je pripombe Slovaške prejela z e-pošto z dne 17. decembra 2008.

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi členi ⁽²⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

2. RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA

1. POSTOPEK

(1) Komisija je z dopisom z dne 11. marca 2008 Slovaško republiko obvestila o odločitvi, da začne postopek na podlagi člena 108(2) PDEU (prej člen 88(2) Pogodbe ES) v zvezi s sporazumom med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (v nadaljnjem besedilu: Sporazum ali sporazum z družbo Ryanair) in da se je hkrati odločila, da na podlagi določb člena 10(3) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES ⁽³⁾ (zdaj člen 108 PDEU) (v nadaljnjem besedilu: postopkovna uredba) izda odredbo za predložitev podatkov v zvezi z vsemi doku-

(4) Komisija je v odločitvi o začetku postopka navedla, da je Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (v nadaljnjem besedilu: družba BTS ali letališče) glavno mednarodno letališče v Slovaški republiki. Delničarja družbe BTS sta zdaj Ministrstvo Slovaške republike za promet, pošto in telekomunikacije (34 %) ter Sklad Slovaške republike za nacionalno lastnino ⁽⁵⁾ (v nadaljnjem besedilu: Sklad za nacionalno lastnino) (66 %).

⁽⁴⁾ Glej opombo 2.

⁽⁵⁾ Sklad za nacionalno lastnino je pravni subjekt, ki je bil ustanovljen leta 1991 na podlagi zakona državnega sveta št. 253/1991 o obsegu dejavnosti organov Slovaške republike v zvezi s prenosom državne lastnine na druge osebe in o Skladu Slovaške republike za nacionalno lastnino (za več informacij glej <http://www.natfund.gov.sk/>). Namen njegovega obstoja in njegova glavna dejavnost je prenos državne lastnine, namenjene privatizaciji, na nedržavne subjekte. Sklad neposredno nadzoruje Državni svet Slovaške republike, ki se mu v odobritev predložijo proračun Sklada skupaj s predlogi za uporabo njegove lastnine na podlagi člena 28(3)(b) zakona št. 253/1991, letni finančni izkazi in letno poročilo o njegovih dejavnostih.

⁽¹⁾ Člena 87 in 88 Pogodbe ES sta z učinkom od 1. decembra 2009 postala člena 107 oziroma 108 PDEU. Oba sklopa določb sta vsebinsko enaka. V tem sklepu je treba sklicevanja na člena 107 in 108 PDEU razumeti kot sklicevanja na člena 87 oziroma 88 Pogodbe ES, kadar je to ustrezno.

⁽²⁾ UL C 173, 8.7.2008, str. 9.

⁽³⁾ UL L 83, 27.3.1999, str. 1.

- (5) Odločitev o začetku postopka temelji na informacijah, ki jih je predložil pritožnik, in izjavah iz medijev ⁽⁶⁾, po katerih je družba BTS družbi Ryanair na podlagi sporazuma, sklenjenega 5. decembra 2005, dovolila znižanje letaliških pristojbin za nove redne in obstoječe namembne kraje (tj. namembne kraje, ki so jih na letališču že ponujali). Ta sporazum velja do 30. junija 2016.
- (6) V sporazumu z družbo Ryanair naj bi bila določena tako imenovana pristojbina za storitve (ena skupna cena za različne storitve), ki vključuje odpremo letal in s tem povezane storitve, storitve za potnike, storitve na ploščadi, nadzor natovarjanja, komunikacije in letalske operacije, podporne storitve ter storitve na terminalih in infrastrukturne storitve.
- (7) Uporabljene pristojbine naj bi bile precej nižje od pristojbin na seznamu, ki je bil uradno objavljen v Zborniku letalskih informacij ⁽⁷⁾ (v nadaljnjem besedilu: zbornik AIP). Znesek pristojbine za storitve naj bi se razlikoval glede na to, ali letalska družba opravlja lete v nov redni namembni kraj ali obstoječi namembni kraj. V naslednji preglednici so povzete pristojbine, ki bi jih morala družba Ryanair domnevno plačati, če bi ji bile zaračunane na podlagi zbornika AIP, in pristojbine, ki jih družba Ryanair domnevno dejansko plačuje.

Preglednica 1

Primerjava pristojbin na podlagi zbornika AIP in pristojbin iz sporazuma z družbo Ryanair

(v EUR)

	Pristojbine na podlagi zbornika AIP ⁽¹⁾	Pristojbine, ki jih družba Ryanair domnevno plačuje za nove namembne kraje ⁽²⁾	Popust za nove namembne kraje	Pristojbine, ki jih družba Ryanair domnevno plačuje za obstoječe namembne kraje ⁽³⁾	Popust za obstoječe namembne kraje
Pristajalna pristojbina	780				
Pristojbina za potnike	2 030				
Pristojbina za storitve zemeljske oskrbe	250 ⁽⁴⁾				
Skupaj	3 060	[...] ^(*)	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Za izračune se je uporabil primer zrakoplova Boeing 737-800 s 189 sedeži, faktorjem zasedenosti 83 % in MTOM 69,9 tone.

⁽²⁾ V Sporazumu naj bi bilo določeno znatno znižanje pristojbin. Pri danem faktorju zasedenosti (157 potnikov) družba Ryanair letališču plačuje pavšalno pristojbino v višini [...] na potnika ([...] za 157 potnikov, odhod in prihod) za novi redni namembni kraj.

⁽³⁾ Pristojbina za storitve za obstoječe namembne kraje domnevno znaša [...] na Boeing 737-800 (odhod in prihod).

⁽⁴⁾ Pristojbine za storitve zemeljske oskrbe se urejajo z ločenimi sporazumi med letališčem in letalsko družbo. Pritožnik navaja, da zelo konkurenčna pristojbina za oskrbo znaša približno 250 EUR na zrakoplov.

^(*) Zaupen podatek.

- (8) Tako imenovana pristojbina za storitve za nove namembne kraje se bo uporabljala za vse namembne kraje v prvih dvanajstih mesecih po začetku veljavnosti Sporazuma. Vsako zaporedno leto se bo povečala za [...]. Po prvih [...] letih bo enaka pristojbini za storitve za obstoječe namembne kraje. Pristojbina za storitve vključuje tudi parkirnino. Poleg tega naj bi vsaka prihodnja uvedba novih pristojbin, ki jih družbi Ryanair ne bi bilo treba plačevati, še bolj povečala razliko med znižano tarifo in tarifo iz zbornika AIP.
- (9) Na podlagi zgoraj navedenega so bila v odločitvi o začetku postopka zastavljena naslednja tri vprašanja:

— ali so za odločitev družbe BTS o sklenitvi sporazuma z družbo Ryanair odgovorni slovaški organi,

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

⁽⁷⁾ Pritožnik je Komisiji predložil seznam pristojbin, ki je bil objavljen v zborniku AIP in velja od decembra 2005:

— pristajalne pristojbine: 425 SKK (približno 11,20 EUR) na tono (MTOM),

— parkirnina: 9 SKK (približno 0,237 EUR) na tono na uro,

— pristojbina za potnike: 490 SKK (približno 12,90 EUR) na potnika,

— pristojbina za približevanje letališču in kontrolo zračnega prometa: 230 SKK (približno 6,07 EUR) na tono.

Pristajalna pristojbina, parkirnina in pristojbina za potnike se plačajo letališču. Pristojbine za približevanje letališču in kontrolo zračnega prometa pobira Služba zračnega prometa Slovaške republike.

- ali je družba BTS z odobritvijo znižanih letaliških pristojbin za nove in obstoječe namembne kraje družbe Ryanair za obdobje od podpisa Sporazuma do 30. junija 2016 ravnala kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu,
- ali bi, če bi pristojbine za storitve za nove in obstoječe namembne kraje pomenile državno pomoč, bila ta pomoč združljiva z notranjim trgov.
- (10) Kar zadeva prvo vprašanje, je Komisija ob začetku preiskave ugotovila, da so delničarji družbe BTS na predlog Ministrstva Slovaške republike za promet, pošto in telekomunikacije 22. oktobra 2007 imenovali novega predsednika upravnega odbora družbe BTS. Zato je Komisija dvomila, da naj za Sporazum ne bi bila odgovorna država, kot so trdili slovaški organi.
- (11) Kar zadeva drugo vprašanje, je morala Komisija preučiti, ali je v tej konkretni zadevi ravnanje družbe BTS temeljilo na pričakovanju donosnosti in ali družba Ryanair svoje domnevne prednosti v običajnih tržnih razmerah ne bi dobila.
- (12) Slovaški organi so v zvezi s tem navedli, da družba BTS kot operater letališča ravna kot vsako drugo podjetje na trgu, tj. pristojbine za storitve, ki se na letališču zagotavljajo letalskim prevoznikom, določi za vsakega prevoznika posebej na podlagi pogajanj, tj. s sporazumom med pogodbenicami in v skladu s svojo trgovinsko politiko.
- (13) Prav tako so menili, da je odobritev popustov splošna trgovinska praksa pri vseh letalskih družbah in da popusti „letalske prevoznike spodbujajo, naj na letališče prepeljejo več potnikov, kar operaterju letališča, tj. družbi BTS, omogoča ustvarjanje večjih prihodkov od pristojbin za storitve, ki se zagotavljajo letalskim prevoznikom, in njenih drugih komercialnih dejavnosti na letališču, ki niso povezane z letalskim prevozom, ampak so namenjene povečanju privlačnosti letališča za potnike; povedano drugače, podpiranje dejavnosti letalskih prevoznikov pomeni neposredno podporo razvoju samega letališča“.
- (14) Vendar slovaški organi Komisiji niso predložili niti pogojev Sporazuma niti podrobnejših podatkov o okoliščinah, v katerih je bil sklenjen. Zato je Komisija v odločitvi o začetku postopka izrazila dvom glede tega, ali je ravnanje družbe BTS vodilo pričakovanje dolgoročne donosnosti. Zato ni bilo mogoče izključiti, da je sklenitev Sporazuma družbi Ryanair zagotovila prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi dobila.
- (15) Kar zadeva tretje vprašanje, je Komisija dvomila, ali so pogoji za združljivost, določeni v Sporočilu Komisije o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč ⁽⁸⁾ (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2005), v tej zadevi izpolnjeni in ali je mogoče ukrep državne pomoči razglasiti za združljivega z notranjim trgovom v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.
- (16) Slovaška republika je morala na podlagi odredbe za predložitev podatkov, izdane v skladu s členom 10(3) postopkovne uredbe, predložiti vse dokumente, informacije in podatke, ki so potrebni za oceno ukrepa, in zlasti:
- pogoje Sporazuma,
 - študije, notranje dokumente ali kakršne koli druge spise, na podlagi katerih so potekala pogajanja o Sporazumu,
 - poslovni načrt letališča in kakršen koli drug strateški dokument o poslovni strategiji v zvezi z družbo Ryanair,
 - predpise/okoliščine, v skladu s katerimi so pogajanja o pristojbinah potekala z drugimi letalskimi družbami, in politiko, v skladu s katero so se pristojbine uporabljale za druge družbe, ki letijo iz Bratislave/v Bratislavo (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, SkyEurope),
 - kakršen koli obstoječ delničarski sporazum med Skladom za nacionalno lastnino in slovaško državo v zvezi z družbo BTS ter
 - informacije, zahtevane v odstavku 70 odločitve o začetku postopka.
- ### 3. PRIPOMBE SLOVAŠKE
- (17) Slovaški organi so v pripombah najprej navedli osnovne informacije o namembnih krajih, kamor so z letališča v letu 2008 leteli družba Ryanair (enajst namembnih krajev) in drugi letalski prevozniki (SkyEurope: devet rednih namembnih krajev in devet namembnih krajev v poletni sezoni; ČSA: en namembni kraj; Air Slovakia: štirje namembni kraji; Lufthansa: en namembni kraj, in Aeroflot: en namembni kraj).

⁽⁸⁾ UL C 312, 9.12.2005, str. 1.

- (18) Slovaški organi so v pripombah pojasnili tudi, da se zbornik AIP nanaša na standardne pristojbine na letališču. Vendar lahko letališče za boljšo donosnost in večji izkoristek svojih zmogljivosti na podlagi individualnih sporazumov odobri popuste na te standardne pristojbine. Taki popusti temeljijo na različnih merilih, kot so število prepeljanih potnikov, pogostnost letov na posameznih progah in/ali uvedba novih prog. Če letalski prevoznik ne izpolnjuje meril, dogovorjenih v individualnem sporazumu, izgubi pravico, da zaprosi za popuste.
- (19) Slovaški organi so pojasnili še, da je družba BTS kot trgovsko podjetje sama odgovorna za svojo strategijo določanja cen in donosnost sporazumov, ki jih sklepa z različnimi letalskimi prevozniki. Družba BTS svetovalnemu odboru predstavi le splošno letno strategijo v zvezi s številom potnikov na letališču, skupne prihodke in stroške ter naložbe in načine financiranja teh naložb. V predstavitvi letne strategije se ne upoštevajo niti posamezni letalski prevozniki niti individualni sporazumi.
- (20) Poleg tega so slovaški organi pojasnili, da zaradi neodvisnosti družbe BTS Komisiji ne morejo zagotoviti informacij o donosnosti zadevnih prog ali dokumentacije v zvezi s pogajanjem o sporazumu z družbo Ryanair.
- (21) Po mnenju slovaških organov sporazum med družbama BTS in Ryanair temelji na tržnih pogojih in ne pomeni državne pomoči.

3.1 Sporazum z družbo Ryanair z dne 5. decembra 2005

- (22) Slovaški organi so predložili izvod „sporazuma o letalskih storitvah“ z dne 5. decembra 2005, ki sta ga sklenili družbi BTS in Ryanair. V Sporazumu so določeni operativni in finančni pogoji, v skladu s katerimi družba Ryanair uvede in opravlja komercialne lete na letališče in z njega. Sporazum je začel veljati na datum podpisa pogodbe (tj. 5. decembra 2005) in velja do 30. junija 2016.
- (23) Sporazum je bil sklenjen na neizključni podlagi, kar pomeni, da sta se pogodbenici dogovorili, da so lahko pogoji, ki so na podlagi Sporazuma odobreni družbi Ryanair, pregledno in nediskriminacijsko na voljo tudi vsaki drugi letalski družbi, ki se zaveže enakemu obsegu dejavnosti na letališču.
- (24) Družba Ryanair se je v tem sporazumu zavezala, da bo od 1. julija 2009 plačevala za najmanj [...] prog na dan, tudi če bi v obdobju od 1. julija 2009 do 30. junija 2016 opravljala lete na manj progah. Družba BTS se je zavezala, da bo družbi Ryanair zagotovila ustrezne objekte in opremo, da bo ta lahko opravljala lete na dogovorjenem številu najmanj [...] prog na dan.

3.1.1 Pristojbina za storitve, ki jo mora plačati družba Ryanair

- (25) Družba Ryanair bo za storitve, ki jih zagotavlja letališče, plačala enotno pristojbino na zrakoplov (prihod in odhod), in sicer tako imenovano „pristojbino za storitve“, ki bo od podpisa pogodbe znašala [...] na zrakoplov vrste B 737-800. Ta pristojbina se bo s 1. januarjem vsakega leta povečala za [...] v primerjavi s prejšnjim letom, razen če je namembni kraj „nov namembni kraj“ (glej spodaj). Vključuje pristajalno pristojbino, pristojbino za odhod z letališča in pristojbino za zemeljsko oskrbo, vključno z varnostnimi pristojbinami⁽⁹⁾. Ne vključuje niti pristojbine za približanje letališču, ki jo pobira nadzorni organ za letalski promet, niti parkirnin za zrakoplove, saj zrakoplovi družbe Ryanair nimajo baze na tem letališču.
- (26) Če letališče poleg pristojbin, ki so že vključene v „pristojbino za storitve“, uvede varnostne takse ali pristojbine, bo moralo v skladu s Sporazumom te pristojbine pobrati neposredno od potnikov.

3.1.2 Pristojbina za nove namembne kraje

- (27) Slovaški organi pojasnjujejo še, da je treba „nov namembni kraj“ v smislu Sporazuma razumeti kot vsak redni let, ki ga med veljavnostjo urnika v enakem obdobju zadnjega leta pred njegovo uvedbo ni opravljal noben drug letalski prevoznik. Pristojbina se bo uporabila le, če letalska družba opravlja vsaj [...] letov na teden. Pri dodeljevanju namembnega kraja je odločilna oznaka IATA/ICAO letališča; povedano drugače, opredelitev novega namembnega kraja je povezana z letališčem, in ne krajem. Pristojbina za nove namembne kraje zajema enake elemente kot običajna pristojbina za storitve.
- (28) Družba Ryanair plača letališču za vsako dvanajstmesečno obdobje po datumu uvedbe novega namembnega kraja naslednje pristojbine za storitve:
- leto 1: [...] na zrakoplov vrste B 737-800 (odhod in prihod),
 - leto 2: [...] na zrakoplov vrste B 737-800 (odhod in prihod),
 - leto 3: [...] na zrakoplov vrste B 737-800 (odhod in prihod),
 - leto 4: [...] na zrakoplov vrste B 737-800 (odhod in prihod),

⁽⁹⁾ Te pristojbine vključujejo varnostne ukrepe (kot je protipožarna obramba), varnostne preglede potnikov in prtljage ter druge predpisane varnostne storitve.

- leto 5: [...] na zrakoplov vrste B 737-800 (odhod in prihod),
- leto 6: [...] na zrakoplov vrste B 737-800 (odhod in prihod),
- po šestih letih se bo uporabljala običajna pristojbina za storitve za družbo Ryanair (glej uvodno izjavo 25 zgoraj).

(29) Pristojbine za nove namembne kraje se ne povečajo za [...] vsako leto.

3.1.3 Druge storitve, ki se zagotavljajo družbi Ryanair

(30) Letališče kot odpravnik letov družbi Ryanair zagotavlja tudi možnost rezervacije in posredovanja letalskih vozovnic. Družba Ryanair v skladu s Sporazumom letališču plača provizijo po stopnji [...] za vse nove rezervacije letov družbe Ryanair (brez davkov, taks za spremembo, drugih taks ter pristojbin za storitve za potnike in drugih pristojbin), ki jih letališče proda prek debetne/kreditne kartice. Znesek provizije se določi glede na naslednji razpored:

- povprečni mesečni znesek na potnika, ki zapuša letališče, do [...] EUR: [...] provizije od celotnega zneska,
- povprečni mesečni znesek na potnika, ki zapuša letališče, med [...] in [...] EUR: [...] provizije od celotnega zneska, in
- povprečni mesečni znesek na potnika, ki zapuša letališče, [...] EUR ali več: [...] provizije od celotnega zneska.

4. PRIPOMBE TRETJIH OSEB

4.1 Družba BTS

(31) Družba BTS je pripombe predložila z dopisom z dne 8. julija 2008.

4.1.1 Odgovornost države za Sporazum

(32) Družba BTS je v zvezi s svojimi delničarji dodatno pojasnila, da je bilo ob podpisu Sporazuma (5. decembra 2005) Ministrstvo Slovaške republike za promet, pošto

in telekomunikacije edini delničar letališča. Sklad Slovaške republike za nacionalno lastnino je lastninske pravice nad delnicami družbe BTS pridobil šele pozneje v postopku privatizacije. Zato družba BTS meni, da ni pomembno dodatno dokazovati vloge in vpliva Sklada za nacionalno lastnino.

(33) Družba BTS meni, da popusti, odobreni družbi Ryanair, nikakor niso bili zagotovljeni z državnimi sredstvi, saj družbi BTS kot zasebni delniški družbi niso na voljo državna sredstva. Družba BTS meni, da zgolj dejstvo, da je država lastnica delnic družbe BTS, ne vključuje samodejno državnih sredstev. V skladu s členom 259 Pogodbe ES Pogodba ne razlikuje med lastništvom javnih organov in zasebnih subjektov.

(34) Družba BTS pojasnjuje še, da za odločitve o podpisu sporazuma ni odgovorna država, čeprav je ministrstvo kot edini delničar imenovalo člane upravnega odbora, ki so se pogajali o zadevnem sporazumu in ga podpisali. Po njenem mnenju so bili ti člani izbrani v skladu statutom družbe BTS na podlagi preglednih izbirnih postopkov, pri čemer upravni odbor v skladu s slovaškim trgovinskim zakonikom in statutom družbe BTS upravlja dejavnosti družbe ter sprejema poslovne, operativne in organizacijske odločitve, razen če so zanje pristojni drugi organi. Poleg tega mora upravni odbor v skladu s slovaškim trgovinskim zakonikom delovati v korist družbe, pri čemer je odgovoren za povzročeno škodo, razen če se dokaže, da so njegovi člani pri opravljanju svojih nalog ravnali strokovno in v dobri veri v interesu družbe. Člani upravnega odbora so odgovorni, tudi če je njihove ukrepe odobril nadzorni odbor.

(35) Družba BTS pojasnjuje, da je uprava, ki se je pogajala o Sporazumu in ga sklenila, ravnala po lastni presoji in brez posredovanja delničarja. Upravi družbe BTS ni bilo treba poslovne strategije družbe v zvezi s posameznimi prevozniki nikoli predložiti v odobritev delničarju ali kateremu koli drugemu organu.

4.1.2 Cene iz zbornika AIP v primerjavi s cenami iz Sporazuma

(36) Letališče glede pristojbin za potnike in pristajalnih pristojbin iz veljavnega zbornika AIP navaja, da se v zadnjih letih niso spremenile. Le leta 2008 so se pristajalne pristojbine znižale za 7 % zaradi večje uporabe letališča. V naslednji preglednici je povzeto gibanje pristojbin med letoma 2003 in 2008.

Preglednica 2

Gibanje cen iz zbornika AIP v družbi BTS v SKK

Pristojbine v SKK	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Pristojbine za potnike (na potnika)	490	490	490	490	490	490
Pristajalne pristojbine (na eno tono vzletne mase zrakoplova)	425	425	425	425	425	395

- (37) Poleg tega letališče meni, da so cene, navedene v zborniku AIP, le priporočene cene, ki za družbo BTS niso zavezujoče. Te cene se uporabljajo za letalske prevoznike, ki v zvezi z družbo BTS nimajo nobene druge pogodbene obveznosti glede števila prog, na katerih opravljajo lete, pogostnosti letov, števila potnikov ali trajanja njihovih operacij na letališču. Družba BTS meni, da mora biti vsak pogodbeni dogovor, ki presega področje uporabe standardnih predpisov iz uredb in norm, medsebojno usklajen, kar se mora odražati v cenah. To operaterju letališča omogoča, da določi različne cene za opravljene storitve glede na obveznosti, ki jih je sprejel letalski prevoznik, da bi čim bolj povečal gospodarske koristi za letališče.
- (38) Družba BTS pojasnjuje še, da Sporazum vključuje klavzulo o medletnem povišanju cene za [...], zato se razlika med cenami za družbo Ryanair in cenami iz zbornika AIP postopno zmanjšuje. V cenah za družbo Ryanair se prav tako ni izrazilo „enkratno“ znižanje cen iz zbornika AIP v letu 2008, zato se je razlika dodatno zmanjšala.
- (39) Kar zadeva druge objavljene cene iz zbornika AIP, družba BTS pojasnjuje, da pristojbina za približevanje letališču in kontrolo zračnega prometa ni vključena v ceno, o kateri sta se dogovorili družbi BTS in Ryanair, ker te storitve ne zagotavlja družba BTS. Družba BTS pojasnjuje še, da je v skladu z zbornikom AIP, ki je veljal v zadevnem obdobju, parkiranje zrakoplova prvi dve uri brezplačno. Zato družba BTS ne razume, zakaj bi imela družba Ryanair na podlagi Sporazuma kakršne koli dejanske koristi zaradi brezplačnega parkiranja, ker je ta pogoj po eni strani v skladu z veljavnim zbornikom AIP in ker po drugi strani zrakoplovi družbe Ryanair na letališču ne ostanejo več kot dve uri ⁽¹⁰⁾.
- (40) Po mnenju družbe BTS zgoraj navedene informacije kažejo, da pogodbene cene, o katerih sta se dogovorili družbi BTS in Ryanair, kljub različni strukturi niso v nasprotju s priporočenimi cenami iz zbornika AIP, da izražajo obveznosti, ki jih je sprejela družba Ryanair, in da družbi BTS omogočajo gospodarski dobiček, ki je primerljiv ali večji kot pri drugih prevoznikih. Družba BTS še pojasnjuje, da zgolj zaradi popusta na ceno enote ni mogoče trditi, da je bila prejemniku zagotovljena gospodarska prednost.

4.1.3 Načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu in sporazum z družbo Ryanair

- (41) Družba BTS prav tako pojasnjuje, da prvotni namen podpisa Sporazuma ni bil doseganje regionalnega gospodarskega razvoja niti mogočih vhodnih naložb. Navaja, da je bil glavni cilj njene poslovne odločitve povečati prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti, zmanjšati tveganje in odvisnost od prevoznika SkyEurope, edinega ključnega letalskega prevoznika na letališču, ter stabilizirati gibanje števila potnikov na letališču. Družba BTS meni, da bi vsi ti dejavniki prispevali k povečanju njene tržne vrednosti.

Preglednica 3

Razvoj rednega prometa na letališču v obdobju 2004–2007 po številu potnikov

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

⁽¹⁾ Slovaški nacionalni prevoznik, ki je bil prodan družbi Austrian Airlines in je leta 2006 razglasil stečaj.

- (42) Poleg tega družba BTS trdi, da je bil Sporazum sklenjen decembra 2005, zato bi bilo treba za primerjavo uporabiti podatke, ki so bili takrat na voljo, tj. letališke pristojbine, ki so se uporabljale na drugih evropskih letališčih, ki so konkurenti družbe BTS pri privabljanju letalskih prevoznikov, kakršen je družba Ryanair.

⁽¹⁰⁾ Družba Ryanair nima baze svojih zrakoplovov na tem letališču.

- (43) Družba BTS trdi tudi, da je splošno znano, da letališča v zasebni lasti običajno zagotavljajo popuste letalskim družbam, ker pričakujejo rast donosov letališča. Če se primerjajo cene enot kot take, ne da bi se upoštevali gospodarske koristi in učinki za letališče, se lahko zdi, da popusti, ki so bili odobreni družbi Ryanair, zagotavljajo gospodarsko prednost. Družba BTS meni, da cen enot ni mogoče ocenjevati ločeno od preučitve drugih pogodbenih dogovorov ter števila prepeljanih potnikov, skupnega letnega števila potnikov, mase zrakoplovov, rednosti in števila letov v letu, sezonskih letov in pove-zanih stroškov ter drugih dejavnikov, ki vplivajo na donosnost letališča kot tako. Vsi ti dejavniki vplivajo na prihodke in stroške letališča ter jih je treba upoštevati pri primerjavi cen, ki se zaračunajo posameznim prevoznikom.
- (44) Družba BTS meni, da je ob sklenitvi Sporazuma delovala kot zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Pred podpisom Sporazuma z družbo Ryanair je izvedla finančne izračune glede njegove donosnosti. Med upravo družbe BTS in družbo Ryanair je potekalo več konferenčnih pogovorov, na katerih so se udeleženci pogajali glede pogojev. V izračunih družbe BTS so bili ocenjeni stroški in pričakovani prihodki na podlagi Sporazuma, pri čemer so ti izračuni temeljili na izkušnjah različnih letališč z nizkocenovnimi prevozniki.
- (45) Družba BTS pojasnjuje tudi, da je imelo letališče ob sklenitvi Sporazuma zadostne operativne zmogljivosti za povečanje števila potnikov v naslednjih letih, zato ni pričakovalo dodatnega povišanja stalnih stroškov zaradi povečanja zmogljivosti. Prav tako navaja, da bi se sporazum z drugim letalskim prevoznikom, ki bi omogočil primerljivo povečanje števila potnikov kot družba Ryanair, sklenil pod primerljivimi pogoji. V zvezi z naravo storitev, ki jih družba BTS zagotavlja potnikom in zrakoplovom družbe Ryanair, družba BTS pojasnjuje, da so te storitve precej cenejše kot storitve, ki se zagotavljajo običajnim prevoznikom.
- (46) Družba BTS še pojasnjuje, da je prihodek na podlagi sporazuma z družbo Ryanair tok „zagotovljenega prihodka“. Razlog za to je zlasti, da mora družba Ryanair v skladu s členom 2.1 Sporazuma družbi BTS v obdobju od 1. julija 2009 do 30. junija 2016 plačevati za najmanj [...] letov na dan, tudi če bi v tem obdobju opravila manj letov. Družba BTS meni, da ta zaveza družbe Ryanair omogoča boljše načrtovanje dolgoročnih naložb na letališču. Poleg tega pojasnjuje, da so se zaradi družbe Ryanair neletalski prihodki na letališču znatno povečali.
- (47) Družba BTS v zvezi z mehanizmom za uporabo popusta iz Sporazuma za nove namembne kraje poudarja, da popusta ni mogoče izračunati glede na prvo leto veljavnosti Sporazuma, ampak ga je mogoče izračunati glede na prvih dvanajst mesecev od vzpostavitve povezav z zadevnimi namembnimi kraji.
- (48) Kar zadeva popuste za tako imenovane „nove namembne kraje“, družba BTS meni, da tak popust ne pomeni selektivne gospodarske prednosti za družbo Ryanair, ker je družba BTS pripravljena znižane cene odobriti le za namembne kraje, ki izpolnjujejo ustrezna merila iz Sporazuma in letališču omogočajo gospodarski dobiček. Poudarja tudi, da je prevoznik do znižane cene upravičen le, če je to redni namembni kraj z vsaj [...] leti na teden. Ob pričakovani najmanjši uporabi zmogljivosti zrakoplova B 737-800 (63 %) ⁽¹¹⁾ to pomeni vsaj 90 000 novih potnikov na leto, kar znaša več kot 6,5 % vseh potnikov na letališču ob podpisu Sporazuma in še vedno več kot 4,3 % skupnega števila potnikov na letališču v letu 2007.
- (49) Hkrati je treba poudariti, da je do zdaj od podpisa Sporazuma le eden od namembnih krajev družbe Ryanair izpolnil pogoje za odobritev popusta, in sicer Frankfurt-Hahn. Ob podpisu Sporazuma ni noben drug letalski prevoznik opravljal rednih letov v ta namembni kraj, niti jih ne opravlja zdaj, zato družba Ryanair ni prevzela obstoječih potnikov drugega letalskega prevoznika.
- (50) Poleg tega družba BTS pojasnjuje, da če letalski prevoznik izpolnjuje pogoje za „nov namembni kraj“, je gospodarski dobiček zaradi takega namembnega kraja tudi po odobritvi največjega popusta v prvem letu več kot [...] na leto, kar je [...] več kot za običajen povprečni namembni kraj, v katerega trikrat na teden leti drug prevoznik na podlagi cen iz zbornika AIP (tj. [...]) in skoraj [...] več kot za namembni kraj drugega prevoznika s petimi leti na teden na podlagi cen iz zbornika AIP (tj. [...]).
- (51) Družba BTS meni, da nov namembni kraj pomembno prispeva k rasti in razvoju letališča zlasti zaradi večje izkoriščenosti letalskih zmogljivosti (zgradbe terminala in vzletno-pristajalnih stez), pri čemer dobiček zaradi visokih prihodkov, pridobljenih na podlagi uvedbe takega novega namembnega kraja, izrazito presega odobrene popuste ter pomembno prispeva k obstoječim stalnim stroškom družbe ⁽¹²⁾ in hkrati k vzdržnosti cen za storitve, ki jih zagotavlja letališče (glej gibanje cen iz
-
- ⁽¹¹⁾ Družba BTS meni, da pritožnik napačno domneva, da je faktor zasedenosti za družbo Ryanair 83 %. Niti družba Ryanair niti kateri koli drug primerljivi letalski prevoznik ni na letališču nikoli dosegel takega faktorja zasedenosti. Družbo Ryanair je mogoče primerjati le z drugim nizkocenovnim prevoznikom, ki opravlja lete na letališču BTS (npr. SkyEurope v letu 2005), ki je v letu, ko je bil podpisan sporazum z družbo Ryanair, dosegel faktor zasedenosti 63 %.
- ⁽¹²⁾ Družba BTS še pojasnjuje, da je mogoče skoraj 100 % stroškov operativnih zmogljivosti brez stroškov odpreme letal (terminal, vzletno-pristajalne steze in druga območja ter amortizacija, obresti, popravila in vzdrževanje, energija, storitve, licence za sistem IT, stroški za osebje, uprava) obravnavati kot nespremenljive stroške družbe, ki se zaradi spreminjanja števila potnikov na letališču zelo malo spreminjajo.

zbornika AIP). Družba BTS prav tako navaja, da tak nov namembni kraj prispeva tudi k povečanju deleža rednega prometa na letališču in zmanjšuje neredno uporabo letaliških zmogljivosti zaradi (čarterskih) letov v poletni sezoni, ki so najpomembnejši dejavniki, ki vplivajo na potrebo po naložbah v nove letališke zmogljivosti in obremenjujejo proračun letališča zaradi amortizacij in obresti ter posledično ustvarjajo potrebo po zvišanju cen za opravljene storitve.

- (52) Družba BTS pojasnjuje tudi, da je treba pri pogojih za odobritev popustov za nove namembne kraje upoštevati pogostnost sedmih letov na teden, kar je družba Ryanair izpolnila le za Frankfurt-Hahn. Vendar je družba Ryanair uvedla več „novih“ namembnih krajev, za katere ni pridobila popustov zaradi nezadostne tedenske pogostnosti letov (na primer Stockholm-Skavsta, East Midlands, Bristol in Bremen).
- (53) Kar zadeva donosnost prog, družba BTS pojasnjuje, da teh informacij nima na voljo in da jo lahko oceni le letalski prevoznik. Odkar je družba Ryanair začela leteti na letališče BTS, je ukinila le eno progo (Bratislava–Bremen, Nemčija). Proga je bila ukinjena po osmih mesecih, čeprav je družba Ryanair zanj plačala dogovorjeno ceno (ki je bila nižja od cene iz zbornika AIP). Družba BTS poudarja, da to kaže, da odobritev popusta za namembne kraje v običajnih tržnih okoliščinah ne zadostuje za ohranitev nedonosne proge.

4.1.4 Združljivost pomoči

- (54) Družba BTS meni, da se družbi Ryanair na podlagi Sporazuma ni zagotovila prednost, saj je temeljil na tržnih pogojih, in da zato ne pomeni državne pomoči. Zato ni pojasnila meril združljivosti.
- (55) Družba BTS prav tako meni, da smernice iz leta 2005 niso pravno zavezujoč dokument iz zakonodaje Skupnosti, tj. niso zavezujoče za države članice EU ter fizične in pravne osebe. Zavezujoči so le uredbe, direktive in sklepi. Priporočila in mnenja nimajo zavezujočega učinka. Poleg tega družba BTS trdi, da je bil Sporazum sklenjen 5. decembra 2005, medtem ko so bile smernice iz leta 2005 objavljene 9. decembra 2005 in se v tej zadevi ne morejo uporabiti za nazaj.

4.2 Družba Ryanair

- (56) Družba Ryanair je v pripombah z dne 8. avgusta 2008 najprej navedla, da je bil po njenem mnenju začetek

formalnega postopka preiskave neupravičen in nepotreben. Prav tako je obžalovala, da ji Komisija ni dala možnosti sodelovanja pri predhodni preiskavi.

- (57) Družba Ryanair v zvezi z vsebino zadeve meni, da bi morala Komisija izhajati iz standardnih trgovinskih dogovorov in, med drugim, dokazov o primerljivih letališčih, ki jih je družba Ryanair predložila v preiskavi v zadevi Charleroi, ter na tej podlagi ugotoviti, da je zadevni sporazum v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu in torej ne pomeni državne pomoči.

4.2.1 Odgovornost države za Sporazum

- (58) V zvezi s financiranjem sporazuma z državnimi sredstvi in odgovornostjo slovaških organov zanj družba Ryanair meni, da je družba BTS ob sklenitvi Sporazuma ravnala neodvisno in da torej ni šlo za državni ukrep.
- (59) Po mnenju družbe Ryanair se zdi, da je bil pritožnik pristranski, saj je nasprotovanje družbe Ryanair prevzemu letališča BTS s strani dunajskega letališča in čas sklenitve Sporazuma sprejel kot dokaza o dodelitvi državne pomoči, ter da je zato precenil dejanski obseg domnevne prednosti, odobrene družbi Ryanair.
- (60) Čeprav družba Ryanair potrjuje, da je dejansko imela pomisleke glede konkurence v zvezi z izbiro kupca v procesu privatizacije družbe BTS⁽¹³⁾, bi bilo po njenem mnenju na podlagi njenega stališča nesmiselno sklepati, da nasprotuje privatizaciji letališča oziroma prevzemu družbe BTS s strani dunajskega letališča, ker naj bi se Sporazum zaradi potrebe po državni pomoči lahko uporabljal le, če bi bilo letališče v javni lasti. Družba Ryanair še pojasnjuje, da ni nasprotovala privatizaciji družbe BTS kot taki, ampak je nasprotovala izbranemu kupcu (dunajskemu letališču), saj bi to odpravilo konkurenčni pritisk letališča Bratislava na dunajsko letališče ter letalskim družbam, ki želijo leteti na interesno območje, ki zajema dele Slovaške republike, Avstrije, Madžarske in Češke, odvzelo možnosti.
- (61) Kar zadeva čas sklenitve Sporazuma, družba Ryanair pojasnjuje, da je njegova sklenitev sledila dolgemu obdobju priprav in pogajanj med družbama Ryanair in BTS, ki se je začelo že decembra 2003 ali celo prej. Sporazum je bil dejansko sklenjen 5. decembra 2005, medtem ko je bil zadnji dan za predložitev ponudb 24. januar 2006, tj. več kot mesec in pol pozneje.

⁽¹³⁾ Ki je bil nazadnje neuspešen.

- (62) Poleg tega družba Ryanair pojasnjuje, da je med septembrom 2005 in marcem 2006 načrtovala prejem 20 zrakoplovov, pri čemer naj bi bili največ štirje namenjeni za lete na letališče BTS. Zaradi teh operativnih razlogov postopka za sklenitev Sporazuma ni bilo mogoče odložiti za več kot deset mesecev do zaključka privatizacijskih ponudb in odobritve s strani Protimonopolnega urada Slovaške republike (pri čemer je bil prvi rok 15. avgust 2006, ki je bil podaljšan za 45 dni do oktobra 2006).

4.2.2 Pojasnila v zvezi z zbornikom AIP in pristojbinami za storitve na letališču

- (63) Kar zadeva zbornik AIP, družba Ryanair meni, da ta dokument daje le smernice, družbe BTS pa ne zavezuje pri pogajanjih z letalskimi družbami. Poleg tega so tudi v zborniku AIP določeni posebni popusti in izjeme od njegovih določb, s čimer je javno objavljena možnost odobritve popustov, o kateri se operaterji letališč in letalske družbe pogajajo za vsak primer posebej.
- (64) V zvezi s standardno parkirnino, ki se uporablja, če je zrakoplov parkiran več kot dve uri, družba Ryanair pojasnjuje, da se ta pristojbina zanj ne uporablja zaradi posebne narave njenih operacij in dejstva, da Bratislava ni „baza“ družbe Ryanair. Zrakoplovi družbe Ryanair na letališču BTS niso nikoli parkirani in zaradi hitrega postopka priprave na povratni let na letališču vsakokrat ostanejo le 25 minut, pri čemer niso nikoli parkirani na namenskih parkirnih površinah.
- (65) Družba Ryanair v zvezi z uvajanjem novih pristojbin meni, da je razlaga Komisije zavajajoča, saj domneva, da se nove pristojbine za družbo Ryanair ne bodo uporabljale. Vendar bo te pristojbine namesto družbe Ryanair neposredno pobirala družba BTS. Družba Ryanair še pojasnjuje, da bi take pristojbine, če bi jih neposredno pobirala družba Ryanair, negativno vplivale na njen poslovni model in število potnikov.
- (66) Poleg tega navaja, da če bi se nekatere standardne pristojbine na letališču odpravile ali zmanjšale, od tega ne bi imela nobene koristi, saj se združena pristojbina za pristajanje, odhod z letališča in odpremo iz Sporazuma ne zniža, kadar se znižajo standardne pristojbine na letališču. To je tveganje, ki ga je družba Ryanair prevzela ob sklenitvi Sporazuma. To se je tudi dejansko zgodilo, saj se je pristajalna pristojbina januarja 2008 znižala za 7,1 %. Poleg tega je v Sporazumu določeno letno povišanje pristojbine za storitve za [...].

4.2.3 Sporazum in načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu

- (67) Družba Ryanair nasprotuje predhodnim ugotovitvam Komisije, da načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu ni bilo izpolnjeno, ker so slovaški organi med prednosti

Sporazuma uvrstili regionalni gospodarski razvoj in mogoči vhodni tok naložb ter druge sekundarne in terciarne gospodarske učinke.

- (68) Poleg tega pojasnjuje, da je bil glavni cilj družbe BTS čim bolj povečati število potnikov in konkurirati na trgu letaliških storitev ter da je družba BTS svojo odločitev utemeljila z redno posodobljenimi finančnimi analizami, kar potrjujejo tudi izmenjave dopisov med družbama BTS in Ryanair v dolgotrajnem procesu pogajanj, ki se je začel decembra 2003. Družba Ryanair navaja, da je v dopisu družbe BTS z dne 12. decembra 2003, ki vključuje vmesno ponudbo popustov, na primer navedeno, da je letališče izvedlo finančne analize stroškov in koristi. Družba Ryanair še navaja, da tudi e-pošta z dne 16. novembra 2004 kaže, da je družba BTS analizirala tveganja v zvezi s Sporazumom, tako da je v pristojbino za storitve vključila le pristojbine v lastni pristojnosti (v pristojbine za storitve na primer ni vključena kontrola zračnega prometa, saj zanjo družba BTS ni pristojna). Družba Ryanair navaja tudi primer, ko je družbi BTS predložila poročilo UNISYS, ki se je nanašalo na zmogljivosti sekundarnih letališč, da prevzamejo nekaj prometa primarnih letališč.
- (69) Družba Ryanair pojasnjuje, da so pristojbine, ki jih plačuje družbi BTS, podobne ali celo višje kot pristojbine na drugih primerljivih letališčih (na primer na letališču Blackpool v Združenem kraljestvu, ki je v zasebni lasti). Družba Ryanair tudi trdi, da je Komisiji med upravno in sodno fazo v zadevi Charleroi večkrat predložila primere pristojbin na več letališčih, ki so v zasebni lasti ali se zasebno financirajo, pri čemer se za nadaljnja pojasnila sklicuje na trditve, podatke in ugotovitve iz navedene zadeve. Meni, da ni potrebe po zapleteni gospodarski oceni, saj bi morala zadostovati preprosta primerjava letaliških pristojbin na različnih letališčih, ki so v zasebni lasti ali se zasebno financirajo.
- (70) Družba Ryanair tudi meni, da je s svojo zavezo, da bo od 1. julija 2009 z letališča v Bratislavi letela na vsaj [...] progah na dan – kar pomeni več kot dva milijona potnikov na leto ob predpostavki 75-odstotnega faktorja zasedenosti –, letališču zagotovila stalen prihodek. Poleg tega družba Ryanair poudarja, da bi ta prihodek jamčila kazen v višini pristojbin za [...] prog na dan, če družba Ryanair te zaveze ne bi izpolnila. Zato meni, da so se nižje pristojbine na letališču uporabile za zagotovitev gospodarske prednosti in so torej v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

- (71) Poleg tega pristojbina za storitve za nove namembne kraje temelji na pogostnosti letov (sedem letov na teden), kar pomeni več kot 100 000 potnikov na leto (ob

predpostavki 75-odstotnega faktorja zasedenosti). Družba Ryanair pojasnjuje, da so se popusti za nove namembne kraje ob predložitvi njenih pripomb uporabljali le za progo med letališčema Bratislava in Frankfurt-Hahn. Prav tako trdi, da so popusti, ki jih je družba BTS odobrila za nove namembne kraje, v skladu z industrijsko prakso, saj več letališč v zasebni in javni lasti uporablja enake ali višje popuste za nove namembne kraje.

- (72) Družba Ryanair še pojasnjuje, da z zagotavljanjem velikega števila potnikov na letališču prispeva k doseganju čim večjih prihodkov letališča, ki niso povezani z letalstvom, in uporabe terminalov. Prihodki, ki niso povezani z letalstvom, vključujejo parkirnine za potnike, prihodke od dejavnosti, ki so povezane z letališčem, kot so izposoja avtomobilov, trgovine, banke, pošte in restavracije, prihodki od storitev prevoza do bližnjih mest in prihodki od oglaševanja. Poleg tega družba Ryanair meni, da lahko letališče ustvari dodatni prihodek zaradi provizij od letalskih vozovnic in dodatne prtljage ter prihrani zaradi drugačnih postopkov za prijavo potnikov.
- (73) Družba Ryanair zavrača domneve pritožnika, da naj bi bil faktor zasedenosti njenega zrakoplova 84 % in da je največja vzletna masa posameznega letala 69,9 tone. Te domneve so pretirane, da bi se preценil obseg domnevne prednosti, odobrene družbi Ryanair. Družba Ryanair pojasnjuje, da je med pogajanjem z družbo BTS predvidevala, da je faktor zasedenosti na zrakoplov 75–80 %, kar so potrdili naknadni statistični podatki. Največja vzletna masa zrakoplova družbe Ryanair, ki leti v Bratislavo in iz nje, je 67 ton.
- (74) Družba Ryanair meni, da je bilo mogoče že leta 2005 predvideti, da bo letališče zaradi sporazuma z družbo BTS donosnejše in bo tako delničarjem zagotovilo dodano vrednost. Podobne pogodbe je sklenila z drugimi letališči v zasebni in javni lasti, kot so London-Stansted, London-Luton, Prestwick ali Hahn.

4.2.4 Neobstoj selektivnosti

- (75) Družba Ryanair meni, da ukrep ni selektiven, ker je bil Sporazum sklenjen na neizključni podlagi in bi lahko enake pogoje, kot so bili družbi Ryanair odobreni na podlagi njenih zavez, dosegel vsak drug letalski prevoznik. Prav tako meni, da Sporazum zagotavlja preglednost in nediskriminacijo pri uporabi finančnih in operativnih pogojev, ponujenih drugim letalskim družbam.
- (76) Družba Ryanair še pojasnjuje, da je letališče ob sklenitvi Sporazuma obratovalo pod svojimi razpoložljivimi zmogljivostmi ter da bi lahko sprejelo konkurentne družbe Ryanair. Poleg tega tudi navaja, da je imela družba SkyEurope koristi od vsaj enakih pogojev kot družba Ryanair, saj so bile njene zaveze podobne.

4.2.5 Vpliv na trgovino med državami članicami in izkrivljanje konkurence

- (77) Družba Ryanair nasprotuje predhodnim ugotovitvam Komisije z začetka postopka v zvezi z izkrivljanjem konkurence in vplivom na trgovino med državami članicami. Zlasti nasprotuje dejstvu, da Komisija ni analizirala dogovorov med konkurenčnimi letalskimi družbami in letališči.

5. PRIPOMBE SLOVAŠKE K PRIPOMBAM TRETJIH OSEB

- (78) Slovaški organi na začetku pripomb navajajo, da v celoti podpirajo trditve družb BTS in Ryanair, da Sporazum ne pomeni državne pomoči za družbo Ryanair in da je bil sklenjen pod tržnimi pogoji.
- (79) Kar zadeva odgovornost države za Sporazum, zlasti poudarjajo, da je bil Sporazum sklenjen šele po dolgotrajnem procesu pogajanj med upravo letališča in družbo Ryanair. Slovaški organi menijo, da bi bila pogajanja hitreje končana, če bi bila za Sporazum odgovorna država. Prav tako je jasno, da Sporazum ni bil sklenjen pod pritiskom. Trdijo tudi, da letališče ni odvisno od lokalnih in regionalnih organov ter da je svoje stroške poslovanja lahko financiralo iz prihodkov brez posredovanja javnih organov.
- (80) Slovaški organi še trdijo, da je družba BTS ravnala kot tržni vlagatelj, katerega cilj je doseči čim ugodnejše pogodbenne pogoje za letališče. Družba BTS je Ministrstvu za finance pred kratkim predložila poročilo, ki ga je konec leta 2003 svetovalna družba pripravila v zvezi s strategijo zniževanja stroškov na letališču. Namen tega poročila je bil opisati dejavnosti in trende v zvezi z nizkocenovnimi letalskimi dejavnostmi po svetu in v Srednji Evropi, da bi se upravi letališča zagotovila priporočila glede cen, trženja in finančnih vprašanj. Druga analiza je bila opravljena aprila 2004 ter je bila namenjena oceni rasti števila potnikov na letališču in možnosti določanja cen.

- (81) Slovaški organi potrjujejo, da je družba BTS popuste za nove redne namembne kraje uporabila ali ponudila tudi drugim prevoznikom, kot sta Easyjet in SkyEurope, zato sporazum z družbo Ryanair ne pomeni posebnega odstopanja. Prav tako navajajo, da je bila opredelitev „novega namembnega kraja“ primerljiva z opredelitvijo drugih prevoznikov, pri čemer družba Ryanair ni imela nikakršne prednosti.

- (82) Slovaški organi nadalje pojasnjujejo, da po njihovem mnenju sporazum z družbo Ryanair sicer ne pomeni državne pomoči, vendar so letališče zaprosili, naj opravi naknadno analizo donosnosti Sporazuma. Rezultat te analize je pokazal, da je letališče v obdobju 2006–2007 na podlagi Sporazuma doseglo 8,5–10-odstotno donosnost.

6. OBSTOJ POMOČI

6.1 Državna pomoč na podlagi člena 107(1) PDEU

- (83) Člen 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije določa, da je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdržljiva z notranjim trgov, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (84) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Zato morajo biti za ugotovitev, ali je zadevni ukrep državna pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, izpolnjeni vsi naslednji pogoji. Natančneje, finančna pomoč mora:
- biti odobrena s strani države ali iz državnih sredstev,
 - dajati prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga,
 - izkrivljati konkurenco ali ustvarjati možnost izkrivljanja konkurence ter
 - vplivati na trgovino med državami članicami.
- (85) Slovaški organi so v tej zadevi trdili, da je družba BTS ravnala, kot bi v podobnih okoliščinah ravnal vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Če to velja, družba Ryanair ni imela prednosti zaradi Sporazuma in državne pomoči ni.

6.2 Uporaba načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu

- (86) Komisija mora pri ocenjevanju, ali je bil Sporazum sklenjen v običajnih tržnih razmerah, proučiti, ali bi zasebni vlagatelj, ki deluje v običajnih razmerah tržnega gospodarstva, v podobnih okoliščinah sprejel enak ali podoben trgovinski dogovor kot družba BTS ⁽¹⁴⁾.
- (87) Obe zainteresirani strani (tj. družbi BTS in Ryanair) trdita, da tudi druga letališča v zasebni in javni lasti odobrijo popuste na podlagi števila potnikov in popuste za nove namembne kraje, pri čemer pričakujejo večjo donosnost in boljšo uporabo infrastrukture. Zato menita, da bi morala Komisija svoj preskus zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu omejiti na primerjavo pristojbin iz Sporazuma in letalskih pristojbin, ki se uporabljajo za nizkocenovne letalske družbe na drugih evropskih letališčih. Družba Ryanair zlasti trdi, da so pristojbine na

letališču v Bratislavi podobne ali celo višje od pristojbin na drugih primerljivih letališčih (kot je letališče Blackpool v Združenem kraljestvu).

- (88) Komisija v zvezi s tem meni, da so lahko letališke pristojbine, ki se uporabljajo na drugih evropskih letališčih, sicer zelo splošno primerjalno merilo za določanje cen letalskih storitev, vendar ne omogočajo ugotovitve, da je družba BTS v tem konkretnem primeru ravnala kot zasebni vlagatelj.
- (89) Prihodki in struktura stroškov se med letališči razlikujejo. Zlasti so odvisni od stopnje razvoja letališča, predvsem kar zadeva število potnikov, letalske družbe, ki opravljajo lete na letališče/z letališča, razpoložljive zmogljivosti (presežne zmogljivosti, omejitve zmogljivosti ali potreba po novih naložbah zaradi povečanja števila potnikov), uporabno dobo infrastrukture, potrebo po nadomestnih naložbah in stopnje amortizacije, regulativne obremenitve, ki se lahko med državami članicami razlikujejo, ter pretekle dolgove in obveznosti. Komisija še ugotavlja, da se lahko sporazumi z letalskimi družbami za posamezna letališča razlikujejo ter da so lahko odvisni tudi od privlačnosti njihovega kraja za zadevno letalsko družbo in njene konkurente, velikosti interesnega območja in ravni ponujenih storitev.
- (90) Zato Komisija meni, da je treba vprašanje, ali Sporazum vključuje prednost za družbo Ryanair, oceniti ob upoštevanju pogojev na letališču Bratislava, in ne le s preprosto primerjavo pristojbin, ki se uporabljajo na drugih evropskih letališčih, katerih značilnosti so lahko drugačne.
- (91) Komisija mora v skladu z načeli, uveljavljenimi v sodni praksi, ravnanje družbe BTS primerjati z ravnanjem zasebnega operaterja, ki ga vodi pričakovanje donosnosti ⁽¹⁵⁾. Družba BTS trdi, da je ravnala racionalno, vendar Komisiji ni predložila uradnega pisnega poročila.
- (92) Sodišče je v zadevi Stardust Marine razsodilo, da je „[...] za preveritev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se oceni gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli ocena na podlagi poznejših razmer“ ⁽¹⁶⁾.
- (93) Komisija se mora za izvedbo preskusa zasebnega vlagatelja umestiti v obdobje, ko je bil Sporazum podpisan. Družba BTS je sporazum z družbo Ryanair podpisala 5. decembra 2005. Komisija mora oceno opraviti tudi na podlagi informacij in predpostavk, ki so bile operaterju na voljo ob podpisu Sporazuma.

⁽¹⁴⁾ Komisija je za izvedbo svoje ocene za študijo pooblastila družbo Moore Stephens (v nadaljnjem besedilu: izvedenec Komisije). Izvedenec Komisije je analiziral finančne podatke in predpostavke, na katerih temelji sporazum z družbo Ryanair. Pri izvedbi te študije mu je pomagala družba BTS, pri čemer je imel dostop do vseh potrebnih dokumentov, ki jih je letališče zagotovilo v podatkovni sobi, in tudi do uprave družbe BTS. Izvedencu Komisije je bil zagotovljen tudi neomejen dostop do finančne, pogodbene in druge dokumentacije letališča.

⁽¹⁵⁾ Sodba v zadevi „Alfa Romeo“, Italija proti Komisiji (C-305/89), Recueil, str. I-1603, točka 20; sodba v zadevi Alitalia proti Komisiji (T-296/97), Recueil, str. II-3871, točka 84.

⁽¹⁶⁾ Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi C-482/99, Francija proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: sodba Stardust Marine), Recueil, str. I-04397, točka 71.

- (94) Družba Ryanair se je v skladu s Sporazumom (člen 2.1) zavezala, da bo od sredine leta 2009 opravljala lete v vsaj [...] obstoječih namembnih krajih na dan. Od sredine leta 2009 se pričakuje veliko manjša rast. Člen 6.4 Sporazuma določa, da cena za standardni namembni kraj znaša [...] EUR za povratni let (prihod in odhod), ki se poveča za [...] na leto.
- (95) V skladu s členom 6.3 Sporazuma se bodo pristojbine za nove namembne kraje pobirale po znižani stopnji [...] EUR na povratni let zrakoplova, pri čemer se bodo v šestletnem obdobju od uvedbe novega namembnega kraja povečevale za [...] EUR na leto. Iz informacij, ki jih je zagotovilo letališče, izhaja tudi, da bodo novi namembni kraji pomenili največ 20 % vseh namembnih krajev, kamor leti družba Ryanair⁽¹⁷⁾.
- (96) Na podlagi tega je lahko letališče predvidelo prihodke, ki bodo ustvarjeni na podlagi sporazuma z družbo Ryanair. Poudariti je treba, da so v te prihodke vključeni le prihodki iz letalstva, posredni prihodki pa ne.
- (97) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je lahko družba BTS zaradi zaveze družbe Ryanair, da bo z letališča opravljala lete na vsaj [...] progah na dan, pričakovala stalne in predvidljive prihodke med celotnim trajanjem Sporazuma.
- (98) Stroški letališča med celotnim trajanjem Sporazuma so bili ocenjeni s projiciranjem dejanskih stroškov⁽¹⁸⁾ na leto 2016 na podlagi poslovnega načrta letališča.
- (99) Del vsake ustrezne stroškovne postavke je bil pripisan Sporazumu na podlagi kazalnikov, ki predstavljajo delež potnikov (29,38 % potnikov v letu 2007), premike zrakoplovov na letališču (12,69 % v letu 2007), največjo vzletno maso (19,07 %) in upravne potrebe zaradi Sporazuma ter ravni storitev, ki so na voljo družbi Ryanair. Letni načrtovani kazalniki dodelitve so navedeni v preglednici 4 spodaj, ki prikazuje, da se delež stroškov, ki jih krije družba Ryanair, povečuje z njenim deležem v dejavnosti na letališču.

Preglednica 4

Kazalniki za dodelitev stroškov za sporazum z družbo Ryanair za obdobje 2008–2016

Kazalniki za dodelitev stroškov	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Potniki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Največja vzletna masa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Premiki zrakoplovov na letališču	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Uprava	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) Stroški so bili nato projicirani do leta 2016, pri čemer so bile na podlagi poslovnega načrta letališča določene naslednje ključne predpostavke:

- letna amortizacija temelji na naložbenem programu, ki vključuje stroške novega terminala in se izrazito povečuje v obdobju gradnje novega terminala med letoma 2009 in 2012,
- stroški za osebje temeljijo na predpostavki, da se bo število zaposlenih povečalo po stopnji 50 % povečanja števila potnikov na leto, kar se pomnoži s povprečno plačo na zaposlenega in letno stopnjo inflacije,

⁽¹⁷⁾ Komisija v zvezi z mogočo diskriminacijo glede pristojbin med letalskimi prevozniki na letališču BTS ugotavlja, da je pristojbina za storitve za družbo Ryanair na potnika v letu 2008 primerljiva s pristojbino na potnika, ki jo je plačala družba SkyEurope, in sicer je ta družba leta 2008 prepeljala 892 939 potnikov in plačala pristojbino v višini [...] na potnika, vključno s pristojbino za parkiranje zrakoplova na letališču, medtem ko je družba Ryanair prepeljala 762 541 potnikov in plačala pristojbino v višini [...] na potnika, kar izključuje parkirno za zrakoplove. Zato se pristojbine na letališču BTS razlikujejo le glede na raven zagotovljenih storitev in število prepeljanih potnikov. Komisija med formalno preiskavo ni prejela nasprotnih pripomb konkurentov družbe Ryanair na letališču BTS.

⁽¹⁸⁾ Pri izračunu se stroškovna osnova nanaša na leto 2007; stroški za leto 2005 so bili nižji.

- stroški za porabo energije (plina in električne energije) in vode naj bi se povišali za 25 % povečanja predvidenega števila potnikov, kar se pomnoži z letno stopnjo inflacije, temu pa se prišteje enkratno povečanje za 35 % v letu 2010 zaradi začetka prve faze novega terminala. Za začetek druge faze novega terminala v letu 2012 ni ustreznega povečanja, ker se v fazi 2 obstoječa zgradba nadomesti z novo zgradbo, zato ni neto povečanja porabe energije,
 - stroški za popravila in vzdrževanje temeljijo na domnevni stopnji povišanja za 50 % povečanja predvidenega števila potnikov, kar se pomnoži z letno stopnjo inflacije,
 - letna inflacija temelji na napovedi slovaškega ministrstva za finance,
 - menjalni tečaj, uporabljen za pretvorbo slovaških kron v eure, je določen po tečaju na datum podpisa Sporazuma (37,798 SKK/EUR).
- (101) V naslednji preglednici so povzeti izračuni prihodkov in stroškov v zvezi s Sporazumom in njegov prispevek k dobičku družbe BTS med trajanjem Sporazuma. Ti izračuni temeljijo na poslovnem načrtu, ki ga je predložila uprava družbe BTS, in prej opisanih predpostavkah.

Preglednica 5

Analiza donosnosti sporazuma z družbo Ryanair v obdobju 2005–2016

(v 1 000 EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Prihodki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dobiček/izguba	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stopnja dobička	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
NSV ⁽¹⁾ dobičkov	[...]										
Povprečna stopnja dobička	[...]										

⁽¹⁾ Neto sedanja vrednost (v nadaljnjem besedilu: NSV), izračunana na podlagi 6,9-odstotne diskontne stopnje.

- (102) Komisija ugotavlja, da sporazum z družbo Ryanair med svojim trajanjem pozitivno prispeva k finančnim rezultatom družbe BTS, pri čemer neto sedanja vrednost dobičkov znaša [...] milijonov. Tudi splošna neto sedanja vrednost družbe BTS naj bi bila med trajanjem Sporazuma pozitivna.
- (103) Komisija prav tako ugotavlja, da Sporazum zajema vse stroške, ki se mu pripišejo. „Pristop skupnih stroškov“ v zadevnem primeru vključuje stroške amortizacije za letališko infrastrukturo in vse druge stroške poslovanja ter stroške za prejšnjo infrastrukturo ⁽¹⁹⁾ in stroške za varnostne ukrepe, ki so lahko ukrepi s področja javne politike in niso gospodarska dejavnost v smislu člena 107(1) PDEU. Prav tako se niso upoštevali neletalski prihodki, ki se lahko pripišejo Sporazumu. Zato se zdi, da je bila neto sedanja vrednost dobičkov podcenjena, pri čemer bi moral biti pozitiven prispevek Sporazuma večji.
- (104) Komisija še ugotavlja, da se bodo v letih 2010 in 2011 – ko se bo začel uporabljati prvi del novega terminala ⁽²⁰⁾ in bodo ustvarjene dodatne zmogljivosti na letališču – njegovi stroški (zlasti stroški za amortizacijo in energijo) v primerjavi z letom 2009 povečali za 33 % do 38 % in v teh prvih dveh letih negativno vplivali na rezultate.

⁽¹⁹⁾ Naložbe v infrastrukturo in njihovo financiranje, ki so bili dokončani, preden so se letališča štela za podjetja v smislu člena 107(1) PDEU (datum prve sodbe v zadevi Aéroport de Paris).

⁽²⁰⁾ Odločitev o naložbi za nadomestitev starega terminala je bila sprejeta neodvisno od odločitve o sklenitvi pogodbenega razmerja z družbo Ryanair in preden je bil podpisan sporazum s to družbo. Družba BTS ni prejela državne pomoči za gradnjo novega terminala.

- (105) Iz preglednice 5 izhaja, da je povprečna stopnja dobička ⁽²¹⁾ (ali tako imenovani donos od prodaje) na podlagi Sporazuma [...] ter je primerljiva s povprečnimi stopnjami dobička na drugih letališčih EU v letih 2006 in 2007 (glej preglednico spodaj).

Preglednica 6

Stopnja dobička na drugih letališčih EU v letih 2006 in 2007

(v %)

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

- (106) Izvedenec Komisije je opravil tudi analizo občutljivosti neto sedanje vrednosti Sporazuma, da bi preučil vpliv spreminjanja stroškov za amortizacijo in energijo – če bi bili ti stroški podcenjeni – na donosnost Sporazuma.

Preglednica 7

Analiza občutljivosti (povišanje stroškov za amortizacijo in energijo) donosnosti sporazuma z družbo Ryanair

Različni scenariji	Neto sedanja vrednost pogodbe z družbo Ryanair v 1 000 EUR
Osnovni scenarij	[...]
Nadomestni scenarij 1: povišanje stroškov za amortizacijo in energijo za 10 % v letu 2013 in 15 % v obdobju 2014–2016	[...]
Nadomestni scenarij 2: povišanje stroškov za amortizacijo in energijo za 15 % v letu 2013 in 25 % v obdobju 2014–2016	[...]

- (107) Prispevek Sporazuma k neto dobičku družbe BTS je kljub nihanju v analizi občutljivosti med 10 % in 25 % še vedno pozitiven ter znaša od [...] do [...] milijonov EUR.
- (108) Ob upoštevanju zgoraj navedenega Komisija meni, da je bila odločitev družbe BTS, da sklene sporazum z družbo Ryanair, racionalna na podlagi zgoraj navedene analize stroškov in koristi.

⁽²¹⁾ S stopnjo dobička (ali tako imenovanim donosom od prodaje) se primerjata neto dobiček in prodaja (prihodki). To razmerje kaže, ali podjetje ustvarja zadosten donos od prodaje, saj določa, koliko dobička se ustvari na en euro prihodkov od prodaje; je kazalnik donosnosti in učinkovitosti.

Drugi vidiki Sporazuma in analiza tveganja za družbo BTS

- (109) Komisiji se zdi pomembno, da se Sporazum obravnava glede na prejšnjo dejavnost družbe BTS in njen takratni položaj na trgu.
- (110) Poleg tega Komisija ugotavlja, da mora v skladu s sodbo v zadevi Charleroi ⁽²²⁾ pri ocenjevanju zadevnega ukrepa poučiti vse zadevne dejavnike in njihov kontekst.
- (111) V tej zadevi so poleg analize stroškov in koristi dejavnikov, ki jih je treba preučiti pri ocenjevanju razloga za odločitev družbe BTS, da sklene Sporazum, še diverzifikacija letalskih družb, ki letijo z letališča, in torej zmanjšanje tveganja, boljša porazdelitev sredstev ter zmanjšanje presežnih zmogljivosti.
- (112) Ker Slovaška republika zdaj nima nacionalnega prevoznika in ker je bil promet njenega prejšnjega letalskega prevoznika majhen (6 % potnikov na letališču BTS v letu 2005), medtem ko v drugih državah članicah primerljive letalske družbe še vedno prepeljejo vsaj 40 % potnikov na primerljivem letališču, je bila družba BTS zelo odvisna od zasebne letalske družbe SkyEurope, ki je leta 2005 prepeljala približno 73 % vseh potnikov. Ugotoviti je mogoče, da je družba BTS zaradi Sporazuma z družbo Ryanair dejansko diverzificirala svojo osnovo potrošnikov in s tem zmanjšala tveganje, ki se je pojavilo v letu 2009, ko je družba SkyEurope razglasila stečaj.
- (113) Poleg tega je družba BTS zmanjšala tudi tveganje za ustvarjanje presežnih zmogljivosti, tako da je stari terminal zamenjala z novim in večjim. Optimizacija uporabe infrastrukture in njena rednejša uporaba sta od leta 2008 omogočili tudi znižanje rednih pristojbin iz zbornika AIP. Družba BTS v tako imenovano pristojbino za storitve prav tako ni vključila pristojbin, za katere ni bila pristojna, kot so pristojbine za kontrolo zračnega prometa.
- (114) Poleg tega družba Ryanair na svoji spletni strani Bratislavo oglašuje kot enega od svojih namembnih krajev.

Vendar družba BTS za to oglaševanje ne plačuje, čeprav ni mogoče izključiti, da mu je mogoče pripisati določeno vrednost.

- (115) Komisija ugotavlja, da so vsi ti kakovostni elementi pozitivno vplivali na operativno in finančno stanje družbe BTS ter povečali njeno tržno vrednost za delničarje. Zato dopolnjujejo zgoraj navedeno analizo stroškov in koristi.

Sklepna ugotovitev

- (116) Ob upoštevanju zgoraj navedenega lahko Komisija ugotovi, da je družba BTS ob podpisu sporazuma z družbo Ryanair menila, da bi se na podlagi sporazuma lahko povečala donosnost letališča. Zato lahko Komisija dopusti, da bi se subjekt v tržnem gospodarstvu v podobnih okoliščinah odločil za sklenitev podobnega sporazuma z družbo Ryanair kot družba BTS.
- (117) Ker vsaj eno od kumulativnih meril v skladu s členom 107(1) PDEU ni izpolnjeno, Komisija meni, da Sporazum ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Sporazum z dne 5. decembra 2005, ki sta ga sklenili družbi Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s., in Ryanair Ltd, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Slovaško republiko.

V Bruslju, 27. januarja 2010

Za Komisijo
Antonio TAJANI
Podpredsednik

⁽²²⁾ Sodba Sodišča prve stopnje z dne 17. decembra 2008 v zadevi Ryanair proti Komisiji (Zadeva Charleroi, T-196/04), točka 59.