ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1226

ze dne 23. července 2014

o státní podpoře SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême) a společností SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services

(oznámeno pod číslem C(2014) 5080)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy ([1]),

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s těmito články ([2]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1) Dopisem ze dne 26. ledna 2010 podala společnost Air France stížnost týkající se výhod poskytnutých údajně letecké společnosti Ryanair na všech francouzských regionálních a místních letištích. Pokud jde o letiště Angoulême Brie Champniers (dále jen „letiště Angoulême"), uvádí stížnost také finanční příspěvky, jejichž příjemcem byl údajně správce letiště – Obchodní a průmyslová komora města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême, dále jen „CCI d'Angoulême").

2) Dopisem ze dne 16. března 2010 Komise zaslala francouzským orgánům nedůvěrnou verzi stížnosti a rovněž je vyzvala, aby poskytly vysvětlující informace, pokud jde o napadnutá opatření. Dopisy ze dne 31. května a 7. června 2010 poskytly francouzské orgány svou odpověď.

3) Dopisem ze dne 2. listopadu 2011 zaslala společnost Air France doplňující informace na podporu své stížnosti. Dopisem ze dne 5. prosince 2011 Komise tyto údaje předala Francii a vyžádala si od ní doplňující informace. Francouzské orgány dopisem ze dne 22. prosince 2011 požádaly o prodloužení lhůty na odpověď a Komise tuto žádost schválila dopisem ze dne 4. ledna 2012. Francouzské orgány zaslaly své připomínky a odpovědi v dopise ze dne 20. ledna 2012.

4) Dopisem ze dne 21. března 2012 oznámila Komise Francii své rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU ve věci možných podpor poskytnutých letišti Angoulême a letecké společnosti Ryanair. Rozhodnutí Komise (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení") bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([3]) dne 25. května 2012.

5) Dopisy ze dne 22. května 2012 a 21. září 2012 předložily francouzské orgány své připomínky a odpovědi jak na otázky obsažené v rozhodnutí o zahájení řízení, tak na otázky vznesené Komisí později.

6) Společnosti Air France, Ryanair a Airport Marketing Services (dále jen „AMS") předložily své připomínky ve lhůtě k tomu stanovené v rozhodnutí o zahájení řízení. Dopisy ze dne 20. srpna 2012 a 3. května 2013 zaslala Komise tyto připomínky francouzským orgánům. Dopisy ze dne 12. září 2012 a 7. června 2013 informovala Francie Komisi, že v tomto ohledu nevznáší žádné další doplňkové připomínky.

([1]) S účinkem od 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES staly články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie („SFEU"). V obou případech jsou ustanovení ve své podstatě identická.. Pro účely tohoto rozhodnutí se případné odkazy na články 107 a 108 SFEU vykládají jako odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES. SFEU rovněž zavedla některé terminologické změny, jako je nahrazení pojmu „Společenství" pojmem „Unie", „společný trh" pojmem „vnitřní trh" a „Soud prvního stupně" pojmem „Tribunál". Pojmy SFEU se použijí v celém tomto rozhodnutí.

([2]) Úř. věst. C 301, 5.10.2012, s. 1.

([3]) Úř. věst. C 149, 25.5.2012, s. 29.

7) Komise obdržela dodatečné připomínky od společnosti Ryanair dne 13. dubna 2012, 10. dubna 2013, 20. prosince 2013, 17. ledna 2014 a 31. ledna 2014. Tyto dodatečné připomínky byly předány Francii dopisy ze dne 13. července 2012, 3. května 2013, 9. ledna 2014, 23. ledna 2014 a 4. února 2014. Dopisy ze dne 17. července 2012, 4. června 2013, 29. ledna 2014, 3. února 2014 a 21. května 2014 informovala Francie Komisi, že v tomto ohledu nevznáší žádné další doplňkové připomínky.

8) Po přijetí pokynů Unie ke státní podpoře letišť a leteckých společností (dále jen „nové pokyny") ([4]) vyzvala Komise dne 24. února, 13. března a 19. března 2014 Francii a zúčastněné strany k podání připomínek ohledně uplatnění nových pokynů zejména na tento případ. Dne 19. března 2014 předložily francouzské orgány své připomínky v tomto ohledu.

9) Dne 15. dubna 2014 byla dále zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie* ([5]) zpráva s výzvou členským státům a zúčastněným stranám, aby předložily své připomínky, a to včetně tohoto případu, s ohledem na vstup nových pokynů v platnost. Společnost Air France a organizace Transport & Environnement předložily své připomínky ve stanovené lhůtě. Dopisy ze dne 28. května 2014 zaslala Komise tyto připomínky francouzským orgánům. Francie informovala Komisi dopisem ze dne 21. května 2014, že v tomto ohledu nevznáší žádné připomínky.

2. SKUTKOVÝ RÁMEC

2.1. Provozovatelé a vlastníci letištních infrastruktur

10) Správu letiště Angoulême zajišťovala až do roku 2011 CCI d'Angoulême. Stát postoupil letiště Angoulême CCI d'Angoulême na pět roků ministerskou vyhláškou ze dne 20. září 2002, tedy v době, kdy byl jeho vlastníkem. Úmluva ([6]) uzavřená CCI d'Angoulême se státem stanovila, že CCI d'Angoulême je pověřena výstavbou, údržbou a provozováním letiště. Za tímto účelem vedla CCI d'Angoulême jakožto provozovatel a správce letiště Angoulême (dále jen „CCI-letiště") účetnictví oddělené od účetnictví obecných služeb CCI d'Angoulême ([7]). Vyhláškou prefektury ze dne 22. prosince 2006 bylo následně vlastnictví letiště Angoulême převedeno na sdružení s názvem Syndicat mixte des aéroports de Charente (dále jen „sdružení SMAC"). Sdružení SMAC tak dne 1. ledna 2007 nahradilo stát jako orgán udělující koncesi. Počínaje tímto dnem neslo sdružení SMAC odpovědnost za všechny investice a financování letiště.

11) Sdružení SMAC je odpovědné za úpravy, vybavení, údržbu, správu a provozování letiště Angoulême a sdružuje departement Charente (dále jen „CG16"), společenství Communauté d'agglomération du grand Angoulême (dále jen „COMAGA"), společenství obcí Communauté des communes de Braconne Charente (dále jen „CCBC"), obchodní a průmyslovou komoru CCI d'Angoulême, společenství obcí Communauté des communes de Cognac (dále jen „CCC") a obchodní a průmyslovou komoru města Cognac (Chambre de Commerce et d'Industrie de Cognac). Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení ([8]), počítají stanovy sdružení SMAC s rozdělením nákladů vynaložených v rámci letiště Angoulême mezi jeho jednotlivé členy.

12) Po prodloužení koncese CCI d'Angoulême až do 31. prosince 2008 uzavřelo sdružení SMAC dne 22. ledna 2009 s CCI d'Angoulême smlouvu o postoupení správy (dále jen „smlouva o postoupení správy z roku 2009"). Počínaje dnem 1. ledna 2009 nespadaly po dobu tří roků investice vynaložené v rámci provozování letiště nadále do pravomocí CCI-letiště, ale do pravomocí sdružení SMAC.

13) Od 1. ledna 2012 je na základě výběrového řízení odpovědna za správu a provozování letiště soukromá společnost SNC-Lavalin ([9]).

2.2. Vlastnosti letiště a jeho využití

14) Jak připomíná rozhodnutí o zahájení řízení, letiště Angoulême se nachází v departementu Charente a je otevřené pro mezinárodní a vnitrostátní veřejnou komerční dopravu. Leží 75 km od letišť Périgueux a Limoges, 80 km od letiště Niort a přibližně 120 km od letišť La Rochelle a Bordeaux.

([4]) Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3.
([5]) Úř. věst. C 113, 15.4.2014, p. 30.
([6]) Úmluva o koncesi ze dne 22. dubna 2002 – dále jen „úmluva o koncesi".
([7]) Článek 37 zadávacích podmínek úmluvy o koncesi.
([8]) Viz 13. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, tabulka č. 2.
([9]) Jak je uvedeno ve 23. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, SMAC zvolil jako postup řízení o zadání veřejné zakázky.

Tabulka 1

Letiště v blízkosti letiště Angoulême ([1])

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Trvání cesty v min.	93	106	79	119	102
Vzdálenost v km	108	110	97	156	127

([1]) Trvání cesty a vzdálenosti uvedené v této tabulce jsou převzaty z výpočtů aplikace Michelin a jsou založeny na předpokladu nejrychlejší možné cesty.

15) Pravidelný spoj se závazky veřejné služby mezi městy Angoulême a Lyon, který provozovala společnost Twin Jet, byl přerušen v dubnu 2007. V roce 2008 a 2009 provozovala společnost Ryanair od dubna do října a třikrát týdně spojení s londýnským letištěm Stansted. Od roku 2004 do roku 2011 zajišťovaly další komerční dopravu na letišti Angoulême hlavně lety leteckých klubů, lety helikoptérami a lety za úplatu pro podniky a soukromé osoby.

16) Z hlediska přepravy cestujících shrnuté v níže uvedené tabulce č. 2 spadá letiště Angoulême podle bodu 15 pokynů Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť z roku 2005 ([10]) (dále jen „pokyny z roku 2005“) do kategorie D.

Tabulka 2

Doprava a pohyby na letišti Angoulême ([1])

	Osobní přeprava	z toho Ryanair	% pravidelných spojů	Pohyby
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ([2])	394	0	0,00 %	26 060

([1]) Doprava a pohyby podle dopisu francouzských orgánů ze dne 20. ledna 2012.
([2]) Údaje za měsíce leden až listopad roku 2011.

17) Analýza finanční situace letiště Angoulême ukazuje, že provoz letecké platformy byl za všechna zvažovaná období výrazně ztrátový. Částky vyplacené správcům letiště v období 2004–2011 jako příspěvek na provozování letiště dosáhly celkové výše 10 232 310 EUR ([11]). Nestátní investice provedené správcem letiště v období 2004–2011 dosáhly celkové částky 1 277 000 EUR. Jejich financování zajišťovaly nejprve zúčastněné územně správní celky, a poté sdružení SMAC a CCI-letiště ([12]).

([10]) Úř. věst. C 312, 9.12.2005.
([11]) Viz 28. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.
([12]) Viz 21. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

3. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

3.1. Finanční pomoc letišti

3.1.1. *Smluvní rámec dotací poskytnutých letišti*

18) Část investic a provozních ztrát letiště Angoulême převzaly CG16, COMAGA a CCBC na základě dohody o partnerství ([13]) (dále jen „úmluva z roku 2002“), kterou uzavřely s CCI d'Angoulême. K uzavření této úmluvy došlo následkem udělení koncese místního veřejného zařízení státem. CG16, COMAGA a CCBC tak až do 31. prosince 2006 přispívaly finančně CCI d'Angoulême na provozování letiště ([14]). Závazky uvedené v úmluvě z roku 2002 převzalo dnem 1. ledna 2007 sdružení SMAC.

19) Sdružení SMAC krylo na základě smlouvy o postoupení správy z roku 2009 provozní ztráty CCI-letiště v období 2009–2011. Přerozdělovací klíč příspěvků od členů tvořících sdružení SMAC, pokud jde o výdaje spojené s letištěm Angoulême, zůstal v tomto období stejný, jako byl klíč stanovený úmluvou z roku 2002.

20) Jak bylo uvedeno výše, od 1. ledna 2012 zajišťuje správu letiště Angoulême podnik SNC-Lavalin v rámci veřejné zakázky na provozování po dobu šesti roků, kterou přidělilo sdružení SMAC ([15]). Každý z uchazečů o veřejnou zakázku ([16]) musel předložit plán strategického směřování s rozlišením „základního scénáře“ ([17]) a „proaktivního scénáře“ ([18]). Přidělující orgán se nakonec rozhodl pro druhý z obou scénářů.

3.1.2. *Investice do infrastruktury*

21) Příspěvky, které různé veřejné orgány skutečně vyplatily CCI-letiště na financování investic do letištních infrastruktur, jsou podrobně rozepsány v rozhodnutí o zahájení řízení ([19]). Komise připomíná, že nestátní investice provedené CCI-letiště v období 2004–2011 dosáhly celkové částky 1 277 000 EUR. Jejich financování zajišťovaly nejprve zúčastněné územně správní celky (CG16, COMAGA, CCBC), a poté sdružení SMAC a CCI-letiště.

22) Tyto investice byly určeny na prodloužení dráhy o 50 metrů, aby letiště Angoulême mělo technické parametry pro příjem letadel leteckých společností, které by mohly přispět k rozvoji letecké dopravy. Francouzské orgány rovněž tvrdí, že cílem úprav letištní budovy a modulárních zařízení bylo splnit předpisové normy platné pro budovy přijímající veřejnost.

23) S výjimkou výsadních pravomocí státu zajišťuje sdružení SMAC od 1. ledna 2012 správu a řízení investic do úprav a vybavení letiště. Aniž by byl dosud vypracován konečný plán, je celková výše těchto investic na období 2012–2017 odhadována na 1 200 000 EUR ([20]).

([13]) Úmluva ze dne 23. května 2002 o podmínkách financování provozování a rozvoje letiště Angoulême Brie Champniers.
([14]) Přerozdělovací klíč těchto příspěvků je upřesněn v tabulce č. 2 rozhodnutí o zahájení řízení.
([15]) Závazek společnosti SNC-Lavalin ze dne 19. července 2011, který sdružení SMAC přijalo dne 8. srpna 2011 na základě usnesení ze dne 23. června 2011.
([16]) Oznámení o veřejné zakázce uveřejněné dne 9. března 2011 v BOAMP č. 48-B, oznámení č. 222.
([17]) Základní scénář odpovídá cílům a výsledkům, o nichž se provozovatel domnívá, že je může realisticky ověřit a zajistit po dobu trvání a za prováděcích podmínek zakázky, jež je mu svěřena, a to za s ohledem na hospodářskou situaci, zvláštnosti trhu, konjunkturu letecké dopravy a také situaci a zvláštní prostředí dotčené platformy.
([18]) Proaktivní scénář má zajistit rozvoj pravidelných komerčních spojů. Vyhodnocuje dopady na účty letiště a případně na odměnu provozovatele a také finanční význam dodatečných finančních příspěvků, které bude muset sdružení poskytnout mimo zakázku.
([19]) Viz 30. bod odůvodnění (výše uvedeného) rozhodnutí o zahájení řízení, tabulka č. 3.
([20]) Usnesení sdružení SMAC ze dne 23. června 2011.

3.1.3. *Financování nákladů spojených s výsadními pravomocemi státu*

24) Úmluva z roku 2002 výslovně vylučuje z oblasti své působnosti investice, které jsou přímo spojeny s výsadními pravomocemi státu. Podle francouzských orgánů zahrnují tyto náklady ([21]) provozní výdaje a výdaje na bezpečnostní ([22]) a ochranná vybavení ([23]). Uvedené výdaje dosahují těchto částek:

Tabulka č. 3

Výdaje na ochranu a bezpečnost

(v EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bezpečnost	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Ochrana	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Všeobecné náklady	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Celkem	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

25) Tyto výdaje byly kryty při postupných odpisech hmotného a nehmotného majetku letištní daní a dodatečnými dotacemi z fondu s názvem Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA), které počínaje rokem 2008 nahradilo navýšení letištní daně. Letištní daň stanoví článek 1609w všeobecného daňového zákoníku a vybírají ji provozovatelé letišť, na nichž počet přilétajících a odlétajících cestujících přesáhl v předchozím kalendářním roce 5 000 osob. Seznam dotčených letišť a výši daně pro každé letiště stanoví ministerská vyhláška ([24]).

26) Podle francouzských orgánů je rozdělení takto získaných zdrojů toto:

Tabulka 4

Příjem ze zdrojů přidělených na financování činností, které spadají do rámce výsadních pravomocí státu

(v EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Výnos daně	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Navýšení daně	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Celkem	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. *Provozní dotace*

27) V souladu s úmluvou z roku 2002 hradily CG16, COMAGA a CCBC až do roku 2008 provozní ztráty a roční splátky úvěru, zatímco CCI d'Angoulême kryla příspěvkem své hlavní správy zůstatek případného ztrátového hospodaření ([25]). Maximální výše roční ztráty, kterou kryly smluvní strany úmluvy z roku 2002 a která byla původně stanovena na 350 000 EUR, byla v roce 2004 zvýšena. Od roku 2008 a po 1. lednu 2009, kdy se k tomu zavázalo na základě smlouvy o postoupení správy z roku 2009, vyrovnávalo sdružení SMAC provozní ztrátu CCI-letiště v plné výši.

([21]) Kromě finančních toků spojených s investicemi v rámci výsadních pravomocí státu, které jsou uvedeny ve 24. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, jsou finanční toky spojené s provozováním letiště připomenuty v tabulce č. 4 ve 43. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

([22]) Protipožární vozidla, vozidla vybavená na odhánění zvířat a ptáků při startech a přistávání letadel, ploty.

([23]) Zařízení na kontrolu cestujících a jejich zavazadel přepravovaných v zavazadlovém prostoru.

([24]) Viz oddíl 8.1.1.2 tohoto rozhodnutí.

([25]) Viz 36. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

28) Příspěvky vyplacené CCI-letiště v rámci provozování letiště Angoulême v období 2004–2011 dosáhly těchto celkových částek:

Tabulka 5

Výše provozních dotací poskytnutých CCI-letiště

(v tisících EUR)

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Dotace	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

29) Od roku 2012 je na základě veřejné zakázky pověřena provozováním letiště společnost SNC-Lavalin. Výše popsaný jak základní, tak proaktivní scénář (viz poznámky pod čarou 17 a 18) vykazoval na základě vyčíslení plánovaného provozního výsledku maximální výši příspěvku na vyrovnání hospodářského výsledku financovaného sdružením SMAC a výši paušální odměny poskytované pověřené společnosti. Nabídky předložené společností SNC-Lavalin byly tyto:

Tabulka 6

Maximální výše provozních dotací a odměn poskytnutých společnosti SNC-Lavalin (včetně DPH) – základní scénář

(v EUR)

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Příspěvek na vyrovnání hospodářského výsledku	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Odměna	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Celkem	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Tabulka 7

Maximální výše provozních dotací a odměn poskytnutých společnosti SNC-Lavalin (včetně DPH) – proaktivní scénář

(v EUR)

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Příspěvek na vyrovnání hospodářského výsledku	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Odměna	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Celkem	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. **Cenový sazebník letiště Angoulême**

30) CCI d'Angoulême přijala postupně čtyři rozhodnutí o sazbách, z nichž poslední dvě schválilo sdružení SMAC:

Tabulka 8

Letištní poplatky na letišti Angoulême

(v EUR)

	Sazby k 15.6.2003	Sazby k 1.12.2005	Sazby k 1.1.2009	Sazby k 1.6.2010
Přistání	Několik výší	Několik výší	Několik výší	Několik výší

(v EUR)

	Sazby k 15.6.2003	Sazby k 1.12.2005	Sazby k 1.1.2009	Sazby k 1.6.2010
Přistání B737–800	284,56	296,77	296,81	305,94
Osvětlení	26,25	27,35	27,35	35
Parkování (za hodinu a za tunu nad 2 hod.)	0,25	0,26	0,26	0,27
Cestující z EU	3,61	3,76	2,76	2,85
Poplatek PHMER ([1])	—	—	—	0,42

([1]) PHMER – cestující se zdravotním postižením a cestující se sníženou pohyblivostí.

31) S leteckými společnostmi, které plánovaly pravidelné lety, mohly být uzavírány zvláštní úmluvy podle požadovaných služeb. V tomto rámci mohly být poskytovány slevy ([26]).

3.3. **Vztahy se společností Ryanair**

3.3.1. *Smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a Airport Marketing Services*

32) Po zveřejnění výzvy k předkládání evropských projektů ([27]) byly dne 8. února 2008 uzavřeny dvě smlouvy mezi sdružením SMAC a na jedné straně společností Ryanair a na druhé straně podnikem Airport Marketing Services, který je 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair (dále jen „AMS“). Obě tyto smlouvy (dále jen „dohody z roku 2008“) se týkaly navázání pravidelného leteckého spojení mezi letišti Angoulême a Londýn Stansted.

33) Smlouva uzavřená se společností Ryanair se týká zajištění letištních služeb (dále jen „smlouva o letištních službách“). Smlouva uzavřená s AMS (dále jen „smlouva o marketingových službách“) se týká zajištění propagace a marketingu tohoto leteckého spoje.

34) Smlouvy z roku 2008 byly uzavřeny na dobu pěti roků ode dne zahájení provozu na lince ([28]). S žádnou jinou leteckou společností nebyla uzavřena žádná podobná smlouva a rozhodnutí o sazbách ze dne 1. března 2009 přebírá všechna tato opatření v oblasti sazeb. Toto rozhodnutí zmiňuje „příspěvek na náklady spojené s rozvojem spoje“ ve výši postupně 15 EUR, 12 EUR a 9 EUR na cestujícího během prvních tří roků od zprovoznění spoje s omezením maximální celkové částky postupně na 400 000 EUR, 300 000 EUR a 225 000 EUR. Posledně uvedené opatření se neobjevuje v rozhodnutí o sazbách z roku 2010.

3.3.2. *Smlouva o letištních službách*

35) Podle smlouvy o letištních službách se společnost Ryanair zavazuje, že během letní sezóny zajistí tři letecké spoje týdně ([29]). Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení ([30]), souhlasilo sdružení SMAC s tím, že společnosti Ryanair poskytne určité slevy oproti platnému obecnému sazebníku:

Tabulka 9

Letištní poplatky uplatněné na společnost Ryanair

(v EUR)

Rok	2008	2009	2010	2011	2012
Poplatek za cestujícího	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

([26]) Viz tabulka č. 9 v 35. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí ohledně společnosti Ryanair.
([27]) Úř. věst. ES S 144-179348, 28.7.2007.
([28]) Článek 2.1 každé z obou smluv.
([29]) Článek 4.1 smlouvy o letištních službách.
([30]) Viz 55. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení a následující.

(v EUR)

Rok	2008	2009	2010	2011	2012
Poplatky při přistání za každou rotaci	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Poplatek za asistenci při průletovém odbavení za každou rotaci	195	245	245	245	245

36) Sdružení SMAC se zavázalo zachovat stejnou výši těchto poplatků po celou dobu trvání smlouvy a neuložit přímo či nepřímo jiné náklady ([31]). Smlouva o letištních službách dále stanovila společnosti Ryanair pokutu v případě, že by smlouvu vypověděla ([32]). V případě vypovězení smlouvy společností Ryanair před ukončením třetího roku jejího plnění stanovila tato doložka, že společnost Ryanair zaplatí za čtvrtý rok částku 17 000 EUR a za pátý rok částku 8 500 EUR.

3.3.3. *Smlouva o marketingových službách*

37) Smlouva o marketingových službách spočívá výslovně na závazku společnosti Ryanair, že bude provozovat spoj Angoulême – Londýn Stansted, který je popsán ve smlouvě o letištních službách ([33]). Touto smlouvou se AMS zavazuje k poskytování marketingových služeb na internetových stránkách společnosti Ryanair během prvních tří roků plnění smlouvy oproti platbám od sdružení SMAC ([34]).

38) Ačkoliv smlouvu o marketingových službách podepsala společnost AMS, smlouva ([35]) stanovila, že v případě vypovězení smlouvy společností Ryanair před koncem třetího roku jejího plnění, zaplatí posledně jmenovaná společnost sdružení SMAC pokutu ve výši 50 000 EUR za čtvrtý rok a ve výši 25 000 EUR za pátý rok.

3.3.4. *Plnění smlouvy sdružením SMAC, CCI d'Angoulême a společnostmi Ryanair/AMS*

39) V roce 2008 a 2009 představovala obchodní činnost společnosti Ryanair 95 až 97 % dopravy na letišti Angoulême. Tato činnost vytěžovala 25 až 28 % celkové teoretické kapacity letiště, již francouzské orgány odhadují na 100 000 cestujících za rok.

40) Finanční toky mezi správcem letiště, sdružením SMAC a společnostmi Ryanair a AMS v období 2008–2010 se dělily takto:

Tabulka 10

Finanční toky 2008–2010

(v EUR)

	2008	2009	2010	Celkem
Poplatky	54 086	70 294	0	124 380
Marketingová podpora ([1])	400 000	300 000	0	700 000
Čistý převod ([2])	454 086	370 294	0	824 380

([1]) 1 Platby na základě smlouvy o marketingových službách prováděly sdružení SMAC přímo společnosti AMS.
([2]) 2 Tento převod nezohledňuje jiné příjmy nebo výdaje spojené s činností společnosti Ryanair.

41) Dohody z roku 2008 se po rice 2009 neuplatňovaly. Společnost Ryanair oznámila výpovědní lhůtu k ukončení leteckého spojení poté, co nejprve podmínila pokračování služby v roce 2010 upuštěním od plateb stanovených smlouvou o marketingových službách ve výši 225 000 EUR za třetí rok a ve výši 400 000 EUR za čtvrtý rok, a poté sice zachováním sazeb za služby stanovené ve smlouvě o marketingových službách, ale omezením této služby na dva letní měsíce místo osmi měsíců stanovených ve smlouvě.

([31]) Článek 6 smlouvy o letištních službách.
([32]) Článek 10.3 smlouvy o letištních službách.
([33]) Článek 1 smlouvy o marketingových službách.
([34]) Viz 60. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.
([35]) Článek 7 smlouvy o marketingových službách.

42) Dne 28. června 2010 podalo sdružení SMAC u správního soudu města Poitiers žádost o náhradu za újmu, kterou mu ukončení leteckého spoje způsobilo. Společnost Ryanair se obrátila na Mezinárodní rozhodčí soud v Londýně, jehož příslušnost mezitím sdružení SMAC napadlo u francouzské Státní rady. Posledně uvedené řízení dosud probíhá.

4. DŮVODY, KTERÉ VEDLY K ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

43) V rámci svého rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vyjádřila Komise na jedné straně pochybnosti ohledně finančních příspěvků provozovatelům letiště ([36]).

44) Za prvé, Komise vyjádřila pochybnosti ohledně rozsahu činností nehospodářské povahy, které by mohly hradit orgány veřejné moci. Komise zdůraznila, že zahrnutí všech činností letiště Angoulême do oblasti působnosti služby obecného hospodářského zájmu („SOHZ“) může být výsledkem zjevně nesprávného posouzení z hlediska první podmínky stanovené v rozsudku ve věci *Altmark* ([37]).

45) Za druhé, Komise vyjádřila pochybnosti ohledně splnění druhé podmínky rozsudku ve věci *Altmark*, podle níž je nutno, aby byly parametry určení výše vyrovnání za hrazené činnosti stanoveny předem.

46) Za třetí, Komise vyjádřila pochybnosti ohledně míry vyrovnání za náklady vynaložené na závazky veřejné služby, jejichž příjemcem je společnost SNC-Lavalin (třetí podmínka rozsudku ve věci *Altmark*). Za čtvrté, Komise vyjádřila vážné pochybnosti ohledně postupu při výběru poskytovatelů služeb (čtvrtá podmínka rozsudku ve věci *Altmark*), a to včetně období, kdy provoz zajišťovala společnost SNC-Lavalin, protože chyběla jakákoliv informace o konkurenční nabídce.

47) Komise vyjádřila na druhé straně pochybnosti ohledně opatření ve prospěch společnosti Ryanair. Komise nejprve konstatovala možnou spojitost mezi smlouvou o letištních službách a smlouvou o marketingových službách a na tomto základě dospěla k závěru, že společnost Ryanair neplatila za využívání letištních služeb tržní cenu ([38]).

5. PŘIPOMÍNKY FRANCIE

5.1. Finanční pomoc letišti

5.1.1. *Označení za podporu*

5.1.1.1. Pojem hospodářské činnosti

a) Subjekty vykonávající jako činnost provozování letiště

48) Francouzské orgány zaprvé upozorňují, že sdružení SMAC zůstalo odpovědno za investiční činnost a obchodní politiku. Je jediným subjektem, který podepsal smlouvy se společností Ryanair. Francouzské orgány se domnívají, že tento zásah do provozování letiště opravňují úkoly obecného zájmu, které spadají do odpovědnosti orgánů veřejné moci.

b) Právní základ posouzení veřejného financování infrastruktur

49) Francouzské orgány soudí, že financování letištních infrastruktur má být posuzováno na základě pokynů z roku 1994 ([39]). Francouzské orgány se proto domnívají, že z hlediska práva v oblasti státních podpor vylučuje bod 12 těchto pokynů jakoukoliv kontrolu tohoto financování. Dodávají, že před vstupem v platnost pokynů z roku 2005 bylo označení letištních činností a infrastruktur vystaveno právní nejistotě. Stanovisko Tribunálu Evropské unie údajně nestačilo k jasnému stanovení hospodářské povahy činností při správě a provozování letišť.

([36]) Viz 175. bod odůvodnění (výše uvedeného) rozhodnutí o zahájení řízení.
([37]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003 ve věci C-280/00, *Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg* v. *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Sb. rozh. s. 7747.
([38]) Viz 240. bod odůvodnění (výše uvedeného) rozhodnutí o zahájení řízení.
([39]) Pokyny Komise k použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).

c) Výsadní práva veřejné moci

50) Francouzské orgány zdůrazňují, že Komise ve svém rozhodnutí o letišti v Lipsku ([40]) usoudila, že některé letištní infrastruktury vyhrazené pro plnění výsadních práv spojených s veřejnou bezpečností, protipožární ochranou a bezpečností provozu nelze označit za hospodářské činnosti. Podle francouzských orgánů jsou tyto úkoly ochrany a bezpečnosti ([41]) financovány z výnosu letištní daně ([42]). Výše této daně se stanoví každý rok na základě nákladů, které je nutno uhradit, a je vybírána ve prospěch veřejných nebo soukromých provozovatelů letišť, jakmile jejich činnost přesáhne 5 000 dopravních jednotek ([43]). Tento systém je údajně odůvodněn zvláštními požadavky na ochranu a bezpečnost, které přesahují běžné potřeby provozu.

51) Francouzské orgány upřesňují, že některé výdaje, které jsou kryty tímto způsobem, nejsou vyrovnány v plné míře ([44]). Údaje oznámené provozovateli letišť mohou být k tomu údajně kontrolovány za právě probíhající rok a za předchozí dva roky.

52) Francouzské orgány tvrdí, že tento systém nevede k žádnému nadměrnému vyrovnání. Na jedné straně slouží letištní daň k proplacení výdajů až po ověření nahlášených údajů. Na druhé straně jsou investice údajně vyrovnávány podle toho, jak přicházejí dotace na investiční činnost. Pozitivní zůstatek je převáděn na následující roky po odečtení finančních nákladů hrazených provozovatelem. V tomto ohledu zmiňují francouzské orgány časté případy, kdy je financování pomocí letištní daně ztrátové kvůli navýšení nákladů na ochranu a bezpečnost ([45]).

53) Francouzské orgány k tomu upřesňují, že CCI d'Angoulême vznikají v souladu s úmluvou a zadávacími podmínkami koncese další náklady spojené s výsadními pravomocemi státu. Provozovatel tak údajně zajišťoval leteckou informační službu ([46]), když stát kontrolní službu nevykonával. Když stát hradil tuto činnost, platil navíc provozovatel údajně státu příspěvek na náklady spojené s touto službou ([47]). Na základě úmluvy mezi CCI a sdružením SMAC tak CCI d'Angoulême údajně pokračovala v zajišťování služby AFIS mimo dobu, kdy tuto kontrolní službu hradil stát. Francouzské orgány soudí, že náklady vyplývající z těchto úkolů a hrazené CCI d'Angoulême jsou tyto:

(v tisících EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Letištní kontrola	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Celkem	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

54) Francouzské orgány dále zmiňují, že CCI d'Angoulême, místní samospráva a sdružení SMAC financovaly práce na renovaci kontrolní věže v roce 2004 a 2005 v celkové výši 84 800 EUR a práce na osvětlení a zajištění nepřetržitého elektrického napájení letištních ploch v roce 2008 v celkové výši 89 300 EUR.

5.1.1.2. Existence selektivního zvýhodnění

55) Pokud jde o financování infrastruktur a provozování činností mimo hranice činností spadajících do výsadních pravomocí, francouzské orgány zaprve zdůrazňují, že veřejné orgány, které se podílely na financování letiště Angoulême, nebyly vedeny pouze cílem dosáhnout zisku. Zohledňovaly rovněž kladný sociální a hospodářský dopad pro region. Zkouška pomocí zásady soukromého subjektu v tržním hospodářství proto na odůvodnění těchto

([40]) Rozhodnutí Komise 2008/948/ES ze dne 23. července 2008 o opatřeních Německa ve prospěch společnosti DHL a letiště Lipsko/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (Úř. věst. L 346, 23.12.2008, s. 1).
([41]) Francouzské orgány soudí, že tyto činnosti zahrnují také opatření na odhánění zvířat při startu a přistávání letadla.
([42]) Letištní daň stanoví článek 1609*w* všeobecného daňového zákoníku a ministerská vyhláška ze dne 30. prosince 2009 o způsobech prohlášení provozovatelů letišť za účelem stanovení poplatku cestujících za letištní daň.
([43]) Dopravní jednotka odpovídá jednomu cestujícímu nebo 100 kg poštovních zásilek či nákladu.
([44]) Náklady na oplocení tak jsou kryty pouze do výše 50 % jejich ceny.
([45]) Výdaje na ochranu a bezpečnost narostly od roku 1999 do roku 2010 údajně 6,4krát.
([46]) Služba s názvem *Air Flight Information Service* (AFIS).
([47]) Francouzské orgány upřesňují, že tento příspěvek byl zaplacen za účetní rok 2008.

financování nestačí. Francouzské orgány nicméně zmiňují snahu sdružení SMAC optimalizovat provozování letiště, aby se omezila výše příspěvku, který hradí. Na podporu svého stanoviska francouzské orgány zmiňují smluvní omezení výše ztrát, na něž je poskytována záruka, ke kterému došlo po nabídkovém řízení, a racionalizaci plánovaného tempa investic během plnění úmluvy.

5.1.1.3. Ovlivnění hospodářské soutěže a obchodu

56) Francouzské orgány tvrdí, že finanční pomoc letišti Angoulême z veřejných prostředků neovlivňuje hospodářskou soutěž. Vzhledem k tomu, že se letiště Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle a Bordeaux nacházejí více než 60 minut cesty ([48]) automobilem od letiště Angoulême, francouzské orgány se domnívají, že by tato letiště neměla být zahrnována do jeho spádové oblasti.

57) Letiště města Niort k tomu není údajně uzpůsobeno pro příjem komerčních letů. Na tomto letišti není téměř žádný provoz. Na letišti Périgueux mohou přistávat pouze dvoumotorová turbovrtulová letadla s kapacitou do 60 míst, která neodpovídají parametrům letadel používaných v Evropě na střední vzdálenosti, jimiž je vybavena většina nízkonákladových společností. Přezkum přepravy cestujících z Bordeaux, Limoges a La Rochelle do Londýna údajně nevykazuje výraznější výchylky v dopravě v důsledku otevření a zavření linky Angoulême – Londýn Stansted:

Pax Londýn	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ([1])

([1]) Tento prudký nárůst dopravy má být výsledkem uvedení do provozu letištního terminálu Billi v červnu roku 2010, který je vyhrazen nízkonákladovým letům.

58) Francouzské orgány se dále domnívají, že železniční spojení s Angoulême nekonkurují leteckému spojení s Londýnem. Jedná se o odlišné trhy z důvodu rozdílů v cenách a délce přepravy pomocí vysokorychlostních vlaků TGV a Eurostar. Intermodalita mezi TGV a letištěm v Bordeaux prakticky neexistuje, protože železniční spojení Tours – Angoulême – Bordeaux není vysokorychlostní.

59) Francouzské orgány se obecněji odvolávají na pokyny z roku 2005, podle nichž *„financování poskytnutá malým regionálním letištím (kategorie D) mohou málo narušit hospodářskou činnost nebo ovlivnit obchody tak, že by to bylo v rozporu se společným zájmem“*. Přes výše uvedené úvahy se francouzské orgány domnívají, že pouze letiště Bordeaux, Limoges a La Rochelle by se z hlediska dopravy, která na nich existuje, mohly nacházet ve spádové oblasti letiště Angoulême.

60) Skutečnost, že společnost Ryanair otevřela spoj mezi letištěm Londýn Stansted a letišti La Rochelle a Limoges, údajně znamená, že je letecké společnosti považují za odlišné trhy. Stejně tak skutečnost, že doba cesty mezi městem Angoulême a letišti Bordeaux, Limoges a La Rochelle je přibližně stejná jako doba letu mezi letišti Angoulême a Londýn Stansted, má být pro obyvatele města Angoulême odrazující.

61) Francouzské orgány se proto domnívají, že není splněno kritérium ovlivnění hospodářské soutěže a že námitky Komise ohledně financování letiště Angoulême z veřejných prostředků nemohou být opodstatněné, protože v tomto konkrétním případě není splněna jedna ze zásadních podmínek pro použití čl. 107 odst. 1 SFEU.

([48]) Francouzské orgány vycházejí při stanovení této mezní hranice z rozhodnutí Komise ze dne 16. května 2006, NN 21/06, Spojené království – City of Derry Airport (Úř. věst. C 272, 9.11.2006, s. 13). Dobu cesty odhadují na základě výpočtů aplikace Michelin a za referenční údaj volí nejrychlejší možnou cestu.

5.1.2. *Slučitelnost s vnitřním trhem*

5.1.2.1. Slučitelnost podle čl. 106 odst. 2 SFEU

62) Francouzské orgány se domnívají, že financování poskytnutá správcům letiště Angoulême lze prohlásit za slučitelná s vnitřním trhem a bez oznamovací povinnosti i za předpokladu, že by nebyly splněny všechny podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark*. Domnívají se, že toto letiště lze celkově považovat za službu obecného hospodářského zájmu, jež má přispívat k regionálnímu hospodářskému rozvoji. Podle francouzských orgánů má být tato slučitelnost přímo založena na čl. 106 odst. 2 SFEU a pro období před 30. lednem 2012 na rozhodnutí Komise 2005/842/ES ([49]) (dále jen „rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005“). Po tomto dnu má být založena na rozhodnutí Komise 2012/21/EU ([50]) (dále jen „rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011“).

a) Období pod správou CCI d'Angoulême nebo CCI d'Angoulême ve spojení se sdružením SMAC

i) Existence pověření

63) Francouzské orgány se domnívají, že pověřující akt, na němž je založeno pověření veřejnou službou CCI d'Angoulême, vychází z článku 107-1 obchodního zákoníku. Podle znění tohoto ustanovení tento subjekt přispívá *„k hospodářskému rozvoji, přitažlivosti, územnímu rozvoji a podpoře podniků a jejich sdružení tím, že plní (…) všechny úkoly veřejné služby a všechny úkoly obecného zájmu, které jsou nutné pro splnění těchto úkolů“*. Za tímto účelem *„může každý subjekt (…) plnit úkol vytvářet prvky vybavenosti a spravovat je, a to zejména (…) v oblasti letišť“*.

64) Francouzské orgány dodávají, že tento právní rámec doplňují dokumenty, jimiž se CCI d'Angoulême svěřuje odpovědnost za správu a provozování letiště. Údajně z nich vyplývá pověření CCI d'Angoulême pro budování a správu letištních infrastruktur. Stejně to má také platit pro rozhodnutí, jimiž CCI d'Angoulême a zapojené orgány místní samosprávy rozhodly o spoluúčasti na financování letiště.

ii) Míra vyrovnání

65) Francouzské orgány se domnívají, že rozpočtový a účetní rámec použitelný na CCI d'Angoulême ([51]) byl takové povahy, že vylučoval jakékoliv nadměrné vyrovnání.

66) Obecně je činnostem letiště vyhrazena zvláštní položka. Tato kontrola má být výsledkem schválení rozpočtu zvolenými představiteli CCI d'Angoulême po jeho potvrzení předsednictvím ([52]) CCI d'Angoulême. Francouzské orgány v tomto ohledu upřesňují, že vypracování rozpočtu provázejí dokumenty týkající se stavu provozních činností, stavu kapacity samofinancování, stavu kapitálových operací, přehledu služeb poskytovaných jednotlivými subjekty a příspěvků, které si navzájem poskytují, a rovněž tabulka s počtem zaměstnanců a mzdovými náklady.

67) Stejným způsobem francouzské orgány tvrdí, že stanovy sdružení SMAC určují, že jeho úkolem je věnovat se plně letištní veřejné službě. Činnosti letiště mají údajně zvláštní rozpočet. Francouzské orgány dodávají, že rozpočet schvaluje hlasováním výbor tohoto subjektu. K tomu každé nové opatření nebo překročení předchozího rozpočtu o více než 5 % musí být povoleno kvalifikovanou většinou.

68) Francouzské orgány se domnívají, že pravidelné podávání hlášení umožňuje kontrolovat, zda je rozpočet řádně plněn, což má vyloučit jakékoliv nadměrné vyrovnání. Valná hromada schvaluje provedené rozpočty novým hlasováním v roce n+1. Poslední úrovní kontroly je předání účtů CCI d'Angoulême prefektuře, která provádí kontrolu řádného provedení rozpočtu. Až do 31. prosince 2006 poskytovala prefektuře své stanovisko Služba civilního letectví (Service de l'Aviation Civile). Sdružení SMAC jako orgán udělující pověření schvaluje výchozí, opravné a splněné rozpočty.

([49]) Rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67).

([50]) Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

([51]) Oběžník č. 111 ze dne 30. března 1992, kterým se stanoví účetní a rozpočtová pravidla platná pro CCI d'Angoulême.

([52]) Předsednictvo CCI d'Angoulême tvoří zvolení představitelé komory, kteří se po případných změnách vyslovují k návrhu rozpočtu.

b) Období pod správou společnosti SNC-Lavalin a sdružení SMAC

i) Existence pověření

69) Francouzské orgány se domnívají, že vymezení úkolů služby obecného hospodářského zájmu svěřených společnosti SNC-Lavalin je obsaženo v zadávacím podmínkách a technických doložkách ([53]). Tvrdí, že rozvoj letištní platformy je jejich nedílnou součástí.

ii) Míra vyrovnání

70) Francouzské orgány tvrdí, že z výsledkových účtů CCI-letiště je možné zjistit, že nedošlo k žádnému nadměrnému vyrovnání.

71) Kromě odděleného účetnictví, jež bylo zajištěno založením dceřiné společnosti společnosti SNC-Lavalin ([54]), má nepřítomnost nadměrného vyrovnání zaručovat kontrola prováděná sdružením SMAC ([55]), jejímž cílem je zabránit nadhodnocení jeho příspěvku na náklady vzniklé plněním úkolů obecného hospodářského zájmu.

72) Francouzské orgány se dále domnívají, že odměna vyplácená společnosti SNC-Lavalin nebyla nepřiměřená. Na jedné straně musel uchazeč jak v základním scénáři (provozování bez komerční dopravy), tak v proaktivním scénáři (provozování s komerční dopravou) stanovit maximální záruku požadovanou sdružením SMAC na hospodářsky vyrovnané provozování letiště. Francouzské orgány zdůrazňují, že proaktivní scénář byl vybrán, protože nabídka společnosti SNC-Lavalin byla finančně méně nákladná. Na druhé straně tvrdí, že výdaje sdružení SMAC během účetního roku 2012, který byl rokem bez komerční dopravy, dosahují částky 644 000 EUR oproti 810 000 EUR v roce 2010.

73) Francouzské orgány upřesňují, že zátěž v podobě daně z nemovitostí neslo sdružení SMAC, které se jako majitel rozhodlo nepřenést ji na provozovatele.

74) Francouzské orgány se proto domnívají, že financování poskytnutá správcům letiště Angoulême lze údajně prohlásit za slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU a pro období do 30. ledna 2012 na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 a pro následující období na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

5.1.2.2. Slučitelnost podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU

a) Investice do infrastruktur

75) Francouzské orgány se domnívají, že v případě, že by Komise usoudila, že veřejná dotace na investice do infrastruktur představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, bylo by ji nutno považovat za slučitelnou s vnitřním trhem v souladu s předpisy stanovenými pokyny z roku 2005.

i) Jasné vymezení cíle obecného zájmu (kritérium 1)

76) Francouzské orgány soudí, že hospodářský a turistický rozvoj departementu Charente odpovídal jasně vymezenému cíli obecného zájmu. Domnívají se, že praxe Komise ([56]) umožňuje veřejné správě usoudit, že rozvoj regionálního letiště odpovídá tomuto cíli.

ii) Nezbytnost a přiměřenost investic do stanoveného cíle (kritérium 2)

77) Dotčené investice údajně vyhověly kritériím nezbytnosti a proporcionality. Francouzské orgány zmiňují v tomto ohledu studii ([57]), která odůvodnila vznik struktury sdružující všechny dotčené orgány samosprávy, veřejnoprávní instituce a zástupce cestovního ruchu, jasně formulovala, v čem je zájem rozvíjet spíše letiště Angoulême než jinou infrastrukturu, a provedla odhad minimálních investic nutných pro tento účel.

([53]) Podle článku 8 zadávacích podmínek a podle technických doložek má společnost SNC-Lavalin zajistit provádění úkolů výsadních pravomocí státu, službu AFIS, plnění úkolů zaručujících bezpečné využívání letiště, údržbu pozemků a inženýrských sítí letiště a také zachování příjmových kapacit, jež vyžaduje pravidelná komerční doprava.

([54]) Jedná se o společnost s názvem Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.

([55]) Francouzské orgány se domnívají, že tuto kontrolu stanoví zadávací podmínky nabídkového řízení.

([56]) Rozhodnutí Komise ze dne 27. ledna 2007, N 491/06, Itálie – Tortoli-Arbatax (Úř. věst. C 133, 15.6.2007, s. 3).

([57]) Tuto studii vypracoval subjekt s názvem Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires. Byla předána dne 14. června 2006.

iii) Uspokojivé výhledy využití ve střednědobém horizontu (kritérium 3)

78) Francouzské orgány soudí, že tato studie stanovila výhledy dopravy ve střednědobém horizontu na 100 000 cestujících za rok, což údajně odpovídá uspokojivým výhledům využití ve střednědobém horizontu. Podle nich vycházely tyto výhledy z předpokladu navýšení četnosti prvního spoje do Londýna a z otevření druhé linky.

iv) Rovný a nediskriminační přístup k infrastrukturám (kritérium 4)

79) Francouzské orgány zdůrazňují, že přístup k infrastrukturám nebyl diskriminační. Jediným omezením při využívání infrastruktur letiště Angoulême je údajně příjmová kapacita letištní plochy a budovy letiště. Stimulační opatření byla otevřena všem leteckým společnostem, které zahajovaly provoz na novém spoji, a ve skutečnosti jich využila pouze společnost Ryanair.

v) Neovlivnění obchodu v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem (kritérium 5)

80) Francouzské orgány tvrdí, že pouhá skutečnost, že letiště Angoulême spadá do kategorie D klasifikace podle pokynů z roku 2005, stačí k prokázání, že nedošlo k narušení hospodářské soutěže v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

vi) Nezbytnost a proporcionalita podpory (kritérium 6)

81) Francouzské orgány se domnívají, že veřejné financování investic ve výši 100 % bylo nezbytné k zachování potenciálu letiště a pro jeho rozvoj. Podle francouzských orgánů odůvodňoval tento požadavek rozdělení financování investic mezi sdružení SMAC a provozovatele smlouvou o postoupení správy z 22. ledna 2009. Tento stav je údajně nutno odlišit od situace, která nastala počínaje rokem 2012, kdy sdružení SMAC začalo na základě nabídkového řízení vyplácet roční odměnu ve výši 179 400 EUR za poskytování služeb. Francouzské orgány upřesňují, že tento právní rámec nepočítal s tím, že by sdružení SMAC provádělo investiční činnost, ale měl zajišťovat řízení investičních projektů navržených poskytovatelem služeb nebo o nichž sám rozhodl.

b) Financování provozování letiště

82) Francouzské orgány zaprve tvrdí, že CCI d'Angoulême poskytovala letišti od roku 1984 do roku 2001 zálohy. Domnívají se, že by toto období mělo zůstat mimo oblast přezkumu Komise. Po tomto období byly ostatní podpory vypláceny údajně jako provozní podpory.

83) Francouzské orgány dále tvrdí, že mimo financování investic zůstával v účetních obdobích 2002 a 2003 schodek hrazený místními samosprávami na omezené výši 350 000 EUR ([58]). Dodávají, že během účetních období 2004 až 2006 nebyla rozhodnutí rady letiště v této oblasti součástí zápisu z jednání. Hlavní správa CCI d'Angoulême údajně poskytovala částky nutné k vyrovnání rozpočtu, který byl právě prováděn.

84) Francouzské orgány se domnívají, že tato financování provozu neovlivňují hospodářskou soutěž z důvodů uvedených v 56. až 61. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí. Francouzské orgány se proto domnívají, že není splněno kritérium ovlivnění hospodářské soutěže, a že veřejné financování provozu letiště Angoulême tak nemůže představovat podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU.

85) Francouzské orgány dále zastávají názor, že i za předpokladu, že by předmětná financování představovala podporu, měla by být prohlášena za slučitelná s vnitřním trhem a osvobozena od oznamovací povinnosti. Francouzské orgány se v tomto ohledu odvolávají na pokyny z roku 2005 a na rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

5.2. **Vztahy se společností Ryanair**

5.2.1. *Označení za podporu*

86) Francouzské orgány se zaprvé domnívají, že je nutno posuzovat smlouvu o letištních službách a smlouvu o marketingových službách společně. Dále soudí, že z důvodů uvedených v 55. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí neuvažovalo sdružení SMAC jako obezřetný investor v tržním hospodářství. Podle francouzských orgánů skutečnost, že na výzvu k předkládání projektů vyhlášenou na otevření mezinárodních leteckých spojů nepřišla žádná odpověď, vedla CCI d'Angoulême, poté co jí sdružení SMAC zmocnilo, k vyjednáváním se společností Ryanair o otevření leteckého spoje Londýn Stansted – Angoulême.

([58]) Limit stanovený dohodou o partnerství ze dne 23. května 2002.

87) Zdůrazňují rovněž, že stavební práce a úpravy zahájené v roce 2006 ([59]) neměly za cíl uspokojit jednu konkrétní společnost, ale umožnit příjem leteckých společností. Francouzské orgány nicméně uvádějí, že tyto investice sloužily téměř výlučně společnosti Ryanair, protože letiště pravidelně nevyužívala žádná jiná letecká společnost.

88) Pokud jde o náklady související s obchodními vztahy se společností Ryanair, francouzské orgány uvádějí, že provozovatel letiště byl nucen vynaložit dodatečné náklady na zaměstnance. Zmiňují se o rozdílu mezi plánovanými a skutečnými náklady:

Bezpečnost	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Počet pracovníků	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Přepočet na plné pracovní úvazky	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Náklady na zaměstnance (v tisících EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Ochrana	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Počet pracovníků	10	—	—	—	—	—
Přepočet na plné pracovní úvazky	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Náklady na zaměstnance (v tisících EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Asistence a příjem	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Počet pracovníků	1	—		—		—
Přepočet na plné pracovní úvazky	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Náklady na zaměstnance (v tisících EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

89) Stejný vývoj jako u nákladů na zaměstnance lze pozorovat u dalších dodatečných nákladů spojených s obchodní činností společnosti Ryanair:

Bezpečnost	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Služby (v tisících EUR)	0	—	—	—	—	—

([59]) Prodloužení dráhy o 50 metrů a rozšíření, přestavění a vybavení letištní budovy tak, aby šlo odbavit letadlo o kapacitě 200 cestujících. Výše těchto investic byla odhadnuta na 977 000 EUR.

Bezpečnost	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Jiné	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
***z toho leasing u vozidel* (v tisících EUR)**	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Ochrana	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Služby	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
(v tisících EUR)						
Jiné (v tisících EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Asistence a příjem	Základ 2007	Rozdíl 2008/2007		Rozdíl 2009/2007		Rozdíl 2010/2007
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost	Plán
Služby	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
(v tisících EUR)						
Jiné (v tisících EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. *Slučitelnost s vnitřním trhem*

90) Francouzské orgány se domnívají, že nejsou splněna některá kritéria pokynů z roku 2005.

91) Francouzské orgány zaprve tvrdí, že společnost Ryanair nepředložila svůj podnikatelský plán. Jinak by usoudily, že snižující se podpory, které vedly k podepsání dohod z roku 2008, byly takové povahy, že umožnily letecké společnosti dosahovat uspokojivou obchodní marži.

92) Francouzské orgány zdůrazňují, že v důsledku neexistence podnikatelského plánu je nemožné ověřit, zda je splněno kritérium míry podpory. CCI d'Angoulême a sdružení SMAC naopak na základě dostupných informací o otevírání spojů se závazky veřejné služby dospěly údajně k závěru, že je toto kritérium splněno.

93) Francouzské orgány se kromě toho domnívají, že trend ročního nárůstu počtu cestujících o […] (*) % bez zvýšení počtu rotací, jak byl zaznamenán v roce 2008 a 2009, by zřejmě pokračoval i v roce 2010.

94) Jak je uvedeno v 56. až 60. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, francouzské orgány se domnívají, že přijatá rozhodnutí neovlivňují obchod v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

5.3. **Nové pokyny**

95) Francie vyjádřila připomínky k výkladu obsahu a formy nových pokynů a souhlasila s jejich uplatněním na případy opatření, která se začala provádět před jejich vydáním.

(*) Důvěrné informace.

96) Poznamenává, že u podpor na provoz jsou nové pokyny pružnější než předchozí. Jejich zpětné uplatnění na všechny podpory umožní podle Francie řešit minulé situace některých letišť mírnějším způsobem.

6. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH TŘETÍCH STRAN

6.1. Připomínky společnosti Air France

97) Společnost Air France se domnívá, že opatření poskytnutá ve prospěch společnosti Ryanair jsou mimořádně výmluvným příkladem obchodních praktik této společnosti.

98) Společnost Air France předložila Komisi rovněž připomínky k použití nových pokynů na tento případ. Společnost Air France odmítá použití nových pokynů na případy podpor na provoz letišť, i když tyto podpory byly vyplaceny před jejich zveřejněním.

99) Na jedné straně se společnost Air France domnívá, že se jedná o zpětné uplatnění nových pokynů, které zvýhodňuje méně poctivé subjekty, protože opravňuje jednání, která nebyla v souladu s pravidly platnými v době, kdy k nim došlo. Tento přístup by naopak potrestal subjekty, které se podřídily předchozím pokynům tím, že odmítly přijímat veřejné prostředky.

100) Na druhé straně společnost Air France zdůrazňuje, že zpětné uplatnění nových pokynů na podpory na provoz, které byly poskytnuty letištím, je v rozporu s obecnými právními zásadami a evropskou judikaturou.

6.2. Připomínky společnosti Ryanair

101) Společnost Ryanair (dále jen „Ryanair“) odmítá, že by smlouva o letištních službách, již uzavřela s letištěm Angoulême, mohla představovat státní podporu.

102) Zastává názor, že její rozhodnutí otevřít letecký spoj Londýn Stansted – Angoulême vyjadřovalo vůli zabezpečit nízkonákladovou leteckou základnu, jejíž prostředí odpovídalo vlastnostem letiště Angoulême. Společnost dále uvádí, že specifika letiště Angoulême byla taková, že bylo možno nabídnout konkurenceschopnou úroveň letištních poplatků. Přes nejistoty spojené s otevřením nového spoje ([60]), a tedy postoupeného rizika, se společnost Ryanair domnívá, že letiště mohlo rozumně očekávat, že vzhledem k úspěchu na jiných linkách bude mít z uzavřené dohody prospěch.

103) Společnost Ryanair dále uvádí, že rozhodnutí o ukončení spoje Londýn Stansted – Angoulême bylo přijato z obchodních důvodů. Podle společnosti poklesly příjmy v roce 2009 o […] % ve srovnání s příjmy zaznamenanými v roce 2008 ([61]). Zdůrazňuje, že v souladu s článkem 9 smlouvy o letištních službách vedla jednání s dobrou vůlí dosáhnout s letištěm Angoulême životaschopné dohody. Tvrdí, že v září roku 2009 požádala o snížení letištních poplatků. Společnost Ryanair uvádí, že po odmítnutí sdružení SMAC, které jí bylo oznámeno dne 3. února 2010, navrhla zachovat spoj pouze v červenci a srpnu a že jejímu návrhu následovalo vypovězení dohody ze strany sdružení SMAC z důvodu nepřípustnosti.

6.2.1. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

6.2.1.1. Existence státních prostředků

104) Společnost Ryanair zdůrazňuje, že poplatky nepředstavují jediné zdroje obchodních a průmyslových komor. Soudí, že článek R. 224-6 zákona o civilním letectví (Code de l'aviation civile) ukládá letištím, jejichž správu zajišťuje obchodní a průmyslová komora, aby financovala své výdaje příjmy vytvořenými při provozování letiště. Společnost Ryanair se domnívá, že CCI d'Angoulême zajišťovala rozhodující část financování letiště. Sdružení SMAC naopak nemělo s provozováním letiště údajně žádnou zkušenost ([62]).

([60]) Ryanair upřesňuje, že letadla, jaká používá ona, nezajišťovala do Angoulême žádnou pravidelnou komerční službu a že neexistovala žádná reference, na jejímž základě by bylo možno posoudit ziskovost spoje.

([61]) Ryanair vidí důvody tohoto poklesu příjmů v navýšení poplatků za cestující vybíraných ve Spojeném království, v růstu ceny za barel ropy a v obecné hospodářské krizi.

([62]) Ryanair zdůrazňuje, že jednání vedla CCI d'Angoulême.

6.2.1.2. Přičitatelnost opatření státu

105) Společnost Ryanair se domnívá, že pouhá skutečnost, že je CCI d'Angoulême pod kontrolou státu a že její zdroje pocházejí z poplatků, nestačí, aby kritérium přičitatelnosti státu bylo považováno za splněné.

106) Tvrdí, že základní kritérium, tzn. veřejnoprávní postavení určitého subjektu, nestačí samo o sobě ke stanovení přičitatelnosti opatření státu ([63]). Konkrétně by se mělo rozlišovat mezi obchodními a průmyslovými komorami a jinými veřejnoprávními institucemi ([64]). V tomto ohledu společnost Ryanair zdůrazňuje, že článek L. 711-1 obchodního zákoníku platného v červnu roku 2005 označuje obchodní a průmyslové komory za hospodářské veřejnoprávní instituce a že parlamentní zpráva u nich zjišťuje „institucionální dvojakost" a pochyby, jaké postavení by se jim mělo přiznat ([65]). Společnost Ryanair kromě toho uvádí, že se stát neúčastní jejich rozhodování a jeho role se omezuje na dohled nad nimi ([66]).

6.2.2. *Selektivní výhoda*

6.2.2.1. Společné posouzení hospodářského zvýhodnění společností Ryanair a AMS

107) Ryanair se domnívá, že společnosti Ryanair a AMS by neměly být považovány za jednoho a téhož příjemce dotčených opatření.

108) Na jedné straně smlouva o marketingových službách prospívala letišti a neměla za cíl zvýšit míru obsazenosti nebo ziskovost na spoji provozovaném společností Ryanair. Na druhé straně struktura akcionářů společnosti AMS a ani předmět její činnosti neumožňují popřít, že předměty dotčených smluv byly odlišné. Ryanair kromě toho zdůrazňuje, že každá z obou smluv byla podepsána jinou osobou ([67]), a to přes jednotné řízení obou společností, kterou zdůraznila Komise.

109) Ryanair rovněž upřesňuje, že uzavření smlouvy o marketingových službách není podmínkou pro otevření leteckého spoje. Tento postup je nicméně v případě regionálních letišť údajně častější ([68]).

6.2.2.2. Společné posouzení smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách

110) Ryanair nesouhlasí se společným posouzením smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách. Zdůrazňuje, že smlouvy o marketingových službách spadají pod společnost AMS, která je dceřinou společností společnosti Ryanair. Tyto smlouvy jsou údajně vyjednávány a uzavírány odděleně od dohod společnosti Ryanair s letišti.

111) Společnost Ryanair nicméně uvádí, že sama provádí reklamní akce pro destinace, do nichž létá. Uvádí rovněž, že na svých internetových stránkách zajišťovala reklamu pro třetí strany, aniž by do těchto akcí byla zapojena společnost AMS. Dále se domnívá, že Komise ve svém rozhodnutí ve věci bratislavského letiště uznala, že reklamní akce prováděné na internetových stránkách společnosti Ryanair přinášejí určitou hodnotu ([69]).

6.2.2.3. Zásada obezřetného investora v tržním hospodářství

a) Podnikatelský plán

112) Společnost Ryanair tvrdí, že rozhodnutím o investicích nepředchází systematicky podnikatelský plán. Skutečnost, že ona sama a jiné podniky či některé úřady pro ochranu hospodářské soutěže ([70]) je nepovažují za systematicky užitečné, by měla stačit ke stanovení, že není realistické činit z nich příznačný prvek chování investora v tržním hospodářství.

([63]) Ryanair se odvolává na rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, *Francie* v. *Komise*, C-482/99, Sb. rozh. s. I-4397.
([64]) Ryanair odkazuje na stanovisko č. 351 654 vydané Státní radou (Conseil d'Etat) dne 16. června 1992.
([65]) Zpráva č. 2388 paní Catherine Vautrinové jménem výboru pro hospodářské věci o návrhu zákona o konzulárních sítích.
([66]) Ryanair tvrdí, že výkon tohoto dohledu neznamená, že se stát vyjadřuje k dohodám, o nichž se jedná v tomto konkrétním případě.
([67]) Smlouvu o letištních službách podepsal Michel Cawley, místopředseda společnosti Ryanair, zatímco smlouvu o marketingových službách podepsal Eddie Wilson, ředitel společnosti AMS.
([68]) Ryanair zmiňuje potřebu letiště vytvořit pověst své značky a zvýšit podíl cestujících, pro něž je cílovou destinací, vůči počtu cestujících, kteří jsou na něm pouze v tranzitu.
([69]) Rozhodnutí Komise 2011/60/EU ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava a společností Ryanair (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24).
([70]) Ryanair se odvolává na stanovisko britského Competition appeal tribunal ze dne 21. května 2010 ve věci 1145/4/8/09, *Stagecoach group PLC* v. *Competition commission*, bod 75.

b) Poznámky k podmínkám uplatnění zásady obezřetného investora v tržním hospodářství

113) Společnost Ryanair se domnívá, že Komise nemůže uplatňovat zásadu soukromého subjektu v tržním hospodářství selektivním způsobem. Odvolává se na stanovisko Tribunálu ([71]) a zdůrazňuje, že Komise musí nahlížet na obchodní transakci jako celek a zohlednit všechny důležité prvky a jejich souvislosti ([72]).

114) Společnost Ryanair se dále domnívá, že Komise musí provést srovnání mezi dohodami uzavřenými společností Ryanair s veřejnoprávními letišti a smlouvami uzavřenými s letišti v částečném či plném vlastnictví soukromých investorů. Pro účely této analýzy odkazuje společnost Ryanair na konkrétní studii ([73]). Připomíná judikaturu Soudního dvora ([74]) a tvrdí, že Komise by měla přijmout přístup založený na nákladech pouze v případě, že neexistuje žádný odkaz na soukromého investora.

115) Společnost Ryanair se domnívá, že Komise používá nesprávnou metodu, když zohledňuje pouze referenční letiště, jež se nacházejí ve stejné spádové oblasti jako letiště, které je předmětem šetření ([75]).

116) Společnost Ryanair zdůrazňuje, že referenční tržní ceny získané u referenčních letišť nejsou ovlivněny státními podporami poskytnutými okolním letištím. Při testech zásady obezřetného investora v tržním hospodářství je proto možno spolehlivě odhadnout referenční hodnotu trhu.

117) Je to údajně možno z těchto důvodů:

— při testech zásady obezřetného investora v tržním hospodářství v jiných oblastech, než jsou státní podpory, se běžně používají referenční analýzy,

— podniky ovlivňují navzájem svá rozhodování pouze v případech, kdy jsou jejich produkty navzájem zaměnitelné nebo se doplňují,

— letiště nacházející se ve stejné spádové oblasti si navzájem nutně nekonkurují a referenční letiště použitá v předložených zprávách čelí ve své spádové oblasti omezené hospodářské soutěži ze strany veřejnoprávních letišť. Méně než třetina obchodních letišť, která se nacházejí ve spádové oblasti referenčních letišť, je tak v plném vlastnictví státu a žádné z letišť ze stejné spádové oblasti jako referenční letiště není předmětem řízení v oblasti státní podpory (stav v dubnu 2013),

— i v případě, kdy referenční letiště čelí ve stejné spádové oblasti hospodářské soutěži ze strany veřejnoprávních letišť, je důvod předpokládat, že jednají v souladu se zásadou obezřetného investora v tržním hospodářství (například má-li v nich soukromý sektor výrazný podíl nebo spravuje-li letiště soukromý subjekt),

— letiště, která dodržují zásadu obezřetného investora v tržním hospodářství, by nestanovila své ceny pod úrovní mezních nákladů.

118) Společnost Ryanair se domnívá, že zásada soukromého subjektu v tržním hospodářství musí zohlednit nízkou hospodářskou hodnotu regionálních letišť v době před rychlým rozvojem jejich činnosti. Vzhledem k nákladům spojeným s jejich uzavřením nebo udržováním se společnost Ryanair s připomenutím judikatury Tribunálu ([76]) domnívá, že každá méně nákladná alternativní nabídka musí být považována za nabídku v souladu se zásadou obezřetného investora v tržním hospodářství.

119) Společnost Ryanair se proto domnívá, že u nákladů zohledněných Komisí by se nemělo jednat o náklady průměrné, ale mezní. Letiště Angoulême mělo údajně racionální hospodářský zájem, aby při stanovování sazeb vycházelo z mezních nákladů a případně i z nižší úrovně.

([71]) Rozsudek Tribunálu ze dne 17. prosince 2008 ve věci T-196/04, *Ryanair* v. *Komise*, Sb. rozh. s. II-03643.
([72]) Ryanair zmiňuje v tomto ohledu příjmy z neleteckých činností a síťové externality.
([73]) Studie ze dne 25. června 2012 vypracovaná společností Oxera.
([74]) Ryanair vychází z rozsudku Soudního dvora ze dne 3. července 2003 ve spojených věcech C-83/01P, C-93/01P a C-94/01P, Chronopost a další, Sb. rozh. s. I-06993. Zmiňuje rovněž Rámec evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011).
([75]) Definice referenční hodnoty trhu ve srovnávací analýze s cílem provedení testů z hlediska zásady obezřetného investora v tržním hospodářství. Věci státní podpory týkající se společnosti Ryanair, zpráva vypracovaná společností Oxera pro Ryanair, 9. dubna 2013.
([76]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 17. října 2002 ve věci T-98/00, *Linde* v. *Komise*, Sb. rozh. s. II-3961, body 43 až 54.

120) Čím je hospodářská soutěž, jíž letiště čelí, ostřejší, o to více je podněcováno ke snížení svých cen na úroveň mezních nákladů.

121) Podle společnosti Ryanair by Komise měla také zohlednit specifičnost každého letiště ([77]). V tomto ohledu se společnost Ryanair domnívá, že prostředí výrazné hospodářské soutěže mezi regionálními letišti nutí tato letiště navzájem soupeřit, aby se společností uzavřely dohody. Tato letiště tak v tomto ohledu jednají stejně jako soukromí investoři.

122) Snaha letišť zlepšit pověst své značky je dále vede k provádění reklamních opatření. Tento jev je o to výraznější, protože tržní síla regionálních letišť je omezená a je v jejich zájmu přilákat letecké společnosti schopné rozvinout jejich provoz.

123) Společnost Ryanair kromě toho tvrdí, že podnikatelský plán použitelný na tato letiště by nutně znamenal, že se část fixních nákladů a nákladů na infrastruktury považuje za nenávratné náklady. Podnikatelský plán by měl také pracovat s výhledem minimálně na 15 roků místo standardních pěti.

124) V těchto souvislostech zastává společnost Ryanair názor, že by se měl přijmout přístup „jednotného zpoplatnění". Vychází ze stanoviska Komise v rozhodnutí o letišti v Bratislavě ([78]) a soudí, že příjmy z činností mimo leteckou dopravu, které představují přibližně 50 % příjmů letiště, jsou v případě regionálních letišť s nedostatečným provozem mimořádně důležité. Snaha zvýšit tyto příjmy, aby se pokrylo co možná nejvíce fixních nákladů, vysvětluje pokutu stanovenou v dohodách se společností Ryanair pro případ, že by nedostála svým závazkům. Činnost společnosti Ryanair údajně zvyšuje hospodářskou hodnotu letiště, které toho může svobodně využít k přilákání jiných leteckých společností.

125) Podle společnosti Ryanair by zájem regionálních letišť na dohodnutí se s leteckými společnostmi, jako je ona, zvýšil síťové účinky spojené s otevřením letecké linky ([79]). Podle společnosti Ryanair byl zájem letiště Angoulême na uzavření dohody s ní o to výraznější, že jediné alternativní řešení spočívalo v otevření leteckých spojů se závazky veřejné služby provozovaných leteckými společnostmi, které používají menší letadla, jako je Twin Jet. Společnost Ryanair nicméně zdůrazňuje, že uvedená druhá možnost by pro letiště znamenala náklady ušlé příležitosti, protože velké letecké společnosti vytvářejí menší náklady na jednoho cestujícího.

126) Společnost Ryanair se rovněž domnívá, že by Komise měla zohlednit síťové externality, které její činnost vytváří. Dohoda uzavřená se společností Ryanair údajně působí na ostatní letecké společnosti jako „magnet" a tyto společnosti se pokouší využít většího zviditelnění a infrastruktur vyšší kvality. Tyto síťové účinky mají mít pozitivní dopad na příjmy z letecké dopravy a příjmy z činností mimo leteckou dopravu ([80]). Společnost Ryanair soudí, že sama Komise přijala tento přístup v rozhodnutí o bratislavském letišti ([81]). Letiště by proto měla mít zájem na uzavření dohody se společností, která se zavazuje k určitému objemu dopravy.

127) Společnost Ryanair upřesňuje, že dohody, které uzavírá, nejsou výhradní. Každé jiné letecké společnosti, která nabízí stejnou službu jako Ryanair, mohou být údajně přiznány stejné podmínky pro její činnost.

128) Pokud jde o analýzu ziskovosti, společnost Ryanair tvrdí, že zásady, které by přijal racionálně uvažující investor ze soukromého sektoru, jsou tyto ([82]):

— posouzení by se provedlo po stupních,

— podnikový plán *ex ante* by nebyl nezbytně nutný,

— v případě nevytíženého letiště by byl vhodnou metodou stanovení sazeb přístup založený na „jednotném zpoplatnění",

— měly by se zohlednit pouze příjmy spojené s hospodářskou činností letiště v provozu,

---

([77]) Ryanair se odvolává na stanovisko Komise v rozhodnutí 2011/60/EU, jež je uvedeno výše v poznámce pod čarou č. 76 ke 111. bodu odůvodnění.

([78]) Viz rozhodnutí uvedené výše v poznámce pod čarou č. 69.

([79]) Ryanair zahrnuje mezi tyto externality: 1) skutečnost, že otevření linky spojující regionální letiště vysílá pozitivní signál ostatním leteckým společnostem ohledně výhledů na ziskovost; pokud jde o tento konkrétní případ, Ryanair tvrdí, že několik týdnů před uzavřením spoje společností Ryanair byla společnost Cityline téměř na dosah uzavření dohody s letištěm Angoulême o zajištění pravidelné služby; 2) přítomnost velké letecké společnosti umožňuje provozovat služby mimo leteckou dopravu, které zase přispívají k růstu dopravy.

([80]) Příjmy mimo leteckou dopravu by měla podněcovat zejména delší doba, kterou stráví na letišti cestující, kteří se tam nenacházejí pouze kvůli mezipřistání. Tato skutečnost by měla přilákat obchodní řetězce působící na letištích.

([81]) Viz rozhodnutí uvedené výše v poznámce pod čarou č. 69.

([82]) Zásady, na nichž stojí analýza ziskovosti při testech zásady investora v tržním hospodářství. Věci státní podpory týkající se společnosti Ryanair, zpráva vypracovaná společností Oxera pro Ryanair, 9. dubna 2013.

— měla by se zohlednit celá doba platnosti dohody, a to včetně jejích případných prodloužení,

— za účelem posouzení výnosnosti dohod by se měly aktualizovat budoucí finanční toky.

129) Dodatečná výnosnost, již přinášejí dohody uzavřené společností Ryanair s letišti, by měla být vyhodnocována na základě míry minimální vnitřní návratnosti nebo opatřeních založených na čisté současné hodnotě.

c) Použití zásady obezřetného investora v tržním hospodářství

130) Společnost Ryanair se obecně domnívá, že skutečnost, že CCI d'Angoulême jednala vzhledem ke svému statusu nezávisle na státu jako opravdový soukromý investor, stačí jako důkaz dodržení zásady investora v tržním hospodářství. Skutečnost, že financování investic letiště zajišťovali členové sdružení SMAC, je údajně dodatečným důkazem, protože vlastníci letiště mají zájem na zvýšení jeho hodnoty.

131) Společnost Ryanair zaprve zdůrazňuje, že posouzení letištních poplatků, které hradí, by se mělo provést na základě jejích omezených potřeb. Společnost zdůrazňuje, že ve srovnání s jinými leteckými společnostmi vyžaduje její hospodářský model menší počet odbavovacích přepážek, vybavení a služeb, že létá bez mezipřistání, omezuje dobu a intenzitu pozemní asistence u svých letadel či zvyšuje produktivitu posádky, aby omezila používání služeb letiště.

132) Dále se domnívá, že pro účely uplatnění zásady investora v tržním hospodářství jsou některá evropská letiště kvůli vzájemné podobnosti zaměnitelná za letiště Angoulême ([83]). V tomto ohledu předkládá společnost Ryanair srovnávací studii, která dochází k závěru, že letištní poplatky na letištích […], […], […] a […], jež jsou považována za srovnatelná s letištěm Angoulême, jsou v průměru nižší než poplatky požadované letištěm Angoulême ([84]).

Tabulka 11

Letiště srovnatelná s letištěm Angoulême

Srovnání parametrů letišť	Angoulême	(…)	(…)	(…)	(…)
Počet obyvatel příslušného města	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Vzdálenost od města (v kilometrech)	14	12	45	46	11,5
Největší město v okruhu 150 km (počet obyvatel)	Bordeaux (241 000)	[…] (441 000)	[…] (481 000)	[…] (76 000)	[…] (1 119 000)
Nejbližší významné letiště (počet cestujících v roce 2009)	Bordeaux (3,3 miliónu)	[…] (1,8 miliónu)	[…] (7,7 miliónu)	[…] (2,8 miliónu)	[…] (19 miliónů)

133) Společnost Ryanair rovněž tvrdí, že rozhodnutí učiněná letištěm Angoulême po uzavření spoje s letištěm Londýn Stansted dokazují, že letiště soudilo, že pravidelné komerční spojení provozované nízkonákladovou společností, které by jej spojovalo se Spojeným královstvím, představuje věrohodné řešení. Odvolává se v tomto ohledu na dohodu uzavřenou se společností SNC-Lavalin, která byla zmocněna k provedení scénáře agresivního rozvoje.

134) Společnost Ryanair zastává dále názor, že zaručený objem přepravy cestujících, ke kterému se zavázala, představuje omezení hospodářského rizika postoupeného letištěm. Tato záruka proto údajně odůvodňuje omezenější míru ziskovosti, než by žádal soukromý investor, který by nemohl využít této doložky.

([83]) Tyto podobnosti vyplývají z parametrů letišť (nacházejí se méně než 150 kilometrů od velkých měst a čelí konkurenčním letištím) a z výše příjmů regionů okolo letišť.

([84]) V případě letiště Angoulême je průměr poplatků za zkoumané období údajně vyšší o [] % za rotaci letadla a o […] % za cestujícího. Oxera nicméně zdůrazňuje, že společnost Ryanair nepodléhala v roce 2009 letištní dani.

135) Společnost Ryanair rovněž uvádí, že přístup zvaný „jednotné zpoplatnění“ ([85]) může vysvětlit, že se letiště snaží maximalizovat své příjmy snížením úrovně letištních poplatků. Společnost Ryanair proto odmítá posouzení, podle nějž nemůže být negativní cena cenou tržní. Domnívá se, že negativní úroveň letištních poplatků může být v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství, pokud je předjímaná úroveň příjmů z činností mimo leteckou dopravu dostatečně vysoká. Společnost Ryanair soudí, že v tomto konkrétním případě mohl soukromý investor rozumně předpokládat, že příjmy z činností mimo leteckou dopravu, které neexistovaly, vzrostou z důvodu objemu dopravy, který může vyvolat ([86]).

136) Zastává názor, že tento přístup posiluje zvláštní situace letiště Angoulême. Soudí, že investor v tržním hospodářství by měl považovat náklady na infrastruktury a provozní fixní náklady za nevratné náklady. Pro tento konkrétní případ to platí údajně o to více, protože letiště Angoulême může trpět konkurencí vysokorychlostních vlaků ([87]). Společnost Ryanair zastává dále názor, že jinou možnost by sice bývalo mohlo představovat uzavření letiště, jenže tržní hodnota čistých aktiv by v nákladech na uzavření byla bezvýznamná. Podle společnosti by se proto na tyto nevratné náklady neměl brát ohled.

137) S ohledem na závazek zajistit minimální úroveň dopravy, za jehož nesplnění hrozí sankce, společnost Ryanair soudí, že jakákoli obchodní nabídka představuje pro letiště s parametry letiště Angoulême zlepšení situace. Jedinou podmínkou údajně je, aby její mezní příjmy přesahovaly její mezní náklady, v čemž se situace letiště Angoulême má lišit od situace, již Soudní dvůr analyzoval v rozsudku ve věci *Chronopost* ([88]). Společnost Ryanair proto tvrdí, že v tomto konkrétním případě by soukromý investor v tržním hospodářství nehledal nutně návratnost investic, pokud jde o předcházející infrastrukturu. Podle společnosti Ryanair by takový investor také nepožadoval, aby se letecká společnost, jež je smluvní stranou, podílela na krytí provozních nákladů, které vznikly před dohodou.

138) Společnost Ryanair rovněž tvrdí, že rozhodnutí přijatá letištěm Angoulême jí nebyla zvláštně určena.

139) V prvé řadě se má jednat o případ rozhodnutí o přizpůsobení letiště Angoulême. K zásadní části investic údajně došlo ještě před jejím příchodem. Stejně tak zdůrazňuje, že v řadě případů došlo k uzavření nebo prodloužení pracovních smluv až po jejím odchodu. Tato rozhodnutí tak údajně odpovídala širšímu projektu získat letišti Angoulême místo na trhu nízkonákladových leteckých společností ([89]). Mají to dokazovat rozhodnutí přijatá sdružením SMAC po odchodu společnosti Ryanair, jako je volba scénáře prováděného společností SNC-Lavalin.

140) Společnost Ryanair zdůrazňuje, že článek 3 smlouvy o letištních službách stanovil, že provozní podmínky, které jí byly poskytnuty, mohou být poskytnuty také každé jiné letecké společnosti. Tvrdí, že letiště Angoulême výši těchto letištních poplatků zveřejnilo.

d) Poznámky k platbám uhrazeným společnosti AMS

141) Společnost Ryanair odmítá předběžné posouzení Komise, podle nějž představují platby uhrazené společnosti AMS pro letiště náklady, protože tento přístup nebere v úvahu hodnotu služeb, které AMS poskytla letišti. Dále se domnívá, že pro účely analýzy subjektu v tržním hospodářství by bylo vhodné rozlišovat mezi nákupem marketingových služeb s určitou hodnotou za tržní cenu a související smlouvou mezi letištěm a leteckou společností.

142) Na podporu svých tvrzení předkládá společnost Ryanair analýzu, jež srovnává ceny AMS s cenami nabízenými za srovnatelné služby na jiných internetových stránkách věnovaných cestování ([90]). Na základě této analýzy se údajně dochází k závěru, že ceny AMS byly buď nižší nebo v rozsahu mediánu cen fakturovaných referenčními internetovými stránkami.

143) Podle společnosti Ryanair uvedené prokazuje, že ceny AMS jsou v souladu s cenami na trhu a že rozhodnutí veřejnoprávního letiště nakoupit služby AMS je v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství. Společnost Ryanair dále předkládá podklady, které mají doložit existenci služeb poskytovaných letištím v rámci smluv s AMS, aby prokázala hodnotu těchto služeb pro letiště.

([85]) Viz 124. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

([86]) Ryanair uvádí jako možnost pro uvedeného investora vzít si příklad z letiště La Rochelle, který považuje za podobný.

([87]) Rozhodnutí o výstavbě železniční dráhy Angoulême – Bordeaux bylo přijato v červenci 2006 a železniční dráhy Tours – Angoulême v červnu 2009.

([88]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 3. července 2003 ve spojených věcech C-83/01P P, C-93/01 P a C-94/01 P, *Chronopost*, Sb. rozh. s. I-069993. Ryanair přesto uznává, že tento přístup by musel být zpřesněn v případě, že fixní náklady prudce vzrostou po překročení určité úrovně činnosti. Za tohoto předpokladu se domnívá, že by bylo vhodnější zohlednit čistou skutečnou hodnotu za delší období.

([89]) Ryanair soudí, že by k těmto investicím došlo, i kdyby na letišti nepůsobila, protože investice do infrastruktur byly provedeny i přes velmi nízký objem přepravy cestujících.

([90]) Oxera, *„Are prices set by AMS in line with the market rate?“*, vypracováno pro společnost Ryanair dne 20. prosince 2013.

144) Pokud by přes její odmítnutí podobného přístupu Komise trvala na tom, že podřídí smlouvy AMS a smlouvy o letištních službách společnosti Ryanair stejnému kritériu subjektu v tržním hospodářství, neměla by být podle společnosti Ryanair podceňována hodnota služeb, které AMS poskytuje letištím.

145) Společnost Ryanair se kromě toho odvolává na závěry různých zpráv, které potvrzují, že jako celoevropská značka je schopna ve značné míře vytvářet u svých reklamních služeb přidanou hodnotu.

146) Společnost Ryanair rovněž předložila zprávu vypracovanou jejím ekonomickým poradcem, tzn. společností Oxera, která se týká zásad, jež by měly být použity u kritéria ziskovosti subjektu v tržním hospodářství uplatněného jak na dohody o letecké dopravě uzavřené mezi společností Ryanair a letišti, tak na dohody o marketingových službách mezi AMS a stejnými letišti ([91]). Společnost Ryanair zdůrazňuje, že to v žádném případě nezpochybňuje její stanovisko, podle nějž by dohody AMS a dohody o letecké dopravě měly být pro účely kritéria subjektu v tržním hospodářství podřízeny odděleným kritériím.

147) Tato zpráva uvádí, že pro účely společné analýzy ziskovosti by příjmy vytvořené AMS měly být zahrnuty do výnosů a výdaje AMS do nákladů. Zpráva za tímto účelem navrhuje metodu založenou na peněžních tocích, jež počítá s tím, že výdaje týkající se AMS budou zpracovány jako dodatečné provozní výdaje.

148) Zpráva zdůrazňuje, že marketing přispívá k vytvoření a posílení hodnoty značky, což může vést k rozvoji činnosti a vytvářet příjmy nejenom po dobu plnění smlouvy o marketingu, ale také po konci její platnosti. Má tomu být zejména v případě, kdy dohoda se společností Ryanair přiláká na letiště další letecké společnosti, což přitáhne provozovatele obchodních služeb, a zvýší tak příjmy letiště z činností mimo leteckou dopravu. Pokud Komise provede společnou analýzu ziskovosti, musí být podle společnosti Ryanair tyto zisky zohledněny tím, že výdaje spojené s AMS budou zpracovány jako dodatečné provozní výdaje a dodatečný zisk bude vypočítán odečtením plateb uhrazených AMS.

149) Společnost Ryanair se dále domnívá, že do dodatečných zisků, se kterými se počítá na konci platnosti dohody o letecké dopravě, by bylo možno zahrnout určitou konečnou hodnotu, aby se zohlednila hodnota vytvořená po konci platnosti dohody. Konečnou hodnotu by bylo možno přizpůsobit na základě opatrného předpokladu možného obnovení dohody se společností Ryanair nebo domluvy s jinými leteckými společnostmi na podobných podmínkách. Společnost Ryanair se domnívá, že tímto způsobem bude možno odhadnout spodní hranici zisků vytvořených společně dohodou uzavřenou s AMS a dohodou o letecké dopravě při zohlednění nejisté povahy dodatečných zisků po uplynutí platnosti dohody o letecké dopravě.

150) Na podporu tohoto přístupu uvádí výše zmíněná zpráva souhrn výsledků studií o dopadu reklamy na hodnotu značky. Tyto studie údajně uznávají, že reklama může posílit hodnotu určité značky a přispět k tomu, aby se její zákazníci stali zákazníky stálými. Podle zprávy reklama na ryanair.com údajně zvyšuje viditelnost značky zejména v případě letiště. Zpráva dodává, že menší regionální letiště, která si přejí zvýšit svůj provoz, mohou posílit hodnotu své značky zejména tím, že uzavřou s AMS dohody o reklamě.

151) Zpráva udává, že přístup založený na peněžních tocích je vhodnější než přístup založený na kapitalizaci, v němž by byly výdaje spojené se společností AMS účtovány jako kapitálové výdaje na nehmotná aktiva (tzn. hodnotu značky letiště). Výdaje na marketing by byly zaneseny do nehmotných aktiv a posléze odepisovány po celou dobu využívání tohoto aktiva s tím, že by se počítalo se zbytkovou hodnotou v okamžiku plánovaného uplynutí platnosti smlouvy o letecké dopravě. Tento přístup by ale údajně nezohledňoval dodatečný přínos, který letišti přineslo podepsání smlouvy o letecké dopravě se společností Ryanair, a bylo by rovněž obtížné odhadnout hodnotu nehmotného aktiva spojenou s výdaji na značku a s délkou doby využívání tohoto aktiva.

6.3. **Připomínky společnosti AMS**

152) AMS odmítá, že by smlouva o marketingových službách, již uzavřela s letištěm Angoulême, mohla představovat státní podporu. Tato smlouva jí údajně neposkytla žádné selektivní zvýhodnění.

6.3.1. *Společné posouzení hospodářského zvýhodnění společností Ryanair a AMS*

153) AMS zdůrazňuje, že má jako společnost skutečný předmět činnosti, který spočívá v poskytování marketingových služeb na internetu. Tvrdí, že hlavní část její činnosti je určena na zhodnocení reklamního prostoru na internetových stránkách společnosti Ryanair.

([91]) Oxera, „*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*“, vypracováno pro společnost Ryanair dne 17. ledna 2014.

154) Poznamenává, že společnost Ryanair se při prodávání jiných reklamních prostor rozhodla spolupracovat s jinými zprostředkovateli.

155) Z uvedeného údajně vyplývá, že není důvod se domnívat, že je nutno provést společné posouzení případného hospodářského zvýhodnění společností Ryanair a AMS.

6.3.2. *Společné posouzení smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách*

156) AMS se domnívá, že zvýšení počtu cestujících, kteří používají služby společnosti Ryanair, není jediným přínosem smlouvy o marketingových službách pro letiště Angoulême. Na jedné straně uvádí, že smlouva uzavřená letištěm s AMS je odlišná od smlouvy uzavřené se společností Ryanair. Na druhé straně zdůrazňuje, že společnost Ryanair propaguje své služby vlastními prostředky. Uzavřením smlouvy o marketingových službách s AMS tak letiště Angoulême údajně nepřispívalo k propagaci služeb společnosti Ryanair.

157) Jako příklad AMS uvádí, že míra obsazenosti letů společnosti Ryanair se beze změny pohybovala na průměrné výši […] %, a to nezávisle na uzavření smlouvy o marketingových službách s AMS. AMS dále zdůrazňuje, že příjmy společnosti Ryanair jsou stejné u všech cestujících, ať už na určité letiště přilétají nebo z něj odlétají.

158) AMS obecně usuzuje, že úsilí vyvinuté v oblasti reklamy je takové povahy, že může přinášet prospěch i samotným poskytovatelům reklamního prostoru ([92]). V tomto konkrétním případě se uvedená externalita údajně projevuje v rostoucí oblíbenosti internetových stránek společnosti Ryanair, a to nezávisle na skutečnosti, zda subjekt, který vyvolal reklamní kampaň, je veřejný nebo soukromý. Protože soukromý investor by neustoupil od investice z důvodu, že z ní mají prospěch třetí strany, AMS soudí, že letiště Angoulême nemuselo brát ohled na skutečnost, že jeho investice do reklamy přinášejí prospěch také společnosti Ryanair.

159) AMS se domnívá, že společnost Ryanair hrála v tomto směru roli předchůdce, protože většina leteckých společností dnes prodává prostor dostupný na jejich internetových stránkách. Nicméně soudí, že se internetové stránky společnosti Ryanair vyznačují tím, že mají mimořádnou hodnotu ([93]). Z tohoto důvodu je údajně nelze srovnávat s internetovými stránkami jiných leteckých společností.

6.3.3. *Kritérium obezřetného investora v tržním hospodářství*

6.3.3.1. Existence výhody ve prospěch AMS

160) AMS soudí, že nebyla příjemcem žádného hospodářského zvýhodnění ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Tvrdí, že se její služby týkají jak soukromých, tak veřejnoprávních subjektů. Mohla by proto být příjemcem stejného opatření také ze strany soukromého podniku. Dodává, že letiště ke koupi svých marketingových služeb ([94]) nenutí a že u reklamního prostoru, který nabízí, se jedná o nedostatkový zdroj, po němž existuje vysoká poptávka.

6.3.3.2. Vztah mezi službami AMS a potřebami kupců

161) AMS soudí, že pro regionální letiště jsou reklamní kampaně nezbytné. Jejich cílem má být zvýšení viditelnosti služeb, jež nabízejí. Dodává, že velká centrální letiště dnes sama považují za žádoucí, aby tyto kampaně prováděla. Zlepšení obrazu dotčených letišť, který z nich vyplývá, je takový, že jim přináší prospěch ([95]). V tomto ohledu AMS tvrdí, že tyto výdaje představují strategickou investici srovnatelnou s podobnými investicemi podniků jako je Coca-Cola, McDonald's nebo Nike.

162) Tato investice je údajně o to více rozhodující, že letiště mají tendenci vytvářet téměř polovinu svých příjmů z činností mimo leteckou dopravu. V tomto konkrétním případě mělo letiště Angoulême zvýšený zájem na rozvoji dopravy tvořené mezinárodní klientelou, protože pravidelná přeprava cestujících na něm prakticky neexistovala. AMS naopak soudí, že společnost Ryanair neměla žádný zájem na tom, aby přispěla na tyto investice do reklamy, protože přilétající či odlétající cestující jí nepřinášejí žádný dodatečný příjem.

([92]) AMS uvádí jako příklad reklamní kampaň v určitých novinách, jež údajně potvrzuje jejich úlohu jako vhodného prostředku pro takovéto marketingové akce, čímž následně novinám umožňuje zvýšit své sazby nebo prodat více reklamního prostoru, či příklad jisté značky nealkoholického nápoje, jejíž reklamní kampaně údajně zvýšily celkový prodej jistého distributora.

([93]) AMS vychází při svém posouzení ze zprávy vypracované společností Zénobie Conseil v květnu roku 2011. Připomíná, že internetové stránky společnosti Ryanair představují 4,5 miliardy stránek navštívených během jednoho roku, 80 % přímých návštěvníků, míru odkazů ve výši 17 %, průměrnou dobu prohlížení na návštěvníka v délce 9 minut a 36 vteřin a vysokou schopnost zaměření na potenciální zákazníky.

([94]) Společnost AMS upřesňuje, že velký počet letišť si z vlastního rozhodnutí reklamu na internetových stránkách společnosti Ryanair nedělá.

([95]) Nárůst dopravy prostřednictvím letecké společnosti, na jejíchž internetových stránkách probíhá reklamní kampaň, nebo jakékoliv jiné letecké společnosti; zvýšení příjmů z činností mimo leteckou dopravu, protože se na letišti usadí obchodní subjekty.

163) AMS dále tvrdí, že propagace „značky“ letišť, a to zejména letišť regionálních, má představovat rozšířenou praxi. Odvolává se v tomto ohledu na snahu zvýšit hodnotu letiště a jeho viditelnost, aby se stalo destinací, již si cestující budou vybírat, na skutečnost, že tyto investice jsou jak pro veřejné, tak pro soukromé investory hospodářsky racionální, na skutečnost, že k těmto investicím přistupují rovněž centrální letiště, na skutečnost, že letiště mají zájem na zvýšení počtu přilétajících cestujících, a na skutečnost, že regionální letiště odlišuje od centrálních letišť především to, že nemají stejnou mezinárodní viditelnost. Tato strategie není údajně závislá na letecké společnosti, již si cestující vyberou, protože letiště určují své marketingové investice podle schopnosti jednotlivých reklamních prostorů zacílit jejich potenciální zákazníky.

6.3.3.3. Cena za služby poskytované AMS

164) AMS tvrdí, že její sazby použité v případě letiště Angoulême odpovídají tržním cenám. Provedla srovnání se smlouvami uzavřenými s letišti […] a […] a tvrdí, že mezi letištními a neletištními zákazníky neprovádí žádnou diskriminaci. Dále soudí, že zhodnocení prostoru dostupného na internetových stránkách společnosti Ryanair ([96]) je takové povahy, že může rovněž prokázat, že cena za službu poskytnutou letišti Angoulême odpovídá tržní ceně.

165) AMS zdůrazňuje, že Komise ve svém rozhodnutí o letišti v Bratislavě uvedeném ve 111. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí usoudila, že nelze vyloučit, že pouhé přítomnosti názvu letiště na internetových stránkách společnosti Ryanair lze přisoudit určitou hodnotu, pokud je toto letiště zmíněno jako destinace.

166) AMS dále uvádí, že její sazebník je objektivní a dostupný na jejích internetových stránkách ([97]). Ceny uplatněné na smlouvu uzavřenou s letištěm Angoulême údajně spadají do tohoto rámce. Byly stanoveny podle typu příslušné stránky ([98]), typu zvoleného umístění ([99]), počtu návštěvníků za den a počtu letů na letiště a odletů z něj.

167) AMS ujišťuje, že poskytuje účinnější služby, protože jsou lépe cílené, než služby poskytované na jiných tradičních reklamních nosičích, jako jsou noviny a časopisy. Má to platit tím spíše, že reklamy, které poskytuje na internetových stránkách společnosti Ryanair, jsou „fixní“, zatímco jiné internetové stránky uplatňují jejich střídání, a že ceny uplatňované smlouvou o marketingových službách uzavřené s letištěm Angoulême byly stanoveny na základě sazebníku pro rok 2007, zatímco návštěvnost britských internetových stránek společnosti Ryanair údajně vzrostla v období 2008 až 2012 o 55 %.

6.4. **Připomínky organizace Transport & Environment**

168) Připomínky této nevládní organizace se v rámci tohoto řízení omezily na zpochybnění oprávněnosti nových pokynů a rovněž rozhodnutí přijatých Komisí v oblasti letectví, a to z důvodu jejich dopadu na životní prostředí.

7. **VYJÁDŘENÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

169) Francouzské orgány uvedly, že k vyjádření zúčastněných stran nemají žádné dodatečné připomínky.

8. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ PODPORY VE PROSPĚCH POSTUPNÝCH SPRÁVCŮ LETIŠTĚ**

8.1. **Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU**

170) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.

([96]) Společnost AMS vychází ze zprávy vypracované Mindshare Ireland v červnu roku 2004.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Úvodní stránka nebo stránka s uvedením destinací.
([99]) Internetový odkaz, podélný pruh, text v podobě odstavců, velikost reklamy.

171) Označení určitého vnitrostátního opatření za státní podporu tak předpokládá, že jsou splněny tyto kumulativní podmínky: 1) příjemce či příjemci jsou podniky podle čl. 107 odst. 1 SFEU, 2) dotčené opatření je poskytnuto ze státních prostředků a je přičitatelné státu, 3) opatření poskytuje svému příjemci či svým příjemcům selektivní zvýhodnění a 4) předmětné opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

8.1.1. *Pojmy podnik a hospodářská činnost*

172) Pro účely stanovení, zda výše uvedené dotace představují státní podporu, je nutno určit, zda se u jejich příjemců jedná o podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

173) Komise v tomto ohledu připomíná, že podle ustálené judikatury zahrnuje pojem podnik jakoukoli jednotku, která vykonává hospodářskou činnost, nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování ([100]). Hospodářskou činností je jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu ([101]).

174) Ve svém rozsudku ve věci „letiště Lipsko-Halle" Soudní dvůr potvrdil, že provozování letiště pro komerční účely a výstavba letištní infrastruktury představují hospodářskou činnost ([102]). Jakmile provozovatel letiště zahájí hospodářské činnosti, představuje bez ohledu na své právní postavení nebo způsob, jakým je financován, podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a tím se uplatňují pravidla Smlouvy pro státní podporu ([103]).

175) V tomto konkrétním případě Komise zjišťuje, že investice na infrastruktury byly financovány pomocí veřejných dotací, že se týkaly zejména prodloužení dráhy a prací na letištní budově a že tyto infrastruktury po sobě následující provozovatelé letiště využívali ke komerčním účelům. Tito provozovatelé za používání dotčených infrastruktur vystavovali faktury.

176) Financování těchto letištních infrastruktur a případných provozních podpor má tak v převážné části za cíl přispět k financování hospodářské činnosti v podobě komerčního provozování letiště, kterou vykonávali po sobě následující provozovatelé. Z uvedeného vyplývá, že subjekty provozující tyto infrastruktury představují podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.1.1.1. Subjekty vykonávající jako hospodářskou činnost provozování letiště

177) Komise zaprve připomíná, že CCI-letiště zajišťovala od roku 2002 do roku 2006 správu letiště Angoulême sama, a tudíž také jeho komerční využití.

178) Pokud jde o období po roce 2006, Komise připomíná, že pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu je možno usoudit, že dva právně odlišné subjekty mohou vykonávat společně hospodářskou činnost, pokud nabízejí zboží nebo služby na daném trhu skutečně společně. Naopak subjekt, který sám neposkytuje na trhu zboží nebo služby, nelze považovat za podnik kvůli pouhému držení podílů, dokonce majoritních, pokud toto držení podílů umožňuje pouze výkon práv spojených s postavením akcionáře nebo společníka ([104]). Pokud jde o období 2007–2011, Komise soudí, že sdružení SMAC a CCI-letiště vykonávaly společně komerční provozování letiště Angoulême. Obchodní příjmy z činnosti poskytování letištních služeb stanovila a vybírala CCI-letiště, jež také zajišťovala provozní správu letecké platformy. Sdružení SMAC mělo zároveň pravomoc obchodně zavazovat letiště vůči třetím stranám. Sdružení SMAC bylo rovněž příslušné z provozního a finančního hlediska, pokud jde o komerční investice na letišti. Sdružení

([100]) Rozsudky Soudního dvora ze dne 18. června 1998 ve věci C-35/96, *Komise* v. *Itálie*, Sb. rozh. s. I-3851, bod 36; ze dne 23. dubna 1991 ve věci C-41/90, *Höfner a Elser*, Sb. rozh. s. I-1979, bod 21; ze dne 16. listopadu 1995 ve věci C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances* v. *Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Sb. rozh. s. I-4013, bod 14; a ze dne 11. prosince 1997 ve věci C-55/96, *Job Centre*, Sb. rozh. s. I-7119, bod 21

([101]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. června 1987 ve věci 118/85, *Komise* v. *Itálie*, Sb. rozh. s. 2599, bod 7; rozsudek Soudního dvora ze dne 18. června 1998 ve věci C-35/96, *Komise* v. *Itálie*, Sb. rozh. s. I-3851, bod 36; a rozsudek ze dne 12. září 2000 ve věcech C-180/98 až C-184/98, *Pavlov a další*, Sb. rozh. s. I-06451, bod 75.

([102]) Rozsudek ze dne 24. března 2011 ve spojených věcech T-443/08 a T-455/08, *Freistaat Sachsen a další* v. *Komise*, (případ „letiště Lipsko-Halle"), Sb. rozh. s. II-01311, potvrzený Soudním dvorem v rozsudku ze dne 19. prosince 2012 ve věci C-288/11P, *Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle* v. *Komise*, dosud nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí, body 42 a 43; viz rovněž rozsudek Tribunálu ze dne 12. prosince 2000 ve věci T-128/98, *Aéroports de Paris* v. *Komise*, Sb. rozh. s. II-3929, potvrzený Soudním dvorem v rozsudku ze dne 24. října 2002 ve věci C-82/01P, *Aéroports de Paris* v. *Komise*, Sb. rozh. s. I-9297, a rozsudek Tribunálu ze dne 17. prosince 2008 ve věci T-196/04, *Ryanair* v. *Komise*, Sb. rozh. s. II-3643, bod 88.

([103]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 17. února 1993 ve spojených věcech C-159/91 a C-160/91, *Christian Poucet* v. *Assurances générales de France a Caisse mutuelle régionale du Languedoc-Roussillon*, Sb. rozh. s. 637.

([104]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006 ve věci C-222/04, *Ministero dell'Economia e delle Finanze* v. *Cassa di Risparmio di Firenze*, Sb. rozh. s. I-289, body 107 až 118 a bod 125.

SMAC se přímo podílelo na poskytování letištních služeb tím, že během tohoto období přispívalo zejména ke komerční správě letiště, jako bylo například uzavření dohod z roku 2008.

179) Komise stejně tak konstatuje, že převedení správy letiště Angoulême na společnost SNC-Lavalin počínaje 1. lednem 2012 neprovázelo vystoupení sdružení SMAC. Podle smluvního rámce stanoveného veřejnou zakázkou ze dne 6. července 2011 neslo za některé povinnosti během zvažovaného období nadále odpovědnost sdružení SMAC.

180) Za prvé sdružení SMAC zůstává jediné odpovědné za rozhodnutí o investicích. Financuje související výdaje ([105]), ačkoliv jsou neoddělitelné od činnosti provozování letiště ([106]). Sdružení SMAC dále nese podstatnou část provozního rizika, protože zaručuje až do určité mezní roční hodnoty vyrovnanost účtů letiště ([107]). Sdružení SMAC také vyjádřilo úmysl přímo financovat pomoc leteckým společnostem, jejímž cílem bylo provádění obchodní politiky letiště zaměřené na obnovení leteckého spojení mezi letištěm Angoulême a britskými ostrovy.

181) Komise proto soudí, že sdružení SMAC zůstalo v období od 1. ledna 2012 spoluprovozovatelem letiště.

182) Komise se tak domnívá, že hospodářskou činnost komerčního provozování letiště Angoulême postupně zajišťovala tato tři uskupení subjektů:

— CCI-letiště v období 2002–2006,

— SMAC a CCI–letiště společně v období 2007–2011 a

— SMAC a společnost SNC-Lavalin společně počínaje 1. lednem 2012.

8.1.1.2. Výkon veřejné moci

183) Komise připomíná, že všechny činnosti správce letiště nemají nutně hospodářskou povahu. Hospodářskou povahu nemají běžně činnosti spojené s výkonem výsadních pravomocí veřejné moci.

a) Vnitrostátní systém financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi státu na francouzských letištích

184) V období 2002–2012 zajišťovaly veřejné orgány financování různých úkolů zajišťovaných postupnými správci letiště Angoulême, které spadají do oblasti bezpečnosti letecké dopravy, ochrany a zabezpečení životního prostředí. Tato financování jsou součástí tohoto formálního vyšetřovacího řízení.

185) Francie v tomto ohledu odkázala na obecný systém financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi státu na francouzských letištích, který stanovily vnitrostátní právní předpisy a který je popsán níže.

186) Tento systém je založen na daňovém odvodu v podobě letištní daně a na dodatečných nástrojích. Historie, způsoby fungování těchto nástrojů a rozsah úkolů, které jsou takto financovány, jsou popsány níže.

187) V roce 1998 usoudila Státní rada (Conseil d'État) v rozhodnutí ve věci SCARA ([108]), že úkoly v oblasti bezpečnosti a ochrany na letištích jsou úkoly v rámci výsadních pravomocí, za něž nese odpovědnost stát, a že z tohoto důvodu nemohou být náklady s nimi spojené přeneseny na uživatele letišť v podobě poplatků. Po tomto rozhodnutí byla zákonem č. 98-1171 ze dne 18. prosince 1998 o organizaci určitých služeb letecké přepravy a článkem 136 zákona č. 98-1266 ze dne 30. prosince 1998 (zákon o státním rozpočtu na rok 1999) ([109]) zavedena počínaje 1. červencem 1999 letištní daň. Jedná se o účelovou daň v tom smyslu, že její výnos lze použít pouze na financování určitých výdajů, a to v tomto případě nákladů spojených s úkoly, které Francie považuje za úkoly výsadních pravomocí státu na letištích. Výše uvedená ustanovení zavedla rovněž dodatečné nástroje pro financování těchto úkolů. Typy úkolů financovaných letištní daní, dodatečné nástroje financování, podoby letištní daně a způsoby uplatnění dodatečných nástrojů jsou popsány postupně níže.

([105]) Článek 11 zadávacích podmínek a technických doložek.
([106]) Rozsudek ve věci letiště Lipsko-Halle uvedený výše v pozn. pod čarou č. 102, bod 107.
([107]) Článek 15 zadávacích podmínek a technických doložek.
([108]) Rozhodnutí Státní rady ze dne 20. května 1998 ve věci *„Syndicat des Compagnies aériennes autonomes" („SCARA")*.
([109]) Dnes kodifikována v článku 1609*w* všeobecného daňového zákoníku.

188) Francouzské právní předpisy upřesněné v prováděcích předpisech vymezují přesně úkoly způsobilé k financování letištní daní. Jedná se o záchranu a boj proti požáru v letadlech, prevenci ohrožení zvířaty ([110]), detekční kontrolu zavazadel v zavazadlovém prostoru, detekční kontrolu cestujících a kabinových zavazadel, kontrolu společných přístupů k vyhrazenému prostoru ([111]), kontrolní opatření v oblasti ochrany životního prostředí ([112]) a automatizovanou kontrolu na hranicích pomocí biometrického zjišťování totožnosti. Odkaz na automatizovanou kontrolu na hranicích pomocí biometrického zjišťování totožnosti byl zaveden do právních předpisů v roce 2008. Kromě tohoto případu zůstal rozsah úkolů způsobilých pro financování letištní daní nezměněn od zavedení tohoto nástroje a odpovídá úkolům, jichž se týkalo rozhodnutí ve věci SCARA. Různé evropské a vnitrostátní předpisy upřesňují povinnosti provozovatelů letišť při plnění těchto úkolů. Například u záchrany a boje proti požárům v letadlech tyto předpisy přesně určují, jaké mají být v závislosti na parametrech letiště dostupné lidské a materiální prostředky.

189) Pro dané letiště podléhá letištní dani každá letecká společnost, která ho používá. Její základ je dán počtem cestujících a objemem nákladu a poštovních zásilek, které společnost do svých letadel nakládá. Sazba letištní daně za cestujícího nebo tunu nákladu či poštovních zásilek se stanoví ročně pro každé letiště zvlášť podle výhledových nákladů vzniklých plněním úkolů, které jsou tímto nástrojem financovány.

190) Provozovatelé letišť činí každý rok roční prohlášení o nákladech a provozu. V tomto prohlášení je uvedena, za předchozí rok, úroveň provozu a zjištěné náklady spojené s úkoly zajišťování bezpečnosti a ochrany ([113]) a také částky získané letištní daní a dodatečnými nástroji na financování těchto úkolů. Prohlášení obsahuje dále výhledy provozu a nákladů a příjmů spojených s úkoly v oblasti bezpečnosti a ochrany v probíhajícím roce a ve dvou následujících. Tato prohlášení ověřují správní orgány, které mohou mimo jiné provádět kontroly na místě. Sazbu daně poté stanoví na tomto základě meziresortní vyhláška.

191) Protože se sazba daně vypočítává na základě výhledových nákladů a provozu, byl zaveden mechanismus úprav *ex post*, aby se zaručilo, že výnos letištní daně, navýšený případně o financování poskytnutá dodatečnými nástroji popsanými níže, nepřesáhne skutečné náklady vzniklé plněním příslušných úkolů. Dotčené náklady zahrnují provozní náklady a náklady na zaměstnance vzniklé plněním těchto úkolů, odpisy hmotného a nehmotného majetku odpovídající investicím provedeným v rámci těchto úkolů a část všeobecných nákladů spojených s plněním těchto úkolů ([114]). Provozovatelé jsou povinni vést víceroční účet příjmů z letištní daně a dodatečných nástrojů a také nákladů vzniklých plněním příslušných úkolů. Jakmile je zjištěn pozitivní zůstatek, je převeden na kumulované účty předchozích let, na nichž tak může vzniknout jak pozitivní, tak negativní zůstatek. Tento zůstatek je zohledněn při stanovení sazby daně na další rok. Každý pozitivní zůstatek je kromě toho spojen s finančními náklady, které nese provozovatel.

192) Od svého vzniku musel být nástroj financování letištní daní doplněn dodatečnými nástroji. Na rozdíl od příjmů z letištní daně nejsou totiž náklady na ochranu a bezpečnost úměrné leteckému provozu. V těchto souvislostech se ukázalo, že kvůli vyrovnání nákladů na ochranu a bezpečnost na letištních se slabým provozem by bylo nutno stanovit výši letištní daně na vysokou úroveň, jež byla považována za obtížně snesitelnou pro cestující. U těchto letišť se proto počítalo s možností stanovit výši letištní daně na nižší úroveň, než je úroveň nutná na pokrytí nákladů, a použít v případě potřeby dodatečné finanční nástroje na financování úkolů způsobilých pro financování letištní daní.

193) V tomto směru po sobě následovalo několik různých nástrojů. Francouzské orgány nejprve použily fond zvláštního určení s názvem Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (dále jen „FIATA“), který vznikl souběžně s letištní daní a stejně jako ona výše uvedeným zákonem č. 98-1266 ze dne 30. prosince 1998. Tento fond byl financován podílem z daně civilního letectví a nahradil fond s názvem Fonds de péréquation des transports aériens („FPTA“), který byl původně vyhrazen pro financování leteckých spojů zajišťujících rozvoj regionů a územní plánování. Financování z fondu FIATA pokrývalo stejné úkoly jako úkoly financované fondem FPTA a bylo rozšířeno na úkoly kryté letištní daní, aby v případě malých letišť sloužilo jako její doplněk. Konkrétně byly úkoly fondu FIATA

([110]) Ohrožení zvířaty zahrnuje především ohrožení ptáky, jež se projevuje srážkami mezi letadly a ptáky, které mohou ohrozit bezpečnost osob a majetku v letadlech.

([111]) Provedení tohoto úkolu může zahrnovat například postavení a údržbu oplocení, které odděluje veřejně přístupný a vyhrazený prostor, nebo zavedení systému dohledu pomocí videokamer po obvodu vyhrazeného prostoru.

([112]) Tento úkol zahrnuje především měření hlučnosti, případně měřené v závislosti na trasách letadel, a kontroly kvality ovzduší a vody v okolí letišť.

([113]) Rozumí se jimi úkoly způsobilé pro financování letištní daní, jak byly popsány výše.

([114]) Všeobecné náklady se týkají hlavně podpůrných funkcí, jako je řízení lidských zdrojů, finanční záležitosti, finanční kontrola investiční činnosti, nákupy, nevyhrazené počítačové systémy, právní ředitelství, správní oddělení, generální ředitelství, vedení účetnictví a správní kontrola.

v podstatě rozděleny do dvou odlišných „oddílů“: oddíl „letiště“ dodatečně pokrýval úkoly v oblasti ochrany a bezpečnosti na malých letištích a oddíl „letecká doprava“ dotoval letecké spoje zajišťující rozvoj regionů a územní infrastrukturu. Rozhodnutí o vyplacení dotací z fondu FIATA na dodatečné financování úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti se přijímala po stanovisku správního výboru oddílu „letiště“ fondu FIATA.

194) V roce 2005 byl fond FIATA zrušen a odpovídající financování převzal po dobu dvou let přímo státní rozpočet při zachování stejných zásad fungování, což zejména znamená stanovisko správního výboru. Počínaje rokem 2008 nahradil stát tento nástroj zvýšením letištní daně, což vede k tomu, že u některých letišť je daň stanovena na vyšší úroveň, než je úroveň nutná k pokrytí nákladů vzniklých plněním úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti. Takto vzniklý přebytek je přerozdělen menším letištím, aby se doplnil výnos z letištní daně, jež je na nich vybírána.

195) Jak bylo popsáno výše, uvádějí roční prohlášení provozovatelů letišť, jež ověřují správní orgány, výhledové a zjištěné náklady a rovněž výhledové a zjištěné příjmy jak z letištní daně, tak z dodatečných nástrojů. Stejně tak roční účty vedené provozovateli, na jejichž základě je vypočítáváno saldo skutečných nákladů a příjmů, které v případě, že je pozitivní, vede ke snížení daně a zahrnutí finančních nákladů nesených provozovateli, zahrnují jak výnos z letištní daně, tak financování obdržená na základě dodatečných nástrojů. Mechanismus prohlášení, kontroly a úpravy *ex post*, který má zabránit vyplacení veřejných prostředků přesahujících skutečné náklady, se tak týká jak letištní daně, tak dodatečných nástrojů.

b) Vyhodnocení obecného systému financování úkolů spadajících do oblasti výsadních pravomocí státu a svěřených francouzským letištím

196) Jak Komise připomněla v nových pokynech, Soudní dvůr uvedl, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí jakožto veřejného orgánu nejsou hospodářské povahy a obecně nespadají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře ([115]). Podle nových pokynů ([116]) se má obecně za to, že činnosti jako řízení leteckého provozu, policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy.

197) Nové pokyny dále upřesňují, že financování nehospodářských činností z veřejných zdrojů nepředstavuje státní podporu pouze za podmínky, že se striktně omezí na kompenzaci vzniklých nákladů a nevede k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. Pokyny s ohledem na tuto druhou podmínku upřesňují, že pokud je v daném právním řádu obvyklé, že civilní letiště musí nést určité náklady spjaté se svým provozem, zatímco jiná civilní letiště je nést nemusí, mohlo by posledně jmenovaným letištím vzniknout zvýhodnění, a to bez ohledu na to, zda se uvedené náklady vztahují na činnost, která je obecně považována za činnost neekonomické povahy ([117]).

198) Činnosti financované obecným systémem financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi státu na francouzských letištích, který je popsán v oddíle 8.1.1.2, spadají do oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy ([118]), činností policie ([119]), hasičské záchranné služby ([120]), bezpečnosti leteckého provozu ([121]) a ochrany životního a přírodního prostředí ([122]). Tyto činnosti lze oprávněně považovat za činnosti spadající do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí jakožto veřejného orgánu. Komise proto soudí, že Francie považovala z hlediska pravidel pro státní podporu tyto činnosti oprávněně za činnosti spadající do „výsadních pravomocí státu“, to znamená za činnosti neekonomické povahy.

199) Z uvedeného vyplývá, že Francie může stanovit financování z veřejných zdrojů, kterým se vyrovnávají náklady provozovatelů letišť vzniklé plněním těchto úkolů, za podmínky, že toto plnění ukládají vnitrostátní právní předpisy všem letištím bez rozdílu a že toto financování nevede k nadměrnému vyrovnání nebo diskriminaci mezi letišti.

([115]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. června 1987 ve věci C-118/85, *Komise* v. *Itálie*, Sb. rozh. s. 02599, bod 7 a 8, a rozsudek Soudního dvora ze dne 4. května 1988 ve věci C-30/87, *Bodson* v. *Pompes funèbres des régions libérées*, Sb. rozh. s. I-2479, bod 18.
([116]) Bod 35.
([117]) Bod 36 a 37.
([118]) Do této kategorie patří detekční kontrola zavazadel v zavazadlovém prostoru, detekční kontrola cestujících a kabinových zavazadel a kontrola společných přístupů k vyhrazenému prostoru.
([119]) Do této kategorie patří automatizovaná kontrola na hranicích pomocí biometrického zjištění totožnosti.
([120]) Jak je uvedeno výše, nové pokyny uvádějí výslovně tyto tři kategorie jako příklady činností neekonomické povahy.
([121]) Do této kategorie patří prevence ohrožení zvířaty.
([122]) Do této kategorie patří kontrolní opatření v oblasti ochrany životního prostředí.

200) Na jedné straně je nutno konstatovat, že výše popsaný systém platí pro všechna francouzská civilní letiště, a to jak co se týče oblasti úkolů, které jsou předmětem vyrovnání, tak nástrojů financování. Podmínka nediskriminace je tak splněna. Francouzské právní předpisy sice pověřují správce letišť plněním úkolů v oblasti výsadních práv státu, ale financování těchto úkolů přisuzují státu a nikoliv jim. Vyrovnání nákladů spojených s plněním těchto úkolů z veřejných zdrojů tak nevede ke snížení nákladů, které by správci letišť měli podle francouzského právního řádu obvykle nést.

201) Na druhé straně z popisu uvedeného v oddíle 8.1.1.2 vyplývá, že systém stanovený francouzskými právními předpisy je založen na mechanismech striktní kontroly nákladů jak *ex ante*, tak *ex post*, což zaručuje, že správci letišť dostávají prostřednictvím letištní daně a dodatečných nástrojů pouze částky nezbytně nutné na pokrytí nákladů.

202) Z uvedeného vyplývá, že financování obdržená správci francouzských letišť, mezi nimiž se nacházejí také správci letiště Angoulême, nepředstavují na základě tohoto systému státní podporu.

8.1.2. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

8.1.2.1. Existence státních prostředků

203) Na základě právního rámce stanoveného úmluvou z roku 2002 a následně smlouvou o postoupení správy z roku 2009 poskytlo několik orgánů místní samosprávy a jiných veřejných orgánů dotace po sobě následujícím provozovatelům letiště. Jedná se o tyto subjekty: CG16, COMAGA, CCBC, SMAC a CCI d'Angoulême.

204) Za účelem zjištění, zda zdroje CCI d'Angoulême představují státní prostředky, Komise zaznamenává, že veřejnoprávní instituce správní povahy představuje nezávislou správní jednotku, jež podléhá úzké kontrole ze strany ústředních orgánů francouzského státu ([123]). Souhrnný rozpočet obchodní a průmyslové komory kromě toho tvoří příjmy z daní vybíraných od podniků zapsaných v obchodním rejstříku společností. Komise proto soudí, že prostředky CCI d'Angoulême jsou státními prostředky.

205) Z hlediska použití čl. 107 odst. 1 SFEU jsou zdroje orgánů územních samosprávných celků státními prostředky ([124]). U členů, kteří tvoří sdružení SMAC a kteří se smluvně zavázali udržovat jeho účetnictví z vlastních prostředků, se přitom jedná o obchodní a průmyslové komory, jeden orgán územní samosprávy ([125]) nebo veřejné subjekty, které tvoří orgány územní samosprávy. Komise proto soudí, že prostředky sdružení SMAC jsou státními prostředky.

8.1.2.2. Přičitatelnost opatření státu

206) Komise soudí, že rozhodnutí, kterými veřejnoprávní entity schválily poskytnutí předmětných dotací, jsou přičitatelná státu ([126]).

207) Komise dále zaznamenává, že sdružení SMAC je veřejnoprávní entita, která nemá žádného zaměstnance a je administrativně zahrnuta do územně samosprávných celků, které přímo nebo nepřímo sdružuje. Jeho rozhodnutí v oblasti rozpočtu, jež jsou pro jeho členy závazná, přijímá výbor složený ze zástupců jeho členů. Na základě uvedeného Komise soudí, že rozhodnutí sdružení SMAC ohledně činnosti letiště jsou přičitatelná státu.

([123]) Obchodní a průmyslové komory jsou ve Francii veřejnoprávní instituce správní povahy. Obchodní a průmyslová komora zastupuje obecné zájmy obchodu, průmyslu a služeb ve svém obvodě. Úkoly a pravomoce obchodních a průmyslových komor stanoví zákon a komory podléhají správnímu a finančnímu dohledu státu prostřednictvím ministerstva financí a výstavby a ministerstva plánování a územní správy, z nichž každé jedná v oblasti své pravomoci. „Dohled nad regionálními obchodními a průmyslovými komorami a nad územními obchodními a průmyslovými komorami vykonává prefekt regionu za asistence regionálního vedoucího pracovníka odpovědného za veřejné finance" (článek R 712-2 obchodního zákoníku). Dohlížecí orgán má právo na informování. Musí mu být proto sdělována určitá kategorie aktů. Tyto akty smí být provedeny pouze, pokud byly sděleny dohlížecímu orgánu. V čele obchodních a průmyslových komor stojí shromáždění volené ze zástupců podniků jejich obvodu.

([124]) Rozsudek Tribunálu ze dne 12. května 2011 ve spojených věcech T-267/08 a T-279/08, *Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis* v. *Evropská komise*, Sb. rozh. s. II-01999, bod 108.

([125]) Jedná se o CG16.

([126]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002 ve věci C-482/99, *Francie* v. *Komise*, Sb. rozh. s. I-4397, body 52 až 56.

208) Pokud jde o opatření přijatá CCI d'Angoulême, Komise hned zpočátku zjišťuje, že obchodní a průmyslové komory jsou veřejnoprávní instituce správní povahy a jako takové podléhají veřejnému právu. Komise rovněž zdůrazňuje, že francouzské právo označuje obchodní a průmyslové komory za „zprostředkovatele státu" a přisuzuje jim úkol přispívat k hospodářskému rozvoji, přitažlivosti, územnímu rozvoji a podpoře podniků a jejich sdružení ([127]). Úkol v podobě provozování letišť, kterým jsou pověřeny obchodní a průmyslové komory, tak vyplývá z jejich role podporovatele místního a regionálního rozvoje, ačkoliv provozování letiště je samo o sobě činnost hospodářské povahy ([128]).

209) Komise rovněž zdůrazňuje, že článek R 712-2 a následující obchodního zákoníku podřizují obchodní a průmyslové komory dohledu vykonávanému zástupci státu. Dohlížecí orgán má proto přístup na všechna jednání valných hromad obchodních a průmyslových komor a může přidávat body na program jednání těchto orgánů. Zejména pak jsou rozhodnutí o výchozích, opravných a splněných rozpočtech vykonatelná až po schválení dohlížecím orgánem, přičemž schválení nemusí být formálně vyjádřené. V tomto konkrétním případě stanovily tyto rozpočty převody finančních prostředků ve prospěch provozovatelů letiště, včetně CCI-letiště ([129]), jak je uvedeno v 28. a 29. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí ([130]).

210) Vzhledem k těmto skutečnostem Komise soudí, že CCI d'Angoulême, včetně CCI-letiště, je součástí veřejné správy ([131]), a že opatření, která přijala ve prospěch provozovatelů letiště Angoulême, jsou nutně přičitatelná státu.

8.1.3. *Selektivní výhoda pro provozovatele letiště*

211) Za účelem posouzení, zda určité státní opatření představuje podporu podniku, je nutno zjistit, zda se dotčenému podniku dostalo hospodářského zvýhodnění v tom, že nemusí nést náklady, které by měly běžně zatěžovat jeho vlastní finanční prostředky, nebo zda se těší výhodě, kterou by za běžných tržních podmínek neměl ([132]).

212) V tomto konkrétním případě se francouzské orgány domnívají, že lze celé letiště Angoulême označit za službu obecného hospodářského zájmu. Toto označení je údajně spojeno s rolí, kterou letiště hraje při územním, hospodářském a sociálním rozvoji regionu. Finanční prostředky, které mu byly poskytnuty, by proto neměly být považovány za státní podporu ve smyslu judikatury *Altmark*, protože mu neposkytly skutečné zvýhodnění.

213) Protože francouzské orgány tvrdí, že při uplatnění výše uvedené judikatury *Altmark* nevedou údajně finanční příspěvky poskytnuté správcům letiště Angoulême k selektivnímu zvýhodnění, musí Komise přezkoumat, zda jsou v tomto konkrétním případě splněny podmínky stanovené v tomto rozsudku. V tomto ohledu je nutno připomenout, že Soudní dvůr v tomto rozsudku rozhodl, že vyrovnávací platby poskytované za plnění závazků veřejné služby nepředstavují podporu ve smyslu čl. 107, odst. 1 SFEU za předpokladu splnění těchto čtyř kumulativních podmínek:

— podnik-příjemce byl skutečně pověřen plněním závazků veřejné služby a tyto závazky byly jasně definovány (první podmínka),

— parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočítáváno, byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem (druhá podmínka),

([127]) Článek L 710-1 obchodního zákoníku stanoví, že: *„departementální instituce nebo komory sítě obchodních a průmyslových komor mají každá jakožto zprostředkovatel státu za úkol zastupovat zájmy průmyslu, obchodu a služeb u orgánů veřejné moci nebo zahraničních orgánů. (…) Síť, a v ní každá departementální instituce nebo komora, přispívá k hospodářskému rozvoji, přitažlivosti, územnímu rozvoji a podpoře podniků a jejich sdružení tím, že plní za podmínek stanovených výnosem všechny úkoly veřejné služby a všechny úkoly obecného zájmu, které jsou nutné pro splnění těchto úkolů*".

([128]) Výše uvedený článek L 710-1 dále stanoví: *„Za tímto účelem může každá departementální instituce či komora plnit za případného dodržování odvětvových programů, které se na ni vztahují: (…) 5) Úkoly v oblasti zakládání a správy zařízení, a to zejména přístavů a letišť*".

([129]) Komise zdůrazňuje, že pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu není důvod rozlišovat mezi CCI d'Angoulême a zvláštní entitou s názvem CCI-letiště, která je určena ke správě letiště, protože tato entita, která spravuje letiště Angoulême, nemá vlastní právní subjektivitu, jež by byla odlišná od právní subjektivity CCI d'Angoulême, a je pouhou odnoží vnitřních útvarů CCI d'Angoulême bez rozhodovací autonomie s výjimkou rozhodování v oblasti každodenní správy letiště. Ostatně Francie a ani žádná ze zúčastněných stran netvrdily, že by opatření, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, měla být přičítána pouze této entitě.

([130]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 2. února 1988 ve spojených věcech C-67/85, C-68/85 a C-70/85, *Van der Kooy* v. *Komise*, Sb. rozh. s. 219, bod 37.

([131]) Viz rozhodnutí Komise o státní podpoře N 563/05, Francie – podpora ve prospěch společnosti Ryanair (spoj Toulon – Londýn) (Úř. věst. C 204, 26.8.2006, s. 4).

([132]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 14. února 1990 ve věci C-301/87, *Francie* v. *Komise*, Sb. rozh. 1990, s. I-307, bod 41.

— vyrovnání nepřesahuje meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto závazků (třetí podmínka), a

— není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností (čtvrtá podmínka).

214) Ve svém sdělení o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu ([133]) (dále jen „sdělení o službách obecného hospodářského zájmu“) Komise poskytla pokyny k vyjasnění požadavků ohledně vyrovnání za služby obecného hospodářského zájmu. Toto sdělení rozebírá jednotlivé podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark*, tj. pojem služby obecného hospodářského zájmu ve smyslu článku 106 SFEU, nezbytnost existence pověřujícího aktu, povinnost vymezit parametry vyrovnávací platby, zásady týkající se zamezení nadměrnému vyrovnání a zásady týkající se výběru poskytovatele.

215) Protože jsou podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark* kumulativní, nesplnění jediné z nich má za následek označení přezkoumávaných opatření za státní podporu ve smyslu práva Unie. Se zřetelem na přezkoumávaná opatření Komise považuje za vhodné a dostatečné přistoupit za všechna zvažovaná období k přezkumu první a čtvrté podmínky rozsudku ve věci *Altmark*.

8.1.3.1. Definice služby obecného hospodářského zájmu (první podmínka)

a) Rámec analýzy

216) První podmínka stanovená rozsudkem ve věci *Altmark* se týká definice poslání služby obecného hospodářského zájmu. Tento požadavek se shoduje s požadavkem čl. 106 odst. 2 SFEU ([134]), z něhož vyplývá, že podniky pověřené poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu jsou podniky pověřené „zvláštním úkolem“ ([135]). Obecně řečeno pověření „zvláštním úkolem veřejné služby“ je spjato s poskytováním služeb, které by z hlediska svého komerčního zájmu podnik neposkytoval nebo by je neposkytoval ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek ([136]). Členské státy Unie mohou použitím kritéria obecného zájmu spojit s poskytováním takových služeb zvláštní povinnosti.

217) Komise nicméně soudí, že by nebylo vhodné připojit zvláštní závazky veřejné služby ke službám, které již poskytují nebo mohou poskytovat uspokojivým způsobem a za podmínek (ceny, objektivní charakteristiky kvality, nepřerušovanost a přístup ke službě) slučitelných s obecným zájmem v podobě určené státem podniky, které provozují své činnosti za běžných komerčních podmínek. Pokud jde o otázku, zda určitou službu nemůže poskytnout trh, je nutno připomenout, že pravomoc Komise v oblasti definice služby obecného hospodářského zájmu se omezuje na ověření, zda se dotčený členský stát nedopustil zjevně nesprávného posouzení tím, že určitou službu označil za službu obecného hospodářského zájmu ([137]).

218) Pokud kromě toho existují zvláštní pravidla na úrovni Unie, rozhodovací pravomoci členských států jsou těmito pravidly vázány, aniž by tím bylo dotčeno posouzení provedené Komisí za účelem zjištění, zda byla služba obecného hospodářského zájmu správně vymezena pro účely kontroly v oblasti státních podpor ([138]).

219) Komise obecně předem nevylučuje, že by celková správa letiště nemohla být označena za službu obecného hospodářského zájmu. V tomto ohledu nové pokyny uvádějí, že takové označení je možné v řádně odůvodněných případech ([139]), jako je například případ, kdy by určitý region zůstal izolován od zbytku Unie v takové míře, že by to narušovalo jeho sociální a hospodářský rozvoj. Při takovém posouzení skutečné nezbytnosti veřejné služby je nutné vzít v úvahu jiné druhy dopravy, jako jsou například vysokorychlostní železniční spoje nebo lodní spoje zajišťované

([133]) Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, přijaté Komisí dne 20. prosince 2011 (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).
([134]) Rozsudek Tribunálu ze dne 12. února 2008 ve věci T-289/03, *BUPA a další* v. *Komise*, Sb. rozh. s. II-81, body 171 až 224.
([135]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1974 ve věci 127/73, *BRT* v. *SABAM*, Sb. rozh. s. 313.
([136]) Viz výše uvedené sdělení o službách obecného hospodářského zájmu, body 46 až 47.
([137]) Viz sdělení o službách obecného hospodářského zájmu, bod 47.
([138]) Viz sdělení o službách obecného hospodářského zájmu, bod 46.
([139]) Viz body 69 až 73 nových pokynů.

trajektem. V takových případech mohou orgány veřejné moci uložit letišti závazek veřejné služby takovým způsobem, aby letiště zůstalo otevřeno pro komerční dopravu.

220) Komise v tomto ohledu připomíná, že pro odůvodněné označení za službu obecného veřejného zájmu musí cíl obecného zájmu, který sledují orgány veřejné moci, přesahovat hranice hospodářského rozvoje zvláštních činností či regionů, jak ho stanoví čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Soudní dvůr rozhodl, že služby obecného hospodářského zájmu jsou služby, které mají zvláštní rysy ve srovnání s jinými hospodářskými činnostmi ([140]), a že podniky pověřené poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu jsou podniky pověřené „zvláštním úkolem" ([141]). Komise tak obecně soudí, že označení úkolů zajišťovaných správcem letiště za službu obecného hospodářského zájmu lze odůvodnit pouze za podmínky, že by bez letiště byla část nebo celá oblast dopravně obsluhovaná dotčeným letištěm izolována od zbytku území Unie v takové míře, že by to narušovalo její sociální a hospodářský rozvoj.

221) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise v podstatě usoudila, že za službu obecného hospodářského zájmu by bylo možno považovat úkoly spojené se správou letiště, které spočívají v zajištění přesně vymezených závazků veřejné služby, jako je například udržování provozních podmínek a přístupu k infrastruktuře. Za službu obecného zájmu nelze naopak označit rozvoj letištní platformy, a to zejména v případě komerčních spojů a bez ohledu na spoje se závazky služby obecného hospodářského zájmu.

222) V tomto ohledu Komise na jedné straně konstatuje, že se letiště obsluhovaná pravidelnými spoji, která jsou nejblíže letišti Angoulême, nacházejí více než hodinu a půl cesty vozem ([142]). Na druhé straně město Angoulême sice zaujímá centrální polohu v západní části kontinentální Francie, nicméně není napojeno na dálniční síť a ani na vysokorychlostní železniční tratě, které zajišťují dopravní obslužnost východní Francie. V tomto ohledu je důležité zdůraznit, že závazky veřejné služby byly uloženy během zkoumaného období a podle platných evropských předpisů na spojení mezi letišti Angoulême a Lyon ([143]). Tyto závazky veřejné služby měly zejména za cíl zajistit dostatečné dopravní služby s odletem a příletem do Angoulême ([144]).

223) Komise mimoto připomíná, že průměrný provoz na letišti Angoulême během zkoumaných období klesl a zůstal výrazně pod hranicí 200 000 cestujících za rok ([145]) a že podnikové účetnictví tohoto letiště vykazuje strukturální ztrátu, jak vyplývá z výše uvedeného 17. bodu odůvodnění.

224) Vzhledem k inherentním vlastnostem letiště Angoulême se lze domnívat, že subjekt, který by se ohlížel na svůj obchodní zájem, by nezajišťoval správu tohoto letiště nebo by ji alespoň nezajišťoval za běžných obchodních podmínek.

225) Z uvedeného vyplývá, že vzhledem k zeměpisné poloze města Angoulême z hlediska dopravní sítě, již má město k dispozici, vzhledem k neexistenci blízkého letiště, jež by mohlo představovat pro cestující přiměřenou dopravní alternativu, a vzhledem k výrazně slabému provozu a strukturálně ztrátové povaze letiště se Komise domnívá, že se Francie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když usoudila, že úkoly správců letiště Angoulême, které byly výlučně spojeny se zachováním provozuschopnosti a přístupu k infrastruktuře, lze označit za službu obecného hospodářského zájmu. Naopak komerční rozvoj letiště zavedením nových leteckých spojů nebo rozšíření činností mimo leteckou dopravu by v zásadě jako takové neměly splňovat kritérium obecného zájmu, jež by odůvodňovalo označení za službu obecného hospodářského zájmu. Komise zejména soudí, že vyrovnání nákladů vyvolaných poskytováním služby obecného hospodářského zájmu a poskytované veřejnými orgány nesmí ovlivnit ekonomické podněcování správce letiště, aby navázal komerční vztahy s leteckými společnostmi.

226) Vzhledem k těmto úvahám musí proto Komise pro každé dotčené správní období určit, které činnosti správců letiště Angoulême mohou spadat do oblasti působnosti služby obecného hospodářského zájmu a které do ní spadat nemohou.

([140]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. prosince 1991 ve věci C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova*, Sb. rozh. s. I-5889, bod 27; rozsudek Soudního dvora ze dne 17. července 1997 ve věci C-242/95, *GT-Link*, Sb. rozh. s. I-4449, bod 53, a rozsudek Soudního dvora ze dne 18. června 1998 ve věci C-266/96, *Corsica Ferries*, Sb. rozh. s. I-3949, bod 45.

([141]) Viz zejména výše uvedený rozsudek Soudního dvora ve věci *BRT* v. *SABAM*.

([142]) Viz tabulka č. 1 ve 14. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí.

([143]) Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8) mezitím nahrazené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepracované znění) (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

([144]) Viz čl. 4 odst. 1 písm. a) výše uvedeného nařízení č. 2408/92.

([145]) Viz výše uvedenou tabulku č. 2.

b) Oblast působnosti služby obecného hospodářského zájmu

227) Pokud jde o období 2002–2006, během nějž letiště provozovala CCI-letiště, byla vypracována úmluva z roku 2002, aby se zajistilo plnění úkolů veřejné služby ve spojení s leteckou obslužností a nepřerušeným plněním veřejné služby ([146]). Předmětem úmluvy rovněž bylo umožnit rozvoj letiště. V úvodních ustanoveních této úmluvy se v tomto ohledu uvádí, že se smluvní strany *„rozhodly spojit své úsilí při definování a financování politiky rozvoje, vybavování a provozování“* letiště Angoulême.

228) Vzhledem k úvahám rozvinutým v 221. až 226. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že správní úkoly popsané v úmluvě o koncesi a v návazných zadávacích podmínkách ve spojení se zachováním provozuschopnosti a přístupem k infrastruktuře lze považovat za úkoly obecného zájmu a že označení těchto úkolů za službu obecného hospodářského zájmu není výsledkem zjevně nesprávného posouzení.

229) Naopak cíl komerčního rozvoje letiště zavedením nových leteckých spojů nebo rozšíření činností mimo leteckou dopravu nesplňují jako takové kritérium obecného zájmu, jež by odůvodňovalo označení za službu obecného hospodářského zájmu. Nelze je odůvodnit cílem regionálního rozvoje, o kterém se zmiňují francouzské orgány.

230) Nicméně je nutno uznat, že jediná skutečně vyplacená vyrovnání nebyla ve skutečnosti poskytnuta za náklady vzniklé zahájením provozu na nových spojích, uzavřením smluv s novými leteckými společnostmi nebo rozšířením činností mimo leteckou dopravu na letišti Angoulême, ale souvisela výlučně s činnostmi, jež lze označit za služby obecného hospodářského zájmu.

231) Pokud jde o období 2007–2011, během nějž provozovalo letiště sdružení SMAC společně s CCI-letiště, je nutno konstatovat, že na jedné straně stanovy sdružení SMAC ze dne 21. prosince 2006 jej pověřují úpravami, vybavením, údržbou, správou a provozováním letiště Angoulême. Na druhé straně smlouva o postoupení správy, již uzavřely sdružení SMAC a CCI d'Angoulême dne 22. ledna 2009, převádí pravomoci v oblasti investic prováděných v rámci provozování letiště z CCI-letiště na sdružení SMAC. Podle smlouvy o postoupení správy jsou ostatní úkoly spojené s provozováním letiště přiděleny CCI-letiště.

232) Podle stanov SMAC spočívá předmět činnosti sdružení v *„zajištění rozvoje komerčních leteckých služeb v oblasti přepravy cestujících či nákladu, leteckých spojů za úplatu pro podniky a soukromé osoby, výletních letů, turistických spojů, školení a všech návazných činností, které by mohly přispívat k dosažení tohoto cíle“* na letištích Angoulême a Cognac.

233) Jak bylo uvedeno výše v 225. bodě odůvodnění, správní úkoly spojené výlučně se zachováním provozuschopnosti a přístupem k infrastruktuře lze považovat za úkoly obecného zájmu a pouze u označení těchto úkolů za službu obecného hospodářského zájmu lze prohlásit, že není výsledkem zjevně nesprávného posouzení.

234) Jak bylo připomenuto v 225. bodě odůvodnění, rozvoj komerčních letů nelze naopak označit za službu obecného hospodářského zájmu ani v případě, kdy má za cíl podpořit regionální rozvoj. Nicméně je nutno uznat, že pouze obchodní styky se společností Ryanair měly za následek náklady, které neslo sdružení SMAC a CCI-letiště a které byly konkrétně spojeny s rozvojem nových dopravních služeb. Protože je nutno považovat sdružení SMAC a CCI-letiště za společného vykonavatele hospodářské činnosti při správě letiště vůči společnosti Ryanair, musí se vyrovnání dodatečných nákladů vzniklých ze smluv z roku 2008 a poskytnuté sdružením SMAC analyzovat v rámci přezkumu případných prvků státní podpory obsažených v těchto smlouvách.

235) Usnesení sdružení SMAC ze dne 23. června 2001 stanoví, že mimosmluvní platby určené na zajištění komerčního rozvoje letiště provádí sdružení SMAC přímo leteckým společnostem. Finanční opatření odpovídající činnostem spojeným s rozvojem nových dopravních služeb proto nelze považovat za službu obecného hospodářského zájmu a budou analyzována v rámci posouzení opatření podpory vyplacených společnosti Ryanair ([147]).

([146]) Tyto závazky jsou uvedeny v článku 20 a 21 zadávacích podmínek koncese z roku 2002.
([147]) Viz oddíl č. 9 tohoto rozhodnutí.

236) Ze zadávacích podmínek a technických doložek odpovídajících období společného provozování letiště sdružením SMAC a společností SNC-Lavalin, jež začalo dne 1. ledna 2012, vyplývá nejenom úkol spojený se zachováním provozuschopnosti a přístupem k infrastruktuře, ale také úkol propagace letiště a rozvoje jeho činnosti. Podle článku 9 zadávacích podmínek a technických doložek tak „*provozovatel musí v hospodářském zájmu a v zájmu místního cestovního ruchu hledat všechny cesty k rozvoji činnosti a turistiky na letišti*“. Ze stejného ustanovení vyplývá, že provozovatel „*za tímto účelem zajišťuje propagaci letiště u současných a potenciálních uživatelů, subjektů komerčního letectví a poskytovatelů letů pro podniky a soukromé osoby, poskytovatelů turistických služeb, poskytovatelů letecké přepravy nákladu, poskytovatelů školení, subjektů zajišťujících leteckou údržbu a všech dalších subjektů, které vyvíjejí doplňkovou nebo návaznou činnost k provozování letiště*“.

237) Ze zprávy zaslané sdružením SMAC komisi nabídkového řízení v tomto ohledu vyplývá, že plán rozvoje předložený společností SNC-Lavalin v rámci proaktivního scénáře byl rozhodujícím prvkem při výběru této nabídky. Z usnesení o přidělení a z odměn stanovených v zavazovacím aktu navíc vyplývá, že provozovatel plánoval v oné době obnovení přepravy cestujících z Anglie a Irska prostřednictvím nízkonákladové letecké společnosti. Ve stanoveném plánu je uvedeno otevření tří spojů během šesti let, a to v rytmu jeden nový spoj každé dva roky.

238) Jak bylo uvedeno výše v 225. bodě odůvodnění, pouze správní úkoly spojené výlučně se zachováním provozuschopnosti a přístupem k infrastruktuře lze považovat za úkoly obecného zájmu a jen u označení těchto úkolů za službu obecného hospodářského zájmu lze prohlásit, že není výsledkem zjevně nesprávného posouzení.

239) Jak bylo připomenuto v 225. bodě odůvodnění, rozvoj komerčních letů nelze naopak označit za službu obecného hospodářského zájmu ani v případě, kdy má za cíl podpořit regionální rozvoj. Finanční opatření odpovídající těmto činnostem nelze proto považovat za opatření určená k financování služby obecného hospodářského zájmu.

240) Nicméně je nutno uznat, že vyrovnání, jež byla správci letiště skutečně vyplacena od ledna roku 2012, nevyplývala z nákladů vzniklých rozvojem komerčních letů. Francouzské orgány se zavázaly oznámit Komisi každé případné podpůrné opatření, které by sdružení SMAC nebo jeho složky v budoucnu poskytly leteckým společnostem na provozování spojů s odletem z letiště Angoulême.

c) Existence pověření

241) Pokud jde výlučně o úkoly, které by francouzské orgány mohly oprávněně označit za službu obecného hospodářského zájmu, musí se Komise ujistit, že správce či správci letiště Angoulême byl(i) za každé zvažované období skutečně pověřen(i) plněním závazků veřejné služby pověřujícím aktem. V tomto ohledu je nutno připomenout, že podnik musí být pověřen plněním závazků veřejné služby na základě aktu nebo několika aktů, které mohou mít v závislosti na předpisech členského státu podobu legislativního nebo regulačního nástroje či smlouvy. Praxe Komise kodifikovaná ve sdělení o službách obecného hospodářského zájmu vyžaduje, aby akt nebo akty obsahovaly alespoň následující náležitosti ([148]):

— náplň a délku trvání závazků veřejné služby,

— údaj, o který podnik a případně o které území se jedná,

— povahu výhradních nebo zvláštních práv přiznaných podniku daným orgánem,

— ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby a dále

— ujednání, která vyloučí vyplacení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby a zajistí její navrácení.

i) Období 2002–2006

242) Pokud jde o období 2002–2006, byla koncese na výstavbu, údržbu a provozování letiště svěřena ministerskou vyhláškou CCI d'Angoulême. Podmínky, kterými se řídila tato koncese, byly upřesněny úmluvou o koncesi, již uzavřel ministr pověřený civilním letectvím s CCI-letiště na dobu pěti let. Některé dotace obchodní a průmyslové

([148]) Viz sdělení o službách obecného hospodářského zájmu, bod 52.

komory a příspěvky samosprávných územních celků CCI-letiště ([149]) byly k tomu poskytnuty na základě úmluvy z roku 2002. Postup při stanovení rozpočtu přidělovaného letišti, který stanovil oběžník č. 111 ze dne 30. března 1992 o stanovení rozpočtových, účetních a finančních pravidel použitelných na CCI d'Angoulême, umožňuje zaručit, že předmětné částky představují skutečná vyrovnání, a v těchto souvislostech zabránit vyplacení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby. V tomto ohledu je nutno zdůraznit, že v postupu se rovněž počítá s mechanismy kontroly neexistence nadměrného vyrovnání ([150]). Až do 31. prosince 2006 byly účty a rozpočty letiště navíc odesílány také Službě civilního letectví, jež vydávala dohlížecímu orgánu CCI d'Angoulême své stanovisko před schválením či neschválením účtů a rozpočtů, protože stát byl orgánem udělujícím pověření ke správě letiště.

243) Komise proto soudí, že úkol správy letiště byl svěřen CCI d'Angoulême prostřednictvím aktu, který splňuje podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark*.

ii) Období 2007–2011

244) Na toto období byly správcům svěřeny úkoly veřejné služby několika akty. Na jedné straně stanovy sdružení SMAC ze dne 21. prosince 2006 svěřují tomuto sdružení úkoly v oblasti úpravy, vybavení, údržby, správy a provozování letiště Angoulême. Stanoví rovněž automatické zanesení nákladů sdružení SMAC do rozpočtů jeho členů ([151]). Na druhé straně smlouva o postoupení správy, již uzavřelo sdružení SMAC a obchodní a průmyslová komora dne 22. ledna 2009 na tři roky, převádí pravomoci v oblasti investic prováděných v rámci provozování letiště z CCI-letiště na sdružení SMAC. Podle smlouvy o postoupení správy jsou ostatní úkoly spojené s provozováním letiště přiděleny CCI-letiště.

245) Postup při stanovení rozpočtu přidělovaného letišti, který stanovil oběžník č. 111 ze dne 30. března 1992 o stanovení rozpočtových, účetních a finančních pravidel použitelných na obchodní a průmyslovou komoru, umožňuje zaručit, že předmětné částky představují skutečná vyrovnání, a v těchto souvislostech zabránit vyplacení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby. V postupu se rovněž počítá s kontrolními mechanismy ([152]). Obchodní a průmyslová komora k tomu až do 31. prosince 2008 jakožto koncesionář a poté až do 31. prosince 2011 jakožto subdodavatel předávala své provedené, výchozí a opravné rozpočty (výsledkové účty, výdaje a příjmy, schopnost sebefinancování) sdružení SMAC, aby je v souladu se stanovami sdružení SMAC schválilo jakožto orgán udělující pověření.

246) Komise proto soudí, že úkol správy letiště byl svěřen sdružení SMAC a CCI d'Angoulême prostřednictvím aktu, který splňuje podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark*.

iii) Období od 1. ledna 2012

247) Správa a provozování letiště Angoulême byly svěřeny společnosti SNC-Lavalin na dobu šesti let zavazujícím aktem ze dne 8. srpna 2011, zadávacími podmínkami a technickými doložkami ([153]). Ačkoliv několik závazků zůstává v odpovědnosti sdružení SMAC ([154]), tyto akty upřesňují povinnosti smluvních stran v rámci provozování letiště.

248) Odpovědnosti společnosti SNC-Lavalin v rámci provozování letiště jsou uvedeny a upřesněny v zadávacích podmínkách a technických doložkách. Podle ustanovení článku 8 těchto zadávacích podmínek je společnost SNC-Lavalin pověřena zejména těmito úkoly: plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu, provádění služby AFIS (Air Flight Information Service), plnění úkolů zaručujících bezpečné používání letiště, údržba pozemků a sítí letiště a udržování možností letiště přijmout v příhodné době pravidelnou komerční dopravu. Tyto akty stanoví rovněž způsoby výpočtu odměny společnosti SNC-Lavalin vyplácené sdružením SMAC. Maximální výše vyrovnání vypláceného sdružením SMAC vyplývá ze zavazujícího aktu společnosti SNC-Lavalin. Pokud jde o pravidelné kontroly neexistence nadměrného vyrovnání, ustanovení hlavy III zadávacích podmínek nabídkového řízení upřesňují způsoby kontroly sdružení SMAC, které umožňují ověření a zabraňují nadměrnému vyrovnání příspěvkem

([149]) Viz 18. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.
([150]) Tento postup probíhá zejména takto: CCI d'Angoulême vydá každý rok rozpočtové pokyny a každé oddělení vypracuje svůj rozpočet na základě tohoto rámce. Hlavní správa letiště předkládá každý rok na podzim návrh rozpočtu na roky n, n+1, n+2. Zvolení členové předsednictva CCI d'Angoulême tyto rozpočty prostudují a případně v nich provedou změny. Po schválení předsednictvem je rozpočet letiště a s ním i rozpočty ostatních oddělení předložen při valné hromadě zvoleným členům CCI d'Angoulême, kteří přistoupí k hlasování, jež podmiňuje schválení k jeho provedení. K tomu pravidelné podávání hlášení umožňuje kontrolovat, zda je rozpočet řádně plněn. Během roku n+1 je valné hromadě předložen rozpočet roku „n" provázený případnými vysvětlujícími poznámkami ke zjištěným odchylkám. Valná hromada přistoupí k novému hlasování o schválení provedených rozpočtů.
([151]) Článek 17 stanov SMAC.
([152]) Viz poznámka pod čarou č. 150.
([153]) Závazek společnosti SNC-Lavalin ze dne 19. července 2011, který sdružení SMAC přijalo dne 8. srpna 2011 na základě usnesení ze dne 23. června 2011.
([154]) Viz 23. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

sdružení SMAC v porovnání s náklady vzniklými plněním úkolů obecného hospodářského zájmu, které byly svěřeny společnosti SNC-Lavalin.

249) Je proto nutno usoudit, že úkol správy letiště byl svěřen společnosti SNC-Lavalin rovněž prostřednictvím aktu, který splňuje podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark*.

250) Komise tím dospívá ke zjištění, že v každém období provozování letiště Angoulême, jež jí bylo předloženo k posouzení, byl jeho správce (či správci) skutečně pověřen plněním závazků veřejné služby, které spočívaly v udržovaní provozuschopnosti platformy a v přístupu k infrastruktuře, na základě pověřujícího aktu. U úkolů uvedených výše je tak splněna první podmínka stanovená rozsudkem ve věci *Altmark*.

8.1.3.2. Výběr poskytovatele služby (čtvrtá podmínka)

251) Komise považuje rovněž za vhodné přistoupit k analýze čtvrté podmínky rozsudku ve věci *Altmark* u všech zvažovaných období.

252) Komise připomíná, že podle této podmínky musí poskytnutá vyrovnávací platba vycházet buď z postupu zadávání veřejných zakázek, který umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenší náklady pro územně správní celek (první dílčí kritérium), nebo z porovnání s průměrným, správně řízeným podnikem vybaveným nezbytnými prostředky (druhé dílčí kritérium).

a) První dílčí kritérium

i) Období 2002–2006 a 2007–2011

253) Pokud jde o období 2002–2006, byla koncese na provozování letiště svěřena CCI d'Angoulême ministerskou vyhláškou ([155]) ze dne 20. září 2002, jež byla zveřejněna v Úředním věstníku Francouzské republiky dne 5. října 2002. Pokud jde o období 2007–2011, vyhláška prefektury ze dne 21. prosince 2006 o založení sdružení SMAC a smlouva o postoupení správy z roku 2009 svěřily tomuto sdružení úkol úpravy, vybavení, údržby, správy a přímého či nepřímého provozování letiště Angoulême.

254) Tyto jednostranné a smluvní správní akty nebyly zjevně přijaty po otevřeném, transparentním a nediskriminačním nabídkovém řízení, jež by umožnilo porovnat různé možné nabídky a stanovit výši vyrovnání způsobem, který by vylučoval existenci státní podpory.

255) U výše uvedených období proto Komise soudí, že podmínky zvoleného postupu neumožnily zajistit skutečnou hospodářskou soutěž při zajištění správy letiště Angoulême. Postup při výběru správců letiště Angoulême tak nesplňuje první dílčí kritérium čtvrté podmínky rozsudku ve věci *Altmark*, protože neumožnil vybrat zájemce schopného poskytnout předmětné služby za nejmenší náklady pro územně správní celek.

ii) Období od 1. ledna 2012

256) Správa a provozování letiště byly svěřeny společnosti SNC-Lavalin na základě nabídkového řízení provedením článku 21 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ([156]). Francouzské orgány k tomu před řízením vydaly oznámení o veřejné zakázce, jež bylo v tomto případě zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie.

257) Nicméně je nutno konstatovat, že francouzské orgány měly při výběru přidělovatele široký prostor pro posouzení, protože nebyly nuceny použít formalizované řízení ([157]). Postup, který poskytuje zadavateli tak široký prostor pro posouzení, může totiž omezovat účast zainteresovaných provozovatelů.

([155]) Vyhláška o postoupení letiště Angoulême-Brie-Champniers obchodní a průmyslové komoře města Angoulême.
([156]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114).
([157]) Mezi kritérii přidělení bylo kritérium s názvem „Hospodářsky nejvýhodnější nabídka posuzovaná podle kritérií uvedených v zadávacích podmínkách, výzvě k podávání nabídek nebo k jednání či popisném dokumentu".

258) Komise proto soudí, že postup zvolený v tomto konkrétním případě nemůže být jako takový považován za dostatečný pro splnění čtvrté podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark* ([158]).

259) Komise se proto musí ujistit, že postup nabídkového řízení zvolený v tomto konkrétním případě umožnil vybrat zájemce schopného poskytnout tyto služby za nejmenší náklady pro územně správní celek.

260) Smluvní struktura je založena na: i) délce šesti let, ii) smluvním závazku poskytovatele ohledně limitní výše příspěvku na vyrovnání účtů letiště ze strany sdružení SMAC, iii) paušální odměně za poskytnutou službu, iv) doložce o podílu na výkonnosti správy. Možní zájemci byli vyzváni, aby předložili základní nabídku (bez komerčního provozu) a nabídku odpovídající proaktivnímu scénáři (s komerčním provozem). V tomto ohledu úvodní zpráva o trhu předložená komisi nabídkového řízení zdůrazňuje, že byly podány dvě konkurenční nabídky. Vedle společnosti SNC-Lavalin předložila základní a proaktivní scénář také společnosti APCO ([159]). Při stejné technické hodnotě nabídky předložené společností SNC-Lavalin v případě zvoleného proaktivního scénáře byly ceny nabídnuté oběma konkurenty pro celé období tyto:

(v tisících EUR)

	Vyrovnávací příspěvek	Odměna	Celkové náklady pro SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

261) Z úvodní zprávy sdružení SMAC pro komisi nabídkového řízení vyplývá, že každý z obou zájemců předložil základní a proaktivní scénář ([160]). Tento druhý scénář, pro který se přidělující orgán rozhodl, je scénářem, který odpovídá plánu strategického směřování s cílem zajistit komerční rozvoj letiště Angoulême. Zpráva komisi nabídkového řízení uvádí skutečnost, že odměna společnosti SNC-Lavalin, která nabídkové řízení vyhrála, zůstává v případě obou scénářů stejná. Nicméně horní hranice příspěvku na vyrovnání účtů letiště, který má hradit sdružení SMAC a který navrhla tato společnost ve své odpovědi na výzvu k podávání nabídek, vykazuje rozdíl zaručené limitní hodnoty vyrovnávacího příspěvku. Jak uvádí výše zmíněná zpráva, představují sice dodatečné náklady v rámci proaktivního scénáře v průměru částku 30 000 EUR za rok, ale tyto dodatečné náklady nejsou rovnoměrně rozloženy na celé období plnění smlouvy. Rozdíl mezi základním a proaktivním scénářem je tento (v tisících EUR):

(v tisících EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Základní scénář	405	364	374	357	350	342
Proaktivní scénář	465	425	448	384	341	296
Rozdíl	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	– 9	– 46

262) Komise se proto domnívá, že se přidělující orgán nerozhodl pro nabídku, jež by umožnila zajistit službu za nejmenší náklady pro územně správní celek. Základní scénář nabídnutý společností SNC-Lavalin, který byl mimochodem výhodnější než základní scénář nabídnutý společností APCO, byl totiž takové povahy, že by zaručil přístup k infrastruktuře a zachování provozuschopnosti letiště Angoulême. Proaktivní scénář měl naopak za cíl zajistit komerční rozvoj letiště. Tento druhý scénář se nejevil jako nutný pro zajištění prvního úkolu a v žádném případě ho nebylo možno považovat za službu obecného hospodářského zájmu. Ukazuje se proto, že při rozhodování o poskytovateli služeb, který by zajistil poskytování veřejné služby za nejmenší náklady pro územně správní celek, nebyla vybrána hospodářsky nejvýhodnější nabídka.

([158]) Viz bod č. 66 výše uvedeného sdělení o službách obecného hospodářského zájmu.
([159]) APCO byla založena v lednu roku 2011 a je 100 % dceřinou společností obchodní a průmyslové komory CCI de Limoges et de la Haute-Vienne. Předmětem její činnosti je poradenství při správě letiště, školení letištních zaměstnanců, správa, řízení a rozvoj letišť, asistence při mezipřistání a letištní ochrana.
([160]) Viz 20. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

263) Pokud jde o mimosmluvní platby, jež byly určeny na komerční rozvoj letiště a o nichž se Komise domnívá, že je nelze odůvodněně zahrnout do oblasti působnosti služby obecného hospodářského zájmu ([161]), byly pochybnosti Komise vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení odstraněny. Usnesení sdružení SMAC ze dne 23. června 2001 totiž stanoví, že tato opatření jsou sdružením SMAC hrazena přímo leteckým společnostem. Tento systém by proto měl být analyzován z hlediska pravidel pro státní podporu v rámci kontroly opatření poskytnutých společnostem Ryanair a AMS ([162]).

264) Vzhledem k těmto skutečnostem Komise soudí, že podmínky řízení, podle nějž se postupovalo při přidělení veřejné zakázky společnosti SNC-Lavalin, neumožnily zajistit výběr nabídky umožňující zajistit služby za nejmenší náklady pro územně správní celek, a tím není splněno první dílčí kritérium čtvrté podmínky rozsudku ve věci *Altmark*.

b) Druhé dílčí kritérium

265) Pokud jde o období 2002–2006 a 2007–2011, příslušelo francouzským orgánům, aby prokázaly, že vyrovnání bylo stanoveno tak, že se jako reference vzal průměrný, správně řízený podnik vybavený odpovídajícím způsobem nezbytnými prostředky.

266) V tomto ohledu Komise konstatuje, že Francie takové důkazy nepředložila. Kromě toho Komise zjišťuje, že vyrovnání nebylo určeno odkazem na základ nákladů stanovený předem nebo porovnáním se strukturou nákladů jiných srovnatelných správců letišť. Pokud jde o výše uvedená období, Komise tak nemá podklady pro srovnání, které jsou nutné pro posouzení, zda bylo dodrženo kritérium týkající se výběru poskytovatele služeb.

267) Vzhledem k předchozímu Komise soudí, že čtvrtá podmínka rozsudku ve věci *Altmark* nebyla splněna, pokud jde o období 2002–2006 a 2007–2011.

268) Stejný závěr je nutný, pokud jde o období po 1. červenci 2012, protože Komise nemá podklady pro srovnání, které jsou nutné pro posouzení, zda bylo dodrženo kritérium týkající se výběru poskytovatele služeb. Je proto nutno usoudit, že čtvrtá podmínka rozsudku ve věci *Altmark* není splněna, ani pokud jde o toto období.

269) Protože není splněna čtvrtá podmínka rozsudku ve věci *Altmark*, domnívá se Komise, že předmětná opatření poskytla postupným provozovatelům letiště Angoulême výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískali.

8.1.4. *Ovlivnění obchodu v rámci EU a narušení hospodářské soutěže*

270) Jestliže finanční podpora poskytovaná členským státem posiluje postavení určitých podniků ve srovnání s jinými podniky, které si konkurují při obchodu v rámci Společenství, musí se mít za to, že tento obchod je touto podporou ovlivněn. Aby určité opatření narušovalo hospodářskou soutěž, je podle ustálené judikatury ([163]) dostačující, aby příjemce podpory s ostatními podniky soutěžil na trhu otevřeném hospodářské soutěži.

271) Obecněji je nutno zaznamenat, že správci letišť Unie si navzájem konkurují, aby přilákali letecké společnosti, jak potvrzuje společnost Ryanair ve svých připomínkách. Letecké společnosti určují spoje, které provozují, a odpovídající četnost letů podle různých kritérií. Tato kritéria zahrnují možný počet zákazníků, který společnosti na těchto spojích mohou očekávat, ale také parametry letišť, která se nacházejí na konci těchto leteckých spojů.

272) Letecké společnosti posuzují zejména kritéria, jako je druh poskytovaných letištních služeb, počet obyvatel a hospodářská činnost v okolí letiště, přetížení, existence přístupu po zemi nebo výše poplatků za používání letištní infrastruktury a služeb a související všeobecné obchodní podmínky. Výše poplatků je důležitý ukazatel, protože finanční prostředky z veřejných zdrojů poskytnuté letišti by mohly být použity k udržování letištních poplatků na uměle nízké úrovni s cílem přilákat letecké společnosti, a mohou tak významně narušit hospodářskou soutěž ([164]).

([161]) Viz 225. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.
([162]) Viz oddíl č. 9 tohoto rozhodnutí.
([163]) Rozsudek Tribunálu ze dne 30. dubna 1998 ve věci T-214/95, *Het Vlaamse Gewest* v. *Komise*, Sb. rozh. 1998, s. II-717.
([164]) Viz nové pokyny, bod č. 43.

273) Letecké společnosti proto přidělují své prostředky, a to hlavně letadla a posádky, mezi různé spoje zejména se zřetelem na služby, které správci letišť nabízejí, a na ceny, které jim tito správci za tyto služby účtují.

274) Jelikož je trh letištních služeb trhem otevřeným hospodářské soutěži v rámci Unie, mohou tak výhody poskytnuté postupným provozovatelům letiště Angoulême ovlivnit obchod mezi členskými státy tím, že uměle zvyšují nabídku letištních služeb poskytovaných v Angoulême ve srovnání s běžnými tržními podmínkami. Komise proto soudí, že předmětná opatření mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod v rámci Unie.

8.1.5. *Závěr k existenci podpory*

275) Vzhledem ke všem předchozím úvahám dospívá Komise k tomuto závěru:

— S ohledem na specifické parametry letiště Angoulême mohla Francie usoudit, aniž by se dopustila zjevně nesprávného posouzení, že během všech období zkoumaných v rámci tohoto rozhodnutí lze správní úkoly výlučně spojené se zachováním provozuschopnosti letiště a přístupu k jeho infrastruktuře označit za službu obecného hospodářského zájmu.

— Naopak hospodářský rozvoj letiště odůvodněný komerčními ohledy nelze označit za službu obecného hospodářského zájmu, a to bez ohledu na zvažované období.

— Vyrovnání z veřejných prostředků poskytnuté na financování úkolů veřejné služby, která spadá do oblasti služby obecného hospodářského zájmu, není v souladu se čtvrtou podmínkou rozsudku ve věci *Altmark*, a to bez ohledu na období zkoumané v rámci tohoto rozhodnutí. Tato opatření proto představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.2. **Slučitelnost opatření ve prospěch provozovatelů letiště s vnitřním trhem**

276) Úvodem je nutno připomenout, že musí být analyzována pouze slučitelnost s vnitřním trhem veřejných vyrovnání, která obdrželi postupní správci letiště Angoulême na základě plnění úkolů služby obecného hospodářského zájmu. Jak bylo zjištěno výše v 225. bodě odůvodnění, činnosti spojené s rozvojem komerční činnosti letiště, a to včetně činností prováděných s cílem podpořit regionální rozvoj, nelze označit za službu obecného hospodářského zájmu. V tomto konkrétním případě nevedly tyto činnosti během období krytých tímto rozhodnutím k vyplacení vyrovnání postupným správcům letiště Angoulême.

8.2.1. *Slučitelnost podpor poskytnutých provozovatelům letiště*

277) Komise soudí, že rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je použitelné na podpory poskytnuté během všech období krytých tímto rozhodnutím. Podle čl. 10 písm. b) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 totiž každá „podpora uvedená v účinnost před [31. lednem 2012], která nebyla slučitelná s vnitřním trhem a vyňata z oznamovací povinnosti v souladu s rozhodnutím 2005/842/ES, ale splňuje podmínky stanovené v tomto rozhodnutí, je slučitelná s vnitřním trhem a je vyňata z povinnosti oznámení předem".

278) Je však nutno zaprvé zdůraznit, že v souvislostech tohoto případu nelze uplatnit čl. 4 písm. f) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, který stanoví, že pověřující akt, jímž se udílí dotčená podpora, musí obsahovat odkaz na toto rozhodnutí. V tomto konkrétním případě byly totiž předmětné podpory poskytnuty před vstupem v platnost rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a vyžadovat, aby zkoumané pověřující akty na něj odkazovaly, by znamenalo zbavit smyslu čl. 10 písm. b) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Za druhé a v zájmu hospodárnosti řízení se Komise domnívá, že může přistoupit k otázce uplatnění rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 na podpory poskytnuté před 31. lednem 2012, aniž by předtím přezkoumala neslučitelnost těchto podpor s rozhodnutím 2005/842/ES. Cílem čl. 10 písm. b) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 je totiž rozšířit toto rozhodnutí na neslučitelné podpory poskytnuté před jeho vstupem v platnost, aniž by se vyloučily podpory, které mohly být případně prohlášeny za slučitelné na základě rozhodnutí 2005/842/ES.

8.2.1.1. Podmínka ve spojitosti s oblastí působnosti

279) Podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 lze považovat vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené podnikům pověřeným poskytováním služby obecného hospodářského zájmu za slučitelné s vnitřním trhem za podmínky, že byly poskytnuty letišti, kde v průběhu dvou rozpočtových let předcházejících roku, v němž bylo vydáno pověření službou obecného hospodářského zájmu, nepřevýšil roční počet cestujících 200 000 osob. V tomto konkrétním případě nepřesáhl nikdy mezi rokem 2000 a rokem 2012 roční počet cestujících na letišti Angoulême 200 000 osob.

280) Zvažovaná opatření proto spadají do oblasti působnosti rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, a musí být tak posuzována podle podmínek tohoto rozhodnutí.

8.2.1.2. Podmínka ve spojitosti s pověřujícím aktem (článek 4 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011)

281) Z posouzení Komise věnovaného dodržení první a druhé podmínky stanovené rozsudkem ve věci *Altmark* vyplývá, že správcům letiště Angoulême bylo svěřeno plnění skutečné služby obecného hospodářského zájmu a že jsou splněny podmínky ohledně existence pověřujícího aktu. Připomíná se, že pouze úkoly při správě letiště spojené s udržováním jeho provozuschopnosti a s přístupností jeho infrastruktury lze označit za služby obecného hospodářského zájmu.

8.2.1.3. Podmínka ve spojitosti s vyrovnávací platbou (článek 5 a 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011)

a) Období 2002–2006 a 2007–2011

282) Podle čl. 5 odst. 1 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 nesmí výše vyrovnávací platby přesáhnout rozsah nezbytný k pokrytí čistých nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku. V tomto konkrétním případě je omezení vyrovnávací platby na nezbytné náklady vynaložené při plnění veřejné služby zajištěno postupem při stanovení rozpočtu přidělovaného letišti. V bodě 2.6 oběžníku, v němž je tento postup popsán, se tak stanoví, že CCI d'Angoulême musí pro vypracování rozpočtu zjistit: i) stav provozních činností, ii) stav schopnosti samofinancování a iii) stav kapitálových operací. K rozpočtovému návrhu, jehož schválení je vyžadováno, musí být kromě toho připojena povinně řada dokumentů (tabulka s přehledem služeb mezi jednotlivými službami a jejich příspěvků, tabulka s počtem zaměstnanců a mzdovými náklady atd.). Ukazuje se tak, že kontroly prováděné před stanovením rozpočtu zaručují jako celek, že rozpočet zůstane omezen na to, co je z hlediska úkolů CCI d'Angoulême nezbytné a odůvodněné. Z informací předaných francouzskými orgány vyplývá, že poskytnuté podpory měly pouze za cíl vyrovnat provozní ztrátu spojenou se správou letiště Angoulême. Kromě toho systém kontroly provedeného rozpočtu, který stanoví stanovy sdružení SMAC, byl takové povahy, že zabraňoval *ex post* jakémukoliv nadměrnému vyrovnání. Výše vyrovnávací platby proto nepřesahovala rozsah nezbytný k pokrytí nákladů vzniklých plněním závazků veřejné služby.

283) Existence oddělených účtů dále umožnila oddělit správní činnosti letiště Angoulême z účetního hlediska. Z účetnictví CCI-letiště vyplývá, že se v něm počítá se zvláštní položkou věnovanou činnostem letiště. Toto opatření bylo dostatečné, aby se zaručilo, že nedojde ke křížení dotací ve prospěch jiných činností. Účty a rozpočty letiště byly odesílány rovněž Službě civilního letectví, jež vydávala dohlížecímu orgánu CCI d'Angoulême své stanovisko před schválením či neschválením účtů a rozpočtů, protože stát byl orgánem udělujícím pověření ke správě letiště. Vyrovnání bylo tedy skutečně použito k zajištění fungování dotčené služby a veřejné orgány zavedly postup, kterým se měly ujistit o neexistenci nadměrného vyrovnání. Komise nicméně upřesňuje, že toto posouzení neplatí pro náklady vzniklé činností společnosti Ryanair, jež spadá do rámce komerčního rozvoje ([165]).

284) Komise závěrem připomíná, že informace předané francouzskými orgány umožňují stanovit, že předmětné podpory měly pouze za cíl pokrýt provozní ztrátu letiště během zvažovaného období, aniž jeho správci přinesly jakýkoliv zisk.

b) Období od 1. ledna 2012

285) Výzva k podávání nabídek na trhu služeb jasně upřesňovala, že uchazeč musí stanovit svou odměnu za provozování letiště bez komerční dopravy (základní scénář) a za provozování s komerční dopravou (proaktivní scénář). Měl rovněž stanovit maximální výši požadované záruky sdružení SMAC na vyrovnání účtů svého provozování u každého z obou scénářů. Sdružení SMAC kromě toho ve své výzvě k podávání nabídek počítalo s doložkou o spoluúčasti (50 %/50 %) pro případ, že příspěvek sdružení SMAC nedosáhne limitní výše stanovené ve výzvě, a tato doložka je převzata v zadávacích podmínkách. Jak je připomenuto výše v 262. bodě odůvodnění, základní scénář nabídnutý společností SNC-Lavalin, který byl mimochodem výhodnější než základní scénář nabídnutý společností APCO, byl takové povahy, že by zaručil přístup k infrastruktuře a zachování provozuschopnosti letiště Angoulême.

286) Výpočet vyrovnávací platby spočívá především v odkazu na ztrátu, již skutečně vykáže oddělený účet vyhrazený letišti ([166]). Provozovatel má za povinnost nechat si potvrdit tento oddělený účet auditorem a předávat své roční závěrky sdružení SMAC.

([165]) Viz 225. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.
([166]) Článek 14-1 zadávacích podmínek a technických doložek.

287) Dále je zjištěno, že veřejný vyrovnávací příspěvek, jehož příjemcem je společnost SNC-Lavalin, by se měl snižovat v případě, když se ukáže, že částka nutná na vyrovnání účtů letiště nedosahuje limitní hodnoty stanovené v zavazujícím aktu. Tento mechanismus zpětné úpravy minimalizuje riziko nadměrného vyrovnání *ex post*.

288) Pokud jde o pravidelné kontroly neexistence nadměrného vyrovnání, ustanovení hlavy III zadávacích podmínek nabídkového řízení upřesňují způsoby kontroly ze strany sdružení SMAC, které umožňují ověření a zabraňují nadměrnému vyrovnání příspěvkem sdružení SMAC v porovnání s náklady vzniklými plněním úkolů obecného hospodářského zájmu, které byly svěřeny společnosti SNC-Lavalin.

289) Pokud jde o výši vyrovnávací platby, Komise nicméně zjišťuje, že vyváženost smlouvy uzavřené mezi sdružením SMAC a společností SNC-Lavalin nespočívá na *ex ante* stanovení přiměřeného zisku, ale na paušální odměně. Komise bere rovněž na vědomí dosavadní značně omezený provoz letiště, mechanismy výpočtu a kontroly stanovené vyrovnávací platby, existenci výše popsané doložky o spoluúčasti, jež podněcuje výkonnost správy, a skutečnost, že nabídka společnosti SNC-Lavalin byla z finančního hlediska nejvýhodnější. Vzhledem k těmto skutečnostem Komise soudí, že vyrovnání poskytnuté na základě smlouvy mezi sdružením SMAC a společností SNC-Lavalin lze prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem za podmínky, že se francouzské orgány ujistí, že celková částka vyrovnání uhrazená společnosti SNC-Lavalin za celé období plnění smlouvy nepřesáhne rozsah nezbytný k pokrytí čistých nákladů vzniklých výhradně plněním závazků veřejné služby, a to včetně přiměřené míry návratnosti investovaného kapitálu, při vyloučení nákladů spojených s komerčním rozvojem platformy.

290) V tomto ohledu musí francouzské orgány předložit Komisi ve lhůtě čtyř měsíců po uplynutí platnosti smlouvy uzavřené mezi sdružením SMAC a společností SNC-Lavalin zprávu prokazující, že částka vyrovnávací platby poskytnuté společnosti SNC-Lavalin, a to včetně přiměřené míry návratnosti investovaného kapitálu, zůstala po celou dobu plnění smlouvy v souladu s článkem 5 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

8.2.2. *Závěr ke slučitelnosti podpor mezi rokem 2002 a rokem 2017*

291) Vzhledem k předchozím úvahám dochází Komise k závěru, že podpory již poskytnuté na správu letiště Angoulême od roku 2002, a to bez ohledu na jednotlivé dotčené správce, jsou slučitelné s vnitřním trhem z hlediska čl. 106 odst. 2 SFEU a rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ([167]).

292) Pokud jde o společnost SNC-Lavalin, Komise soudí, že vyrovnání poskytnuté na základě smlouvy mezi sdružením SMAC a společností SNC-Lavalin lze prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem za podmínky, že Francie Komisi prokáže, že celková částka vyrovnání uhrazená této společnosti za celé období plnění smlouvy nepřesáhne rozsah nezbytný k pokrytí čistých nákladů vzniklých výhradně plněním závazků veřejné služby, a to včetně přiměřené míry návratnosti investovaného kapitálu, při vyloučení nákladů spojených s komerčním rozvojem platformy.

293) V tomto ohledu musí francouzské orgány předložit Komisi ve lhůtě čtyř měsíců po uplynutí platnosti smlouvy uzavřené mezi sdružením SMAC a společností SNC-Lavalin zprávu prokazující, že částka vyrovnávací platby poskytnuté společnosti SNC-Lavalin, a to včetně přiměřené míry návratnosti investovaného kapitálu, zůstala po celou dobu plnění smlouvy v souladu s článkem 5 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

9. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ PODPORY POSKYTNUTÝCH SPOLEČNOSTEM RYANAIR A AMS**

9.1. **Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU**

294) Ačkoliv smlouvy z roku 2008 byly formálně uzavřeny mezi sdružením SMAC na jedné straně a společnostmi Ryanair a AMS na straně druhé, Komise soudí, že pro posouzení opatření podpory poskytnutých společnostem Ryanair a AMS je nutno přezkoumat chování sdružení SMAC a CCI-letiště jako celek. Jak Komise prokázala výše ve 178. bodě odůvodnění, domnívá se totiž, že sdružení SMAC a CCI-letiště provozovaly v období 2007–2011 letištní platformu Angoulême společně.

([167]) Komise považuje za vhodné poznamenat, že předmětná opatření podpory, jež spadají do oblasti působnosti rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, by byla slučitelná s vnitřním trhem rovněž při použití tohoto rozhodnutí, a to ze stejných důvodů. Pro účely analýzy, již je nutno provést v tomto konkrétním případě, se podmínky slučitelnosti rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 výrazně neliší od podmínek rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

9.1.1. *Pojmy podnik a hospodářská činnost*

295) Pro účely zjištění, zda opatření smluv z roku 2008 představují státní podporu, je nutno určit, zda se u jejich příjemců, tj. společností Ryanair a AMS, jedná o podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Nelze popírat, že obě tyto společnosti jsou subjekty zapojené do poskytování služeb v oblasti letecké dopravy a reklamy. Z tohoto důvodu vykonávají hospodářské činnosti.

9.1.2. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

9.1.2.1. Existence státních prostředků

296) Smlouvy z roku 2008 uzavřelo přímo sdružení SMAC. Vzhledem ke skutečnostem uvedeným výše ve 203. až 205. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí se Komise domnívá, že prostředky sdružení SMAC představují státní prostředky.

9.1.2.2. Přičitatelnost opatření státu

297) Usnesení sdružení SMAC, jímž se povolilo podepsání smluv z roku 2008, schválily jednohlasně veřejnoprávní entity, které jsou jeho členy, přičemž samotné sdružení se přímo či nepřímo skládá z územně správních celků a obchodních a průmyslových komor. Komise se domnívá, že povaha těchto entit má za následek, že rozhodnutí sdružení SMAC ohledně letištní činnosti jsou přičitatelná státu ([168]).

298) Komise proto soudí, že uzavření těchto smluv znamená použití státních prostředků ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a že rozhodnutí o jejich uzavření jsou přičitatelná státu.

9.1.3. *Selektivní výhoda*

299) Za účelem posouzení, zda státní opatření představuje podporu, je nutno zjistit, zda jím přijímající podnik získává selektivní hospodářské zvýhodnění, jež by za běžných tržních podmínek nezískal ([169]).

300) V tomto ohledu Komise zaprve konstatuje, že předmětná opatření jsou selektivní, protože se týkají výlučně společnosti Ryanair. Uzavření smluv z roku 2008 totiž předchází zveřejnění rozhodnutí o veřejném sazebníku, v nichž se uvádí podobný systém s platností od 1. března 2009 pro všechny letecké společnosti, které by si přály působit na letišti Angoulême. Kromě toho rozhodnutí London Court of International Arbitration (LCIA) ze dne 18. června 2012 ohledně vypovězení smluv z roku 2008 společností Ryanair ukazuje, že mezi zástupci společnosti Ryanair a CCI d'Angoulême probíhala dvoustranná jednání o podmínkách činnosti společnosti Ryanair na letišti Angoulême. Tato jednání probíhala již od září 2009, kdy zástupci společnosti Ryanair informovali zástupce CCI-letiště o finančních potížích, do nichž se letecký dopravce dostal na spoji Londýn Stansted – Angoulême. Z těchto diskusí vyplývá, že správce letiště a společnost Ryanair považovali své vztahy za výlučné, protože správce letiště vyloučil možnost obrátit se na jinou leteckou společnost.

301) Za účelem zjištění, zda uzavřené smlouvy poskytly společnosti Ryanair hospodářskou výhodu, musí Komise dále přezkoumat, zda by případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost a jednající na místě sdružení SMAC a CCI-letiště podobné smlouvy uzavřel.

302) Pro účely uplatnění této zásady a vzhledem ke skutkovým okolnostem tohoto případu se Komise domnívá, že je nejprve nutno odpovědět na tyto otázky:

— Je nutno analyzovat smlouvu o marketingových službách a smlouvu o letištních službách, které byly uzavřeny současně, společně nebo naopak odděleně?

— Jaký prospěch by případný subjekt v tržním hospodářství jednající na místě CCI-letiště mohl očekávat od smluv o marketingových službách?

([168]) Viz oddíl 8.1.2.2 tohoto rozhodnutí.
([169]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999 ve věci C-342/96, *Španělsko* v. *Komise*, Sb. rozh. I-2459, bod č. 41.

— Do jaké míry je srovnání ustanovení smluv o letištních službách, na něž je zaměřeno formální vyšetřovací řízení, s letištními poplatky účtovanými na jiných letištích relevantní pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství?

303) Po zodpovězení těchto různých otázek uplatní Komise v druhé fázi zásadu subjektu v tržním hospodářství na jednotlivá předmětná opatření.

9.1.3.1. Společná analýza smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách

304) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise předběžně usoudila, že pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je nutno analyzovat smlouvu o letištních službách a smlouvu o marketingových službách uzavřené mezi sdružením SMAC na jedné straně a leteckou společností Ryanair a společnosti AMS na straně druhé společně. Připomeňme v těchto souvislostech, že podle Tribunálu ([170]) je nutno pro ověření, zda se státní entita chovala jako rozumný subjekt v tržním hospodářství, posuzovat obchodní transakci jako celek. Při posuzování sporných opatření má proto Komise povinnost zohlednit všechny relevantní skutečnosti a jejich souvislosti.

305) V rámci svých připomínek Francie podpořila přístup zvolený Komisí v jejím rozhodnutí o zahájení řízení, který spočíval ve společné analýze smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách, jež byly uzavřeny současně. Některé třetí zúčastněné strany, jako je společnost Ryanair, naopak tento přístup odmítají a domnívají se, že smlouvy o marketingových službách je nutno analyzovat odděleně.

306) Komise se přesto domnívá, že analýza všech prvků případu jako celku potvrzuje opodstatněnost přístupu zvoleného v rozhodnutí o zahájení řízení (viz 215. až 220. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení). V tomto ohledu je záhodno konstatovat, že žádná z informací předaných v rámci formálního vyšetřovacího řízení nezpochybnila tuto předběžnou analýzu Komise.

307) Za prvé byla smlouva o marketingových službách uzavřena ve stejný den jako smlouva o letištních službách a obě smlouvy uzavřely stejné smluvní strany. Společnost AMS je totiž 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair a její vedoucí jsou vrcholnými manažery společnosti Ryanair. Společnosti Ryanair a AMS tak tvoří jedinou hospodářskou entitu v tom smyslu, že společnost AMS jedná podle zájmů společnosti Ryanair a pod její kontrolou a že zisky, které vytváří, jsou určeny společnosti Ryanair v podobě dividend nebo navýšení hodnoty společnosti. Jak bude podrobněji rozvedeno níže, smlouva o marketingových službách je navíc vázána na provozování leteckého spoje společností Ryanair s odletem z letiště Angoulême. Smlouva o marketingových službách totiž uvádí, že důvodem jejího vzniku je závazek společnosti Ryanair provozovat tento spoj a že byla uzavřena současně se smlouvou o letištních službách mezi sdružením SMAC a společností Ryanair týkající se stejného spoje. Pouhá skutečnost, že smlouvy o marketingových službách byly uzavřeny sdružením SMAC se společností AMS a nikoliv se společností Ryanair, proto nemůže zabránit tomu, aby smlouva o marketingových službách a smlouva o letištních službách nebyly považovány za jedinou obchodní transakci.

308) Komise dále připomíná, že smlouva o marketingových službách je vázána na provozování leteckých spojů společností Ryanair na letišti Angoulême. Komise soudí, že o obchodních vztazích mezi sdružením SMAC a společností Ryanair na jedné straně a mezi sdružením SMAC a společností AMS na straně druhé bylo možno uvažovat jedině v rámci zahájení provozu na spoji Angoulême – Londýn Stansted společností Ryanair. V tomto ohledu je nutno zdůraznit, že audit provedený pro územně správní celky departementu Charente ([171]) představuje společnost Ryanair jako přímého příjemce „podpor na marketing“, jež letecká společnost vyžaduje, aby případně otevřela nízkonákladový letecký spoj. Francouzské orgány zdůrazňují, že smlouvy z roku 2008 tvoří ucelený, globální a nedělitelný smluvní celek. Ukazuje se tak, že z hlediska sdružení SMAC jako smluvní strany je smlouva o marketingových službách nerozlučně spjata s leteckými spoji provozovanými společností Ryanair na letišti Angoulême.

309) Toto posouzení posilují ustanovení smlouvy o marketingových službách, z nichž vyplývá, že tato smlouva spočívá na závazku společnosti Ryanair provozovat letecký spoj, který je souběžně předmětem smlouvy o letištních službách. První článek smlouvy o marketingových službách, který je věnován předmětu úmluvy, v tomto ohledu uvádí, že „tato úmluva spočívá na závazku společnosti Ryanair provozovat letecký spoj mezi letištěm Angoulême a Londýnem. Výchozí letový řád bude tři spoje za týden během jarního a letního období s výhradou znemožnění z důvodu vyšší moci“. Komise dále zjišťuje, že některá ustanovení smlouvy o marketingových službách odkazují přímo na společnost Ryanair takovým způsobem, že ji lze považovat za stranu smlouvy, ačkoliv dohoda byla formalizována mezi sdružením SMAC a společností AMS. V článku 7 smlouvy o marketingových službách se tak například uvádí: „Pokud společnost Ryanair vypoví úmluvu v daném okamžiku před koncem třetího roku její

([170]) Rozsudek Tribunálu ze dne 17. prosince 2008 ve věci T-196/04, *Ryanair* v. *Komise*, Sb. rozh. s. II-3643.
([171]) Studie ze dne 14. června 2006 vypracovaná Alliance ELSA a stanovující výhledy letišť Angoulême Brie-Champnier a Cognac-Chanteaubernard po 1. lednu 2007.

platnosti, zaplatí sdružení SMAC pokutu ve výši 50 000 EUR za čtvrtý rok a ve výši 25 000 EUR za pátý rok, a to poměrně za každý rok a letový program". Úvodní zpráva předaná komisi nabídkového řízení kromě toho uvádí, že společnost SNC-Lavalin navrhuje zahájit v roce 2013 provoz na novém spoji na britské ostrovy provozovaném nízkonákladovou leteckou společností, „pokud sdružení SMAC bude souhlasit s poskytnutím požadovaných podpor na marketing, jež odhaduje na 30 až 35 EUR na jednoho odlétajícího cestujícího". Tato ustanovení proto vytvářejí spojení mezi rozhodnutími prováděnými při správě letiště Angoulême a smlouvou o marketingových službách.

310) Tvrzení společnosti Ryanair v rámci tohoto řízení, podle nějž uzavření smlouvy o marketingových službách mezi letištěm a společností AMS nemělo za cíl zvýšit obsazenost letů provozovaných společností Ryanair na spoji Angoulême – Londýn, nemůže tento závěr zpochybnit. Předmětem smlouvy o marketingových službách bylo poskytnutí reklamního prostoru na internetových stránkách společnosti Ryanair k propagaci Angoulême jako cestovní destinace u návštěvníků internetových stránek společnosti Ryanair, a tedy u zákazníků této letecké společnosti. Za předpokladu, že tvrzení společnosti Ryanair je pravdivé a že smlouva o marketingových službách neměla mít vliv na zvýšení počtu cestujících přepravovaných společností Ryanair do a z Angoulême, je obtížně pochopitelné, jaký zájem mohlo mít letiště na uzavření takové smlouvy o marketingových službách.

311) Náklady spojené se smlouvou o marketingových službách byly proto pro sdružení SMAC přičitatelné otevření spoje mezi Angoulême a letištěm Londýn-Stansted. Z hlediska sdružení SMAC se přínos této smlouvy mohl projevit pouze prostřednictvím dodatečných příjmů spojených s přepravou cestujících na spoji Angoulême – Londýn –Stansted, což byla jediná linka provozovaná společností Ryanair na letišti Angoulême.

312) Smlouva o marketingových službách je tak nerozlučně spjata se současně uzavřenou smlouvou o letištních službách a službami letecké přepravy, jež jsou jejím předmětem. Z věcných skutečností uvedených výše navíc vyplývá, že bez předmětných leteckých spojů (a tedy smlouvy o letištních službách, která se jich týká) by pro smlouvu o marketingových službách neexistovalo žádné hospodářsky rozumné vysvětlení, a že by proto tato smlouva nebyla uzavřena. V oné době byla společnost Ryanair jedinou velkou leteckou společností, která létala na toto letiště a která by na něm mohla zvýšit provoz. Pokud by letiště chtělo podpořit provoz na jiných spojích provozovaných leteckými společnostmi, které konkurují společnosti Ryanair, je rozumné předpokládat, že by si nedělalo reklamu na internetových stránkách společnosti Ryanair. Jak je uvedeno výše, smlouva o marketingových službách uvádí výslovně, že vznikla na základě závazku společnosti Ryanair provozovat letecký spoj mezi letištěm Angoulême a letištěm Londýn-Stansted, a počítá ostatně s marketingovými službami, které mají hlavně za cíl propagovat tento spoj.

313) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospívá Komise k závěru, že za účelem zjištění, zda smlouva o marketingových službách a smlouva o letištních službách (dále jen „smlouvy z roku 2008") představují státní podporu, je nutno analyzovat tyto smlouvy, které tvoří jedinou transakci, společně.

9.1.3.2. Přínos, který by subjekt v tržním hospodářství mohl očekávat od smluv o marketingových službách, a cena, kterou by za tyto služby byl ochoten zaplatit.

314) Pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na tento konkrétní případ je nutno porovnat chování CCI d'Angoulême a sdružení SMAC jakožto stran smluv z roku 2008 s chováním případného subjektu v tržním hospodářství, který by byl pověřen správou letiště Angoulême.

315) Při analýze takto vymezené transakce je nutno vyhodnotit přínos, který by tento případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na výnosnost mohl očekávat od marketingových služeb. V tomto ohledu nelze zohledňovat obecné dopady těchto služeb jako takových na cestovní ruch a hospodářskou činnost regionu. Platí pouze dopady těchto služeb na ziskovost letiště, protože pouze tyto dopady by zohlednil případný subjekt v tržním hospodářství.

316) V tomto ohledu podněcují marketingové služby k využívání leteckých spojů, které jsou předmětem smluv o marketingových službách a odpovídajících smluv o letištních službách, protože jsou pojaty tak, aby tyto spoje propagovaly. Z tohoto dopadu sice těží v prvé řadě dotčená letecká společnosti, je ale nutno jej považovat také za přínos pro správce letiště. Nárůst počtu cestujících se totiž může pro správce letiště projevit ve zvýšení příjmů z některých letištních poplatků a příjmů z činností mimo leteckou dopravu, a to zejména u parkovišť, restaurací a dalších obchodů.

317) Je proto nepopiratelné, že by subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Angoulême místo CCI-letiště a sdružení SMAC mohl zohlednit tento pozitivní dopad v okamžiku, kdy by uvažoval o uzavření smlouvy o marketingových službách a odpovídající smlouvy o letištních službách. Učinil by tak posouzením dopadu dotčeného leteckého spoje na své budoucí příjmy a náklady a odhadem, v těchto souvislostech, počtu cestujících využívajících těchto spojů, který by byl odrazem pozitivního dopadu marketingových služeb. Tento dopad by byl dále posuzován za celou dobu provozování dotčených spojů, tzn. za dobu stanovenou ve smlouvě o letištních službách a smlouvě o marketingových službách.

318) Když správce letiště uzavírá smlouvu, která počítá s propagací určitých leteckých spojů, je skutečně možné, aby výhledově předpokládal určitou míru obsazenosti (nebo faktor vytížení) ([172]) na dotčených leteckých spojích a toto zohlednil v odhadu svých budoucích příjmů. V tomto bodě bere Komise na vědomí názor společnosti Ryanair, podle nějž neznamenají smlouvy o marketingových službách pro správce letiště pouze náklad, ale mohou být pro něj také přínosem.

319) Dále je nutno zjistit, zda by případný subjekt v tržním hospodářství provozující letiště Angoulême místo CCI-letiště a sdružení SMAC mohl rozumně očekávat a kvantifikovat další přínosy než jen přínosy vyplývající z pozitivního dopadu na využívání leteckých spojů, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách po dobu provozování těchto spojů, již stanoví smlouva o marketingových službách nebo smlouva o letištních službách.

320) Některé zúčastněné třetí strany, a to zejména společnost Ryanair ve své studii ze dne 17. ledna 2014, tento názor zastávají. Studie ze dne 17. ledna 2014 spočívá na myšlence, podle níž marketingové služby, jež získá správce letiště jako CCI-letiště a sdružení SMAC, jsou takové povahy, že posílí značku letiště, a tím trvale podněcují růst počtu cestujících, kteří toto letiště používají, a to bez omezení na pouhé letecké spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách po dobu jejich provozování stanovenou v této smlouvě. Z této studie zejména vyplývá, že podle společnosti Ryanair jsou marketingové služby takové povahy, že vyvolají trvalé pozitivní dopady na používání letiště i po uplynutí platnosti smlouvy o marketingových službách.

321) V tomto ohledu je nejprve nutno poznamenat, že žádný prvek tohoto případu nenaznačuje, že by správce letiště při uzavírání smlouvy o marketingových službách, jíž se týká formální vyšetřovací řízení, uvažoval, a tím spíše kvantifikoval případné pozitivní dopady smluv o marketingových službách, které by přesahovaly letecké spoje, které jsou předmětem této smlouvy, nebo které by z časového hlediska přesahovaly uplynutí platnosti této smlouvy. Francie ostatně ze své strany nenabídla žádnou metodu, která by umožnila odhadnout případnou hodnotu, již by případný tržní subjekt spravující letiště Angoulême místo CCI-letiště a sdružení SMAC přisoudil těmto dopadům v okamžiku posouzení vhodnosti uzavřít smlouvy z roku 2008. I za předpokladu, že by bylo možno považovat tyto dopady za prokázané, platí proto v každém případě, že v okamžiku podepsání smluv se společnostmi AMS a Ryanair je správci letiště nebrali v potaz.

322) Pokud jde o trvalou povahu těchto dopadů, ukazuje se na základě dostupných informací, že je nejistá. Lze si představit, že propagace města Angoulême a jeho kraje na internetových stránkách společnosti Ryanair mohla podnítit osoby, které si tyto stránky prohlížely, ke koupi letenek společnosti Ryanair v okamžiku, kdy k této reklamě měly přístup, nebo krátce poté. Je naopak málo pravděpodobné, že by vzpomínka na tuto reklamu shlédnutou při prohlížení internetových stránek společnosti Ryanair mohla přetrvat a ovlivnit jejich nákup letenek po uplynutí několika týdnů. Reklamní kampaň může mít trvalé dopady, pokud jsou propagační akce prováděny pomocí jednoho či více reklamních prostředků, jejichž působení jsou spotřebitelé po dané období často vystaveni. Například reklamní kampaň na všeobecných televizních kanálech a rozhlasových stanicích, hojně navštěvovaných internetových stránkách a/nebo venkovních reklamních panelech či panelech umístěných na veřejných prostranstvích může vyvolat takový trvalý dopad, pokud mají spotřebitelé přístup k těmto prostředkům masivně a opakovaně. Naopak propagační akce omezená na pouhé internetové stránky společnosti Ryanair může mít jen obtížně dopad výrazně přesahující trvání této propagační akce. Ostatně dokonce držitelé velmi známých značek je také neustále propagují pomocí marketingových kampaní, což by nemělo, pokud by se přijala argumentace společnosti Ryanair, z hospodářského hlediska racionální odůvodnění.

323) Je totiž málo pravděpodobné, že si většina osob prohlíží internetové stránky společnosti Ryanair dostatečně často, aby se jim vtiskla trvale do paměti propagace určitého regionu prováděná na těchto stránkách. Toto konstatování výrazně posilují dvě skutečnosti. Za prvé, podle ustanovení smlouvy o marketingových službách spočívala propagace oblasti města Angoulême na vstupní stránce internetových stránek společnosti Ryanair v pěti odstavcích o 150 slovech v oddílu „Top Five Things To Do“ na stránce s destinací Angoulême-Cognac a v pouhém odkazu na vstupní stránce www.ryanair.com k adrese internetových stránek určených sdružením SMAC, a to během omezených a spíše velmi krátkých období (24, 17 a 12 dní během prvních tří let). Jak povaha těchto propagačních

([172]) Míra vytížení nebo faktor vytížení je definována jako podíl obsazených sedadel v letadlech používaných pro provozování dotčeného leteckého spoje.

akcí (pouhý odkaz s omezenou propagační hodnotou), tak jejich krátké trvání jsou prvkem, který mohl silně omezit jejich dopad na dobu po jejich ukončení, a to tím spíše, že se tyto akce omezily pouze na internetové stránky společnosti Ryanair a nebyly převzaty na jiných reklamních prostředcích. Za druhé, ostatní marketingové akce stanovené ve smlouvě uzavřené se společností AMS se týkaly výlučně internetové stránky věnované destinaci Angoulême. Je velmi pravděpodobné, že většina osob si tuto stránku často neprohlíží, a pokud tak činí, znamená to, že je tato destinace již potenciálně zajímá.

324) Pokud tak marketingové služby mohly během svého provádění podněcovat k využití leteckých spojů, které byly předmětem smlouvy o marketingových službách, je velmi pravděpodobné, že neměly žádný či zanedbatelný dopad po tomto období nebo v případě jiných spojů.

325) Ze studií společnosti Ryanair ze dne 17. a 31. ledna 2014 vyplývá, že přínos smluv o marketingových službách přesahující letecké spoje, které jsou předmětem těchto smluv, a dobu provozování těchto spojů, jak ji stanoví smlouvy o marketingových a letištních službách, je značně nejistý a nelze jej kvantifikovat s mírou spolehlivosti, již by obezřetný subjekt v tržním hospodářství považoval za dostatečnou.

326) Například podle studie ze dne 17. ledna 2014 „*[…] jsou budoucí přírůstkové zisky po uplynutí stanovené platnosti smlouvy o letištních službách svou podstatou nejisté*“. Tato studie mimo to navrhuje dvě metody vyhodnocení pozitivních dopadů smluv o marketingových službách, a to přístup založený na peněžních tocích („cash flow“) a přístup založený na kapitalizaci.

327) Přístup založený na peněžních tocích spočívá ve vyhodnocení přínosů smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách ve formě budoucích příjmů, které vzniknou správci letiště z poskytování marketingových služeb a ze smlouvy o letištních službách, a to po odečtení souvisejících nákladů. Přístup založený na kapitalizaci spočívá v zohlednění zlepšení značky letiště díky marketingovým službám jako nehmotného aktiva, jež bylo získáno za cenu stanovenou ve smlouvě o marketingových službách.

328) Studie nicméně zdůrazňuje rozsah obtíží vyvolaných přístupem založeným na kapitalizaci, a tím dokládá nedostatečnou spolehlivost výsledků, ke kterým může tato metoda vést, a upřednostňuje přístup založený na peněžních tocích. Studie zejména uvádí: „*Přístup založený na kapitalizaci by měl zohlednit pouze podíl výdajů na marketing přičitatelný základu nehmotných aktiv letiště. Může být nicméně obtížné určit podíl výdajů na marketing, jejichž cílem je vytvářet budoucí příjmy letiště (tzn. investice do základu nehmotných aktiv letiště), v poměru k výdajům, které vytvářejí současné příjmy letiště*“. Zpráva rovněž zdůrazňuje, že „*pro použití přístupu založeného na kapitalizaci je nutno odhadnout průměrnou dobu, po níž by bylo letiště schopno udržet si zákazníka získaného marketingovou kampaní společnosti AMS. Kvůli nedostatečným údajům by bylo v praxi velmi obtížné odhadnout průměrnou dobu udržení zákazníků po kampani společnosti AMS*“.

329) Pokud jde o studii ze dne 31. ledna 2014, navrhla praktické uplatnění přístupu založeného na peněžních tocích. Podle tohoto přístupu nabývají přínosy smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách, které přesahují uplynutí platnosti smlouvy o marketingových službách, podobu „koncové hodnoty“, jež se vypočítává v den uplynutí platnosti smlouvy. Tato koncová hodnota se vypočítává na základě přírůstkových zisků očekávaných od smluv o letištních a marketingových službách během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách. Tyto zisky se prodlužují během následujícího období, jehož délka se rovná délce smlouvy o letištních službách, a upravují se podle míry růstu trhu letecké dopravy v Evropě a faktoru pravděpodobnosti, který má údajně odrážet schopnost smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách přispívat k ziskům letiště po uplynutí jejich platnosti. Tato schopnost vytvářet trvalý přínos vyplývá podle studie ze dne 31. ledna 2014 bez většího upřesnění z řady faktorů, které „zahrnují větší známost, silnější značku, síťové externality a pravidelné cestující“. Kromě toho tato metoda zohledňuje míru aktualizace, která odráží náklady kapitálu.

330) Pokud jde o faktor pravděpodobnosti, studie navrhuje jeho míru ve výši 30 %, již považuje za opatrnou. Tato velmi teoretická studie ale nenabízí v tomto bodě žádné náležité odůvodnění, ať již kvantitativní či kvalitativní povahy. Na podporu této míry ve výši 30 % se neopírá o žádnou skutkovou okolnost, jež by byla vlastní činnosti společnosti Ryanair nebo trhům letecké dopravy či letištním službám. Nevytváří žádnou vazbu mezi touto mírou a faktory, o kterých se zmiňuje velmi krátce (známost, silná značka, síťové externality a pravidelní cestující) a které mají údajně prodlužovat přínosy smluv o letištních a marketingových službách do období po uplynutí jejich platnosti. V ničem se neopírá o specifický obsah marketingových služeb stanovených v různých smlouvách se společností AMS, aby analyzovala míru, v jaké by tyto služby mohly ovlivňovat výše uvedené faktory.

331) Navíc ničím nedokládá, že po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách jsou zisky, které tyto smlouvy správci letiště během posledního roku svého plnění přinesly, takové povahy, aby se prodloužily do budoucna s jakoukoliv mírou pravděpodobnosti. Neodůvodňuje ani relevantnost míry růstu trhu letecké dopravy v Evropě pro posouzení dopadů smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách pro dané letiště.

332) U „koncové hodnoty" vypočítané metodou, již navrhuje společnost Ryanair, je proto velmi málo pravděpodobné, že by ji zohlednil opatrný subjekt v tržním hospodářství, který by posuzoval, zda je v jeho zájmu uzavřít smlouvu.

333) Studie ze dne 31. ledna 2014 tak ukazuje, že metoda peněžních toků („cash flow") by mohla, stejně jako metoda „kapitalizace", vést pouze k velmi nejistým a velmi málo spolehlivým výsledkům.

334) Francie a ani žádná zúčastněná strana ostatně neposkytly podklady, které by dokazovaly, že by správci regionálních letišť srovnatelných s letištěm Angoulême skutečně používali metodu navrženou společností Ryanair či jakoukoliv jinou metodu, jež by kvantifikovaným způsobem zohledňovala přínosy, které by přesahovaly uplynutí platnosti smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách. Francie se ostatně ke studiím ze dne 17. a 31. ledna 2014 vůbec nevyjádřila, a v rámci tohoto řízení tak neschválila jejich závěry.

335) Jak je uvedeno výše, marketingové služby, jichž se týká formální vyšetřovací řízení, se navíc zjevně zaměřují na osoby, které by mohly použít spoje, který je předmětem smlouvy o marketingových službách. Pokud tento spoj není po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách obnoven, je vysoce nepravděpodobné, že by marketingové služby mohly mít po uplynutí této platnosti nadále pozitivní dopady na používání letiště. Správce letiště přitom může jen velmi obtížně posoudit pravděpodobnost, že si letecká společnost přeje pokračovat v provozování určitého spoje déle než po dobu, ke které se zavázala jej provozovat ve smlouvě o letištních službách. Zejména nízkonákladové letecké společnosti ukázaly, že řeší otevírání a uzavírání spojů velmi dynamicky. Při uzavírání transakce, jako je transakce zkoumaná v tomto formálním vyšetřovacím řízení, by proto opatrný subjekt v tržním hospodářství nepočítal s vůlí letecké společnosti prodloužit provozování dotčeného spoje po uplynutí platnosti smlouvy.

336) Pro úplnost je nutno zdůraznit, že koncová hodnota vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair ve studii ze dne 31. ledna 2014 je pozitivní (a má tak pozitivní dopad na výhledovou výnosnost smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách) pouze tehdy, je-li pozitivní přírůstkový zisk očekávaný z těchto smluv během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách. Metoda totiž spočívá v tom, že se vychází z přírůstkového zisku očekávaného během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách a že se tento zisk promítne do budoucnosti tak, že se na něj uplatní dva faktory. První faktor představuje celkový růst evropského trhu letecké dopravy a odráží očekávaný růst provozu. Druhým faktorem je faktor 30 %, který představuje zhruba pravděpodobnost, že plnění smluv na konci jejich platnosti podporuje uzavření podobných smluv v budoucnosti, a tak pomůže vyvolat podobné finanční toky. Pokud je přírůstkový zisk očekávaný během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách negativní, je negativní také koncová hodnota, což vyjádřuje skutečnost, že uzavření smluv podobných smlouvám, jejichž platnost právě uplynula, povede stejně jako v případě těchto smluv každý rok ke zhoršení ziskovosti letiště.

337) Studie ze dne 31. ledna 2014 tento případ krátce zvažuje a omezuje se bez komentáře či odůvodnění na to, že v poznámce pod čarou uvádí: „[…] *žádnou koncovou hodnotu nelze vypočítat, jsou-li čisté přírůstkové zisky plateb společnosti AMS během posledního roku předmětného období negativní*" ([173]). Jak bude ale doloženo dále, všechny smlouvy, jichž se týká tento případ, vedou k negativním výhledovým přírůstkovým tokům každý rok, a ne pouze celkově v čisté aktualizované hodnotě. „Koncová hodnota" vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair by tak v případě těchto smluv nebyla žádná či spíše negativní. Zohlednění takové koncové hodnoty by proto nezpochybnilo závěr, podle nějž různé smlouvy zahrnují hospodářské zvýhodnění.

338) Jako závěr z výše uvedeného vyplývá, že jediný konkrétní přínos, který by opatrný subjekt v tržním hospodářství očekával od smlouvy o marketingových službách a který by kvantifikovaným způsobem zohlednil při posuzování svého zájmu uzavřít takovou smlouvu ve spojení se smlouvou o letištních službách, by byl možný pozitivní dopad marketingových služeb na počet cestujících, kteří použijí spojů, které jsou předmětem dotčených smluv, a to po dobu provozování těchto spojů, jak je stanovena ve smlouvách. Komise se domnívá, že další případné přínosy by byly považovány za příliš nejisté, aby je šlo zohlednit kvantifikovaným způsobem, a ostatně správci letiště Angoulême takové teoretické přínosy při uzavírání předmětných smluv nezohledňovali.

([173]) Studie ze dne 31. ledna 2014, poznámka pod čarou č. 17, volný překlad anglického znění.

9.1.3.3. Srovnatelnost letiště Angoulême s jinými evropskými letišti

339) Podle nových pokynů lze pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství v zásadě vyloučit existenci podpory ve prospěch letecké společnosti, která letiště využívá, pokud cena účtovaná za letištní služby odpovídá „tržní ceně nebo lze-li analýzou *ex ante*, to znamená analýzou založenou na informacích dostupných v okamžiku poskytnutí opatření a na vývojích předvídatelných v oné době, prokázat, že ujednání mezi letištěm a leteckou společností bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště“ ([174]).

340) Podle nových pokynů „*při posuzování ujednání mezi letištěm a leteckou společností Komise rovněž zohlední míru, do jaké lze posuzovaná ujednání považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti*“ ([175]). Pokud jde o první přístup (srovnání s „tržní cenou“), má Komise pochybnosti, zda je v současnosti vůbec možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují, a domnívá se, že nejvhodnějším kritériem pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante* ([176]).

341) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství odkazem na průměrnou cenu zjištěnou na jiných podobných trzích se obecně může ukázat jako důvodné, pokud lze takovou cenu rozumně zjistit či odvodit z jiných tržních ukazatelů. Ovšem v případě letišť nemusí mít tato metoda stejnou relevantnost. Struktura nákladů a příjmů má totiž tendenci výrazně se lišit od jednoho letiště k druhému. Tyto náklady a příjmy závisí na stavu rozvoje letiště, počtu leteckých společností, které ho dopravně obsluhují, kapacitě z hlediska přepravy cestujících, stavu infrastruktury a návazných investic, předpisovém rámci, který se může v jednotlivých členských státech lišit, a ztrátách a závazcích letiště z minulosti ([177]).

342) Liberalizace trhu letecké dopravy navíc učinila z každé výlučně srovnávací analýzy velmi složitou záležitost. Jak názorně ukazuje tento konkrétní případ, obchodní postupy mezi letišti a leteckými společnostmi nespočívají na seznamu veřejných cen za jednotlivé služby. Tyto obchodní vztahy jsou velmi rozdílné. Zahrnují sdílení rizik v oblasti používání letiště a souvztažných finančních a obchodních odpovědností, všeobecné rozšíření podněcujících mechanismů a proměnlivé rozdělení rizik na dobu trvání smluv. Transakce jsou proto navzájem obtížně srovnatelné na základě ceny za rotaci nebo za cestujícího.

343) Společnost Ryanair se domnívá, že zásadu obezřetného investora v tržním hospodářství lze uplatnit na základě srovnání některých evropských letišť. V tomto ohledu soudí, že některá evropská letiště jsou zaměnitelná za letiště Angoulême kvůli jejich podobnosti ([178]). Studie poskytnutá za tímto účelem Komisi srovnává poplatky hrazené společností Ryanair letišti Angoulême s poplatky, které letecká společnost platí těmto letištím, jež jsou považována za srovnatelná. Společnost Ryanair uzavírá, že poplatky uplatňované těmito jinými letišti jsou nižší než poplatky požadované letištěm Angoulême.

344) Komise se nicméně domnívá, že metoda použitá výše uvedenou studií není funkční, protože se omezuje na služby a platby vzniklé ze smlouvy o letištních službách, aniž by zohlednila smlouvu o marketingových službách. Jak je ale uvedeno výše, Komise soudí, že kritérium subjektu v tržnímu hospodářství je nutno uplatnit po společné analýze těchto dvou vzájemně propojených smluvních aktů. Závěry srovnávací analýzy dodané společností Ryanair nelze proto přijmout.

345) Poplatky hrazené společností Ryanair za letištní služby na jiných letištích tak nemohou sloužit jako referenční hodnota pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství.

([174]) Viz bod č. 53 nových pokynů.
([175]) Viz bod č. 66 nových pokynů.
([176]) Viz bod č. 59 a 61 nových pokynů.
([177]) Viz rozhodnutí Komise uvedené výše v pozn. pod čarou č. 69, 88. a 89. bod odůvodnění.
([178]) Ryanair zakládá svou analýzu na studii vypracované společností Oxera dne 25. června 2012.

346) Komise dále poznamenává, že cena, již společnost Ryanair skutečně platila v období 2008–2009 za využívání letištních služeb na letišti Angoulême, byla negativní. Negativní cena poskytnutá správcem letiště letecké společnosti z důvodu úrovně letištních poplatků, která nekryje náklady návazných služeb, může být v souladu s racionálním uvažováním subjektu v tržním hospodářství. Je to ale možné za podmínky, že tato negativní cena je za předem stanovené období vyrovnána předpokládaným nárůstem příjmů z provozování leteckého spoje, a to bez ohledu na to, zda se jedná o příjmy z letecké dopravy nebo příjmy z činností mimo leteckou dopravu. V tomto konkrétním případě příjmy z činností mimo leteckou dopravu nemohly být dostatečné a nebyly takové povahy, aby se rozvíjely v nutné a dostatečné míře během pěti let trvání smlouvy o letištních službách.

347) Letiště, u nichž by negativní cena mohla být odůvodnitelná, nejsou početná a ve vybraném vzorku vůbec chybí. Komise se v tomto ohledu domnívá, že charakteristiky letišť, která tvoří tento vzorek, jsou příliš nesourodé, aby mohly sloužit za uspokojivý základ analýzy ([179]).

348) Společnost Ryanair nijak neprokázala, v čem jsou letiště uváděná ve studii dostatečně srovnatelná, pokud jde o objem provozu, druh provozu, druh a úroveň poskytovaných letištních služeb, blízkost letiště k velkému městu, počet obyvatel ve spádové oblasti letiště, prosperitu okolní oblasti a různé geografické oblasti, z nichž by bylo možné získat cestující ([180]). Francie a ani žádná zúčastněná strana ostatně nezmínily existenci letišť, která by byla z hlediska těchto různých kritérií dostatečně srovnatelná s letištěm Angoulême.

349) Za těchto okolností Komise soudí, že za stávajících souvislostí a při zohlednění všech prvků, které má k dispozici, není důvod odchýlit se od přístupu doporučovaného v nových pokynech pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi, to znamená analýzy *ex ante* dodatečné (neboli inkrementální) ziskovosti. Tento přístup je odůvodněn skutečností, že správce letiště má objektivní zájem uzavřít transakci s leteckou společností, pokud může rozumně očekávat, že tato transakce zlepší jeho zisk (nebo sníží jeho ztráty) oproti hypotetické srovnávací situaci, v níž by tato transakce nebyla uzavřena, a to bez ohledu na jakékoliv srovnání.

9.1.3.4. Závěr ke způsobům uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství

350) Z výše uvedeného vyplývá, že Komise musí pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na smlouvy z roku 2008 provést společnou analýzu smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách, jež byly uzavřeny současně, a musí určit, zda by případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost a spravující letiště Angoulême místo CCI-letiště a sdružení SMAC tyto smlouvy uzavřel. Za tímto účelem je nutno stanovit inkrementální ziskovost smluv z roku 2008 za celé období jejich plnění, jak by ji vyhodnotil subjekt v tržním hospodářství v okamžiku uzavření smluv odhadem:

— budoucího inkrementálního provozu, který lze očekávat v důsledku provádění smluv z roku 2008, při současném zohlednění dopadů marketingových služeb na míru obsazenosti spojů, které jsou předmětem těchto smluv,

— budoucích inkrementálních příjmů, které lze očekávat v důsledku plnění smluv z roku 2008, zahrnujících příjmy z letištních poplatků a asistenčních služeb při mezipřistání vytvořené spoji, které jsou předmětem těchto smluv, a také příjmy z činností mimo leteckou dopravu vytvořené v důsledku dodatečného provozu vyvolaného plněním těchto smluv,

— budoucích inkrementálních nákladů, které lze očekávat v důsledku plnění smluv z roku 2008, zahrnujících provozní náklady a případné inkrementální investiční náklady vyvolané spoji, které jsou předmětem těchto smluv, a také náklady na marketingové služby.

351) Z těchto výpočtů mají vyplynout budoucí roční toky, které odpovídají rozdílu mezi inkrementálními příjmy a náklady, který je v případě potřeby nutno aktualizovat koeficientem odrážejícím náklady kapitálu pro správce letiště. Pozitivní čistá aktualizovaná hodnota v zásadě znamená, že dotčené smlouvy neposkytují hospodářské zvýhodnění, zatímco negativní čistá aktualizovaná hodnota svědčí o existenci takového zvýhodnění.

([179]) Jedno z vybraných srovnávacích kritérií spočívá v příslušnosti do kategorie letišť s provozem do jednoho milionu cestujících za rok. Jsou-li letištní poplatky uplatňované letištěm Angoulême srovnávány s poplatky uplatňovanými letišti, jejichž roční provoz představuje několik stovek tisíc cestujících za rok, je srovnávací analýza vycházející z těchto výsledků postavena na příliš nedostatečně přesném základě, aby byla přijatelná.

([180]) Viz nové pokyny, bod č. 60.

352) Je nutno poznamenat, že v rámci takového posouzení ztrácí tvrzení společnosti Ryanair, podle nějž je cena marketingových služeb zakoupených sdružením SMAC stejná nebo nižší než cena, již lze považovat za „tržní cenu" těchto služeb, jakýkoliv význam. Subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost by totiž nebyl ochoten pořídit si takové služby ani za cenu nižší nebo rovnající se „tržní ceně", pokud by předpokládal, že bez ohledu na pozitivní dopad těchto služeb na využívání dotčených leteckých spojů by inkrementální náklady vyvolané smlouvami přesáhly inkrementální příjmy v aktualizované hodnotě. V takovém případě by „tržní cena" přesáhla jeho ochotu platit, což by ho logicky vedlo k tomu, že by od předmětných služeb upustil.

353) Ze stejných důvodů by skutečnost, že ceny stanovené ve smlouvě o letištních službách mohou být vyšší nebo stejné jako ceny účtované správci více či méně srovnatelných letišť, neměla v rámci této analýzy žádný význam, jakmile by se nedalo očekávat, že tyto ceny povedou k inkrementálním příjmům dostatečně vysokým, aby se jimi pokryly inkrementální náklady.

9.1.3.5. Uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství

354) Pro účely posouzení smluv z roku 2008 a s ohledem na výše uvedená odůvodnění je nutno připomenout, že jak existence, tak význam prvků podpory v těchto smlouvách se musí posuzovat při zohlednění situace, která převládala v okamžiku jejich uzavření ([181]), a konkrétněji při zohlednění dostupných informací a vývoje předvídatelného v oné době.

355) Podklady předané francouzskými orgány zdůrazňují, že si sdružení SMAC nechalo vypracovat výhledovou studii, která byla předána dne 14. června 2006 ([182]). Tato studie se týká výhledů letiště Angoulême po 1. lednu 2007. Aniž by zacházel do podrobností, uvádí tento dokument ve spojení s otevřením spoje provozovaného společností Ryanair mezi Angoulême a Londýnem hlavní souhrnné ukazatele. U možného provozu odhadovaného na 100 000 cestujících za rok je výsledek studie tento:

	Rok 1	Rok 2	Rok 3
Negativní saldo provozního účtu	56 000	56 000	56 000
Podpora na marketing	560 000	560 000	560 000
Roční výdaje sdružení SMAC	616 000	616 000	616 000

356) Tento dokument neodpovídá podnikatelskému plánu, u kterého Komise může přistoupit k analýze dodržení kritéria subjektu v tržním hospodářství. Údaje, které sloužily jako reference k vypracování těchto výhledů, nejsou upřesněny a vybrané hypotézy nejsou dostatečně podrobně rozpracovány. Tento odhad je navíc vypracován pouze na období tří let, zatímco před uzavřením smluv z roku 2008 bylo stanoveno jejich plnění na období pěti roků. Tato studie byla také vypracována velmi dlouho před rokem 2008. Jejím cílem nebylo zjistit, zda plnění těchto smluv se společnostmi Ryanair a AMS v podobě, o jaké by se mohlo uvažovat před jejich uzavřením, bylo dostatečně přínosné pro správce letiště.

357) Komise každopádně konstatuje, že tyto výhledy spíše prokazují, že sdružení SMAC nejednalo jako správce letiště Angoulême v souladu s jednáním obezřetného subjektu v tržním hospodářství. Z této výhledové studie z roku 2006 totiž vyplývá, že sdružení SMAC nemohlo již v oné době nevědět, že otevření linky spojující Angoulême s Londýnem a provozované nízkonákladovou leteckou společností může vést k výrazným provozním ztrátám, a tím k vysoké potřebě financování.

358) Bez ohledu na tyto informace, jež sdružení SMAC mělo v okamžiku uzavření smluv z roku 2008, neusoudilo za potřebné nechat si vypracovat podnikatelský plán nebo jinou podobnou předběžnou hospodářskou analýzu ohledně smluv, které se měly uzavřít se společnostmi Ryanair a AMS, jež by z hospodářského hlediska mohla podpořit jeho rozhodnutí vzít na sebe tyto závazky.

([181]) Viz například rozsudek Tribunálu ze dne 19. října 2005 ve věci T-318/00, *Freistaat Thüringen* v. *Komise*, Sb. rozh. s. II-4179, bod č. 125.

([182]) Tato studie byla vypracována Alliance ELSA.

359) Podle společnosti Ryanair nelze neexistenci podnikatelského plánu v okamžiku uzavření smluv, jako jsou smlouvy, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, použít jako důkaz nedodržení zásady subjektu v tržním hospodářství.

360) V tomto ohledu představuje neexistence podnikatelského plánu či obecněji jakékoliv vyčíslené analýzy ziskovosti vypracované před uzavřením smlouvy vážný příznak, že nebyla dodržena zásada subjektu v tržním hospodářství. Platí to tím spíše v tomto konkrétním případě, protože správce letiště Angoulême měl před uzavřením smluv z roku 2008 informace, které mohly zpochybnit v případě uzavření smlouvy o rozvoji nízkonákladového leteckého spoje s Londýnem jeho hospodářskou ziskovost.

361) V těchto souvislostech považuje Komise za užitečné zdůraznit, že Francie nepředložila žádný podklad, který by ukazoval, že správce letiště provedl analýzu rizik, která postoupil v okamžiku uzavření smluv, z hlediska zisků, které by mohly vyplynout ze smluv z roku 2008. Francie naopak zdůrazňuje, že rozhodnutí sdružení SMAC spočívalo na vůli zachovat letiště Angoulême a vedl k němu cíl regionálního rozvoje. Toto tvrzení ale jen znovu dokládá, že k uzavření smluv z roku 2008 se společnostmi Ryanair a AMS nevedly v první řadě výhledy na ziskovost.

362) Komise se domnívá, že její posouzení toho, jaká by byla analýza ziskovosti smluv z roku 2008 provedená obezřetným subjektem v tržním hospodářství, tento závěr potvrzuje.

363) Komise za tímto účelem provedla vlastní analýzu, v níž vycházela v souladu s novými pokyny výlučně z inkrementálních nákladů a příjmů vzniklých z plnění smluv z roku 2008, jak by je subjekt v tržním hospodářství vyhodnotil *ex ante*. Vybrané hypotézy a výsledky analýzy jsou uvedeny níže.

364) V souvislostech této analýzy považuje Komise za vhodné připomenout, že po přijetí nových pokynů byly jak Francie, tak zúčastněné strany vyzvány, aby předložily své připomínky k uplatnění ustanovení těchto pokynů na tento případ (viz 8. a 9. bod odůvodnění). V tomto konkrétním případě nevznesla Francie a ani zúčastněné strany žádnou námitku proti přístupu Komise, který spočívá v tom, že v případě nemožnosti určit vhodný srovnávací prvek pro stanovení reálné tržní ceny za služby, které letiště poskytují leteckým společnostem, je nejrelevantnějším kritériem pro posouzení ujednání, která tyto dvě strany uzavřely, analýza *ex ante* inkrementální ziskovosti těchto ujednání.

a) Časový horizont

365) Při posuzování zájmu na uzavření smlouvy o letištních službách a/nebo smlouvy o marketingových službách by subjekt v tržním hospodářství zvolil za časový horizont svého posouzení buď dobu plnění předmětných smluv, nebo období stanovené v každé smlouvě zvlášť. Řečeno jinými slovy, vyhodnotil by inkrementální náklady a příjmy během období plnění smluv.

366) Zvolit delší období se nejeví jako odůvodněné. V den uzavření smluv by obezřetný subjekt v tržním hospodářství nepočítal s jejich obnovením na konci jejich platnosti, a to ani ve stejné, ani v odlišné podobě. Platí to tím spíše, že běžně obezřetný správce by nemohl nevědět, že o nízkonákladových společnostech, jako je společnost Ryanair, bylo a je známo, že své činnosti vyvíjejí velmi dynamicky, aby se přizpůsobily vývojům na trhu, ať už jde o otevírání či zavírání spojů nebo o zvyšování či omezování četnosti spojů.

367) V rámci uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je rovněž nutno zaznamenat, že nebylo zohledněno, že společnost Ryanair neprovozovala některé spoje po celou dobu stanovenou ve smlouvách z roku 2008, protože tato skutečnost nebyla v okamžiku uzavření těchto smluv známa a ani předvídatelná.

368) V následujících úvahách Komise přezkoumá zvolené hypotézy, aby analyzovala smlouvy z roku 2008, které byly uzavřeny se společnostmi Ryanair a AMS, z hlediska provozu a inkrementálních příjmů a nákladů, a poté postupně představí bilanci analýzy těchto smluv.

b) Výhledový inkrementální provoz a výhledový počet rotací

369) Analýza provedená Komisí je založena na inkrementálním provozu (jinými slovy, na dodatečném počtu cestujících), jak by ho subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Angoulême místo sdružení SMAC mohl odhadovat při uzavírání smluv z roku 2008. Řečeno jinými slovy, jedná se o odhad počtu cestujících, u kterého by správce letiště Angoulême mohl v roce 2008 očekávat, že během plnění smlouvy použijí spoj Angoulême – Londýn provozovaný společností Ryanair.

370) Výhledový inkrementální provoz byl určen podle četnosti letů na spoji Angoulême – Londýn, jak byla stanovena ve smlouvách o letištních a marketingových službách, a podle počtu rotací za rok, který z toho vyplýval.

371) Komise dále zohlednila přepravní kapacitu letadel používaných společností Ryanair, tzn. letadel Boeing 737–800 v provedení 189 míst.

372) Komise tak použije jako předpoklad míru obsazenosti ve výši 85 % u každého letu. Jedná se o hypotézu výhodnou pro společnost Ryanair, protože míra 85 % je vysoká hodnota. Tato míra přesahuje mírně průměr dosahovaný u letů provozovaných společností Ryanair v rámci její sítě ([183]) a přesahuje či se rovná míře obsazenosti, již Francie navrhla ve svém přepracování analýz ziskovosti u různých smluv. Komise se nicméně domnívá, že se sice jedná o výhodnou hypotézu, ale že lze tuto vysokou míru obsazenosti použít, aby se odrazil možný přínosný dopad marketingových služeb na využívání leteckých spojů, které jsou předmětem různých smluv, a to v situaci, kdy neexistují jiné prvky, které by kvantifikovaly předvídatelný dopad těchto služeb na míru obsazenosti.

Komise zohlednila situace, kdy období plnění smlouvy neodpovídala celým kalendářním rokům, a pro každý rok plnění smlouvy vypočítala výhledový provoz poměrně k počtu dní v roce, kdy se smlouva měla plnit.

c) Inkrementální příjmy

373) Pokud jde o smlouvy z roku 2008, které jsou předmětem její analýzy, Komise se snažila určit inkrementální příjmy, to znamená příjmy vzniklé transakcí, se kterými by počítal subjekt v tržním hospodářství.

374) Podle zásady „jednotného zpoplatnění" se Komise v tomto ohledu domnívá, že je nutno zohlednit jak příjmy z leteckých činností, tak příjmy z činností mimo leteckou dopravu.

375) Pokud jde o příjmy z leteckých činností, skládají se z výnosu různých poplatků, které letecká společnost hradí správci letiště, a to:

— „přistávacího poplatku", tj. určité částky za každou rotaci,

— „poplatku za cestujícího", tj. určité částky za každého cestujícího, a

— poplatku placeného za asistenční služby při mezipřistání, který má formu určité částky za rotaci, jež je stanovena ve smlouvě o letištních službách.

376) Smlouvy z roku 2008 stanovily přímo výši poplatku za cestujícího a přistávacího poplatku. Podle článku 7.1 smlouvy o letištních službách byla výše poplatku za cestujícího stanovena na základě sazebníku letiště Angoulême. Článek 7.3 smlouvy o letištních službách ale počítá během prvních tří let s propagačními slevami. Tyto slevy dosahovaly výše 57,25 % první rok, což odpovídá poplatku ve výši 1,18 EUR, 48 % druhý rok, což odpovídá poplatku ve výši 1,44 EUR, a 24 % třetí rok, což odpovídá poplatku ve výši 2,10 EUR. Článek 7.2 stejné smlouvy dále stanovil přistávací poplatky na výši 252,29 EUR za přistání. Analýza proto převzala částky stanovené ve smlouvě.

377) Článek 7.4 smlouvy o letištních službách upřesňoval, že poplatek za asistenční služby při mezipřistání dosahuje během prvního roku výše 195 EUR. Stanovil rovněž, že se tento poplatek zvyšuje počínaje druhým rokem na 245 EUR. Komise proto ve své analýze pracovala s touto částkou.

378) Pro výpočet výnosu tří výše uvedených poplatků z leteckých činností, které by subjekt v tržním hospodářství očekával od smlouvy, použila Komise prognózy počtu rotací (u přistávacího poplatku a u poplatku za asistenční služby při mezipřistání) a inkrementálního provozu (u poplatku za cestujícího), jak je stanovila smlouva, a vynásobila je výše vymezenou jednotkovou výší poplatků.

379) Pokud jde o příjmy z činností mimo leteckou dopravu, jsou v zásadě téměř úměrné počtu cestujících. Činnost parkovišť, restaurací a jiných obchodů na letišti závisí na počtu cestujících. Je tomu tak také u příjmů správce letiště spojených s těmito činnostmi. V tomto konkrétním případě ale významná část příjmů z činností mimo leteckou dopravu pochází z výdajů zaměstnanců provozovatele a jiných podniků v době, kdy je provoz cestujících na letišti Angoulême nevýrazný.

([183]) Viz http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

380) Pokud je o výši těchto inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu, Komise považuje za pravděpodobné, že by ji rozumný subjekt v tržním hospodářství vypočítal v okamžiku uzavření smluv na základě celkových příjmů z činností mimo leteckou dopravu, které letiště mělo těsně před uzavřením dotčené smlouvy. V tomto konkrétním případě pochází v době, kdy je provoz cestujících nevýrazný, velká část příjmů z činností mimo leteckou dopravu z výdajů zaměstnanců provozovatele a podniků působících na letišti. Podle informací předložených Francií lze celkovou inkrementální částku výnosů z činností mimo leteckou dopravu, která se týká pouze komerčního provozu, odhadnout na […] EUR za rok. Komise soudí, že se tento odhad jeví jako rozumný.

d) Inkrementální náklady

381) Inkrementální náklady, které by u každé transakce (zahrnující případně smlouvu o letištních službách a smlouvu o marketingových službách) mohl očekávat a *priori* subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Angoulême místo jeho správců, spadají do těchto tří kategorií:

— náklady na zakoupení marketingových služeb,

— inkrementální investiční náklady vyvolané investicemi prováděnými kvůli transakci,

— inkrementální provozní náklady, tj. provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy), které mohou vzniknout prováděním transakce.

382) Pokud jde o náklady vzniklé ze smluv o marketingových službách, Komise zohlednila částky stanovené ve smlouvě o marketingových službách. Smlouva o marketingových službách uzavřená se společností Ryanair stanovila ve svém článku 3.1 marketingové služby v hodnotě 400 000 EUR za první rok, v hodnotě 300 000 EUR za druhý rok a v hodnotě 225 000 EUR za třetí rok. Za náklady na marketingové služby proto Komise zvolila tyto částky.

383) Stejně jako v případě prognóz provozu nepředstavují výhledové platby za marketing nutně částky, které byly skutečně uhrazeny, protože některé události, k nimž došlo po uzavření smluv, mohly vést k odchylkám od částek, které byly stanoveny na počátku. Je to zejména případ předčasného vypovězení smlouvy. Při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství nelze ale tyto události zohlednit, protože k nim došlo až po uzavření smluv. Při posuzování ziskovosti smluv z roku 2008 by každý subjekt v tržním hospodářství vycházel z částek stanovených při podepsání smlouvy.

384) Pokud jde o inkrementální investiční náklady, nebyl vybrán žádný náklad, protože žádný prvek tohoto případu neprokazuje, že by subjekt v tržním hospodářství očekával, že mu vznikne povinnost realizovat některé investice v zásadě z důvodu smluv, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení,.

385) Při odhadu inkrementálních provozních nákladů, které byly předvídatelné při uzavření smluv z roku 2008, je Komise nucena vycházet z prvků analýzy správce letiště, protože sama není schopna posoudit, jakým způsobem může daná smlouva ovlivnit různé nákladové položky letiště.

386) Komise bere na vědomí, že tento odhad byl proveden CCI-letiště a sdružením SMAC před uzavřením smluv z roku 2008, a byl tak dostupný v okamžiku uzavření těchto smluv.

e) Prezentace výsledků týkajících se smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS

387) Po určení všech inkrementálních příjmů a nákladů vzniklých ze smlouvy, se kterými by počítal subjekt v tržním hospodářství, je Komise schopna stanovit očekávané inkrementální toky (příjmy po odečtení nákladů) u smluv z roku 2008 rok po roce a po celou stanovenou dobu jejich plnění. Tyto výsledky jsou uvedeny níže.

Tabulka 12

Očekávané inkrementální toky smluv z roku 2008

	2008	2009	2010	2011	2012
Míra obsazenosti	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Počet cestujících na let	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Počet cestujících na rotaci	322	322	322	322	322
Počet rotací od dubna do října	93	93	93	93	93
Cestujících celkem	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Výše poplatků	2008	2009	2010	2011	2012
Poplatek za cestujícího	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Poplatky při přistání za každou rotaci	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Poplatek za asistenční služby za každou rotaci	195	245	245	245	245

Inkrementální příjmy	2008	2009	2010	2011	2012
Výnos poplatku za cestující	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Výnos přistávacího poplatku	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Výnos poplatku za asistenční služby	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkem	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

Inkrementální náklady	2008	2009	2010	2011	2012
Asistenční služby a příjem	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
z toho zaměstnanci	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
z toho jiné	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Marketing	400 000	300 000	225 000	0	0
Celkem	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

	2008	2009	2010	2011	2012
Příjmy	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Výdaje	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Výsledek	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

388) Komise zjišťuje, že přes hypotézy výhodné pro společnost Ryanair, které Komise zvolila, a to zejména pokud jde o inkrementální provoz a inkrementální náklady, jsou u smluv z roku 2008 všechny inkrementální toky negativní, jak je uvedeno v tabulce č. 12. Komise navíc zjišťuje, že by tento závěr zůstal platný i v případě úplného vyloučení inkrementálních provozních nákladů a zohlednění jako inkrementálních nákladů pouze nákladů na nákup marketingových služeb.

389) Komise proto soudí, že smlouvy z roku 2008 uzavřené sdružením SMAC se společnostmi Ryanair a AMS poskytují těmto dvěma společnostem hospodářskou výhodu. Protože tato výhoda vyplývá ze specifických smluvních ustanovení s dotčenou leteckou společností, jedná se o selektivní zvýhodnění.

9.1.4. *Ovlivnění obchodu a hospodářské soutěže*

390) Jestliže finanční podpora poskytovaná členským státem posiluje postavení určitých podniků ve srovnání s jinými podniky, které si konkurují při obchodu v rámci Společenství, musí se mít za to, že tento obchod je touto podporou ovlivněn. Aby určité opatření narušovalo hospodářskou soutěž, je podle ustálené judikatury ([184]) dostačující, aby příjemce podpory s ostatními podniky soutěžil na trhu otevřeném hospodářské soutěži.

391) Po vstupu v platnost třetí části liberalizace letecké dopravy dne 1. ledna 1993 ([185]) mohou letečtí dopravci volně létat na trasách uvnitř Společenství a využívat neomezeného povolení ke kabotáži. Podle Soudního dvora ale *„v případě, kdy podnik vyvíjí činnost v odvětví, ve kterém si skutečně konkurují výrobci z různých členských států, jakákoli podpora, kterou může tento podnik obdržet od veřejných orgánů, může nepříznivě ovlivnit obchod mezi členskými státy a narušit hospodářskou soutěž do té míry, do které její nepřetržitá přítomnost na trhu brání konkurentům zvýšit jejich podíl na trhu a omezuje jejich možnost zvýšit jejich vývoz“* ([186]).

392) V tomto konkrétním případě je nutno usoudit, že předmětná opatření byla takové povahy, že snižovala provozní náklady určitého leteckého spoje a podněcovala provozovatele k převedení spoje z jednoho letiště na druhé. Komise proto soudí, že předmětná opatření narušují hospodářskou soutěž a ovlivňují obchod v rámci Evropské unie.

9.1.5. *Závěr k existenci podpory*

393) Vzhledem k předchozím úvahám Komise soudí, že společnosti Ryanair a AMS byly z důvodu smluv z roku 2008 příjemci státní podpory.

9.2. **Slučitelnost s vnitřním trhem**

394) Dotčená podpora představuje podporu na provoz. Takové podpory lze prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem pouze za mimořádných a řádně odůvodněných okolností.

395) Z judikatury Soudního dvora ([187]) vyplývá, že je na Francii, aby uvedla, na jakém právním základě je možno předmětné podpory považovat za slučitelné s vnitřním trhem, a prokázala, že byly splněny podmínky slučitelnosti. Komise proto v rozhodnutí o zahájení řízení vyzvala Francii, aby uvedla možné právní základy slučitelnosti a stanovila, zda byly splněny použitelné podmínky slučitelnosti, a to zejména pro případ, že by předmětné podpory měly být považovány za podpory na zahájení činnosti při otevírání nových spojů. Francie nicméně nikdy netvrdila, že zkoumaná opatření představují podpory na zahájení činnosti slučitelné s vnitřním trhem, a ani nenavrhla jiné základy slučitelnosti či postupy, na jejichž základě by mohlo spočívat prohlášení o slučitelnosti. Žádná zúčastněná strana navíc nepředložila podklady, které by prokazovaly slučitelnost těchto opatření s vnitřním trhem.

396) Komise přesto považuje za užitečné přezkoumat, do jaké míry by bylo možno prohlásit tyto podpory za slučitelné s vnitřním trhem kvůli jejich přispění k otevření nových spojů.

([184]) Rozsudek Tribunálu ze dne 30. dubna 1998 ve věci T-214/95, *Het Vlaamse Gewest* v. *Komise*, Sb. rozh. s. II-717.

([185]) Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1), nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8), nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15).

([186]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991 ve věci C-305/89, *Itálie* v. *Komise*, Sb. rozh. 1991, s. I-1603.

([187]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 28. dubna 1993 ve věci C-364/90, *Itálie* v. *Komise*, Sb. rozh. s. I-02097, bod č. 20.

397) V tomto ohledu nové pokyny uvádějí: „*V případě podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti Komise použije zásady obsažené v těchto pokynech na všechna oznámená opatření podpory na zahájení činnosti, ohledně nichž má přijmout rozhodnutí, ode dne 4. dubna 2014, a to i tehdy, pokud opatření byla oznámena před tímto dnem. V souladu se sdělením Komise o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory uplatní Komise na protiprávní podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta. Zásady obsažené v těchto pokynech tedy nepoužije v případě protiprávních podpor leteckým společnostem na zahájení činnosti poskytnutých přede dnem 4. dubna 2014*“ ([188]).

398) Pokyny z roku 2005 stanoví, že „*Komise přezkoumá slučitelnost každé podpory na financování letištních infrastruktur nebo podpor na zahájení činnosti poskytnutých bez povolení a tedy porušením čl. 88 odst. 3 Smlouvy na základě těchto pokynů, pokud poskytování podpory začalo po jejich zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie. V jiných případech bude přezkoumána na základě pravidel platných v okamžiku zahájení poskytování podpory*“ ([189]).

399) Tyto pokyny z roku 2005 představují použitelný právní základ, protože smlouvy z roku 2008 byly uzavřeny po jejich vstupu v platnost.

400) V tomto ohledu bod č. 27 pokynů z roku 2005 upřesňuje, že provozní podpory poskytnuté letištím nebo leteckým společnostem (například podpory na zahájení činnosti) jsou slučitelné s vnitřním trhem pouze výjimečně a za velmi přísných podmínek, a to ve znevýhodněných regionech Evropy, jako jsou např. regiony požívající odchylky podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU, nejvzdálenější regiony a regiony s nízkou hustotou obyvatelstva.

401) Tato odchylka není použitelná na letiště Angoulême, protože se nenachází v regionu tohoto typu.

402) Komise zaznamenává, že Francie a ani žádná zúčastněná strana neprokázaly slučitelnost těchto opatření s vnitřním trhem, ať už podle pokynů z roku 2005 nebo na jakémkoli jiném základě.

403) Komise považuje za vhodné přezkoumat kritéria uvedená v bodě č. 5.2 písm. i) a k) pokynů z roku 2005, protože kritéria stanovená v bodě č. 79 těchto pokynů pro podpory na zahájení činnosti jsou kumulativní.

404) Pokud jde o kritérium i) (obchodní plán prokazující životaschopnost linky a analýza dopadu nové trasy na konkurenční linky), Komise vyzvala Francii, aby uvedla, zda byly podobné plány vypracovány, a pokud byly vypracovány, aby předložila jejich kopii. Francie a ani žádná zúčastněná strana se o existenci takových podnikatelských plánů nezmínily. Z prohlášení společností Ryanair a AMS také vyplývá, že nebyl vypracován žádný podnikatelský plán, aby se prokázala životaschopnost spoje po dostatečně dlouhé období po poskytnutí podpory. Žádná analýza *ex ante* založená na údajích, které měla letecká společnost k dispozici v okamžiku uzavření smluv z roku 2008, neumožnila totiž prokázat životaschopnost leteckého spoje mezi letišti Angoulême a Londýn-Stansted. Není tak splněno kritérium stanovené v bodě i).

405) Kritérium k) (přezkumné řízení) stanoví, že musí být stanoveny mechanismy přezkumných řízení na úrovni členských států, aby byla vyloučena jakákoli diskriminace, ke které by došlo při přidělování podpor. Komise konstatuje, že v okamžiku uzavření smluv z roku 2008 nebyl stanoven žádný mechanismus přezkumných řízení, který by vyloučil diskriminaci při přidělování podpor. Není tak splněno ani kritérium stanovené v bodě k).

9.3. **Závěr**

406) Smlouvy z roku 2008 uzavřené sdružením SMAC se společnostmi Ryanair a AMS, jež jsou předmětem tohoto řízení, představují proto státní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem.

10. **OBECNÝ ZÁVĚR**

407) Podle čl. 108 odst. 3 SFEU je členský stát povinen oznámit každý záměr poskytnout nebo upravit podpory. Dotyčný členský stát neprovede zamýšlená opatření, dokud se v tomto řízení nepřijme konečné rozhodnutí. V tomto konkrétním případě neoznámily francouzské orgány vyrovnávací platby, které obdrželi správci letiště Angoulême, a ani smlouvy z roku 2008. Kromě toho byly podpory vyplaceny dříve, než k nim Komise přijala konečné rozhodnutí.

([188]) Bod č. 174 nových pokynů.
([189]) Bod č. 85 pokynů z roku 2005.

408) S ohledem na výše uvedené Komise soudí, že vyrovnávací platby, které obdrželo letiště Angoulême, představují protiprávní státní podporu, která je přesto slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 SFEU.

409) Naopak částky vyplacené v rámci plnění smluv z roku 2008 na činnost společností Ryanair a AMS představují protiprávní státní podporu, která je neslučitelná s vnitřním trhem.

11. **NAVRÁCENÍ**

410) Podle ustálené judikatury platí, že jakmile Komise prokáže, že určitá podpora není slučitelná s vnitřním trhem, má pravomoc donutit dotčený členský stát ke zrušení nebo úpravě této podpory ([190]). Podle článku 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ([191]), „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil (dále jen ‚rozhodnutí o navrácení'). Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva Společenství".

411) Cíl, který Komise sleduje tím, že požaduje od dotčeného členského státu, aby získal zpět podporu neslučitelnou s vnitřním trhem, je návrat do stavu před jejím poskytnutím ([192]). V tomto ohledu považuje Soudní dvůr cíl za dosažený, když příjemci vrátí částky protiprávně poskytnuté v rámci podpory, a ztrácí tak výhodu, již měli oproti svým konkurentům. Tím dojde k návratu do stavu před vyplacením podpory ([193]).

412) V tomto konkrétním případě se ukazuje, že žádná obecná zásada práva Unie není v rozporu s navrácením zjištěných protiprávních podpor. Francie a ani žádná zúčastněná strana zejména neposkytly žádné argumenty v tomto smyslu.

413) Z uvedeného vyplývá, že Francie učiní všechna nezbytná opatření, aby od společností Ryanair a AMS získala zpět podpory poskytnuté protiprávně prostřednictvím smluv z roku 2008.

414) Částky podpory, které je nutno vrátit, se stanoví následovně. Smlouvy z roku 2008 se považují za zdroj stejné výše roční podpory za každý rok, během nějž byly tyto smlouvy plněny. Každá z těchto částek se vypočítává na základě negativní části inkrementálního toku (příjmy po odečtení nákladů) předvídatelného v okamžiku uzavření smluv z roku 2008, jak je uveden v tabulce č. 12. Tyto částky odpovídají částkám, s jejichž odečtením od částky vynaložené na marketingové služby by bylo nutno počítat (či které by bylo nutno přidat k letištním poplatkům a poplatkům za asistenční služby při mezipřistání účtovaným leteckým společnostem), aby čistá aktualizovaná hodnota smlouvy byla pozitivní, čili jinými slovy, aby tato smlouva byla v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.

415) Za účelem zohlednění skutečného zvýhodnění, jehož se dostalo společnostem Ryanair a AMS plněním smluv z roku 2008, lze částky uvedené v předchozím bodě odůvodnění upravit na základě důkazů předložených Francii podle i) rozdílu mezi na jedné straně skutečnými platbami provedenými společností Ryanair za přistávací poplatky, poplatky za cestující a poplatky za asistenční služby při mezipřistání na základě smlouvy o letištních službách a na druhé straně výhledovými toky (*ex ante*), které odpovídají těmto příjmovým položkám a jsou uvedeny v tabulce č. 12, a podle ii) rozdílu mezi na jedné straně skutečně provedenými platbami za marketingové služby, jak byly zjištěny *ex post*, ve prospěch společností Ryanair a AMS v rámci plnění smlouvy o marketingových službách a na druhé straně výhledovými náklady na marketingové služby (*ex ante*), jak jsou uvedeny v tabulce č. 12.

416) Komise dále soudí, že se skutečné zvýhodnění, jehož se dostalo společnostem Ryanair a AMS, omezuje na dobu skutečného plnění smluv z roku 2008. Po vypovězení těchto smluv nebyly ve prospěch společností Ryanair a AMS provedeny žádné platby za marketingové služby. Částky podpory vypočítané výše uvedeným způsobem a spojené se smlouvami z roku 2008 se snižují proto na nulu v letech, v nichž smlouva přestala být plněna (zejména z důvodu jejího předčasného vypovězení společnou dohodou smluvních stran).

([190]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. července 1973 ve věci C-70/72, *Spolková republika Německo* v. *Komise*, Sb. rozh. s. 813, bod č. 13.

([191]) Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

([192]) Rozsudek Soudniho dvora ze dne 14. září 1994 ve spojených věcech C-278/92, C-279/92 a C-280/92, *Španělsko* v. *Komise*, Sb. rozh. s. I-4103, bod č. 75.

([193]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. června 1999 ve věci C-75/97, *Belgie* v. *Komise*, Sb. rozh. s. I-3671, bod č. 64 a 65.

417) Tabulka č. 13 uvádí relevantní údaje o částkách, na jejichž základě se vypočítávají částky, které je nutno vrátit. Tyto částky se skládají z výhledových inkrementálních toků (příjmy po odečtení nákladů) vyplývajících z uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství, přičemž jsou tyto částky sníženy v letech bez celoročního plnění.

Tabulka 13

Údaje o částkách, které je nutno získat zpět u smluv z roku 2008

Orientační částka podpory obdržené v rámci režimu podpor (EUR) ([1])					Orientační částka podpory k vrácení (EUR) (Jistina)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) Pokud jde o výpočet úroku, je za den poskytnutí podpory považován den 31. prosince dotčeného roku.

418) Jak je vysvětleno výše, Komise soudí, že pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu tvoří společnosti Ryanair a AMS jedinou hospodářskou entitu a že smlouvu o marketingových službách a smlouvu o letištních službách uzavřené současně dne 8. února 2008 je nutno považovat za jedinou obchodní transakci. Komise proto soudí, že společnosti Ryanair a AMS jsou solidárně odpovědny za vrácení celé částky podpory získané na základě smluv z roku 2008.

419) Částka podpory skutečně vyplacené v období 2008–2009 na základě plnění smluv z roku 2008 dosahuje celkové přibližné částky 868 695 EUR.

420) Francouzské orgány získají zpět výše uvedenou částku do 4 měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.

421) Pro účely tohoto navrácení francouzské orgány v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ([194]) připočtou navíc k výši podpory úroky z navrácení, které se účtují ode dne, kdy byla podnikům předmětná podpora dána k dispozici, tj. od každého dne provedení platby podpory, a až do dne skutečného navrácení ([195]). Vzhledem k tomu, že v tomto konkrétním případě jsou toky, které tvoří tyto podpory, složité, dochází k nim několikrát za rok a u některých kategorií příjmů dokonce průběžně, se Komise domnívá, že lze u výpočtu úroků z navrácení souhlasit se stanovením okamžiku vyplacení dotčených podpor na konec roku, tj. 31. prosince každého dotčeného roku.

422) V případě, že se členský stát setká s nepředvídatelnými potížemi nebo s okolnostmi, se kterými Komise nepočítala, může tyto potíže oznámit Komisi spolu s návrhy odpovídajících úprav, aby je Komise posoudila. V takovém případě spolupracují Komise a členský stát v dobré víře s cílem nalézt řešení těchto potíží při plném dodržení ustanovení ([196]) SFEU.

423) Komise proto vyzývá Francii, aby ji bezodkladně informovala o každém problému, se kterým se setká při provádění tohoto rozhodnutí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Platby provedené departementem Charente, společenstvím Communauté d'agglomération du grand Angoulême a společenstvím obcí Communauté des communes de Braconne Charente na základě úmluvy ze dne 23. května 2002 o podmínkách financování provozování a rozvoje letiště Angoulême Brie Champniers a sdružením Syndicat mixte des

([194]) Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).
([195]) Viz čl. 14 odst. 2 výše uvedeného nařízení (ES) č. 659/1999.
([196]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 2. února 1989 ve věci C-94/87, *Spolková republika Německo* v. *Komise*, Sb. rozh. s. 175, bod č. 9, a rozsudek Soudního dvora ze dne 4. dubna 1995 ve věci C-348/93, *Itálie* v. *Komise*, Sb. rozh. s. 673, bod č. 17.

aéroports de Charente na základě smlouvy o postoupení správy ze dne 22. ledna 2009 a zavazujícího aktu ze dne 8. srpna 2011 ve prospěch obchodní a průmyslové komory města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême) a společnosti SNC-Lavalin představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU poskytnutou protiprávně Francií v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

2. Platby ve prospěch společností Ryanair a Airport Marketing Services provedené sdružením Syndicat mixte des aéroports de Charente na základě smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách uzavřených dne 8. února 2008 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU poskytnutou protiprávně Francií v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

Článek 2

1. Platby provedené departementem Charente, společenstvím Communauté d'agglomération du grand Angoulême a společenstvím obcí Communauté des communes de Braconne Charente na základě úmluvy ze dne 23. května 2002 o podmínkách financování provozování a rozvoje letiště Angoulême Brie Champniers a sdružením Syndicat mixte des aéroports de Charente na základě smlouvy o postoupení správy ze dne 22. ledna 2009 ve prospěch obchodní a průmyslové komory města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême) představují státní podporu slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU.

2. Platby provedené sdružením Syndicat mixte des aéroports de Charente ve prospěch společnosti SNC-Lavalin na základě zavazujícího aktu ze dne 8. srpna 2011 jsou slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 106 odst. 2 SFEU za podmínky, že Francie prokáže Komisi, že celková částka vyplacená za celé období plnění smlouvy nepřesahuje rozsah nezbytný k pokrytí čistých nákladů vzniklých výhradně plněním závazků veřejné služby, a to včetně přiměřené míry návratnosti investovaného kapitálu, při vyloučení nákladů spojených s komerčním rozvojem platformy.

3. Francie předá Komisi ve lhůtě čtyř měsíců po uplynutí platnosti smlouvy uzavřené v roce 2011 mezi sdružením Syndicat mixte des aéroports de Charente a společností SNC-Lavalin zprávu prokazující, že částka vyrovnávací platby poskytnuté společnosti SNC-Lavalin, a to včetně přiměřené míry návratnosti investovaného kapitálu, zůstala po celou dobu plnění smlouvy v souladu s článkem 5 rozhodnutí 2012/21/EU.

4. Podpory poskytnuté ve prospěch společností Ryanair a Airport Marketing Services sdružením Syndicat mixte des aéroports de Charente na základě smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách uzavřených dne 8. února 2008 se společnostmi Ryanair a Airport Marketing Services jsou neslučitelné s vnitřním trhem.

Článek 3

1. Francie je povinna nechat si vrátit od příjemců podpory uvedené v čl. 2 odst. 4. Společnosti Ryanair a Airport Marketing Services jsou za vrácení podpor solidárně odpovědny.

2. Z částek, které je nutno vrátit, se účtují úroky počínaje dnem, kdy tyto částky byly dány k dispozici příjemcům, až do jejich skutečného vrácení.

3. Úroky se počítají ze základu složeného v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 a nařízením Komise (ES) č. 271/2008 ([197]), kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.

4. Francie zruší všechny neprovedené platby podpor uvedených v čl. 2 odst. 4 počínaje dnem přijetí tohoto rozhodnutí.

Článek 4

1. Navrácení podpor uvedených v čl. 2 odst. 4 se provede s okamžitým účinkem.

2. Francie zajistí, aby toto rozhodnutí bylo provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

([197]) Nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ze dne 30. ledna 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1).

Článek 5

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Francie Komisi tyto informace:

a) částky podpory, jež je nutno vrátit podle článku 3;

b) podrobný popis již přijatých nebo plánovaných opatření pro splnění tohoto rozhodnutí;

c) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno podpory vrátit.

2. Francie bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých s cílem vykonat toto rozhodnutí až do úplného navrácení podpor uvedených v čl. 2 odst. 4. Na pouhou žádost Komise předloží neprodleně informace o již přijatých a plánovaných opatřeních pro splnění tohoto rozhodnutí. Rovněž poskytne podrobné informace o částkách podpory a úrocích, které již byly získány od příjemců zpět.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 23. července 2014.

Za Komisi

Joaquín ALMUNIA

místopředseda