ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/1226

z 23. júla 2014

o štátnej pomoci SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Angoulême a spoločností SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services

[oznámené pod číslom C(2014) 5080]

(Iba francúzske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

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

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

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

keďže:

1. POSTUP

(1) Listom z 26. januára 2010 letecká spoločnosť Air France podala sťažnosť týkajúcu sa výhod údajne poskytnutých leteckej spoločnosti Ryanair na všetkých francúzskych regionálnych a miestnych letiskách. Pokiaľ ide o letisko Angoulême Brie Champniers (ďalej len „letisko Angoulême"), boli v tomto podnete uvedené aj finančné príspevky, ktorých príjemcom mal byť správca letiska – Obchodná a priemyselná komora v Angoulême (ďalej len „CCI Angoulême").

(2) Listom zo 16. marca 2010 Komisia zaslala francúzskym orgánom znenie sťažnosti, ktoré neobsahuje dôverné informácie, a zároveň vyzvala francúzske orgány, aby objasnili napadnuté opatrenia. Francúzske orgány poskytli odpoveď listami z 31. mája a 7. júna 2010.

(3) Listom z 2. novembra 2011 letecká spoločnosť Air France poslala doplňujúce informácie na podporu svojej sťažnosti. Listom z 5. decembra 2011 Komisia tieto údaje zaslala francúzskym orgánom a vyžiadala si od nich doplňujúce informácie. Francúzske orgány požiadali 22. decembra 2011 o predĺženie lehoty na odpoveď a Komisia listom zo 4. januára 2012 súhlasila. Francúzske orgány zaslali svoje pripomienky a odpovede listom z 20. januára 2012.

(4) Listom z 21. marca 2012 Komisia oznámila Francúzsku svoje rozhodnutie začať formálne vyšetrovacie konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ v súvislosti s možnou pomocou v prospech letiska Angoulême a leteckej spoločnosti Ryanair. Rozhodnutie Komisie (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania") bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([3]) 25. mája 2012.

(5) Francúzske orgány poskytli svoje pripomienky a odpovede na otázky uvedené v rozhodnutí o začatí konania a na neskoršie otázky Komisie v listoch z 22. mája 2012 a 21. septembra 2012.

(6) Spoločnosti Air France, Ryanair a Airport Marketing Services (ďalej len „AMS") predložili svoje pripomienky v lehote stanovenej na tento účel v rozhodnutí o začatí konania. Listami z 20. augusta 2012 a 3. mája 2013 Komisia poslala uvedené pripomienky francúzskym orgánom. Listami z 12. septembra 2012 a zo 7. júna 2013 Francúzsko informovalo Komisiu, že nemá ďalšie pripomienky v tejto veci.

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

([2]) Ú. v. EÚ C 301, 5.10.2012, s. 1.

([3]) Ú. v. EÚ C 149, 25.5.2012, s. 29.

(7) Komisia prijala dodatočné pripomienky od spoločnosti Ryanair z 13. apríla 2012, 10. apríla 2013, 20. decembra 2013, zo 17. januára 2014 a z 31. januára 2014. Tieto dodatočné pripomienky boli odovzdané Francúzsku listami z 13. júla 2012, 3. mája 2013, 9. januára 2014, 23. januára 2014 a zo 4. februára 2014. Listami zo 17. júla 2012, 4. júna 2013, z 29. januára 2014, 3. februára 2014 a 21. mája 2014 Francúzsko informovalo Komisiu, že nemá ďalšie pripomienky v tejto veci.

(8) V dňoch 24. februára, 13. marca a 19. marca 2014 v nadväznosti na prijatie usmernení Európskej únie o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (ďalej len „nové usmernenia“) ([4]) Komisia vyzvala Francúzsko a zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k uplatňovaniu nových usmernení vrátane ich uplatňovania v tejto veci. Francúzske orgány predložili svoje pripomienky v tejto veci 19. marca 2014.

(9) Okrem toho bola 15. apríla 2014 v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([5]) uverejnená poznámka s výzvou pre členské štáty a zainteresované strany, aby v súvislosti s nadobudnutím účinnosti nových usmernení predložili svoje pripomienky vrátane pripomienok k tejto veci. Spoločnosti Air France a Transport and Environnement predložili svoje pripomienky v lehote stanovenej na tento účel. Listami z 28. mája 2014 Komisia poslala uvedené pripomienky francúzskym orgánom. Listom z 21. mája 2014 Francúzsko informovalo Komisiu, že nemá ďalšie pripomienky v tejto veci.

2. SKUTKOVÝ STAV

2.1. Prevádzkovatelia a majitelia letiskovej infraštruktúry

(10) Správu letiska Angoulême zabezpečovala CCI Angoulême až do roku 2011. Podľa ministerského výnosu z 20. septembra 2002 štát ako dovtedajší vlastník udelil koncesiu na prevádzkovanie letiska Angoulême komore CCI Angoulême na obdobie piatich rokov. V zmluve ([6]) uzatvorenej medzi CCI Angoulême a štátom sa ustanovilo, že CCI Angoulême bude zodpovedná za výstavbu, údržbu a prevádzku letiska. Na tento účel CCI Angoulême, vystupujúca ako prevádzkovateľ a správca letiska Angoulême (ďalej len „CCI-letisko“), využívala účtovníctvo oddelené od hlavnej správy CCI Angoulême ([7]). Výnosom prefekta z 22. decembra 2006 sa vlastníctvo letiska Angoulême následne previedlo na Syndicat mixte des aéroports de Charente (ďalej len „SMAC“). Subjekt SMAC teda nahradil štát na mieste zadávateľa od 1. januára 2007. Od tohto dátumu SMAC zodpovedal za všetky investície a financovanie letiska.

(11) SMAC, zodpovedný za rozširovanie, vybavenosť, údržbu, správu a prevádzkovanie letiska Angoulême zahŕňa departement Charente (ďalej len „CG16“), spoločenstvo Communauté d'agglomération du grand Angoulême (ďalej len „COMAGA“), spoločenstvo Communauté des communes de Braconne Charente (ďalej len „CCBC“), CCI Angoulême, spoločenstvo Communauté des communes de Cognac (ďalej len „CCC“) a Obchodnú a priemyselnú komoru v Cognacu. Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania ([8]), v stanovách subjektu SMAC sa stanovuje rozdelenie výdavkov vynaložených v rámci letiskového areálu Angoulême medzi jeho členov.

(12) Po predĺžení koncesie v prospech CCI Angoulême do 31. decembra 2008 SMAC uzavrel 22. januára 2009 s CCI Angoulême subdodávateľskú zmluvu o správe (ďalej len „subdodávateľská zmluva z roku 2009“). Po 1. januári 2009 na obdobie troch rokov už investície v rámci letiskovej prevádzky nepatrili do právomoci CCI-letisko, ale spadali pod SMAC.

(13) Napokon, správu a prevádzku letiska prevzala od 1. januára 2012 po verejnej súťaži súkromná spoločnosť SNC-Lavalin ([9]).

2.2. Vlastnosti letiska a jeho využívanie

(14) Ako je uvedené v rozhodnutí o začatí konania, letisko Angoulême sa nachádza v departemente Charente a využíva sa na vnútroštátne a medzinárodné komerčné lety. Nachádza sa 75 km od letísk Périgueux a Limoges, 80 km od letiska Niort a približne 120 km od letísk La Rochelle a Bordeaux.

([4]) Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3.
([5]) Ú. v. EÚ C 113, 15.4.2014, s. 30.
([6]) Koncesná zmluva z 22. apríla 2002 (ďalej len „koncesná zmluva“).
([7]) Článok 37 špecifikácií koncesnej zmluvy.
([8]) Pozri odôvodnenie 13 uvedeného rozhodnutia o začatí konania, tabuľka 2.
([9]) Ako je uvedené v odôvodnení 23 rozhodnutia o začatí konania, subjekt SMAC zvolil postup verejnej zákazky.

Tabuľka 1

Letiská, ktoré sú najbližšie k letisku Angoulême ([1])

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Čas jazdy v min.	93	106	79	119	102
Dĺžka trasy v km	108	110	97	156	127

([1]) Časy a vzdialenosti uvedené v tejto tabuľke pochádzajú z kalkulátora Michelin a predstavujú najrýchlejšie trasy.

(15) Pravidelná linka ako služba vo verejnom záujme medzi mestami Angoulême a Lyon, ktorú prevádzkovala spoločnosť Twin Jet, bola prerušená v apríli 2007. V rokoch 2008 a 2009 prevádzkovala spoločnosť Ryanair v mesiacoch apríl až október linku do Londýna Stansted s frekvenciou tri spiatočné lety týždenne. Ďalšie komerčné pohyby z letiska Angoulême v rokoch 2004 – 2011 tvorili najmä lety aeroklubov alebo heliklubov a obchodné lety.

(16) Podľa objemu prepravených cestujúcich zhrnutého v tabuľke 2 uvedenej ďalej sa letisko Angoulême na základe bodu 15 usmernení Spoločenstva z roku 2005 týkajúcich sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk ([10]) (ďalej len „usmernenia z roku 2005“) radí do kategórie D.

Tabuľka 2

Objem prepravy a pohyby letiska Angoulême ([1])

	Cestujúci	z toho Ryanair	% pravidelných liniek	**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]) Objem prepravy a pohyby podľa listu francúzskych orgánov z 20. januára 2012.
([2]) Údaje za január až november 2011.

(17) Analýza finančnej situácie letiska Angoulême poukazuje na skutočnosť, že riadenie leteckého uzla bolo v skúmaných obdobiach veľmi deficitné. Celkové finančné príspevky vyplatené správcovi letiska na prevádzku letiska v období rokov 2004 – 2011 dosiahli výšku 10 232 310 EUR ([11]). Investície nepatriace do výsadnej právomoci štátu, ktoré vykonal správca letiska v období rokov 2004 – 2011, dosiahli výšku 1 277 000 EUR. Na ich financovaní sa podieľali zainteresované miestne a regionálne spoločenstvá, SMAC a CCI-letisko ([12]).

([10]) Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1.
([11]) Pozri odôvodnenie 28 tohto rozhodnutia.
([12]) Pozri odôvodnenie 21 tohto rozhodnutia.

3. PODROBNÝ OPIS OPATRENÍ

3.1. Finančná podpora letiska

3.1.1. *Zmluvný rámec dotácií pre letisko*

(18) Časť investícií a prevádzkového deficitu letiska Angoulême prevzali CG16, COMAGA a CCBC na základe dohody o partnerstve ([13]) (ďalej len „dohovor z roku 2002“) uzatvorenej s CCI Angoulême. Tento dohovor nadväzuje na koncesiu udelenú štátom na miestne verejné vybavenie. V dôsledku toho CG16, COMAGA a CCBC až do 31. decembra 2006 finančne prispievali komore CCI Angoulême na prevádzku letiska ([14]). SMAC prevzal záväzky uvedené v dohovore z roku 2002 od 1. januára 2007.

(19) SMAC na základe subdodávateľskej zmluvy z roku 2009 vykryl prevádzkový deficit CCI-letisko za obdobie rokov 2009 – 2011. Kľúč na výpočet výšky príspevkov zakladajúcich členov SMAC, pokiaľ ide o výdavky na letisko Angoulême, ostáva pre dané obdobie rovnaký ako v dohovore z roku 2002.

(20) Napokon, ako už bolo uvedené, spoločnosť SNC-Lavalin zabezpečuje správu letiska Angoulême od 1. januára 2012 na základe verejnej zákazky na šesťročnú prevádzku zadanej subjektom SMAC ([15]). Každý účastník verejného obstarávania ([16]) mal navrhnúť plán strategického smerovania rozlišujúci medzi „základným scenárom“ ([17]) a „proaktívnym scenárom“ ([18]). Delegujúci orgán zvolil druhý scenár.

3.1.2. *Investície do infraštruktúry*

(21) Podrobnosti o príspevkoch, ktoré subjektu CCI-letisko skutočne vyplatili rôzne verejné orgány na financovanie investícií do letiskovej infraštruktúry, sú uvedené v rozhodnutí o začatí konania ([19]). Komisia pripomína, že investície nepatriace do výsadnej právomoci štátu, ktoré vykonal subjekt CCI-letisko v období rokov 2004-2011, dosiahli výšku 1 277 000 EUR. Na ich financovaní sa podieľali zainteresované miestne a regionálne spoločenstvá (CG16, COMAGA, CCBC) a následne SMAC a CCI-letisko.

(22) Tieto investície boli určené na predĺženie vzletovej a pristávacej dráhy o 50 metrov, aby letisko Angoulême spĺňalo technické požiadavky potrebné na príjem leteckých spoločností, ktoré môžu prispieť k rozvoju leteckej dopravy. Francúzske orgány tiež tvrdia, že práce na úprave terminálu a modulárne systémy mali za cieľ najmä splnenie regulačných noriem pre verejné budovy.

(23) S výnimkou výsadných právomocí štátu SMAC zabezpečuje financovanie a riadenie investícií do rozšírenia a vybavenosti letiska od 1. januára 2012. Bez toho, aby bol zostavený konečný plán, sa tieto investície odhadujú na 1 200 000 EUR v období rokov 2012-2017 ([20]).

([13]) Dohovor z 23. mája 2002 o podmienkach financovania prevádzky a rozvoja letiska Angoulême Brie Champniers.
([14]) Kľúč na výpočet výšky týchto príspevkov je uvedený v tabuľke 2 rozhodnutia o začatí konania.
([15]) Vyhlásenie o záväzku SNC-Lavalin z 19. júla 2011 schválené subjektom SMAC 8. augusta 2011 na základe uznesenia z 23. júna 2011.
([16]) Oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania uverejnené 9. marca 2011 v BOAMP č. 48-B, oznam č. 222.
([17]) Základný scenár zodpovedá cieľom a výsledkom, ktoré prevádzkovateľ považuje za reálne skontrolovať a naplniť v čase trvania zákazky, ktorá mu bola zverená, a za podmienok jej plnenia, so zreteľom na hospodársky kontext, osobitné vlastnosti trhu a expanziu leteckej dopravy, ako aj na situáciu a konkrétne prostredie leteckého uzla.
([18]) Proaktívny scenár má zabezpečiť rozvoj pravidelných komerčných liniek. Posudzuje vplyvy na účtovníctvo letiska, prípadne odmenu pre prevádzkovateľa, ako aj finančný význam dodatočných finančných príspevkov poskytnutých subjektom SMAC mimo zákazky.
([19]) Pozri odôvodnenie 30 uvedeného rozhodnutia o začatí konania, tabuľka 3.
([20]) Uznesenie SMAC z 23. júna 2011.

3.1.3. *Financovanie nákladov spojených s úlohami štátnej správy*

(24) Z pôsobnosti dohovoru z roku 2002 sú výslovne vylúčené investície priamo spojené s úlohami štátnej správy. Podľa francúzskych orgánov tieto náklady ([21]) zahŕňajú výdavky na prevádzku a ochranné ([22]) a bezpečnostné ([23]) zariadenia. Tieto výdavky sú stanovené takto:

Tabuľka 3

Výdavky na bezpečnosť a ochranu

(EUR)

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

(25) Tieto výdavky boli pokryté vo výške odpisov z letiskovej dane a ďalších dotácií z intervenčného fondu FIATA (Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien) nahradených vyššou letiskovou daňou od roku 2008. Podľa článku 1609w všeobecného daňového zákonníka (Code général des impôts) letiskovú daň vyberajú prevádzkovatelia letísk, ktoré za posledný známy kalendárny rok vybavili viac ako 5 000 cestujúcich na prílete alebo odlete. Zoznam dotknutých letísk a výška dane pre každé z nich sú stanovené v ministerskom výnose ([24]).

(26) Podľa francúzskych orgánov sú prijaté zdroje stanovené takto:

Tabuľka 4

Príjmy z prostriedkov na financovanie činností patriacich do právomoci štátu

(EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Letisková daň	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Zvýšenie	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
Spolu	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. *Prevádzkové dotácie*

(27) CG16, COMAGA a CCBC až do roku 2008 pokrývali prevádzkový deficit a úverové splátky v súlade s dohovorom z roku 2002, pričom CCI Angoulême zabezpečovala prípadný zvyšný deficit príspevkom zo svojej hlavnej správy ([25]). Ročný strop deficitu pokrytý stranami dohovoru z roku 2002, pôvodne stanovený na 350 000 EUR, sa od roku 2004 zvýšil. Napokon, SMAC vyrovnal celý prevádzkový deficit CCI-letisko od roku 2008 a po 1. januári 2009, keď sa zaviazal subdodávateľskou zmluvou z roku 2009.

([21]) Okrem finančných tokov spojených s investíciami patriacimi do právomoci štátu, ktoré sú uvedené v odôvodnení 24 tohto rozhodnutia, sú finančné toky spojené s prevádzkou uvedené v odôvodnení 43 tabuľke 4 rozhodnutia o začatí konania.
([22]) Hasičské vozidlá, vozidlo na ochranu pred nebezpečenstvami vyplývajúcimi z prítomnosti zvierat, ploty.
([23]) Zariadenia na kontrolu cestujúcich a batožiny v nákladnom priestore.
([24]) Pozri oddiel 8.1.1.2 tohto rozhodnutia.
([25]) Pozri odôvodnenie 36 rozhodnutia o začatí konania.

(28) Celkové finančné príspevky vyplatené subjektu CCI-letisko na prevádzku letiska Angoulême v období rokov 2004 – 2011 sú stanovené takto:

Tabuľka 5

Výška prevádzkových dotácií prijatých subjektom CCI-letisko

(v tis. EUR)

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Dotácie	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 spoločnosť SNC-Lavalin poverená prevádzkou v rámci verejnej zákazky. Opísané scenáre, základný aj proaktívny (pozri poznámky pod čiarou č. 17 a 18), vykazovali na základe odhadovanej kalkulácie prevádzkového zisku maximálnu výšku vyrovnávacieho príspevku financovaného subjektom SMAC a výšku paušálnej odmeny pre poverený subjekt. Ponuky, ktoré predložila spoločnosť SNC-Lavalin, boli tieto:

Tabuľka 6

Maximálne prevádzkové dotácie a odmena poskytnuté spoločnosti SNC-Lavalin (v eurách vrátane dane) – základný scenár

(EUR)

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Vyrovnávací príspevok	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Odmena	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Spolu	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Tabuľka 7

Maximálne prevádzkové dotácie a odmena poskytnuté spoločnosti SNC-Lavalin (v eurách vrátane dane) – proaktívny scenár

(EUR)

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Vyrovnávací príspevok	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Odmena	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Spolu	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. **Cenový rámec letiska Angoulême**

(30) CCI Angoulême prijala štyri po sebe idúce rozhodnutia o schválení cien, z ktorých posledné dve schválil SMAC:

Tabuľka 8

Letiskové poplatky letiska Angoulême

(EUR)

	Ceny k 15. 6. 2003	Ceny k 1. 12. 2005	Ceny k 1. 1. 2009	Ceny k 1. 6. 2010
Pristávanie	Niekoľko platieb	Niekoľko platieb	Niekoľko platieb	Niekoľko platieb

(EUR)

	Ceny k 15. 6. 2003	Ceny k 1. 12. 2005	Ceny k 1. 1. 2009	Ceny k 1. 6. 2010
Pristávanie B737-800	284,56	296,77	296,81	305,94
Značenie	26,25	27,35	27,35	35
Parkovanie (za hodinu a tonu pri parkovaní dlhšom ako 2 h)	0,25	0,26	0,26	0,27
Cestujúci z EÚ	3,61	3,76	2,76	2,85
Poplatok PHMER ([1])	—	—	—	0,42

([1]) Poplatok za osoby so zdravotným postihnutím alebo obmedzenou pohyblivosťou.

(31) Na letecké spoločnosti s pravidelnými letmi sa môže vzťahovať osobitný dohovor v závislosti od požadovaných služieb. V danej súvislosti môžu byť poskytnuté zľavy ([26]).

3.3. **Vzťahy so spoločnosťou Ryanair**

3.3.1. *Zmluvy uzatvorené so spoločnosťami Ryanair a Airport Marketing Services*

(32) Na základe európskej výzvy na predkladanie projektov ([27]) boli 8. februára 2008 uzatvorené dve zmluvy medzi SMAC a leteckou spoločnosťou Ryanair na jednej strane a medzi SMAC a spoločnosťou Airport Marketing Services (ďalej len „AMS“), 100 % dcérskou spoločnosťou Ryanair, na druhej strane. Predmetom obidvoch zmlúv (ďalej len „zmluvy z roku 2008“) je pravidelné letecké spojenie medzi letiskami Angoulême a Londýn Stansted.

(33) Zmluva uzatvorená so spoločnosťou Ryanair sa týka letiskových služieb (ďalej len „zmluva o letiskových službách“). Zmluva uzatvorená so spoločnosťou AMS sa vzťahuje na propagačné a marketingové služby pre danú linku (ďalej len „zmluva o marketingových službách“).

(34) Zmluvy z roku 2008 boli uzavreté na obdobie piatich rokov od spustenia linky ([28]). Keďže nebola uzavretá žiadna podobná zmluva s inou leteckou spoločnosťou, rozhodnutie o schválení cien z 1. marca 2009 prevzalo všetky uvedené cenové opatrenia. V tomto rozhodnutí sa uvádza „príspevok na náklady na rozvoj linky“ vo výške 15 EUR, 12 EUR a 9 EUR na cestujúceho postupne na jednotlivé roky počas prvých troch rokov od otvorenia linky, so stropom na jednotlivé roky vo výške 400 000 EUR, 300 000 EUR a 225 000 EUR. Toto posledné opatrenie sa v rozhodnutí o schválení cien z roku 2010 neuvádza.

3.3.2. *Zmluva o letiskových službách*

(35) Podľa zmluvy o letiskových službách sa Ryanair zaviazal prevádzkovať tri lety za týždeň počas letného obdobia ([29]). Okrem toho, tak ako je uvedené v rozhodnutí o začatí konania ([30]), SMAC priznal spoločnosti Ryanair určité zľavy v porovnaní so všeobecne platnými cenami:

Tabuľka 9

Letiskové poplatky vzťahujúce sa na spoločnosť Ryanair

(EUR)

Rok	2008	2009	2010	2011	2012
Poplatok za cestujúceho	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

([26]) Pozri tabuľku 9 v odôvodnení 35 tohto rozhodnutia, pokiaľ ide o spoločnosť Ryanair.
([27]) Ú. v. EÚ S 144-179348, 28.7.2007.
([28]) Článok 21 v obidvoch zmluvách.
([29]) Článok 41 zmluvy o letiskových službách.
([30]) Pozri odôvodnenie 55 a nasl. rozhodnutia o začatí konania.

(EUR)

Rok	2008	2009	2010	2011	2012
Pristávací poplatok za jeden spiatočný let	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Poplatok za pozemnú obsluhu za jeden spiatočný let	195	245	245	245	245

(36) SMAC sa zaviazal, že zachová výšku týchto poplatkov počas trvania zmluvy a nebude vyžadovať, priamo alebo nepriamo, ďalšie poplatky ([31]). Napokon, zmluva o letiskových službách obsahovala sankciu pre Ryanair v prípade, ak túto zmluvu vypovie ([32]). Podľa tejto doložky mala spoločnosť Ryanair zaplatiť sumu 17 000 EUR za štvrtý rok a 8 500 EUR za piaty rok v prípade, ak by vypovedala zmluvu pred ukončením tretieho roka jej platnosti.

3.3.3. *Zmluva o marketingových službách*

(37) Zmluva o marketingových službách sa výslovne zakladá na záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať letecké spojenie Angoulême – Londýn Stansted opísané v zmluve o letiskových službách ([33]). Na základe tejto zmluvy sa AMS zaväzuje poskytovať marketingové služby na webových stránkach spoločnosti Ryanair počas prvých troch rokov platnosti zmluvy výmenou za platby od subjektu SMAC ([34]).

(38) Okrem toho, aj keď zmluvu o marketingových službách podpísala spoločnosť AMS, táto zmluva obsahovala doložku ([35]), podľa ktorej mala spoločnosť Ryanair zaplatiť subjektu SMAC sumu 50 000 EUR za štvrtý rok a 25 000 EUR za piaty rok v prípade, ak by vypovedala zmluvu pred ukončením tretieho roka jej platnosti.

3.3.4. *Plnenie zmluvy zo strany SMAC, CCI Angoulême a Ryanair/AMS*

(39) V rokoch 2008 a 2009 tvorila obchodná činnosť spoločnosti Ryanair 95 – 97 % z objemu prepravy letiska Angoulême. Táto činnosť zaberala 25 – 28 % z teoretickej celkovej kapacity letiska, ktorú francúzske orgány odhadli na 100 000 cestujúcich ročne.

(40) Finančné toky medzi správcom letiska, subjektom SMAC, spoločnosťou Ryanair a spoločnosťou AMS v rokoch 2008 – 2010 sú rozdelené takto:

Tabuľka 10

Finančné toky v rokoch 2008 – 2010

(EUR)

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

([1]) Platby v rámci zmluvy o marketingových službách uskutočňoval subjekt SMAC priamo spoločnosti AMS.
([2]) Tento čistý prevod nezohľadňuje ostatné výnosy alebo náklady súvisiace s činnosťou spoločnosti Ryanair.

(41) Zmluvy z roku 2008 sa po roku 2009 neuplatňovali. Spoločnosť Ryanair predbežne oznámila ukončenie leteckého spojenia po tom, ako bolo pokračovanie služby v roku 2010 podmienené odpustením platieb stanovených zmluvou o marketingových službách vo výške 225 000 za tretí rok a 400 000 za štvrtý rok a následným ponechaním výšky platieb za poskytnuté služby podľa zmluvy o marketingových službách, ale s obmedzením poskytovania služby na dva letné mesiace namiesto ôsmich mesiacov podľa zmluvy.

([31]) Článok 6 zmluvy o letiskových službách.
([32]) Článok 10 ods. 3 zmluvy o letiskových službách.
([33]) Článok 1 zmluvy o marketingových službách.
([34]) Pozri odôvodnenie 60 rozhodnutia o začatí konania.
([35]) Článok 7 zmluvy o marketingových službách.

(42) Dňa 28. júna 2010 sa SMAC obrátil na Tribunal administratif de Poitiers (správny súd v Poitiers) so žiadosťou o náhradu škody spôsobenej ukončením prevádzky. Spoločnosť Ryanair sa obrátila na Medzinárodný rozhodcovský súd v Londýne, ktorého právomoc medzitým SMAC spochybnil u Conseil d'État (Štátna rada). Toto posledné konanie v súčasnosti stále prebieha.

4. DÔVODY, KTORÉ VIEDLI K ZAČATIU FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

(43) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí formálneho vyšetrovacieho konania na jednej strane vyjadrila pochybnosti v súvislosti s finančnými príspevkami prevádzkovateľom letiska ([36]).

(44) Komisia najskôr vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o rozsah činností, ktoré nemajú ekonomickú povahu a ktoré by mohli byť podporované verejným orgánom. Komisia v skutočnosti zdôraznila, že zahrnutie všetkých činností letiska Angoulême do rozsahu služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa zakladalo na zjavne nesprávnom posúdení vzhľadom k prvému kritériu rozsudku vo veci *Altmark* ([37]).

(45) Po druhé, Komisia vyjadrila pochybnosti v súvislosti s dodržaním druhého kritéria rozsudku vo veci *Altmark*, podľa ktorého sa parametre pri určovaní výšky náhrady za vykonané činnosti musia stanoviť vopred.

(46) Po tretie, Komisia vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o výšku náhrady výdavkov vynaložených pri plnení záväzkov služieb vo verejnom záujme pre spoločnosť SNC-Lavalin (tretie kritérium rozsudku vo veci *Altmark*). Napokon, po štvrté, Komisia vyjadrila vážne pochybnosti, pokiaľ ide o postup pri výbere poskytovateľov služby (kritérium 4 rozsudku *Altmark*), ako aj v súvislosti s obdobím prevádzky, ktorú zabezpečovala spoločnosť SNC-Lavalin pri neexistencii akýchkoľvek informácií o konkurenčnej ponuke.

(47) Komisia tiež vyjadrila pochybnosti týkajúce sa opatrení poskytnutých spoločnosti Ryanair. Komisia po zistení existencie možného spojenia medzi zmluvou o letiskových službách a zmluvou o marketingových službách dospela k záveru, že spoločnosť Ryanair neplatila trhové ceny za používanie letiskových služieb ([38]).

5. PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA

5.1. K finančnej podpore letiska

5.1.1. *Ku kvalifikácii štátnej pomoci*

5.1.1.1. K pojmu hospodárska činnosť

a) Subjekty vykonávajúce prevádzku letiska

(48) Francúzske orgány najskôr poukazujú na skutočnosť, že SMAC si ponechal zodpovednosť v oblasti investícií a obchodnej politiky. Je jediným signatárom zmlúv so spoločnosťou Ryanair. Francúzske orgány sa domnievajú, že takýto zásah do prevádzky letiska je odôvodnený službami vo verejnom záujme, ktoré patria do pôsobnosti orgánov verejnej správy.

b) Právny základ pre posudzovanie financovania infraštruktúr z verejných zdrojov

(49) Francúzske orgány sa domnievajú, že pri posudzovaní financovania letiskových infraštruktúr by sa malo vychádzať z usmernení z roku 1994 ([39]). Francúzske orgány v tejto súvislosti usudzujú, že bod 12 týchto usmernení vylučuje akúkoľvek kontrolu financovania v súvislosti s právom štátnej pomoci. Dodávajú, že na posudzovanie letiskových činností a infraštruktúr sa pred nadobudnutím platnosti usmernení z roku 2005 vzťahovala určitá právna neistota. Stanovisko Všeobecného súdu Európskej únie bolo nedostatočné na preukázanie hospodárskej povahy riadiacich a prevádzkových činností letiska.

([36]) Pozri odôvodnenie 175 uvedeného rozhodnutia o začatí konania.
([37]) Rozsudok Súdneho dvora z 24. júla 2003 vo veci C-280/00, Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Zb. s. I-7747.
([38]) Pozri odôvodnenie 240 uvedeného rozhodnutia o začatí konania.
([39]) Usmernenia Komisie týkajúce sa uplatňovania článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP o štátnej pomoci v odvetví letectva, (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5.)

c) Právomoci vyplývajúce z verejného práva

(50) Francúzske orgány zdôrazňujú, že Komisia vo svojom rozhodnutí o letisku Lipsko ([40]) dospela k záveru, že niektoré letiskové infraštruktúry určené na výkon právomocí spojených s verejnou bezpečnosťou, bojom proti požiarom a bezpečnosťou prevádzky nemožno považovať za hospodárske činnosti. Podľa francúzskych orgánov sú tieto úlohy súvisiace s ochranou a bezpečnosťou ([41]) financované z výnosov letiskovej dane ([42]). Táto daň sa stanovuje každý rok v závislosti od nákladov, ktoré majú vzniknúť, a vyberá sa od súkromných alebo verejných subjektov využívajúcich letiská s aktivitou nad 5 000 dopravných jednotiek ([43]). Táto daň je odôvodnená špecifickými požiadavkami v oblasti bezpečnosti a ochrany, ktoré idú nad rámec bežných prevádzkových požiadaviek.

(51) Francúzske orgány uvádzajú, že niektoré z takto hradených výdavkov nie sú hradené v plnom rozsahu ([44]). Okrem toho údaje nahlasované prevádzkovateľmi letísk by pravdepodobne mali podliehať kontrolám vzťahujúcim sa na aktuálny rok alebo dva posledné roky.

(52) Francúzske orgány tvrdia, že tieto poplatky nemajú za následok žiadnu nadmernú náhradu. Po prvé, letisková daň sa používa na úhradu výdavkov iba po overení vykázaných údajov. Po druhé, investície sa nahrádzajú vo výške dotácií na investície. Napokon, kladný zostatok sa prenáša na nasledujúce roky po odpočítaní finančných nákladov, ktoré hradí prevádzkovateľ. Francúzske orgány v tejto súvislosti poukazujú na časté nedostatočné financovanie z letiskovej dane pre zvýšené náklady na bezpečnosť a ochranu ([45]).

(53) Okrem toho francúzske orgány uvádzajú, že CCI Angoulême znáša ďalšie náklady v rámci právomocí vyplývajúcich z verejného práva v súlade s dohovorom a špecifikáciami koncesie. V tejto súvislosti prevádzkovateľ zabezpečoval letiskovú letovú informačnú službu ([46]), keď štát nezabezpečoval službu riadenia letovej prevádzky. Navyše, keď štát prevzal túto činnosť, prevádzkovateľ prispieval na jej náklady ([47]). V rámci vedľajšieho dohovoru uzatvoreného medzi CCI a SMAC CCI Angoulême pokračovala v zabezpečovaní služby AFIS v inom čase, než počas hodín, keď štát zabezpečuje službu riadenia letovej prevádzky. Francúzske orgány sa domnievajú, že náklady vyplývajúce z týchto úloh, ktoré vznikli komore CCI Angoulême, sú takéto:

(v tis. EUR)

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

(54) Francúzske orgány ďalej poukazujú na financovanie rekonštrukčných prác na riadiacej veži v rokoch 2004 a 2005 v hodnote 84 000 EUR, ako aj prác súvisiacich so značením a zdrojom nepretržitého napájania odbavovacích plôch v roku 2008 v hodnote 89 300 EUR komorou CCI Angoulême, miestnymi a regionálnymi spoločenstvami a subjektom SMAC.

5.1.1.2. Existencia selektívnej výhody

(55) Pokiaľ ide o financovanie infraštruktúr a prevádzkovanie mimo rozsahu činností patriacich do právomoci štátu, francúzske orgány v prvom rade poukazujú na skutočnosť, že cieľom verejných orgánov, ktoré sa podieľali na financovaní letiska Angoulême, nebol výlučne zisk. Do úvahy brali aj ekonomický a sociálny prínos pre región. Kritérium súkromného investora v trhovom hospodárstve preto nebude postačujúce na odôvodnenie takéhoto

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

([41]) Francúzske orgány sa domnievajú, že tieto činnosti zahŕňajú opatrenia na ochranu pred nebezpečenstvami vyplývajúcimi z prítomnosti zvierat.

([42]) Letisková daň je ustanovená v článku 1609w všeobecného daňového zákonníka a v ministerskom výnose z 30. decembra 2009 o ohlasovacej povinnosti prevádzkovateľov letísk v súvislosti so stanovením letiskového poplatku pre cestujúcich.

([43]) Jedna dopravná jednotka zodpovedá jednému cestujúcemu alebo 100 kg pošty alebo nákladu.

([44]) Napríklad náklady na ploty sú hradené iba do výšky 50 %.

([45]) Výdavky na ochranu a bezpečnosť sa od roku 1999 do roku 2010 zvýšili 6,4-krát.

([46]) Služba *Air Flight Information Service* (AFIS).

([47]) Francúzske úrady uvádzajú, že tento príspevok bol vyplatený v účtovnom období 2008.

financovania. Francúzske orgány sa však zmieňujú o vôli subjektu SMAC optimalizovať prevádzku letiska s cieľom znížiť svoje príspevky. Francúzske orgány na podporu svojho stanoviska uvádzajú garantovaný zmluvný strop deficitu zavedený na základe výberového konania, ako aj zefektívnenie odhadovanej miery investícií v priebehu trvania dohody.

5.1.1.3. Ovplyvnenie hospodárskej súťaže a obchodu

(56) Francúzske orgány tvrdia, že verejná finančná podpora pre letisko Angoulême nemá vplyv na hospodársku súťaž. Keďže letiská Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle a Bordeaux sú od letiska Angoulême vzdialené viac ako 60 minút jazdy ([48]) autom, francúzske orgány sa domnievajú, že tieto letiská by nemali byť zahrnuté do spádovej oblasti letiska Angoulême.

(57) Okrem toho letisko Niort nie je prispôsobené na komerčné lety. Jeho objem dopravy je prakticky nulový. Letisko Périgueux môže prijímať iba lietadlá s dvomi turbovrtuľovými motormi s kapacitou do 60 miest, ktoré nezodpovedajú požiadavkám európskych lietadiel stredného doletu, ktorými disponuje väčšina nízkonákladových spoločností. Prieskum osobnej dopravy medzi Londýnom a letiskami v Bordeaux, Limoges a La Rochelle neumožňuje skonštatovať významné zmeny objemu dopravy v súvislosti s otvorením alebo zatvorením 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 nárast objemu dopravy pravdepodobne súvisí s terminálom Billi vyhradeným pre nízkonákladovú dopravu, ktorý bol uvedený do prevádzky v júni 2010.

(58) Okrem toho sa francúzske orgány domnievajú, že železničné spojenia s Angoulême nekonkurujú leteckému spojeniu do Londýna. Tieto trhy sa líšia pre rozdiel v cene a čase jazdy vlakov TGV a Eurostar. Navyše intermodalita medzi TGV a letiskom Bordeaux je prakticky nulová, keďže spojenie Tours – Angoulême – Bordeaux nie je vysokorýchlostné.

(59) Všeobecne povedané, francúzske orgány odkazujú na usmernenia z roku 2005, podľa ktorých „*je málo pravdepodobné, že by financovanie poskytnuté malým regionálnym letiskám (kategória D) narušilo hospodársku súťaž alebo ovplyvňovalo obchodnú výmenu v protiklade so spoločným záujmom*.“ Francúzske orgány sa bez ohľadu na uvedené tvrdenia domnievajú, že iba letiská Bordeaux, Limoges a La Rochelle by so zreteľom na ich objem dopravy a vlastnosti mohli byť zahrnuté do spádovej oblasti letiska Angoulême.

(60) Skutočnosť, že spoločnosť Ryanair otvorila spojenie do Londýna Stansted z letísk La Rochelle a Limoges však naznačuje, že letecké spoločnosti ich považujú za samostatné trhy. Zároveň čas potrebný na presun z mesta Angoulême na letiská Bordeaux, Limoges a La Rochelle, ktorý je skoro rovnaký ako trvanie letu medzi letiskami Angoulême a Londýn Stansted, má odrádzajúci účinok pre obyvateľov mesta Angoulême.

(61) Francúzske orgány si preto myslia, že kritérium ovplyvňovania hospodárskej súťaže nie je splnené a že výhrady Komisie týkajúce sa verejného financovania letiska Angoulême nemôžu byť opodstatnené, keďže jedna z hlavných podmienok na uplatnenie článku 107 ods. 1 ZFEÚ nie je v predmetnej veci splnená.

([48]) Francúzske orgány sa pri určení tejto hranice opierajú o rozhodnutie Komisie zo 16. mája 2006, NN 21/06 Spojené kráľovstvo – City of Derry Airport, (Ú. v. EÚ C 272, 9.1.2006, s. 13). Čas jazdy určili podľa kalkulátora Michelin a ako referenčná hodnota im poslúžila najrýchlejšia trasa.

5.1.2. *Zlučiteľnosť s vnútorným trhom*

5.1.2.1. Zlučiteľnosť podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ

(62) Francúzske orgány sa domnievajú, že finančné prostriedky poskytnuté správcom letiska Angoulême sa môžu považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom a môžu sa vyňať z oznamovacej povinnosti aj za predpokladu, ak nie sú splnené všetky podmienky stanovené v rozsudku vo veci *Altmark*. Podľa nich by sa toto letisko malo všeobecne považovať za službu všeobecného hospodárskeho záujmu podieľajúcu sa na regionálnom hospodárskom rozvoji. Podľa francúzskych orgánov sú priamym základom na posúdenie zlučiteľnosti v období do 30. januára 2012 článok 106 ods. 2 ZFEÚ a rozhodnutie Komisie 2005/842/ES (ďalej len „rozhodnutie o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 ([49])“). Po tomto dátume by sa na posudzovanie zlučiteľnosti malo vzťahovať rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ (ďalej len „rozhodnutie o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ([50])“).

a) Obdobie pod správou CCI Angoulême alebo CCI Angoulême spoločne so subjektom SMAC

i) Existencia poverenia

(63) Podľa francúzskych orgánov poverenie CCI Angoulême zabezpečovať úlohy vo verejnom záujme vychádza z článku 170-1 obchodného zákonníka (Code de commerce). Podľa tohto ustanovenia toto zariadenie prispieva k „*hospodárskemu rozvoju, príťažlivosti a územnému plánovaniu, ako aj k podpore podnikov a ich združení plnením […] akejkoľvek úlohy vo verejnom záujme a akejkoľvek úlohy vo všeobecnom záujme, ktoré sú potrebné na splnenie týchto úloh.*“ V tejto súvislosti môže „*každé zariadenie […] zabezpečiť […] vytváranie a správu vybavenosti, najmä […] letísk.*“

(64) Francúzske orgány dodávajú, že tento právny rámec dopĺňa právne akty poverujúce CCI Angoulême správou a prevádzkou letiska. Z uvedeného by malo vyplývať poverenie CCI Angoulême na výstavbu a správu letiskových infraštruktúr. To isté platí aj pre rozhodnutia CCI Angoulême a zainteresovaných miestnych a regionálnych spoločenstiev podieľať sa na financovaní letiska.

ii) Výška náhrady

(65) Podľa francúzskych orgánov bol rozpočtový a účtovný rámec CCI Angoulême ([51]) nastavený tak, aby sa predišlo poskytnutiu nadmernej náhrady.

(66) Všeobecne povedané, pre činnosti súvisiace s letiskom sa zriadila osobitná účtovná položka. Táto kontrola mala vyplynúť z hlasovania o rozpočte letiska volenými členmi CCI Angoulême po schválení predsedníctvom ([52]) CCI Angoulême. Francúzske orgány v tejto súvislosti uvádzajú, že súčasťou prípravy rozpočtu sú dokumenty týkajúce sa stavu prevádzkových operácií, stavu schopnosti samostatného financovania, stavu kapitálových transakcií, ako aj tabuľka medziinštitucionálnych dávok a príspevkov a tabuľka pracovných miest a mzdových nákladov.

(67) Francúzske orgány tiež tvrdia, že podľa stanov subjektu SMAC je jeho výhradnou úlohou poskytovať letiskové služby vo verejnom záujme. Činnosti týkajúce sa letiska sú predmetom osobitného rozpočtu. Francúzsko orgány dodávajú, že o rozpočte hlasuje odborový výbor. Okrem toho akékoľvek nové opatrenie, ako aj prekročenie predchádzajúceho rozpočtu o 5 % by mala schvaľovať kvalifikovaná väčšina.

(68) Napokon sa francúzske orgány domnievajú, že pravidelná kontrola umožňuje kontrolovať správne plnenie odhlasovaného rozpočtu, a tým vylúčiť poskytnutie nadmernej náhrady. V nasledujúcom roku hlasuje valné zhromaždenie opäť, aby odsúhlasilo plnenie rozpočtov. Poslednú úroveň kontroly zabezpečuje predkladanie ročnej účtovnej závierky CCI Angoulême prefektúre, ktorá vykoná kontrolu správnosti. Do 31. decembra 2006 k nej poskytovala svoje stanovisko Správa civilného letectva (Service de l'Aviation Civile). SMAC ako zadávateľ schvaľuje počiatočné, opravné a použité rozpočty.

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

([50]) Rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3).

([51]) Obežník č. 111 z 30. marca 1992, ktorým sa stanovujú rozpočtové a účtovné pravidlá platné pre CCI Angoulême.

([52]) Predsedníctvo CCI Angoulême sa skladá z volených členov, ktorí sa vyjadrujú k návrhu rozpočtu po každej zmene.

b) Obdobie pod správou spoločnosti SNC-Lavalin a subjektu SMAC

i) Existencia poverenia

(69) Francúzske orgány sa domnievajú, že služby všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorými bola poverená spoločnosť SNC-Lavalin, sú zahrnuté v špecifikáciách a technických ustanoveniach ([53]). Tvrdia, že rozvoj leteckého uzla je ich neoddeliteľnou súčasťou.

ii) Výška náhrady

(70) Francúzske orgány tvrdia, že na základe výkazu príjmov CCI-letisko možno vylúčiť existenciu akejkoľvek nadmernej náhrady.

(71) Okrem účtovného oddelenia dosiahnutého vytvorením dcérskej spoločnosti SNC-Lavalin ([54]) existenciu nadmernej náhrady vylučovala kontrola subjektom SMAC ([55]) zameraná na vylúčenie nadmernej náhrady v prípade jeho príspevku na náklady na plnenie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.

(72) Francúzske orgány sa navyše domnievajú, že odmena pre spoločnosť SNC-Lavalin nebola neprimeraná. Na jednej strane mal uchádzač stanoviť maximálnu záruku požadovanú od subjektu SMAC na zabezpečenie vyrovnanej prevádzky v základnom scenári (prevádzka bez komerčnej dopravy) a v proaktívnom scenári (prevádzka s komerčnou dopravou). Keďže bol zvolený proaktívny scenár, francúzske orgány zdôrazňujú, že ponuka spoločnosti SNC-Lavalin bola finančne najnižšia. Na druhej strane francúzske orgány tvrdia, že výdavky vzniknuté subjektu SMAC v účtovnom období 2012, bez komerčnej dopravy, dosiahli výšku 644 000 EUR oproti sume 810 000 EUR v roku 2010.

(73) Napokon francúzske orgány uvádzajú, že daň z nehnuteľnosti pripadla na subjekt SMAC, ktorý sa ako vlastník rozhodol, že ňou nezaťaží prevádzkovateľa.

(74) Francúzske orgány sa preto domnievajú, že finančné prostriedky poskytnuté správcom letiska Angoulême sa môžu považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ a na základe rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 v období do 30. januára 2012 a na základe rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 po tomto dátume.

5.1.2.2. Zlučiteľnosť podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ

a) Investície do infraštruktúry

(75) Podľa francúzskych orgánov, ak by sa Komisia domnievala, že verejné financovanie poskytnuté na investície do infraštruktúry predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, táto pomoc by sa mala považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom v súlade s požiadavkami usmernení z roku 2005.

i) Jasne určený všeobecný záujem (kritérium 1)

(76) Francúzske orgány si myslia, že hospodársky rozvoj a rozvoj cestovného ruchu departementu Charente zodpovedal jasne určenému všeobecnému záujmu. Domnievajú sa, že prax Komisie ([56]) umožňuje verejnej správe považovať rozvoj regionálneho letiska za verejný záujem.

ii) Nevyhnutnosť a proporcionalita investícií k stanovenému cieľu (kritérium 2)

(77) Tieto investície spĺňali kritériá nevyhnutnosti a proporcionality. Francúzske orgány v tejto súvislosti poukazujú na štúdiu ([57]), ktorá odôvodňuje vytvorenie štruktúry spájajúcej spoločenstvá, verejné subjekty a profesionálov z oblasti cestovného ruchu, objasňuje význam rozvoja letiska Angoulême skôr ako inej infraštruktúry a posudzuje minimálne investície na tento účel.

([53]) Podľa článku 8 špecifikácií a technických ustanovení má spoločnosť SNC-Lavalin zabezpečovať plnenie úloh štátnej správy, vykonávanie služby AFIS, plnenie úloh na zabezpečenie bezpečného používania letiska, údržbu areálu a sietí letiska, ako aj udržiavanie odbavovacej kapacity pravidelnej komerčnej dopravy.

([54]) Ide o spoločnosť Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.

([55]) Podľa francúzskych orgánov je táto kontrola súčasťou špecifikácií výberového konania.

([56]) Rozhodnutie Komisie z 27. januára 2007, N 491/06, Taliansko – Tortoli-Arbatax (Ú. v. EÚ C 133, 15.6.2007, s. 3.)

([57]) Túto štúdiu vypracovala Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires. Štúdia bola odovzdaná 14. júna 2006.

iii) Dostatočné perspektívy používania zo strednodobého hľadiska (kritérium 3)

(78) Francúzske orgány sa domnievajú, že v tej istej štúdii sa stanovili strednodobé vyhliadky objemu dopravy na viac ako 100 000 cestujúcich ročne, čo zodpovedá dostatočnej perspektíve používania zo strednodobého hľadiska. Podľa nich sa tieto prognózy zakladali na predpokladanom raste frekvencie prvej linky do Londýna a otvorení druhej linky.

iv) Rovnaký a nediskriminačný prístup k infraštruktúram (kritérium 4)

(79) Francúzske orgány zdôrazňujú, že prístup k infraštruktúram nebol diskriminačný. Jediné obmedzenie pri používaní infraštruktúr letiska Angoulême vyplývalo z obmedzenej kapacity odbavovacej plochy a terminálu. Stimuly boli prístupné pre každú spoločnosť otvárajúcu novú linku, ale v skutočnosti ich využila iba spoločnosť Ryanair.

v) Neexistencia ovplyvňovania obchodnej výmeny v protiklade so spoločným záujmom (kritérium 5)

(80) Francúzske orgány tvrdia, že samotná príslušnosť letiska Angoulême do kategórie D klasifikácie usmernení z roku 2005 stačí na odôvodnenie neexistencie ovplyvňovania obchodnej výmeny v protiklade so spoločným záujmom.

vi) Nevyhnutnosť a proporcionalita pomoci (kritérium 6)

(81) Francúzske orgány sa domnievajú, že verejné financovanie investície vo výške 100 % bolo nevyhnutné na zachovanie potenciálu letiska, ako aj na jeho rozvoj. Podľa francúzskych orgánov bola práve táto požiadavka dôvodom na rozdelenie financovania investície medzi SMAC a prevádzkovateľa prostredníctvom subdodávateľskej zmluvy z 22. januára 2009. Túto situáciu treba odlíšiť od situácie, na základe ktorej SMAC od roku 2012 vyplácal ročnú odmenu vo výške 179 400 EUR za službu na základe verejného obstarávania. Francúzske orgány uvádzajú, že v tomto právnom rámci sa nestanovilo, aby SMAC realizoval investície, ale aby zabezpečil riadenie investícií, ktoré navrhol poskytovateľ alebo o ktorých rozhodol SMAC.

b) Financovanie prevádzky

(82) Francúzske orgány v prvom rade tvrdia, že CCI Angoulême poskytla preddavky na letisko v rokoch 1984 – 2001. Domnievajú sa, že Komisia by nemala skúmať toto obdobie. Pomoc za ďalšie obdobie bola vyplatená ako pomoc na prevádzku.

(83) Francúzske orgány ďalej tvrdia, už mimo financovania investícií, že deficit prevzatý miestnymi a regionálnymi spoločenstvami bol v účtovných obdobiach 2002 a 2003 obmedzený na 350 000 EUR ([58]). Dodávajú, že pokiaľ ide o účtovné obdobia 2004 – 2006, rozhodnutia letiskovej rady neboli v danej veci predmetom správy. Hlavná správa CCI Angoulême prispela sumou potrebnou na vyrovnanie plnenia rozpočtu.

(84) Podľa francúzskych orgánov nemá takéto financovanie prevádzky vplyv na hospodársku súťaž pre dôvody uvedené v odôvodneniach 56 až 61 tohto rozhodnutia. Francúzske orgány sa preto domnievajú, že kritérium ovplyvňovania hospodárskej súťaže nie je splnené a že financovanie prevádzky letiska Angoulême z verejných prostriedkov nemôže predstavovať pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(85) Francúzske orgány okrem iného tiež tvrdia, že aj za predpokladu, ak by predmetné financovanie bolo pomocou, malo by sa považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom a malo by byť vyňaté z oznamovacej povinnosti. Francúzske orgány sa v tejto súvislosti opierajú o usmernenia z roku 2005 a o rozhodnutie o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.

5.2. **Vzťahy so spoločnosťou Ryanair**

5.2.1. *Kvalifikácia štátnej pomoci*

(86) Francúzske orgány si v prvom rade myslia, že zmluvy o letiskových službách a o marketingových službách sa musia posudzovať spoločne. Ďalej sa domnievajú, že SMAC neuvažoval ako obozretný investor v trhovom hospodárstve pre dôvody uvedené v odôvodnení 55 tohto rozhodnutia. Podľa francúzskych orgánov CCI Angoulême práve pre chýbajúcu reakciu na výzvu na predkladanie projektov v súvislosti s otvorením medzinárodného leteckého spojenia a po udelení splnomocnenia od subjektu SMAC rokovala so spoločnosťou Ryanair o otvorení linky Londýn Stansted – Angoulême.

([58]) Tento limit bol stanovený na základe dohody o partnerstve z 23. mája 2002.

(87) Francúzske orgány tiež zdôrazňujú, že cieľom úprav ([59]) začatých v roku 2006 nebolo vyhovieť konkrétnej spoločnosti, ale umožniť príjem leteckých spoločností. Francúzske orgány však uvádzajú, že neexistencia ďalších leteckých spoločností pravidelne využívajúcich letisko mala za následok skutočnosť, že tieto investície využívala takmer výhradne spoločnosť Ryanair.

(88) Pokiaľ ide o náklady súvisiace s obchodnými vzťahmi so spoločnosťou Ryanair, francúzske orgány uvádzajú, že prevádzkovateľ letiska musel vynaložiť dodatočné prostriedky na zamestnancov. Poukazujú na rozdiel medzi odhadovanými a skutočnými nákladmi:

Ochrana	Referenčná hodnota 2007	Zmena 2008/2007		Zmena 2009/2007		Zmena 2010/2007
		Odhadované	Skutočné	Odhadované	Skutočné	Odhadované
Počet zamestnancov	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Ekvivalent plného pracovného času	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Náklady na zamestnancov (v tis. EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Bezpečnosť	Referenčná hodnota 2007	Zmena 2008/2007		Zmena 2009/2007		Zmena 2010/2007
		Odhadované	Skutočné	Odhadované	Skutočné	Odhadované
Počet zamestnancov	10	—	—	—	—	—
Ekvivalent plného pracovného času	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Náklady na zamestnancov (v tis. EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Asistencia a odbavenie cestujúcich	Referenčná hodnota 2007	Zmena 2008/2007		Zmena 2009/2007		Zmena 2010/2007
		Odhadované	Skutočné	Odhadované	Skutočné	Odhadované
Počet zamestnancov	1	—		—		—
Ekvivalent plného pracovného času	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Náklady na zamestnancov (v tis. EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

(89) To isté platí aj pre ďalšie dodatočné náklady spojené s obchodnou činnosťou Ryanair:

Ochrana	Referenčná hodnota 2007	Zmena 2008/2007		Zmena 2009/2007		Zmena 2010/2007
		Odhadované	Skutočné	Odhadované	Skutočné	Odhadované
Služby (v tis. EUR)	0	—	—	—	—	—

([59]) Predĺženie vzletovej a pristávacej dráhy o 50 metrov, rekonštrukcia a vybavenie terminálu s cieľom umožniť príjem lietadla s 200 cestujúcimi. Výška týchto investícií sa odhaduje na 977 000 EUR.

Ochrana	Referenčná hodnota 2007	Zmena 2008/2007		Zmena 2009/2007		Zmena 2010/2007
		Odhadované	Skutočné	Odhadované	Skutočné	Odhadované
Iné	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
z toho lízing vozidiel (v tis. EUR)	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Bezpečnosť	Referenčná hodnota 2007	Zmena 2008/2007		Zmena 2009/2007		Zmena 2010/2007
		Odhadované	Skutočné	Odhadované	Skutočné	Odhadované
Služby	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
(v tis. EUR)						
Iné (v tis. EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	—4,5	+ 15,2

Asistencia a odbavenie cestujúcich	Referenčná hodnota 2007	Zmena 2008/2007		Zmena 2009/2007		Zmena 2010/2007
		Odhadované	Skutočné	Odhadované	Skutočné	Odhadované
Služby	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
(v tis. EUR)						
Iné (v tis. EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. *Zlučiteľnosť s vnútorným trhom*

(90) Francúzske orgány sa domnievajú, že niektoré kritériá usmernení z roku 2005 nie sú dodržané.

(91) Po prvé, francúzske orgány tvrdia, že spoločnosť Ryanair nepredložila podnikateľský plán. Domnievali sa, že klesajúca pomoc vedúca k podpisu zmlúv z roku 2008 umožňovala leteckej spoločnosti dosahovať uspokojivú obchodnú maržu.

(92) Francúzske orgány zdôrazňujú, že pre chýbajúci podnikateľský plán nie je možné skontrolovať dodržanie kritéria intenzity pomoci. Na druhej strane sa CCI Angoulême a SMAC na základe informácií dostupných v súvislosti s vytváraním leteckých liniek ako záväzku služby vo verejnom záujme domnievali, že toto kritérium bolo dodržané.

(93) Francúzske orgány sa tiež domnievajú, že trend ročného nárastu počtu cestujúcich o […] (*) % bez zvyšovania počtu spiatočných letov v rokoch 2008 a 2009 by pravdepodobne pokračoval aj v roku 2010.

(94) Napokon, tak ako je uvedené v odôvodneniach 56 až 60 tohto rozhodnutia, francúzske orgány sa domnievajú, že prijaté opatrenia neovplyvňujú obchod v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločným záujmom.

5.3. **K novým usmerneniam**

(95) Francúzsko predložilo pripomienky k výkladu nových usmernení z hľadiska formy aj obsahu a vyjadrilo súhlas s ich uplatnením na prípady týkajúce sa opatrení vykonaných pred ich uverejnením.

(*) Dôverné informácie

(96) Francúzsko si všíma, že nové usmernenia sú v prípade opatrení na podporu prevádzky pružnejšie ako predchádzajúce. Podľa Francúzska ich spätné uplatnenie na všetky pomoci v prípade niektorých letísk teda umožní posudzovať minulé situácie menej obmedzujúcim spôsobom.

6. PRIPOMIENKY TRETÍCH ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

6.1. Pripomienky Air France

(97) Spoločnosť Air France sa domnieva, že opatrenia v prospech spoločnosti Ryanair a jej dcérskej spoločnosti AMS obzvlášť reprezentujú obchodné praktiky spoločnosti Ryanair.

(98) Air France tiež predložila Komisii pripomienky k uplatneniu nových usmernení v tejto veci. Air France spochybňuje uplatnenie nových usmernení na prípady týkajúce sa príspevkov na prevádzku letísk, a to aj vtedy, ak boli vyplatené pred ich zverejnením.

(99) Na jednej strane si Air France myslí, že ide o spätné uplatnenie nových usmernení, ktoré zvýhodňuje nečestné subjekty legitimizovaním takého správania, ktoré v danom čase nebolo v súlade s pravidlami. Naopak, tento prístup penalizuje tie subjekty, ktoré sa riadili predchádzajúcimi usmerneniami a neprijali verejné prostriedky.

(100) Na druhej strane Air France zdôrazňuje, že spätné uplatnenie nových usmernení na príspevky na prevádzku poskytnuté letiskám je v rozpore so všeobecnými právnymi zásadami a s európskou judikatúrou.

6.2. Pripomienky spoločnosti Ryanair

(101) Spoločnosť Ryanair (ďalej len „Ryanair“) si nemyslí, že by zmluva o letiskových službách, ktorú uzavrela s letiskom Angoulême, mohla predstavovať štátnu pomoc.

(102) Tvrdí, že jej rozhodnutie otvoriť linku Londýn Stansted – Angoulême vyplynulo zo snahy zabezpečiť nízkonákladovú leteckú základňu, pričom letisko Angoulême spĺňalo požadované vlastnosti. Okrem toho spoločnosť uvádza, že špecifiká letiska Angoulême boli dôvodom, aby ponúkla konkurencieschopnú výšku letiskových poplatkov. Napriek neistotám spojeným s otvorením linky ([60]) a následným postúpeným rizikám sa Ryanair domnieva, že letisko mohlo dôvodne očakávať prospech z uzatvorenej zmluvy vďaka jej úspechu na iných linkách.

(103) Okrem toho Ryanair uvádza, že rozhodnutie ukončiť letecké spojenie Londýn Stansted – Angoulême súvisí s obchodnými dôvodmi. Podľa nej mal pokles príjmov v roku 2009 dosiahnuť […] % v porovnaní s príjmami z roku 2008 ([61]). Uvádza, že konala v dobrej viere v súlade s článkom 9 zmluvy o letiskových službách s cieľom dosiahnuť s letiskom Angoulême udržateľnú hospodársku dohodu. Potvrdzuje, že v septembri 2009 žiadala o zníženie letiskových poplatkov. Ryanair uvádza, že po zamietnutí subjektom SMAC, ktoré jej bolo oznámené 3. februára 2010, navrhla zachovanie linky iba počas mesiacov júl a august, za čím nasledovalo zrušenie zmluvy pre námietku neprípustnosti vznesenú subjektom SMAC.

6.2.1. *Štátne zdroje a pripísateľnosť štátu*

6.2.1.1. Prítomnosť štátnych zdrojov

(104) Ryanair poukazuje na skutočnosť, že dane nepredstavujú všetky zdroje CCI. Domnieva sa, že článok R. 224-6 zákonníka civilného letectva (Code de l'aviation civile) vyžaduje od letísk, ktorých správu zabezpečuje CCI, financovanie ich výdavkov príjmami z prevádzky letiska. Spoločnosť Ryanair je presvedčená, že CCI Angoulême zabezpečila hlavnú časť financovania. Naopak, SMAC nemal žiadne skúsenosti s prevádzkovaním letiska ([62]).

([60]) Ryanair uvádza, že na letisku Angoulême neexistovala žiadna pravidelná komerčná služba s takými lietadlami, aké používa, a že neexistovala žiadna referenčná hodnota, o ktorú by bolo možné sa oprieť pri posudzovaní ziskovosti linky.

([61]) Ryanair pripisuje pokles príjmov vyšším poplatkom vyberaným od cestujúcich v Spojenom kráľovstve, rastu cien ropy a hospodárskej kríze ako celku.

([62]) Ryanair zdôrazňuje, že rokovania viedla CCI Angoulême.

6.2.1.2. Pripísateľnosť opatrení štátu

(105) Ryanair sa domnieva, že samotná skutočnosť, že CCI Angoulême je pod kontrolou štátu a jej zdrojmi sú dane, nestačí na vyvodenie záveru, že kritérium pripísateľnosti je splnené.

(106) Tvrdí, že základné kritérium, t. j. verejná povaha subjektu, samo osebe nestačí na stanovenie pripísateľnosti opatrenia štátu ([63]). V tomto prípade by sa malo rozlišovať medzi komorami CCI a ostatnými verejnými inštitúciami ([64]). Ryanair v tejto súvislosti poukazuje na skutočnosť, že v článku L. 711-1 obchodného zákonníka (Code de commerce) platného v júni 2005 sú CCI opísané ako verejné hospodárske podniky a že v jednej parlamentnej správe je identifikovaná ich „inštitucionálna dualita“, ako aj pochybnosti v súvislosti s ich kvalifikáciou ([65]). Ryanair ďalej zdôrazňuje, že štát sa nezúčastňuje na ich rozhodovacom procese, ale jeho úloha sa obmedzuje na vykonávanie štátneho dohľadu ([66]).

6.2.2. *Selektívna výhoda*

6.2.2.1. Spoločné posúdenie hospodárskej výhody pre Ryanair a AMS

(107) Ryanair sa domnieva, že spoločnosti Ryanair a AMS by sa nemali považovať za jedného príjemcu dotknutých opatrení.

(108) Na jednej strane bola zmluva o marketingových službách prínosom pre letisko a jej cieľom nebolo zvýšenie miery vyťaženosti alebo výnosu z linky prevádzkovanej spoločnosťou Ryanair. Na druhej strane vlastnícka štruktúra AMS ani jej podnikateľský cieľ neumožňujú spochybniť, že predmetné zmluvy mali rozdielne ciele. Ryanair tiež zdôrazňuje, že tieto dve zmluvy boli podpísané inými osobami ([67]) bez ohľadu na zhodný manažment, na ktorý poukazuje Komisia.

(109) Ryanair tiež uvádza, že uzatvorenie zmluvy o marketingových službách nie je podmienkou na otvorenie linky. Takáto prax je však v prípade regionálnych letísk bežnejšia ([68]).

6.2.2.2. Spoločné posúdenie zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách

(110) Ryanair spochybňuje spoločné posudzovanie zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách. Zdôrazňuje, že zmluvy o marketingových službách patria pod AMS, dcérsku spoločnosť spoločnosti Ryanair. Tieto zmluvy sa prerokúvajú a uzatvárajú nezávisle od zmlúv spoločnosti Ryanair uzatváraných s letiskami.

(111) Spoločnosť Ryanair však konštatuje, že aj ona samotná realizuje reklamnú činnosť pre destinácie, ktoré prevádzkuje. Konštatuje tiež, že aj na svojich webových stránkach realizovala reklamnú činnosť v prospech tretích strán bez zainteresovania spoločnosti AMS. Ryanair sa napokon domnieva, že Komisia v rozhodnutí o letisku Bratislava ([69]) uznala, že s reklamnou činnosťou na webových stránkach spoločnosti Ryanair sa spája určitá hodnota.

6.2.2.3. Zásada obozretného investora v trhovom hospodárstve

a) Podnikateľský plán

(112) Ryanair tvrdí, že investičným rozhodnutiam nie vždy predchádza podnikateľský plán. Samotná skutočnosť, že ona sama, iné spoločnosti, prípadne niektoré orgány pre hospodársku súťaž ([70]) nepovažujú tieto plány vždy za užitočné, stačí na konštatovanie, že nie je reálne, aby sa považovali za prvok charakterizujúci správanie investora v trhovom hospodárstve.

([63]) Ryanair odkazuje na rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002 vo veci C-482/99, Francúzsko/Komisia, Zb. s. I-4397.
([64]) Ryanair odkazuje na stanovisko Conseil d'État (Štátna rada) č. 351 654 zo 16. júna 1992.
([65]) Správa pani Catherine Vautrinovej č. 2388, v mene výboru pre hospodárske veci, k návrhu zákona o konzulárnych sieťach.
([66]) Ryanair tvrdí, že výkon tohto dohľadu neznamená, že štát sa vyjadruje k zmluvám v prejednávanej veci.
([67]) Zmluvu o letiskových službách podpísal Michel Cawley, viceprezident spoločnosti Ryanair, zatiaľ čo zmluvu o marketingových službách podpísal Eddie Wilson, riaditeľ AMS.
([68]) Ryanair hovorí o potrebe letiska vybudovať dobré meno značky a zvýšiť podiel prichádzajúcich cestujúcich v rámci celkového počtu tranzitných cestujúcich.
([69]) Rozhodnutie Komisie 2011/60/EÚ z 27. januára 2010 o štátnej pomoci C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Zmluva medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair, (Ú. v. EÚ L 27, 1.2.2011, s. 24.)
([70]) Ryanair odkazuje na stanovisko britského Competition appeal tribunal z 21. mája 2010 vo veci 1145/4/8/09, Stagecoach group PLC/Competition commission, bod 75.

b) Pripomienky týkajúce sa podmienok uplatňovania zásady obozretného investora v trhovom hospodárstve

(113) Ryanair sa domnieva, že Komisia nemôže uplatňovať zásadu súkromného investora v trhovom hospodárstve selektívne. Odvolávajúc sa na stanovisko Všeobecného súdu ([71]) zdôrazňuje, že Komisia musí posudzovať obchodnú transakciu ako celok a musí brať do úvahy všetky relevantné faktory a ich kontext ([72]).

(114) Okrem toho sa Ryanair domnieva, že Komisia by mala porovnať zmluvy spoločnosti Ryanair s verejnými letiskami a zmluvy s letiskami, ktoré sú čiastočne alebo úplne vo vlastníctve súkromných investorov. Ryanair na účely tejto analýzy odkazuje na jednu štúdiu ([73]). Odvolávajúc sa na judikatúru Súdneho dvora ([74]) tvrdí, že iba v prípade, ak by nebol k dispozícii žiadny odkaz na súkromného investora, by Komisia mala prijať prístup založený na nákladoch.

(115) Ryanair si myslí, že metóda Komisie spočívajúca v akceptovaní iba referenčných letísk nachádzajúcich sa v tej istej spádovej oblasti ako letisko, ktoré je predmetom zisťovania, je chybná ([75]).

(116) Ryanair tvrdí, že referenčné trhové ceny získané na referenčných letiskách nie sú ovplyvnené štátnou pomocou poskytnutou okolitým letiskám. Preto možno pri testovaní v rámci zásady obozretného investora v trhovom hospodárstve spoľahlivo odhadnúť referenčnú trhovú hodnotu.

(117) V skutočnosti:

— referenčné analýzy sa bežne používajú pri testovaní v súvislosti so zásadou obozretného investora v trhovom hospodárstve vykonávanom v iných oblastiach, ako je štátna pomoc,

— spoločnosti recipročne pôsobia na svoje rozhodnutia iba vtedy, ak sú ich výrobky alternatívne alebo doplňujúce,

— letiská nachádzajúce sa v tej istej spádovej oblasti si nemusia nevyhnutne navzájom konkurovať a referenčné letiská použité v predložených správach čelia vo svojej spádovej oblasti obmedzenej konkurencii verejných letísk. Menej ako jedna tretina komerčných letísk nachádzajúcich sa v spádovej oblasti referenčných letísk je plne vo vlastníctve štátu a proti žiadnemu z letísk nachádzajúcich sa v tej istej spádovej oblasti ako referenčné letiská nie je vedené konanie v oblasti štátnej pomoci (v apríli 2013),

— aj vtedy, ak referenčné letiská čelia konkurencii verejných letísk v tej istej spádovej oblasti, je dôvod domnievať sa, že ich správanie je v súlade so zásadou obozretného investora v trhovom hospodárstve (napríklad v prípade významnej účasti súkromného sektora alebo vtedy, ak je letisko riadené na súkromnej úrovni),

— letiská, ktoré dodržiavajú zásadu obozretného investora v trhovom hospodárstve, nestanovia svoje ceny pod úrovňou marginálnych nákladov.

(118) Ryanair tvrdí, že zásada súkromného investora v trhovom hospodárstve musí brať do úvahy nízku ekonomickú hodnotu regionálnych letísk pred rýchlym rozvojom ich činnosti. Pokiaľ ide o náklady spojené s ich zatvorením alebo zachovaním, Ryanair sa s odkazom na judikatúru Všeobecného súdu ([76]) domnieva, že akákoľvek lacnejšia alternatívna ponuka by sa mala považovať za ponuku, ktorá je v súlade so zásadou obozretného investora v trhovom hospodárstve.

(119) Ryanair sa preto domnieva, že Komisia by nemala brať do úvahy priemerné, ale marginálne náklady. Letisko Angoulême v skutočnosti malo ekonomicky racionálny záujem stanoviť ceny na základe marginálnych nákladov, prípadne ešte nižšie.

([71]) Rozsudok Súdu prvého stupňa zo 17. decembra 2008 vo veci T-196/04, Ryanair/Komisia, Zb. II-03643.
([72]) Ryanair sa v tejto súvislosti zmieňuje o neleteckých príjmoch a sieťových externalitách.
([73]) Štúdia z 25. júna 2012, ktorú vykonala spoločnosť Oxera.
([74]) Ryanair sa opiera o rozsudok Súdneho dvora z 3. júla 2003 v spojených veciach C-83/01 P, C-93/01 P a C-94/01 P, Chronopost SA, Zb. I-06993. Súčasne sa zmieňuje o rámci Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (2011).
([75]) Definícia referenčnej trhovej hodnoty v porovnávacej analýze pre testovanie v rámci zásady obozretného investora v trhovom hospodárstve. Prípady štátnej pomoci týkajúce sa spoločnosti Ryanair, správa vypracovaná spoločnosťou Oxera pre Ryanair, 9. apríl 2013.
([76]) Rozsudok Súdu prvého stupňa zo 17. októbra 2002 vo veci T-98/00, Linde/Komisia, Zb. s. II-03961, body 43 – 54.

(120) Predovšetkým čím je konkurencia, ktorej musí čeliť letisko, silnejšia, tým je letisko viac motivované znížiť ceny, ktoré používa, na úroveň marginálnych nákladov.

(121) Komisia by zároveň, podľa spoločnosti Ryanair, mala brať do úvahy špecifickosť každého letiska ([77]). Spoločnosť Ryanair sa v tejto súvislosti domnieva, že vysoko konkurenčná situácia medzi regionálnymi letiskami ich vedie k tomu, aby medzi sebou súťažili v snahe uzatvoriť dohody s ňou. Tieto letiská teda konajú takisto ako súkromní investori.

(122) Okrem toho vôľa letiska zlepšovať svoje dobré meno by ho mala viesť k realizácii reklamnej činnosti. Tento jav by mal byť o to silnejší, že trhová sila regionálnych letísk je obmedzená a že je v ich záujme pritiahnuť letecké spoločnosti, ktoré by mohli rozvinúť ich dopravu.

(123) Ryanair tiež tvrdí, že podnikateľský plán pre tieto letiská by mal zahŕňať, že časť fixných nákladov a infraštruktúry sa bude považovať za utopené náklady. Časový horizont podnikateľského plánu by mal byť navyše namiesto štandardných piatich rokov najmenej 15 rokov.

(124) Ryanair v tejto súvislosti podporuje prístup „jednotnej pokladnice“. Ryanair sa na základe stanoviska Komisie v rozhodnutí o letisku Bratislava ([78]) domnieva, že neletecké príjmy, ktoré tvoria približne 50 % príjmov letiska, majú osobitný význam pre málo využívané regionálne letiská. Práve vôľa rozvíjať tieto príjmy s cieľom pokryť čo najviac fixných nákladov vysvetľuje sankcie stanovené v zmluvách uzavretých so spoločnosťou Ryanair, ak nedodrží svoje záväzky. Činnosť spoločnosti Ryanair zvyšuje hospodársku hodnotu letiska, ktoré má možnosť využiť to a prilákať ďalšie letecké spoločnosti.

(125) Podľa spoločnosti Ryanair záujem regionálnych letísk uzatvárať zmluvy so spoločnosťami, ako je ona, zvyšujú sieťové účinky spojené s otvorením linky ([79]). Podľa spoločnosti Ryanair záujem letiska Angoulême uzatvoriť zmluvu s ňou bol o to výraznejší, že jediným alternatívnym modelom bolo otvorenie liniek so záväzkami služby vo verejnom záujme prevádzkovaných leteckými spoločnosťami využívajúcimi malé lietadlá, ako napríklad Twin Jet. Ryanair však zdôrazňuje, že táto druhá alternatíva bola pre letisko spojená s príležitostnými nákladmi, keďže menšie letecké spoločnosti generujú menšie poplatky za jedného cestujúceho.

(126) Spoločnosť Ryanair sa tiež domnieva, že Komisia by mala brať do úvahy sieťové externality, ktoré prináša jej činnosť. Zmluva so spoločnosťou Ryanair pôsobí ako „magnet“ vo vzťahu k ostatným leteckým spoločnostiam, ktoré chcú ťažiť zo zvýšeného zviditeľnenia a kvalitnejšej infraštruktúry. Tieto sieťové účinky majú pozitívny vplyv na letecké a neletecké príjmy ([80]). Ryanair sa domnieva, že samotná Komisia prijala takýto prístup v rozhodnutí o letisku Bratislava ([81]). Malo by byť teda v záujme letísk uzatvoriť zmluvu s leteckou spoločnosťou, ktorá sa zaviaže na určitý objem dopravy.

(127) Ryanair uvádza, že zmluvy, ktoré uzatvára, nie sú výhradné. Akákoľvek iná letecká spoločnosť ponúkajúca rovnaké služby ako Ryanair môže mať tie isté podmienky na podnikanie.

(128) Pokiaľ ide o analýzu ziskovosti, Ryanair tvrdí, že zásady, ktoré by prijal racionálny súkromný investor, sú ([82]):

— hodnotenie sa vykonáva po etapách,

— podnikateľský plán *ex ante* nie je nevyhnutne potrebný,

— vhodná metóda na stanovenie cien v prípade menej využívaného letiska je prístup založený na „jednotnej pokladnici“,

— do úvahy sa berú iba príjmy spojené s hospodárskou činnosťou letiska v prevádzke,

---

([77]) Ryanair odkazuje na stanovisko Komisie v rozhodnutí 2011/60/EÚ z 27. januára 2010 uvedené v poznámke pod čiarou č. 76, odôvodnenie 111.

([78]) Pozri rozhodnutie uvedené v poznámke pod čiarou č. 70.

([79]) Ryanair medzi tieto externality zahŕňa: 1. skutočnosť, že otvorenie linky z regionálneho letiska vysiela pozitívny signál ďalším leteckým spoločnostiam v súvislosti s vyhliadkami na ziskovosť. Ryanair tvrdí, že spoločnosť Cityline sa chystala uzavrieť zmluvu s letiskom Angoulême na pravidelnú dopravu len niekoľko týždňov pred tým, ako spoločnosť Ryanair zavrela linku; 2. prítomnosť veľkej leteckej spoločnosti môže priťahovať neletecké služby, ktoré zase pomáhajú zvyšovať objem dopravy.

([80]) Neletecké príjmy stimuluje najmä dlhší čas, ktorý na letisku strávia cestujúci bez medzipristátia. Táto vlastnosť by mala prilákať obchodné reťazce pôsobiace na letiskách.

([81]) Pozri rozhodnutie uvedené v poznámke pod čiarou č. 70.

([82]) Zásady, ktoré sú základom analýzy ziskovosti pri testovaní v súvislosti so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve. Prípady štátnej pomoci týkajúce sa spoločnosti Ryanair, správa vypracovaná spoločnosťou Oxera pre Ryanair, 9. apríl 2013.

— do úvahy sa berie celý čas trvania zmluvy vrátane prípadného predĺženia,

— budúce finančné toky sa musia aktualizovať, aby bolo možné posúdiť ziskovosť zmlúv.

(129) Postupný rast ziskovosti pod vplyvom zmlúv medzi spoločnosťou Ryanair a letiskami by sa mal posudzovať na základe odhadov vnútornej miery návratnosti alebo opatrení založených na čistej súčasnej hodnote.

c) Uplatňovanie zásady obozretného investora v trhovom hospodárstve

(130) Spoločnosť Ryanair sa vo všeobecnosti domnieva, že skutočnosť, podľa ktorej CCI Angoulême konala, so zreteľom na svoje postavenie, ako skutočný súkromný investor v trhovom hospodárstve a nezávisle od štátu, je sama osebe dôkazom dodržania zásady súkromného investora v trhovom hospodárstve. Skutočnosť, že financovanie investícií do letiska zabezpečovali členovia subjektu SMAC, je ďalším dôkazom, keďže záujmom vlastníkov letiska je zvyšovanie jeho hodnoty.

(131) Spoločnosť Ryanair v prvom rade poukazuje na skutočnosť, že letiskové poplatky, ktoré platí, sa majú posudzovať na základe jej znížených potrieb. Tvrdí, že jej hospodársky model vyžaduje, v porovnaní s ostatnými leteckými spoločnosťami, menej odbavovacích pultov, vybavenia a služieb, nevyužíva medzipristátia, obmedzuje dĺžku trvania a intenzitu služieb pozemnej obsluhy pre jej lietadlá či zvyšuje produktivitu posádky s cieľom obmedziť využívanie letiskových služieb.

(132) Ďalej sa domnieva, že na účely uplatnenia zásady investora v trhovom hospodárstve by niektoré európske letiská boli pre svoju podobnosť zameniteľné s letiskom Angoulême ([83]). Spoločnosť Ryanair v tejto súvislosti predložila porovnávaciu štúdiu, v ktorej sa konštatuje, že poplatky uplatňované letiskami […], […], […] a […], ktoré sa považujú za porovnateľné s letiskom Angoulême, sú v priemere nižšie ako poplatky účtované letiskom Angoulême ([84]).

Tabuľka 11

Letiská porovnateľné s letiskom Angoulême

Porovnávacie vlastnosti letísk	Angoulême	[…]	[…]	[…]	[…]
Počet obyvateľov príslušného mesta	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Vzdialenosť do mesta (km)	14	12	45	46	11,5
Najväčšie mesto v okruhu 150 km (počet obyvateľov)	Bordeaux (241 000)	[…] (441 000)	[…] (481 000)	[…] (76 000)	[…] (1 119 000)
Najbližšie významné letisko (počet cestujúcich v roku 2009)	Bordeaux (3,3 milióna)	[…] (1,8 milióna)	[…] (7,7 milióna)	[…] (2,8 milióna)	[…] (19 miliónov)

(133) Ryanair tiež tvrdí, že na základe rozhodnutí letiska Angoulême po tom, čo bolo ukončené letecké spojenie s Londýnom Stansted, možno preukázať, že letisko považovalo pravidelné letecké spojenie so Spojeným kráľovstvom prevádzkované nízkonákladovou leteckou spoločnosťou za dôveryhodné riešenie. V tejto súvislosti odkazuje na zmluvu uzatvorenú so spoločnosťou SNC-Lavalin, ktorá bola poverená realizáciou agresívneho scenára rozvoja.

(134) Ryanair tiež tvrdí, že zaručený počet cestujúcich, ku ktorému sa zaviazala, znižuje hospodárske riziko letiska. Táto záruka teda odôvodňuje nižšiu úroveň ziskovosti, než by požadoval súkromný investor v trhovom hospodárstve bez výhody vyplývajúcej z takéhoto ustanovenia.

([83]) Táto podobnosť sa týka vlastností letísk (nachádzajú sa do 150 km od veľkých miest a čelia konkurenčným letiskám) a úrovne príjmov regiónov okolo letiska.

([84]) Letiskové poplatky boli v priemere za dané obdobie v prípade letiska Angoulême vyššie o […] % na jeden spiatočný let a o […] % na jedného cestujúceho. Oxera však zdôrazňuje, že spoločnosť Ryanair nemusela v roku 2009 platiť letiskovú daň.

(135) Ryanair súčasne konštatuje, že prístup tzv. jednotnej pokladnice ([85]) poskytuje vysvetlenie k skutočnosti, že letisko sa snaží maximalizovať svoje príjmy obmedzovaním letiskových poplatkov. Spoločnosť Ryanair preto spochybňuje konštatovanie, podľa ktorého záporná cena nemôže byť trhovou cenou. Domnieva sa, že záporná úroveň letiskových poplatkov môže byť v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve, ak je dostatočne vysoká očakávaná úroveň neleteckých príjmov. Spoločnosť Ryanair sa v tomto prípade domnieva, že súkromný investor mohol rozumne predpokladať nárast neleteckých príjmov, dovtedy nulových, na základe objemu dopravy, ktorý mohla vygenerovať ([86]).

(136) Tvrdí, že takýto prístup je posilnený špecifickými podmienkami letiska Angoulême. Domnieva sa, že súkromný investor v trhovom hospodárstve by mal považovať náklady na infraštruktúru a fixné prevádzkové náklady za utopené náklady. To platí tým skôr v danom prípade, keďže letisko Angoulême môže byť ovplyvnené konkurenciou vysokorýchlostného vlaku ([87]). Ryanair okrem toho tvrdí, že ak by uzavretie letiska mala byť ďalšia možnosť, trhová hodnota aktív po odpočítaní nákladov na uzavretie by nebola veľká. Podľa nej by sa tieto utopené náklady preto mali ignorovať.

(137) Spoločnosť Ryanair sa navyše domnieva, keďže sa zaviazala zabezpečiť minimálny objem dopravy pod hrozbou sankcií, že akákoľvek obchodná ponuka predstavuje zlepšenie situácie letiska s rovnakými vlastnosťami, ako má letisko Angoulême. Jedinou podmienkou je, aby jeho marginálne príjmy boli vyššie ako marginálne náklady, čím sa situácia letiska Angoulême odlišuje od situácie analyzovanej Súdnym dvorom v rozsudku *Chronopost* ([88]). Ryanair preto tvrdí, že súkromný investor v trhovom hospodárstve by sa v danom prípade neusiloval nutne o návratnosť investície, keďže ide o už existujúcu infraštruktúru. Podľa spoločnosti Ryanair by takýto investor tiež nevyžadoval, aby sa zmluvná letecká spoločnosť podieľala na krytí prevádzkových nákladov vzniknutých pred uzatvorením zmluvy.

(138) Napokon spoločnosť Ryanair tvrdí, že rozhodnutia letiska Angoulême neboli určené osobitne pre ňu.

(139) V prvom rade ide o rozhodnutia zamerané na prispôsobenie letiska Angoulême. Tieto investície sa realizovali najmä pred jej príchodom. Rovnako zdôrazňuje, že v mnohých prípadoch boli zmluvy o prijatí zamestnancov uzavreté alebo predĺžené po jej odchode. Tieto rozhodnutia teda súvisia s rozsiahlejším plánom umiestniť letisko Angoulême na trh nízkonákladových leteckých spoločností ([89]). Rozhodnutia prijaté subjektom SMAC po odchode spoločnosti Ryanair, ako výber scenára spoločnosti SNC-Lavalin, sú toho dôkazom.

(140) Spoločnosť Ryanair napokon poukazuje na článok 3 zmluvy o letiskových službách, v ktorom sa ustanovuje, že podmienky prevádzky, ktoré jej boli poskytnuté, mohli byť poskytnuté akejkoľvek inej spoločnosti. Tvrdí, že výšku týchto letiskových poplatkov navyše zverejnilo letisko Angoulême.

d) Pripomienky k platbám vyplateným spoločnosti AMS

(141) Ryanair spochybňuje predbežné hodnotenie Komisie, podľa ktorého platby vyplatené spoločnosti AMS predstavujú náklady pre letisko, keďže takýto prístup neberie do úvahy hodnotu služieb, ktoré AMS poskytuje letisku. Navyše sa domnieva, že na účely analýzy hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve treba rozlišovať medzi nákupom hodnotných marketingových služieb za trhové ceny a súvisiacou zmluvou medzi letiskom a leteckou spoločnosťou.

(142) Na podporu svojho tvrdenia spoločnosť Ryanair predstavuje analýzu, ktorá porovnáva ceny AMS s cenami za porovnateľné služby, ktoré navrhli iné webové stránky z oblasti cestovania ([90]). Zo záveru na konci analýzy vyplýva, že ceny AMS boli buď nižšie ako priemer, alebo v strednom rozmedzí cien účtovaných referenčnými webovými stránkami.

(143) Podľa spoločnosti Ryanair to poukazuje na skutočnosť, že ceny AMS sú v súlade s trhovými cenami a že rozhodnutie verejného letiska uskutočniť nákup služieb AMS je v súlade s kritériom hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Ryanair ďalej uvádza existenciu prvkov, ktoré by mohli preukázať existenciu služieb poskytnutých letisku v rámci zmlúv s AMS s cieľom preukázať hodnotu týchto služieb pre letiská.

([85]) Pozri odôvodnenie 124 tohto rozhodnutia.

([86]) Ryanair sa zmieňuje o možnosti pre uvedeného investora vziať si ako príklad letisko La Rochelle, ktoré považuje za podobné.

([87]) V júli 2006 bolo prijaté rozhodnutie o vybudovaní linky Angoulême – Bordeaux a v júni 2009 o vybudovaní linky Tours – Angoulême.

([88]) Rozsudok Súdneho dvora z 3. júla 2003 v spojených veciach C-83/01P P, C-93/01 P a C-94/01 P, Chronopost, Zb. s. I-069993. Ryanair však uznáva, že tento prístup by sa mal upraviť, ak sa fixné náklady po určitej hranici činnosti prudko zvýšia. V takom prípade sa domnieva, že vhodnejšie by bolo zohľadniť čistú súčasnú hodnotu za dlhšie obdobie.

([89]) Ryanair sa domnieva, že tieto investície by sa uskutočnili aj v jej neprítomnosti, keďže investície do infraštruktúry sa realizovali aj napriek veľmi malému objemu cestujúcich.

([90]) Oxera, „*Are prices set by AMS in line with the market rate?*“, vypracované pre spoločnosť Ryanair 20. decembra 2013.

(144) Podľa spoločnosti Ryanair, ak by Komisia aj napriek jej námietkam proti takémuto prístupu trvala na predložení zmlúv AMS a zmlúv týkajúcich sa letiskových služieb Ryanair ako jediného kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, hodnota služieb poskytovaných spoločnosťou AMS letiskám by sa nemala podhodnotiť.

(145) Okrem toho Ryanair odkazuje na závery rôznych správ, ktoré potvrdzujú, že má silnú celoeurópsku značku, ktorá je schopná vygenerovať vyššiu cenu za jej reklamné služby.

(146) Ryanair tiež predstavila správu jej ekonomického poradcu Oxera týkajúcu sa zásad, ktoré by sa mali uplatniť na kritérium ziskovosti hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve vzťahujúce sa súčasne na zmluvy o leteckej doprave uzavreté medzi spoločnosťou Ryanair a letiskami a na marketingové zmluvy medzi AMS a tými istými letiskami ([91]). Ryanair zdôrazňuje, že týmto v žiadnom prípade nie je spochybnené jej stanovisko, podľa ktorého by zmluvy AMS a zmluvy o leteckej doprave mali byť predmetom samostatných kritérií na účely posúdenia kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

(147) V tejto správe sa uvádza, že príjmy spoločnosti AMS by sa mali zahrnúť do výnosov na účely spoločnej analýzy ziskovosti, zatiaľ čo výdavky spoločnosti AMS by sa mali pripočítať k nákladom. V správe je preto navrhnutá metóda založená na peňažných tokoch, podľa ktorej sa výdavky týkajúce sa AMS budú považovať za dodatočné prevádzkové náklady.

(148) V správe sa uvádza, že marketingové činnosti prispievajú k budovaniu a posilňovaniu hodnoty značky, čo môže mať za následok tvorbu ďalšej činnosti a ziskov nielen počas trvania zmluvy, ale aj po skončení jej platnosti. Ide najmä o prípad zmluvy so spoločnosťou Ryanair, pod ktorej vplyvom sa na letisku usadia ďalšie letecké spoločnosti, ktoré následne prilákajú obchodné subjekty a zvýšia neletecké príjmy letiska. Podľa spoločnosti Ryanair, ak Komisia uskutoční spoločnú analýzu ziskovosti, tieto zisky sa musia zohľadniť takým spôsobom, že výdavky týkajúce sa AMS sa budú považovať za dodatočné prevádzkové náklady a dodatočné zisky sa vypočítajú po odpočítaní platieb pre AMS.

(149) Ryanair sa navyše domnieva, že do dodatočných ziskov predpokladaných na konci platnosti zmluvy o leteckej doprave by sa mohla zahrnúť konečná hodnota, aby sa zohľadnila hodnota vytvorená po vypršaní zmluvy. Konečná hodnota by sa mohla upraviť na základe konzervatívneho predpokladu pravdepodobnosti obnovenia zmluvy so spoločnosťou Ryanair alebo dohodnutia podobných podmienok s inými spoločnosťami. Ryanair sa domnieva, že takto by bolo možné odhadnúť dolnú hranicu pre zisky dosiahnuté spoločne zmluvou s AMS a zmluvou o leteckej doprave, s prihliadnutím na neistú povahu dodatočných ziskov po vypršaní zmluvy o leteckej doprave.

(150) Na podporu tohto prístupu sa v uvedenej správe nachádza zhrnutie výsledkov štúdií o vplyve reklamy na hodnotu značky. Tieto štúdie uznávajú, že reklama môže posilniť hodnotu značky a budovať lojalitu zákazníkov. Podľa správy reklama na ryanair.com v prípade letiska najmä zviditeľňuje značku. V správe sa ďalej uvádza, že menšie regionálne letiská, ktoré chcú zvýšiť svoj objem prepravy, môžu posilniť hodnotu svojej značky uzatvorením zmluvy o reklame so spoločnosťou AMS.

(151) V správe sa uvádza, že prístup založený na peňažných tokoch je vhodnejší ako prístup založený na kapitalizácii, pri ktorom sa výdavky týkajúce sa AMS považujú za kapitálové výdavky do nehmotných aktív (t. j. hodnoty značky letiska). Marketingové výdavky sa vykážu ako nehmotné aktíva a následne sa amortizujú počas využívania týchto aktív, pričom sa stanoví zostatková hodnota po plánovanom ukončení platnosti zmluvy o letiskových službách. Takýto prístup však neberie do úvahy dodatočné zisky letiska plynúce z podpisu zmluvy o leteckej doprave so spoločnosťou Ryanair a súčasne je náročné odhadnúť hodnotu nehmotných aktív vzhľadom na výdavky značky a dĺžku trvania používania aktív.

6.3. **Pripomienky AMS**

(152) AMS si nemyslí, že by zmluva o marketingových službách, ktorú uzavrela s letiskom Angoulême, mohla predstavovať štátnu pomoc. Táto zmluva jej v skutočnosti neposkytla žiadnu selektívnu výhodu.

6.3.1. *Spoločné posúdenie hospodárskej výhody pre Ryanair a AMS*

(153) AMS zdôrazňuje, že jej skutočným podnikateľským cieľom je poskytovanie marketingových služieb na internete. Tvrdí, že hlavná časť jej činnosti sa sústreďuje na zhodnocovanie reklamného priestoru dostupného na webových stránkach spoločnosti Ryanair.

([91]) Oxera, „*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*“, vypracované pre spoločnosť Ryanair 17. januára 2014.

(154) Ďalej uvádza, že Ryanair sa rozhodla spolupracovať s ďalšími sprostredkovateľskými štruktúrami pri predaji ďalšieho reklamného priestoru.

(155) Z uvedeného vyplýva, že nie je dôvod domnievať sa, že je potrebné spoločné posúdenie prípadnej hospodárskej výhody v prospech spoločností Ryanair a AMS.

6.3.2. *Spoločné posúdenie zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách*

(156) AMS sa domnieva, že nárast počtu cestujúcich využívajúcich služby spoločnosti Ryanair nie je jedinou výhodou pre letisko Angoulême plynúcou zo zmluvy o marketingových službách. Na jednej strane konštatuje, že zmluva uzavretá medzi AMS a letiskom je odlišná od zmluvy so spoločnosťou Ryanair. Na druhej strane zdôrazňuje, že Ryanair propaguje svoje služby vlastnými prostriedkami. Letisko Angoulême preto neprispieva na propagovanie služieb spoločnosti Ryanair uzavretím zmluvy o marketingových službách s AMS.

(157) AMS ako príklad uvádza, že miera vyťaženosti letov spoločnosti Ryanair zostáva v priemere […] % bez ohľadu na uzavretie zmluvy o marketingových službách. Okrem toho AMS konštatuje, že príjmy spoločnosti Ryanair sú totožné pre všetkých cestujúcich, nezávisle od toho, či prilietajú alebo odlietajú z konkrétneho letiska.

(158) Všeobecne povedané, AMS konštatuje, že úsilie v oblasti reklamy je prínosom pre samotného poskytovateľa reklamného priestoru ([92]). V tomto prípade sa uvedená externalita prejavuje rastúcou popularitou webových stránok spoločnosti Ryanair, bez ohľadu na skutočnosť, či je subjektom zodpovedným za reklamnú kampaň verejný alebo súkromný subjekt. Keďže skromný investor by sa nezdráhal uskutočniť určitú investíciu preto, že z nej majú prospech tretie strany, AMS je presvedčená, že letisko Angoulême nemuselo brať do úvahy skutočnosť, že Ryanair má rovnako prínos z jeho investícií do reklamy.

(159) AMS si myslí, že spoločnosť Ryanair zohrala v tomto prípade úlohu priekopníka, lebo väčšina leteckých spoločností teraz obchoduje s reklamným priestorom na svojich webových stránkach. Domnieva sa však, že webové stránky spoločnosti Ryanair sú špecifické svojou mimoriadnou hodnotou ([93]). Nie sú preto porovnateľné so stránkami iných leteckých spoločností.

6.3.3. *Kritérium obozretného investora v trhovom hospodárstve*

6.3.3.1. Existencia výhody v prospech AMS

(160) AMS sa domnieva, že nevyužívala žiadnu hospodársku výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Tvrdí, že jej služby sú určené pre súkromné aj verejné subjekty. Mohla mať preto prospech z rovnakého opatrenia od súkromného podniku. Dodáva tiež, že nenúti letiská, aby nakupovali jej marketingové služby ([94]) a že reklamný priestor, s ktorým obchoduje, je vzácny zdroj, ktorý je predmetom vysokého dopytu.

6.3.3.2. Vzťah medzi službami spoločnosti AMS a potrebami jej odberateľov

(161) AMS je presvedčená, že reklamná činnosť je nevyhnutnosťou pre regionálne letiská. Ich cieľom je zviditeľnenie služieb, ktoré ponúkajú. Dodáva, že aj samotné veľké letiskové uzly dnes považujú takéto reklamné kampane za žiaduce. Zo zlepšenia dobrého mena, ktoré je výsledkom, ťažia predmetné letiská ([95]). AMS v tejto súvislosti tvrdí, že tieto výdavky predstavujú strategickú investíciu porovnateľnú so strategickými investíciami takých spoločností ako Coca-Cola, McDonald's alebo Nike.

(162) Tieto investície sú o to dôležitejšie, že letiská majú tendenciu vytvárať viac ako polovicu svojich príjmov z neleteckých činností. Letisko Angoulême malo v danom prípade ešte väčší záujem zvýšiť objem dopravy tvorenej medzinárodnými zákazníkmi, keďže pravidelná osobná doprava tam prakticky neexistovala. AMS sa naopak domnieva, že spoločnosť Ryanair nemala nijaký záujem podieľať sa na uvedených investíciách do reklamy, lebo nezískava žiadne ďalšie príjmy od prilietajúcich alebo odlietajúcich cestujúcich.

([92]) AMS ako príklad uvádza reklamnú kampaň v novinách na potvrdenie jej podpornej úlohy pri realizácii takýchto marketingových operácií, ktorá jej následne umožní zvýšiť ceny alebo predať viac reklamného priestoru, prípadne značku minerálnej vody, v prípade ktorej reklama zvýši distribútorovi predaj.

([93]) AMS svoje hodnotenie zakladá na správe od spoločnosti Zénobie Conseil z mája 2011. Ďalej pripomína, že webové stránky spoločnosti Ryanair predstavujú 4,5 miliardy zobrazených stránok ročne, 80 % návštevníkov s priamym prístupom, mieru opustenia stránok 17 %, priemerný čas návštevy na jedného návštevníka 9 minút a 36 sekúnd a vysokú schopnosť zacielenia na potenciálnych zákazníkov.

([94]) Spoločnosť AMS uvádza, že veľa letísk sa rozhodlo, že nebude inzerovať na stránkach spoločnosti Ryanair.

([95]) Zvýšenie objemu prepravy na strane príletov prostredníctvom leteckej spoločnosti, na ktorej stránkach sa uskutočnila reklamná operácia, alebo akejkoľvek inej leteckej spoločnosti; nárast neleteckých príjmov po príchode obchodných subjektov.

(163) AMS ďalej tvrdí, že propagovanie „značky“ letísk, predovšetkým regionálnych, sa stalo rozšírenou praxou. V tejto súvislosti odkazuje na snahu o zvýšenie hodnoty letiska a jeho zviditeľnenie, aby si ho cestujúci zvolili za cieľ svojej cesty, na skutočnosť, že tieto investície sú ekonomicky racionálne pre verejných i súkromných investorov, na skutočnosť, že tieto investície realizujú aj veľké letiskové uzly, na skutočnosť, že je v záujme letísk zvyšovať podiel prilietajúcich cestujúcich a na skutočnosť, že regionálne letiská sa odlišujú od veľkých letiskových uzlov tým, že nie sú rovnako zviditeľnené na medzinárodnej úrovni. Takáto stratégia je nezávislá od leteckej spoločnosti, ktorú si zvolia cestujúci, keďže letiská vymedzujú svoje marketingové investície v závislosti od schopnosti reklamy zamerať sa na ich potenciálnych zákazníkov.

6.3.3.3. Ceny za služby poskytované spoločnosťou AMS

(164) AMS uvádza, že sadzby účtované letisku Angoulême zodpovedajú trhovým cenám. Na základe porovnania so zmluvami uzavretými s letiskami […] a […] tvrdí, že sa nedopúšťala diskriminácie medzi letiskami a inými zákazníkmi. Ďalej sa domnieva, že zhodnotenie priestoru dostupného na webových stránkach spoločnosti Ryanair ([96]) umožňuje preukázať, že cena za službu poskytnutú letisku Angoulême zodpovedá trhovej cene.

(165) AMS konštatuje, že Komisia sa v rozhodnutí o letisku Bratislava uvedenom v odôvodnení 111 tohto rozhodnutia domnievala, že nemožno vylúčiť, že určitá hodnota sa môže spájať so samotnou prítomnosťou názvu letiska na stránkach spoločnosti Ryanair, keď sa uvedené letisko spomína ako destinácia.

(166) AMS navyše uvádza, že jej ceny sú objektívne a sú k dispozícii na jej webových stránkach ([97]). Ceny použité v prípade zmluvy s letiskom Angoulême patria do tohto rámca. Stanovili sa v závislosti od druhu predmetnej stránky ([98]), od druhu zvoleného umiestnenia ([99]), od počtu návštev za deň a od počtu trás smerujúcich na letisko a z letiska.

(167) Napokon, AMS zabezpečuje, aby jej služby boli účinnejšie, t. j. cielenejšie, ako služby prostredníctvom iných, tradičných reklamných médií, napríklad novín. To platí tým skôr, že reklamy, ktoré poskytuje na webových stránkach spoločnosti Ryanair, sú „stabilné“, zatiaľ čo iné webové stránky využívajú rotáciu, a že ceny uvedené v zmluve o marketingových službách uzavretej medzi letiskom Angoulême boli stanovené na tarifnom základe z roku 2007, zatiaľ čo návštevnosť britských webových stránok spoločnosti Ryanair sa v rokoch 2008 – 2012 zvýšila o 55 %.

6.4. **Pripomienky organizácie Transport & Environment**

(168) Pripomienky tejto mimovládnej organizácie v rámci tohto konania sa obmedzili na spochybnenie dôvodnosti nových usmernení, ako aj rozhodnutí prijatých Komisiou v sektore leteckej dopravy pre ich vplyv na životné prostredie.

7. **PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

(169) Francúzske orgány uviedli, že nemajú doplňujúce pripomienky k pripomienkam zainteresovaných strán.

8. **POSÚDENIE OPATRENÍ POMOCI JEDNOTLIVÝM SPRÁVCOM LETISKA**

8.1. **Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ**

(170) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

([96]) Spoločnosť AMS sa opiera o správu od Mindshare Ireland z júna 2004.
([97]) www.airportmarketingservices.com.
([98]) Úvodná stránka alebo stránka, na ktorej sú uvedené destinácie.
([99]) Odkaz na stránku, banner, texty vo forme odsekov, veľkosť reklamy.

(171) Na to, aby bolo možné označiť vnútroštátne opatrenie za štátnu pomoc, musia byť teda splnené tieto kumulatívne podmienky: 1. príjemcami pomoci sú podniky v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ; 2. príslušné opatrenie sa poskytuje zo štátnych prostriedkov a je pripísateľné štátu; 3. opatrenie udeľuje selektívnu výhodu osobe alebo osobám, ktorým je určené, a 4. predmetné opatrenie narúša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a mohlo by ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

8.1.1. *Pojmy podnik a hospodárska činnosť*

(172) Na účely určenia, či uvedené dotácie predstavujú štátnu pomoc, je potrebné určiť, či sú príjemcami tejto pomoci podniky v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(173) Komisia v tejto súvislosti pripomína, že podľa konsolidovanej judikatúry pojem podnik zahŕňa každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť nezávisle od jeho právneho postavenia a spôsobu financovania ([100]). Okrem toho sa pojem hospodárskej činnosti vzťahuje na každú činnosť, ktorá spočíva v ponúkaní tovarov alebo služieb na danom trhu ([101]).

(174) V rozsudku „letisko Lipsko/Halle“ Súdny dvor potvrdil, že komerčné prevádzkovanie letiska a výstavba letiskovej infraštruktúry predstavujú hospodársku činnosť ([102]). Pokiaľ sa teda prevádzkovateľ letiska zapája do hospodárskych činností, nezávisle od jeho právneho postavenia a spôsobu, akým je financovaný, je podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ a vzťahujú sa tak na jeho činnosti ustanovenia zmluvy týkajúce sa štátnej pomoci ([103]).

(175) V tomto prípade Komisia zdôrazňuje, že infraštruktúra, ktorej investície boli financované prostredníctvom verejných dotácií, ktoré zahŕňajú najmä rozšírenie dráhy a práce na termináli, bola predmetom obchodnej činnosti jednotlivých prevádzkovateľov letiska. Títo prevádzkovatelia tak účtujú za používanie tejto infraštruktúry.

(176) Zámerom financovania tejto letiskovej infraštruktúry, ako aj prípadnej prevádzkovej pomoci je, aby predovšetkým prispievali na financovanie hospodárskej činnosti letiska, ktoré jednotliví prevádzkovatelia využívajú na komerčné účely. Z toho vyplýva, že subjekty, ktoré využívajú túto infraštruktúru, sú podnikmi v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.1.1.1. Subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť, ktorá spočíva v prevádzkovaní letiska

(177) Komisia predovšetkým pripomína, že CCI-letisko zabezpečila výlučne správu, a teda komerčnú prevádzku letiska Angoulême v období 2002 – 2006.

(178) Pokiaľ ide o obdobie po roku 2006, Komisia pripomína, že je možné sa domnievať, že dva samostatné právne subjekty môžu spoločne vykonávať hospodársku činnosť na účely uplatnenia pravidiel štátnej pomoci, ak skutočne spoločne ponúkajú tovar alebo služby na daných trhoch. Subjekt, ktorý sám neposkytuje tovar ani služby na trhu, však nemožno na základe toho, že je akcionárom, aj keď väčšinovým akcionárom, označiť za podnik, ak držba akcií umožňuje len výkon práv spojených so statusom akcionára alebo člena ([104]). Pokiaľ ide o obdobie 2007 – 2011, Komisia sa domnieva, že subjekt SMAC a CCI-letisko spoločne využívali letisko Angoulême na komerčné účely. CCI-letisko vymedzila a dosiahla obchodné príjmy z činnosti spočívajúcej v poskytovaní letiskových služieb a zároveň zabezpečovala prevádzku leteckého uzla. Subjekt SMAC mal v rovnakom čase právomoc zapojiť letisko do obchodnej činnosti voči tretím osobám. Subjekt SMAC tiež zodpovedal za prevádzkové a finančné záležitosti, pokiaľ

([100]) Rozsudky Súdneho dvora z 18. júna 1998 vo veci C-35/96, Komisia/Taliansko, Zb. s. I-3851, bod 36; z 23. apríla 1991 vo veci C-41/90, Höfner a Elser, Zb. s. I-1979, bod 21; zo 16. novembra 1995 vo veci C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Zb. s. I-4013, bod 14, a z 11. decembra 1997 vo veci C-55/96, Job Centre, Zb. s. I-7119, bod 21.

([101]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. júna 1987 vo veci C-118/85, Komisia/Taliansko, Zb. s. 2599, bod 7; rozsudok Súdneho dvora z 18. júna 1998 vo veci C-35/96, Komisia/Taliansko, Zb. s. I-3851, bod 36, a rozsudok z 12. septembra 2000 vo veciach C-180/98 až C-184/98, Pavlov a i., Zb. s. I-06451, bod 75.

([102]) Rozsudky z 24. marca 2011 vo veci T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH a Mitteldeutsche Flughafen AG/Komisia, a vo veci T-443/08, Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt/Komisia (vec „letisko Lipsko/Halle“), Zb. s. II-01311, ktoré Súdny dvor potvrdil v rozsudku z 19. decembra 2012 vo veci C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle/Komisia, zatiaľ neuverejnené v zbierke, body 42 a 43; pozri tiež rozsudok Súdu prvého stupňa z 12. decembra 2000 vo veci T-128/98, Aéroports de Paris/Komisia, Zb. s. II-3929, ktorý Súdny dvor potvrdil v rozsudku z 24. októbra 2002 vo veci C-82/01 P, Aéroports de Paris/Komisia, Zb. s. I-9297, a rozsudok Súdu prvého stupňa zo 17. decembra 2008 vo veci T-196/04, Ryanair/Komisia, Zb. s. II-3643, bod 88.

([103]) Pozri rozsudky Súdneho dvora zo 17. februára 1993 vo veci C-159/91, Poucet/AGV, a vo veci C-160/91, Pistre/Cancave, Zb. s. 637.

([104]) Rozsudok Súdneho dvora z 10. januára 2006 vo veci C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, Zb. s. I-289, body 107 až 118 a bod 125.

ide o komerčne orientované investície na letisku. Subjekt SMAC sa priamo podieľal na poskytovaní letiskových služieb tým, že pomáhal predovšetkým pri obchodnej správe letiska počas tohto obdobia, napríklad uzatváraním dohôd v roku 2008.

(179) Komisia tiež konštatuje, že prenesenie správy letiska Angoulême na spoločnosť SNC-Lavalin od 1. januára 2012 nesprevádzalo upustenie od činností subjektom SMAC. Podľa zmluvného rámca stanoveného verejným obstarávaním 6. júla 2011 totiž za plnenie niektorých povinností naďalej zodpovedal subjekt SMAC.

(180) Subjekt SMAC nesie predovšetkým výlučnú zodpovednosť za rozhodnutia týkajúce sa investícií. Financuje výdavky, ktoré s tým súvisia ([105]), aj keď sú neoddeliteľne spojené s činnosťami spočívajúcimi v prevádzkovaní letiska ([106]). Subjekt SMAC ďalej znáša podstatnú časť rizika prevádzky, keďže zabezpečuje, až do maximálnej výšky ročného stropu, rovnováhu účtov letiska ([107]). Subjekt SMAC napokon vyjadril svoj zámer poskytnúť priamu finančnú pomoc leteckým spoločnostiam na uskutočnenie obchodnej politiky letiska zameranej na obnovenie leteckých liniek medzi letiskom Angoulême a britskými ostrovmi.

(181) Komisia preto zastáva názor, že subjekt SMAC sa naďalej považuje, na obdobie od 1. januára 2012, za spoluprevádzkovateľa letiska.

(182) V dôsledku toho sa Komisia domnieva, že hospodársku činnosť spočívajúcu v prevádzkovaní letiska Angoulême postupne zabezpečovali tieto tri skupiny subjektov:

— CCI-letisko v období rokov 2002 – 2006,

— subjekt SMAC spoločne s CCI-letisko v období rokov 2007 – 2011,

— subjekt SMAC spoločne so spoločnosťou SNC-Lavalin od 1. januára 2012.

8.1.1.2. Výkon verejných právomocí

(183) Komisia pripomína, že nie všetky činnosti správcu letiska musia mať hospodársku povahu. Činnosti, ktoré sa viažu na výkon výsadných práv verejnej moci, nemajú obvykle hospodársku povahu.

a) Vnútroštátny systém financovania úloh štátnej správy na francúzskych letiskách

(184) Od roku 2002 do roku 2012 verejné orgány poskytli financie na rôzne úlohy, ktoré jednotliví správcovia letiska Angoulême vykonávali v oblasti bezpečnosti letovej prevádzky, bezpečnosti alebo ochrany životného prostredia. Toto financovanie je predmetom súčasného formálneho vyšetrovacieho konania.

(185) V tejto súvislosti Francúzsko poukazuje na všeobecný systém financovania úloh štátnej správy na francúzskych letiskách, ktorý je stanovený vnútroštátnymi právnymi predpismi a uvedený ďalej v texte.

(186) Tento systém je založený na daňovej povinnosti, letiskovej dani, ako aj na dodatočnom mechanizme. História a podmienky týkajúce sa týchto mechanizmov, ako aj rozsah úloh, ktoré sú z nich financované, sú uvedené ďalej v texte.

(187) V roku 1998 Conseil d'État (Štátna rada) rozhodla v rozsudku SCARA ([108]), že bezpečnostné a ochranné úlohy v rámci letísk patria do právomoci a zodpovednosti štátu, a preto používatelia letísk nemôžu znášať s nimi súvisiace náklady prostredníctvom letiskových poplatkov. Po vynesení tohto rozsudku bola na základe zákona č. 98-1171 z 18. decembra 1998 o organizovaní určitých leteckých dopravných služieb a článku 136 zákona č. 98-1266 z 30. decembra 1998 (zákon o rozpočte na rok 1999) ([109]) zavedená letisková daň, s účinnosťou od 1. júla 1999. Ide o účelovo viazanú daň v tom zmysle, že výnos z nej sa môže použiť výhradne na financovanie určitých výdavkov, v danom prípade nákladov súvisiacich s úlohami, ktoré Francúzsko považuje za úlohy štátnej správy v rámci letísk. Prostredníctvom uvedených ustanovení sa zároveň zaviedol dodatočný mechanizmus určený na financovanie týchto úloh. Druh úloh financovaných z letiskovej dane a dodatočný mechanizmus financovania, pravidlá o letiskovej dani a pravidlá o dodatočnom mechanizme sú uvedené ďalej v texte.

([105]) Článok 11 špecifikácií a prevádzkových požiadaviek.
([106]) Rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, už citovaný v poznámke pod čiarou č. 103, bod 107.
([107]) Článok 15 špecifikácií a prevádzkových požiadaviek.
([108]) Rozsudok Štátnej rady (Conseil d'État) z 20. mája 1998 vo veci „Syndicat des Compagnies aériennes autonomes" („SCARA").
([109]) V súčasnosti zakotvený v článku 1609w všeobecného daňového zákonníka.

(188) Francúzske právne predpisy, stanovené právnou úpravou, presne vymedzujú úlohy oprávnené na financovanie z letiskovej dane. Tieto úlohy zahŕňajú záchranu a protipožiarnu ochranu lietadiel, predchádzanie nebezpečenstvám vyplývajúcim z prítomnosti zvierat ([110]), detekčnú kontrolu podanej batožiny, detekčnú kontrolu cestujúcich a príručnej batožiny, kontrolu spoločného prístupu do vyhradených priestorov ([111]), environmentálne kontrolné opatrenia ([112]), ako aj automatizovanú kontrolu biometrie na hraniciach. Odvolanie na automatizovanú kontrolu biometrie na hraniciach sa do právnych predpisov začlenilo v roku 2008. Okrem tejto úpravy sa rozsah úloh oprávnených na financovanie z letiskovej dane od zavedenia tohto mechanizmu nezmenil a zodpovedá úlohám uvedeným v rozsudku SCARA. V rôznych vnútroštátnych a európskych právnych predpisoch sa vymedzujú povinnosti prevádzkovateľov letiska, ktoré sa týkajú plnenia týchto úloh. Napríklad pokiaľ ide o záchranu a protipožiarnu ochranu lietadiel, v týchto právnych predpisoch sa presne vymedzujú ľudské a materiálne zdroje, podľa vlastností letiska, ktoré je potrebné zabezpečiť.

(189) Letiskovú daň v prípade určitého letiska musí hradiť celá letecká spoločnosť, ktorá používa letisko. Vzťahuje sa na počet cestujúcich a hmotnosť nákladu a pošty na palube lietadla. Sadzba letiskovej dane na jedného cestujúceho alebo na tonu nákladu alebo pošty sa určuje ročne, osobitne pre každé letisko, na základe odhadovaných nákladov na plnenie úloh financovaných prostredníctvom uvedeného mechanizmu.

(190) Prevádzkovatelia letísk každoročne vypracujú ročný výkaz o nákladoch a objeme dopravy. Tento výkaz zobrazuje, pre predchádzajúci rok, zistenú úroveň dopravy a zistené náklady na plnenie bezpečnostných a ochranných úloh ([113]), ako aj sumy prijaté v rámci letiskovej dane a dodatočného mechanizmu určeného na financovanie úloh. Zároveň obsahuje odhad objemu dopravy, nákladov a príjmov súvisiacich s bezpečnostnými a ochrannými úlohami na daný rok a nasledujúce dva roky. Tieto výkazy overujú správne úrady, ktoré môžu okrem iného vykonať kontroly na mieste. Na základe výsledkov týchto kontrol sa následne stanoví sadzba letiskovej dane prostredníctvom medziministerského výnosu.

(191) Vzhľadom na to, že sadzby letiskovej dane sa vypočítavajú na základe odhadovanej výšky nákladov a objemu dopravy, zaviedol sa mechanizmus dodatočnej úpravy s cieľom zabezpečiť, aby výnos letiskovej dane, prípadne zvýšený o poskytnuté finančné prostriedky pridelené v rámci dodatočného mechanizmu, ktorý je uvedený ďalej v texte, neprevyšoval skutočne vynaložené náklady na príslušné úlohy. Uvedené náklady zahŕňajú prevádzkové a personálne náklady na plnenie úloh, dotácie na amortizáciu zodpovedajúce investíciám uskutočneným v rámci týchto úloh, ako aj časť všeobecných nákladov spojených s plnením týchto úloh ([114]). Prevádzkovatelia sú počas viacerých rokov povinní viesť účet príjmov, ktoré pochádzajú z letiskovej dane a z dodatočného mechanizmu, ako aj účet nákladov vynaložených na plnenie príslušných úloh. Hneď ako sa zistí kladný zostatok, prevedie sa na účty kumulované z predchádzajúcich rokov, čo môže mať za následok kladnú alebo zápornú bilanciu. Tento zostatok sa zohľadní pri stanovení sadzby letiskovej dane na nasledujúci rok. Akýkoľvek kladný zostatok je navyše ovplyvnený finančnými nákladmi, ktoré hradí prevádzkovateľ.

(192) Mechanizmus financovania z letiskovej dane bolo od jeho vzniku potrebné doplniť o dodatočný mechanizmus. Náklady na bezpečnosť a ochranu totiž nie sú úmerné s letovou prevádzkou, na rozdiel od príjmov z letiskovej dane. V tejto súvislosti sa zistilo, že v prípade málo využívaných letísk by sa náklady na bezpečnosť a ochranu vyvážili zvýšením sadzby letiskovej dane, ktorú by však používatelia hradili len s ťažkosťami. V prípade týchto letísk sa preto rozhodlo, že budú môcť stanoviť letiskovú daň na nižšej úrovni, než je požadovaná úroveň na pokrytie nákladov, a zároveň budú môcť využiť dodatočný mechanizmus financovania na prípadné financovanie úloh, ktoré sú oprávnené na financovanie z letiskovej dane.

(193) V tejto súvislosti sa následne vystriedali rôzne dodatočné mechanizmy. V prvom rade francúzske orgány využívali finančné prostriedky zo zvereneckého fondu, z intervenčného fondu pre letiská a leteckú dopravu [*Le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien,* (ďalej len „FIATA")], ktorý sa zriadil súbežne s letiskovou daňou a, ako v prípade letiskovej dane, už citovaným zákonom č. 98-1266 z 30. decembra 1998. Tento fond, financovaný podielom dane z civilného letectva, nahradil vyrovnávací fond pre odvetvie leteckej dopravy [*le fonds de péréquation des transports aériens,* (ďalej len „FPTA")], ktorý bol pôvodne vyhradený na finančnú podporu leteckých spojení, ktoré slúžia na regionálny rozvoj a územné plánovanie. Z fondu FIATA sa pokrývali rovnaké úlohy ako z fondu FPTA a tento rozsah financovania sa rozšíril o úlohy financované z letiskovej dane, aby sa tak poskytli doplňujúce finančné prostriedky pre malé letiská. Konkrétne boli úlohy financované z fondu FIATA prevažne rozdelené do dvoch rôznych

([110]) Nebezpečenstvá vyplývajúce z prítomnosti zvierat zahŕňajú najmä nebezpečenstvá zrážky s vtákmi, ktorých dôsledkom sú zrážky medzi lietadlami a vtákmi ohrozujúce bezpečnosť osôb a majetku na palube lietadla.

([111]) Súčasťou plnenia tejto úlohy môže byť napríklad vybudovanie a údržba oplotenia, ktoré by vymedzovalo verejné a vyhradené priestory alebo zavedenie monitorovacieho systému v blízkosti vyhradených priestorov.

([112]) Táto úloha spočíva najmä v monitorovaní hluku, prípadne súvisiaceho s trasami lietadiel, ako aj v kontrolách kvality ovzdušia a vody v okolí letísk.

([113]) Vzťahuje sa to na úlohy oprávnené na financovanie z letiskovej dane, ako je uvedené vyššie v texte.

([114]) Všeobecné náklady sa týkajú predovšetkým podporných funkcií, ako je riadenie ľudských zdrojov, finančné záležitosti, finančná kontrola investícií, nákupy, nededikované informačné systémy, právne oddelenie, všeobecné služby, generálne riaditeľstvo, účtovníctvo a dohľad nad správou.

„častí“: do časti „letiská“ zameranej na doplnkové financovanie bezpečnostných a ochranných úloh na malých letiskách a do časti „letecká doprava“ zameranej na dotácie na rozbeh leteckých spojení, ktoré slúžia na regionálny rozvoj a územné plánovanie. Rozhodnutie o vyplácaní dotácií z fondu FIATA určených na doplnkové financovanie bezpečnostných a ochranných úloh sa prijalo po prijatí stanovísk riadiaceho výboru časti „letiská“ fondu FIATA.

(194) V roku 2005 bol fond FIATA zrušený a príslušné financovanie bolo počas dvoch rokov zabezpečené priamo zo štátneho rozpočtu podľa rovnakých zásad fungovania, čo si vyžadovalo najmä stanoviská riadiaceho výboru. Od roku 2008 štát nahradil tento mechanizmus zvýšením letiskovej dane, čo malo za následok stanovenie dane na vyššej úrovni, než je potrebné na pokrytie nákladov na plnenie bezpečnostných a ochranných úloh v prípade určitých letísk. Takto vytvorený prebytok sa prerozdelí malým letiskám s cieľom doplniť výnos z vybratej letiskovej dane.

(195) Ako už bolo uvedené v predchádzajúcom texte, ročné výkazy prevádzkovateľov letísk, ktoré podliehajú kontrolám zo strany správnych úradov, obsahujú predpokladanú a skutočnú výšku nákladov, ako aj predpokladanú a skutočnú výšku príjmov plynúcich z letiskovej dane a z dodatočného mechanizmu. Rovnako tak ročná účtovná závierka prevádzkovateľov, na základe ktorej sa vypočíta rozdiel skutočných nákladov a príjmov, ktorý povedie, ak je kladný, k zníženiu dane a k pripísaniu finančných prostriedkov uhrádzaných prevádzkovateľmi, zahŕňa výnos z letiskovej dane a finančné prostriedky prijaté v rámci dodatočného mechanizmu. Mechanizmus pre výkaz, kontrolu a dodatočnú úpravu, ktorého cieľom je predísť vyplácaniu verejných prostriedkov prevyšujúcich skutočne vynaložené náklady, sa vzťahuje na letiskovú daň, ako aj na dodatočný mechanizmus.

b) Posúdenie všeobecného systému financovania úloh štátnej správy zverených francúzskym letiskám

(196) Ako Komisia pripomenula v nových usmerneniach, Súdny dvor uviedol, že činnosti, za ktoré je v zásade zodpovedný štát v rámci výkonu svojich právomocí orgánu verejnej moci, nemajú hospodársku povahu a nepatria do pôsobnosti ustanovení týkajúcich sa štátnej pomoci ([115]). V nových usmerneniach ([116]) sa uvádza, že činnosti, ako napríklad kontrola letovej prevádzky, činnosti polície, činnosti colných orgánov, protipožiarna ochrana, opatrenia zamerané na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho narušenia a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností, vo všeobecnosti nemajú hospodársky charakter.

(197) Okrem toho sa v nových usmerneniach uvádza, že pre to, aby verejné financovanie činností, ktoré nemajú hospodársky charakter, nepredstavovalo štátnu pomoc, sa toto financovanie musí prísne obmedzovať na náhradu nákladov vynaložených na plnenie týchto úloh a nesmie viesť k neprimeranej diskriminácii medzi letiskami. Pokiaľ ide o túto druhú podmienku, v usmerneniach sa uvádza, že ak je v súlade s príslušným právnym poriadkom bežnou praxou, že civilné letiská musia znášať určité náklady spojené s ich prevádzkou, na rozdiel od iných civilných letísk, môže to pre tieto letiská predstavovať výhodu spočívajúcu v tom, že sa neberie ohľad na to, či tieto náklady súvisia s činnosťami, ktoré sa vo všeobecnosti nepovažujú za činnosti hospodárskej povahy ([117]).

(198) Činnosti financované prostredníctvom všeobecného systému financovania úloh štátnej správy na francúzskych letiskách uvedené v oddiele 8.1.1.2, ktoré sa týkajú ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho narušenia ([118]), činností polície ([119]), záchrany a protipožiarnej ochrany lietadiel ([120]), bezpečnosti letovej prevádzky ([121]), ako aj ochrany ľudského a prírodného prostredia ([122]). Tieto činnosti možno oprávnene považovať za činnosti patriace do zodpovednosti štátu v rámci výkonu jeho právomocí orgánu verejnej moci. V dôsledku toho sa Komisia nazdáva, že Francúzsko sa oprávnene domnievalo, že tieto úlohy sa týkajú štátnej správy, čiže nemajú hospodársku povahu, pokiaľ ide o právo štátnej pomoci.

(199) Z toho vyplýva, že Francúzsko môže zohľadniť možnosť verejného financovania určeného na náhradu nákladov vzniknutých prevádzkovateľom letísk v súvislosti s plnením týchto úloh, pokiaľ tieto náklady znášajú všetky letiská bez rozdielu v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi a za predpokladu, že toto financovanie nebude viesť k nadmernej náhrade, ani k diskriminácii medzi letiskami.

([115]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. júna 1987 vo veci C-118/85, Komisia/Taliansko, Zb. s. 02599, body 7 a 8, a rozsudok Súdneho dvora zo 4. mája 1988 vo veci C-30/87, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Zb. s. I-2479, bod 18.

([116]) Bod 35.

([117]) Body 36 a 37.

([118]) Patrí sem detekčná kontrola podanej batožiny, detekčná kontrola cestujúcich a príručnej batožiny a kontrola spoločného prístupu do vyhradených priestorov.

([119]) Patrí sem automatizovaná kontrola biometrie na hraniciach.

([120]) Ako je uvedené v predchádzajúcom texte, tieto tri druhy úloh sú jasne uvedené v nových usmerneniach ako príklady činností, ktoré nemajú hospodársku povahu.

([121]) Patrí sem predchádzanie nebezpečenstvám vyplývajúcim z prítomnosti zvierat.

([122]) Patria sem environmentálne kontrolné opatrenia.

(200) Je však potrebné konštatovať, že uvedený systém sa vzťahuje na všetky francúzske civilné letiská, pokiaľ ide o rozsah úloh, na ktoré sa vzťahuje náhrada, ako aj o mechanizmy financovania. Podmienka, ktorá súvisí s nediskrimináciou, je tak splnená. Ak sú totiž podľa francúzskych právnych predpisov správcovia letísk zodpovední za plnenie úloh štátnej správy, zodpovednosť za ich financovanie v súlade s týmito predpismi preberá štát. Náhrada nákladov súvisiacich s týmito úlohami prostredníctvom verejných zdrojov tak nevedie k zníženiu nákladov, ktoré by za normálnych okolností podľa právneho poriadku znášali správcovia letísk.

(201) Ďalej z údajov uvedených v oddiele 8.1.1.2 vyplýva, že základom systému stanoveného francúzskymi právnymi predpismi sú dôsledné mechanizmy kontroly nákladov, a *priori* a *a posteriori*, ktoré zabezpečujú, aby bola správcom letísk nahradená prostredníctvom letiskovej dane a dodatočného mechanizmu len suma nevyhnutná na pokrytie nákladov.

(202) Z toho vyplýva, že finančné prostriedky prijaté správcami francúzskych letísk, medzi ktorých patria aj správcovia letiska Angoulême, nepredstavujú na základe tohto systému štátnu pomoc.

8.1.2. *Štátne zdroje a pripísateľnosť štátu*

8.1.2.1. Prítomnosť štátnych zdrojov

(203) Na základe právneho rámca stanoveného dohovorom z roku 2002 a subdodávateľskou zmluvou z roku 2009 viaceré miestne spoločenstvá a iné verejné orgány poskytli dotácie jednotlivým prevádzkovateľom letiska. Medzi tieto subjekty patria CG16, COMAGA, CCBC, subjekt SMAC a CCI Angoulême.

(204) S cieľom určiť, či finančné prostriedky CCI Angoulême predstavujú štátne zdroje, Komisia poznamenáva, že verejný správny úrad je samosprávnou jednotkou, ktorá podlieha prísnemu dohľadu ústredných orgánov francúzskej štátnej správy ([123]). Okrem toho je všeobecný rozpočet CCI financovaný z príjmov z daní odvádzaných podnikmi, ktoré sú zapísané v obchodnom registri. Komisia sa preto domnieva, že finančné prostriedky CCI Angoulême predstavujú štátne zdroje.

(205) Prostriedky územných celkov navyše predstavujú štátne prostriedky na účely článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([124]). Členmi subjektu SMAC, ktorí sa zmluvne zaviazali poskytovať finančné prostriedky subjektu SMAC z vlastných zdrojov, sú obchodné a priemyselné komory, jeden územný celok ([125]) alebo verejné subjekty tvorené územnými celkami. Komisia sa preto domnieva, že prostriedky subjektu SMAC sú štátnymi zdrojmi.

8.1.2.2. Pripísateľnosť opatrení štátu

(206) Komisia sa nazdáva, že rozhodnutia verejnoprávnych subjektov o udelení príslušných dotácií sú pripísateľné štátu ([126]).

(207) Komisia navyše poznamenáva, že subjekt SMAC je verejným subjektom, ktorý nemá žiadnych zamestnancov, a preto zo správneho hľadiska tvorí súčasť miestnych spoločenstiev, ktoré priamo alebo nepriamo združuje. Okrem toho sa jeho rozpočtové rozhodnutia, ktoré sú pre jeho členov záväzné, prijímajú na úrovni výboru odborov zloženého zo zástupcov jeho členov. Na základe týchto údajov sa Komisia domnieva, že rozhodnutia subjektu SMAC o prevádzkovaní letísk sú pripísateľné štátu.

([123]) Vo Francúzsku predstavujú obchodné a priemyselné komory verejné správne úrady. Vo všeobecnosti obchodná a priemyselná komora zastupuje všeobecné záujmy obchodu, priemyslu a služieb poskytovaných v rámci jej správneho obvodu. Úlohy a právomoci obchodných a priemyselných komôr sú stanovené zákonom a podliehajú správnemu a finančnému dohľadu zo strany štátu, prostredníctvom ministerstva financií a infraštruktúry a ministerstva pre štátne plánovanie a územnú správu, v rámci ich právomocí. „Dohľad nad regionálnymi a miestnymi obchodnými a priemyselnými komorami zabezpečuje prefekt regiónu, ktorému pomáha vedúci oddelenia verejných financií“ (článok R 712-2 obchodného zákonníka). Dozorný úrad má právo na prístup k informáciám. Mali by mu byť preto určené určité druhy právnych aktov. Právne akty možno vykonávať len za predpokladu, že boli určené dozornému orgánu. V čele obchodných a priemyselných komôr stojí zhromaždenie volené spomedzi zástupcov podnikov v rámci ich správnych obvodov.

([124]) Rozsudok Všeobecného súdu z 12. mája 2011 v spojených veciach T-267/08 a T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, Zb. s. II-01999, bod 108.

([125]) Ide o CG16.

([126]) Pozri najmä rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002 vo veci C-482/99, Francúzsko/Komisia, Zb. s. I-4397, bod 52 až 56.

(208) Pokiaľ ide o opatrenia CCI Angoulême, Komisia od začiatku zdôrazňuje, že CCI predstavujú verejné správne úrady, a preto podliehajú verejnému právu. Komisia zároveň podčiarkuje, že vo francúzskom práve sa obchodné a priemyselné komory označujú za „sprostredkovateľské orgány štátu“ a ich úloha spočíva v posilňovaní hospodárstva, príťažlivosti regiónov a územného plánovania, ako aj pomoci podnikom a ich združeniam ([127]). Úloha spočívajúca v prevádzkovaní letiska zverená obchodným a priemyselným komorám teda vyplýva z ich podpornej úlohy zameranej na miestny a regionálny rozvoj CCI, aj keď samotná činnosť spočívajúca v prevádzkovaní letiska má hospodársku povahu ([128]).

(209) Komisia zároveň zdôrazňuje, že podľa článkov R 712-2 a nasl. obchodného zákonníka obchodné a priemyselné komory podliehajú dohľadu štátnych zástupcov. Dozorný orgán sa teda môže zúčastňovať všetkých rokovaní valných zhromaždení CCI a môže pridať body do programu zasadania týchto subjektov. Najmä opatrenia týkajúce sa počiatočných, opravných a použitých rozpočtov sú vykonateľné iba vtedy, ak boli schválené, a to aj mlčky, dozorným orgánom. V predmetnom prípade však tieto rozpočty zahŕňajú finančné prevody v prospech prevádzkovateľov letísk vrátane prevádzkovateľa CCI-letisko ([129]), ktoré sú uvedené v odôvodneniach 28 až 29 tohto rozhodnutia ([130]).

(210) So zreteľom na tieto údaje sa Komisia domnieva, že CCI Angoulême vrátane CCI-letisko je súčasťou verejnej správy ([131]) a že opatrenia, ktoré prijala v prospech prevádzkovateľov letiska Angoulême, musia byť pripísateľné štátu.

8.1.3. *Selektívna výhoda pre prevádzkovateľov letiska*

(211) Na posúdenie, či štátne opatrenie predstavuje pomoc podniku, je potrebné určiť, či dotknutý podnik získava hospodársku výhodu, ktorá mu umožňuje vyhnúť sa znášaniu nákladov, ktoré by za bežných okolností museli zaťažiť jeho vlastné finančné zdroje, a ktorú by nezískal za bežných trhových podmienok ([132]).

(212) V tomto prípade sa francúzske orgány domnievajú, že letisko Angoulême ako celok sa môže považovať za službu všeobecného hospodárskeho záujmu. Toto označenie súvisí s úlohou letiska v oblasti územného plánovania a hospodárskeho a sociálneho rozvoja regiónu. Finančné prostriedky, ktoré mu teda boli pridelené sa nemali považovať za štátnu pomoc v zmysle rozsudku vo veci *Altmark*, lebo mu neposkytovali skutočnú výhodu.

(213) Vzhľadom na to, že francúzske orgány uvádzajú, že na základe uvedeného rozsudku vo veci *Altmark* by finančné príspevky poskytnuté správcom letiska Angoulême nepriniesli selektívne výhody, Komisia musí preskúmať, či sú v tomto prípade splnené podmienky stanovené v tomto rozsudku. V tejto súvislosti je vhodné pripomenúť, že Súdny dvor rozhodol v tomto rozsudku, že náhrady poskytnuté na výkon záväzkov služby vo verejnom záujme nepredstavujú pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, pokiaľ sú splnené tieto štyri kumulatívne podmienky:

— prijímajúca spoločnosť musí byť účinne poverená plnením záväzkov služby vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne vymedzené (prvá podmienka),

— parametre, na základe ktorých sa náhrada vypočítava, boli vopred stanovené objektívnym a transparentným spôsobom (druhá podmienka),

---

([127]) Podľa ustanovení článku L 710 obchodného zákonníka: *„Každá inštitúcia alebo komora departementu siete obchodných a priemyselných komôr zastupuje ako sprostredkovateľský orgán štátu záujmy obchodu, priemyslu a služieb vo vzťahu k verejným alebo zahraničným orgánom. […] S cieľom posilniť rozvoj hospodárstva, príťažlivosť regiónov a územné plánovanie, ako aj pomoc podnikom a ich združeniam, sieť a každá inštitúcia alebo komora departementu v rámci tejto siete plní, v súlade s podmienkami stanovenými vyhláškou, všetky úlohy verejnej služby a všetky úlohy všeobecného záujmu potrebné na splnenie týchto úloh.“*

([128]) Podľa uvedeného článku L 710-1: *„Na tento účel každá inštitúcia alebo komora departementu v rámci siete môže zabezpečiť, v súlade so sektorovými systémami, ktoré sa na ňu prípadne vzťahujú: […] 5. Úlohu spočívajúcu vo vytvorení a správe predovšetkým prístavných a letiskových zariadení.“*

([129]) Komisia zdôrazňuje, že nie je potrebné rozlišovať medzi CCI Angoulême a konkrétnou službu letiska nazvanou CCI-letisko, ktorá spočíva v správe letiska na účely uplatnenia pravidiel štátnej pomoci, vzhľadom na to, že prevádzkovateľ, ktorý spravuje letisko Angoulême, má rovnakú právnu subjektivitu ako CCI Angoulême, výlučne zosúlaďuje vnútorné služby CCI Angoulême a jeho autonómia rozhodovania sa týka len každodennej správy letiska. Okrem toho Francúzsko ani tretie strany netvrdili, že opatrenia, ktoré sú predmetom formálneho vyšetrovacieho konania, sú pripísateľné výlučne tomuto prevádzkovateľovi.

([130]) Pozri najmä rozsudok Súdneho dvora z 2. februára 1988 v spojených veciach C-67/85, C-68/85 a C-70/85, Van der Kooy/Komisia, Zb. s. 219, bod 37.

([131]) Pozri rozhodnutie Komisie o štátnej pomoci N 563/05, Francúzsko – Pomoc leteckej spoločnosti Ryanair (linka Toulon – Londýn), (Ú. v. EÚ C 204, 26.8.2006, s. 4.)

([132]) Pozri najmä rozsudok Súdneho dvora zo 14. februára 1990 vo veci C-301/87, Francúzsko/Komisia, Zb. 1990, s. I-307, bod 41.

— náhrada nesmie prekročiť sumu nutnú na pokrytie všetkých nákladov vzniknutých pri vykonávaní záväzkov služieb vo verejnom záujme alebo na pokrytie časti týchto nákladov s prihliadnutím na príjmy, ktoré s vykonávaním záväzkov súvisia, ako aj na primeraný zisk spojený s vykonávaním týchto záväzkov (tretia podmienka) a

— pokiaľ sa výber podniku, ktorý sa má poveriť plnením záväzkov služby vo verejnom záujme, neuskutoční v rámci verejného výberového konania, úroveň nevyhnutnej kompenzácie bola stanovená na základe analýzy nákladov, ktoré by priemerný podnik, dobre riadený a príslušne vybavený na uspokojenie daných požiadaviek verejnej služby, vynaložil na náklady s cieľom splniť tieto povinnosti, pričom sa berú do úvahy s tým súvisiace príjmy, ako aj rozumný zisk na plnenie týchto záväzkov (štvrtá podmienka).

(214) Komisia vo svojom oznámení o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu ([133]) (ďalej len „oznámenie o službe všeobecného hospodárskeho záujmu“) stanovila usmernenia na objasnenie požiadaviek týkajúcich sa náhrady služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Toto oznámenie sa venuje rozličným podmienkam zavedeným rozsudkom vo veci *Altmark*, konkrétne pojmu služba všeobecného hospodárskeho významu podľa článku 106 ZFEÚ, potrebe poverenia, záväzku vymedziť kritériá náhrady, zásadám týkajúcim sa predchádzania poskytovaniu nadmernej náhrady a zásadám týkajúcim sa výberu poskytovateľa.

(215) Vzhľadom na to, že podmienky zavedené rozsudkom vo veci *Altmark* sú kumulatívne, v dôsledku nesúladu čo len s jednou z týchto podmienok sa tieto skúmané opatrenia označia za štátnu pomoc v zmysle práva Únie. So zreteľom na skúmané opatrenia preto Komisia považuje za vhodné a postačujúce, pre všetky príslušné obdobia, preskúmať prvú a štvrtú podmienku rozsudku vo veci *Altmark*.

8.1.3.1. Vymedzenie služby všeobecného hospodárskeho záujmu (prvá podmienka)

a) Analytický rámec

(216) Prvé kritérium rozsudku vo veci *Altmark* sa vzťahuje na vymedzenie úlohy poskytovať službu všeobecného hospodárskeho záujmu. Táto podmienka sa zhoduje s podmienkou uvedenou v článku 106 ods. 2 ZFEÚ ([134]), z ktorej vyplýva, že podniky poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu sú podnikmi poverenými „zvláštnou úlohou“ ([135]). Vo všeobecnosti poverenie „zvláštnou úlohou – službou vo verejnom záujme“ zahŕňa poskytovanie služieb, ktoré by na seba podnik, ak by myslel na svoje vlastné obchodné záujmy, neprevzal alebo by ich neprevzal v tom istom rozsahu alebo za tých istých podmienok ([136]). Členské štáty Únie môžu použitím kritéria všeobecného záujmu spojiť poskytovanie týchto služieb s určitými záväzkami.

(217) Komisia sa však domnieva, že by nebolo vhodné spájať plnenie konkrétnych záväzkov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu s činnosťou, ktorá už je alebo môže byť v uspokojivej miere a za podmienok – napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe – zlučiteľných s verejným záujmom, ako ho vymedzuje štát, vykonávaná podnikmi pôsobiacimi za bežných trhových podmienok. Pokiaľ ide o otázku, či môže službu poskytnúť trh, je vhodné pripomenúť, že právomoci Komisie v súvislosti s vymedzením služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa obmedzujú na kontrolu, či sa príslušný členský štát pri označení služby za službu všeobecného hospodárskeho záujmu ([137]) nedopustil zjavnej chyby.

(218) Okrem toho, ak na úrovni Únie existujú osobitné pravidlá, zaväzujú právomoc členských štátov v oblasti posudzovania bez toho, aby bolo dotknuté posudzovanie vykonané Komisiou s cieľom zistiť v rámci kontroly štátnej pomoci ([138]), či sa služba všeobecného hospodárskeho záujmu vymedzila správne.

(219) Vo všeobecnosti Komisia vopred nevylučuje, že správa letiska ako taká sa môže pokladať za službu všeobecného hospodárskeho záujmu. V nových usmerneniach sa teda uvádza, že takéto označenie je možné v odôvodnených prípadoch ([139]), napríklad v prípade, že región bez letiska by sa izoloval od zvyšku Únie v takom rozsahu, ktorý by bránil jeho sociálnemu a hospodárskemu rozvoju. Pri takomto posúdení súvisiacom s existenciou skutočnej požiadavky verejnej služby sa musí zohľadňovať existencia iných druhov dopravy, ako napríklad vysokorýchlostná

([133]) Oznámenie Komisie z 20. decembra 2011 o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4).
([134]) Rozsudok Súdu prvého stupňa z 12. februára 2008 vo veci T-289/03, BUPA/Komisia, Zb. s. II-81, body 171 a 224.
([135]) Pozri najmä rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1974 vo veci 127/73, BRT/SABAM, Zb. s. 313.
([136]) Pozri uvedené oznámenie o službe všeobecného hospodárskeho záujmu, body 46 až 47.
([137]) Pozri uvedené oznámenie o službe všeobecného hospodárskeho záujmu, bod 47.
([138]) Pozri uvedené oznámenie o službe všeobecného hospodárskeho záujmu, bod 46.
([139]) Pozri body 69 až 73 nových usmernení.

železničná služba alebo námorné trajektové spojenia. V takýchto prípadoch orgány verejnej moci môžu letisku uložiť záväzok služby vo verejnom záujme, aby tak naďalej zabezpečovalo komerčnú dopravu.

(220) V tejto súvislosti Komisia pripomína, že cieľ všeobecného záujmu, ktorý si stanovili verejné orgány, musí pre to, aby sa odôvodnilo označenie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ísť nad rámec cieľa týkajúceho sa hospodárskeho rozvoja konkrétnych činností alebo regiónov v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Súdny dvor totiž uviedol, že služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa vyznačujú osobitnou povahou v porovnaní so službami, ktoré súvisia s ostatnými hospodárskymi činnosťami ([140]), a že podniky poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu sú podnikmi poverenými „zvláštnou úlohou“ ([141]). Komisia sa tak všeobecne domnieva, že označenie úloh vykonaných správcom letiska za služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa môže odôvodniť len za predpokladu, že celý región obsluhovaný letiskom alebo jeho časť by bol/bola bez letiska odrezaný/odrezaná od zvyšku Európskej únie v rozsahu, ktorý by bránil jeho sociálnemu a hospodárskemu rozvoju.

(221) Komisia v rozhodnutí o začatí konania dospela v podstate k záveru, že ak úlohy týkajúce sa správy letiska spočívajú v zabezpečovaní presných záväzkov služby vo verejnom záujme, napríklad spojené s udržiavaním v prevádzkovom stave a s prístupnosťou infraštruktúry, môžu sa považovať za služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Rozvoj leteckého uzla, najmä v prípade komerčných letov – nezávisle od existencie liniek, na ktoré sa vzťahujú záväzky verejnej služby – naopak nemožno označovať za službu všeobecného hospodárskeho záujmu.

(222) V tejto súvislosti Komisia jednak zdôrazňuje, že na letiská obsluhované pravidelnými linkami, ktoré sú najbližšie k letisku Angoulême, sa možno dopraviť len po viac ako hodine a pol jazdy autom ([142]). Ďalej podčiarkuje, že aj keď má mesto Angoulême centrálne postavenie v západnej časti kontinentálneho Francúzska, nie je diaľničnými ani vysokorýchlostnými železničnými traťami prepojené s východnou časťou Francúzska. V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že záväzky služby vo verejnom záujme boli počas časti posudzovaného obdobia uložené letiskám Angoulême a Lyon podľa platných európskych právnych predpisov ([143]). Cieľom týchto záväzkov služieb vo verejnom záujme bolo najmä zabezpečiť pravidelné dopravné služby smerom z letiska Angoulême a na toto letisko ([144]).

(223) Komisia ďalej pripomína, že priemerný objem dopravy letiska Angoulême sa počas posudzovaných období znížil a ešte zďaleka neprekročil 200 000 cestujúcich za rok ([145]) a že príjmový účet tohto letiska je štrukturálne stratový, ako je uvedené vyššie v odôvodnení 17.

(224) So zreteľom na tieto základné vlastnosti letiska Angoulême je možné sa domnievať, že podnik, ak by myslel na svoje vlastné obchodné záujmy, by na seba neprevzal správu tohto letiska, aspoň nie za bežných trhových podmienok.

(225) Z toho vyplýva, že vzhľadom na zemepisnú polohu mesta Angoulême v súvislosti s dopravnou sieťou mesta, na skutočnosť, že sa v dostupnej vzdialenosti nenachádza letisko, ktoré by mohlo byť vhodnou prepravnou alternatívou pre cestujúcich, na veľmi nízky objem dopravy a na štrukturálne stratovú povahu letiska, Komisia usudzuje, že Francúzsko sa nedopustilo zjavne nesprávneho posúdenia, keď sa domnievalo, že úlohy správcov letiska Angoulême výlučne spojené s udržiavaním v prevádzkovom stave a s prístupnosťou infraštruktúry sa môžu považovať za služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Obchodný rozvoj letiska zriadením nových leteckých spojení alebo rozšírením neleteckých činností by však v zásade ako taký nespĺňal kritérium všeobecného záujmu, ktorým by sa odôvodnilo označenie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Komisia sa predovšetkým domnieva, že náhrada poskytnutá verejnými orgánmi za čisté náklady, ktoré vznikli pri poskytovaní služby všeobecného hospodárskeho záujmu nemusí ovplyvniť hospodárske stimuly správcu letiska zamerané na budovanie obchodných kontaktov s leteckými spoločnosťami.

(226) So zreteľom na tieto odôvodnenia Komisia teda musí určiť pre každé predmetné obdobie správy, ktoré činnosti prevádzkovateľov letiska Angoulême môžu patriť do rámca služby všeobecného hospodárskeho záujmu a ktoré do neho patriť nemôžu.

([140]) Rozsudok Súdneho dvora z 10. decembra 1991 vo veci C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova, Zb. s. I-5889, bod 27; rozsudok Súdneho dvora zo 17. júla 1997 vo veci C-242/95, GT-Link, Zb. s. I-4449, bod 53, a rozsudok Súdneho dvora z 18. júna 1998 vo veci C-266/96, Corsica Ferries, Zb. 1998, s. I-3949, bod 45.

([141]) Pozri najmä uvedený rozsudok Súdneho dvora BRT/SABAM.

([142]) Pozri odôvodnenie 14 tohto rozhodnutia, tabuľka 1.

([143]) Nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8), nahradené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

([144]) Článok 4 ods. 1 písm. a) uvedeného nariadenia 2408/92.

([145]) Pozri tabuľku 2.

b) Rámec služby všeobecného hospodárskeho záujmu

(227) Pokiaľ ide o obdobie 2002 – 2006, počas ktorého CCI-letisko prevádzkovalo letisko, dohovor z roku 2002 bol vypracovaný s cieľom zabezpečiť výkon služieb vo verejnom záujme spojených s leteckými záväzkami a kontinuitou verejnej služby ([146]). Jeho cieľ zároveň spočíval v zabezpečení rozvoja letiska. V úvodných ustanoveniach tohto dohovoru sa v tomto zmysle uvádza, že signatári *„sa rozhodli vyvinúť spoločné úsilie s cieľom určiť a financovať politiku v oblasti rozvoja, výstavby a prevádzkovania“* letiska Angoulême.

(228) So zreteľom na vývoj dosiahnutý v súvislosti s odôvodneniami 221 až 226 sa Komisia domnieva, že úlohy správy uvedené v licenčnej dohode a v špecifikáciách príslušnej dohody, ktoré sa týkajú udržiavania v prevádzkovom stave a prístupnosti infraštruktúry, sa môžu považovať za úlohy vo verejnom záujme a že pri označení týchto úloh za služby všeobecného hospodárskeho záujmu nedošlo k zjavne nesprávnemu posúdeniu.

(229) Cieľ spočívajúci v obchodnom rozvoji letiska zriadením nových leteckých spojení alebo rozšírením neleteckých činností naopak ako taký nespĺňa kritérium všeobecného záujmu, ktorým by sa odôvodnilo označenie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Toto označenie nie je možné odôvodniť cieľom regionálneho rozvoja, ktorý uviedli francúzske orgány.

(230) Je však potrebné poznamenať, že len skutočne poskytnuté náhrady nevyplývali z nákladov, ktoré vznikli v súvislosti so zavedením nových spojení, uzatvorením zmlúv s novými leteckými spoločnosťami alebo rozšírením neleteckých činností letiska Angoulême, ale vyplývali výlučne z činností, ktoré sa môžu označiť za služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(231) Pokiaľ ide o obdobie 2007-2011, počas ktorého subjekt SMAC a CCI-letisko spoločne prevádzkovali letisko, je potrebné jednak poznamenať, že úlohy spojené s výstavbou, vybavením, údržbou, správou a prevádzkou letiska Angoulême vyplývajú zo stanov subjektu SMAC z 21. decembra 2006. Ďalej je potrebné uviesť, že subdodávateľská zmluva o správe uzatvorená 22. januára 2009 medzi subjektom SMAC a CCI Angoulême prenáša právomoc v oblasti investícií uskutočnených v rámci prevádzkovania letiska z CCI-letisko na subjekt SMAC. Na základe subdodávateľskej zmluvy o správe CCI-letisko zodpovedá za ostatné úlohy spojené s prevádzkou letiska.

(232) Okrem toho podľa stanov subjektu SMAC cieľ zväzu spočíva v *„zabezpečení rozvoja komerčných leteckých služieb v oblasti osobnej dopravy alebo prepravy tovaru, leteckej dopravy v oblasti obchodu, voľného času a cestovného ruchu, vzdelávacích činností, ako aj všetkých súvisiacich činností podporujúcich dosiahnutie tohto cieľa“* letísk Angoulême a Cognac.

(233) Ako sa však už uviedlo v odôvodnení 225, úlohy správy výlučne spojené s udržiavaním v prevádzkovom stave a s prístupnosťou infraštruktúry sa môžu považovať za úlohy verejného záujmu a je možné sa domnievať, že pri označení výlučne týchto úloh za služby všeobecného hospodárskeho záujmu nedošlo k zjavne nesprávnemu posúdeniu.

(234) Ako sa však pripomína v odôvodnení 225, rozvoj komerčných letov nemožno označiť za službu všeobecného hospodárskeho záujmu, aj keď je jeho cieľom podpora regionálneho rozvoja. Je však potrebné poznamenať, že len na základe obchodného vzťahu so spoločnosťou Ryanair vznikli subjektu SMAC a CCI-letisko náklady spojené s rozvojom nových dopravných služieb. V prípade, že je potrebné usudzovať, že subjekt SMAC a CCI-letisko spoločne prevádzkujú hospodársku činnosť správcov letiska vo vzťahu k spoločnosti Ryanair, náhrada poskytnutá subjektom SMAC za dodatočné náklady vyplývajúce zo zmlúv z roku 2008 sa musí analyzovať v rámci skúmania prípadných prvkov štátnej pomoci obsiahnutých v týchto zmluvách.

(235) Na základe rokovania subjektu SMAC z 23. júna 2001 sa ustanovuje, že mimozmluvné finančné prostriedky určené na zabezpečenie obchodného rozvoja letiska vypláca leteckým spoločnostiam priamo subjekt SMAC. Finančné opatrenia, ktoré sa vzťahujú na činnosti spojené s rozvojom nových dopravných služieb, sa preto nemôžu považovať za služby všeobecného hospodárskeho záujmu a budú predmetom analýzy v rámci posúdenia opatrení pomoci udelených spoločnosti Ryanair ([147]).

([146]) Tieto záväzky sú uvedené v článkoch 20 a 21 špecifikácií koncesie z roku 2002.
([147]) Pozri oddiel 9 tohto rozhodnutia.

(236) V špecifikáciách a prevádzkových požiadavkách, ktoré sa vzťahujú na obdobie spoločného prevádzkovania letiska subjektom SMAC a spoločnosťou SNC-Lavalin, ktoré sa začalo 1. januára 2012, sa napokon poukazuje nielen na úlohu spojenú s udržiavaním v prevádzkovom stave a s prístupnosťou infraštruktúry, ale aj na úlohu reklamy letiska a rozvoja jeho činností. V súlade s článkom 9 špecifikácií a prevádzkových požiadaviek sa tak *„prevádzkovateľ zaväzuje preskúmať v záujme hospodárstva a cestovného ruchu všetky možnosti rozvoja činností spojených s leteckou dopravou a cestovným ruchom.“* Z toho istého ustanovenia vyplýva, že prevádzkovateľ *„na tento účel zabezpečuje reklamu letiska orientovanú na skutočných či potenciálnych používateľov a účastníkov komerčnej a obchodnej leteckej dopravy, prevádzkovateľov služieb cestovného ruchu, nákladnej leteckej dopravy, vzdelávacích činností, leteckého servisu, alebo akéhokoľvek prevádzkovateľa, ktorý vykonáva doplnkovú alebo súvisiacu činnosť v súvislosti s prevádzkou letiska.“*

(237) V tejto súvislosti zo správy, ktorú adresoval výberovej komisii subjekt SMAC, vyplýva, že rozvojový plán predložený spoločnosťou SNC-Lavalin v rámci proaktívneho scenára bol pri výbere tejto ponuky rozhodujúci. Z rokovania o zadaní zákazky a odmenách stanovených vo vyhlásení o záväzku navyše vyplýva, že prevádzkovateľ v tom čase plánoval obnoviť činnosť spojenú s prepravou cestujúcich z Anglicka a Írska prevádzkovanú nízkonákladovou leteckou spoločnosťou. Súčasťou tohto plánu bolo postupné otváranie troch spojení na šesť rokov, t. j. jedno nové spojenie každé dva roky.

(238) Ako sa však už uviedlo v odôvodnení 225, úlohy správy výlučne spojené s udržiavaním v prevádzkovom stave a s prístupnosťou infraštruktúry sa môžu považovať za úlohy verejného záujmu a pri ich označení za služby všeobecného hospodárskeho záujmu nedošlo k zjavne nesprávnemu posúdeniu.

(239) Ako sa však pripomína v odôvodnení 225, rozvoj komerčných letov nemožno označiť za službu všeobecného hospodárskeho záujmu, aj keď je jeho cieľom podpora regionálneho rozvoja. Finančné opatrenia, ktoré sa vzťahujú na tieto činnosti nemožno preto považovať za opatrenia určené na financovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(240) Je však potrebné poznamenať, že len náhrady skutočne poskytnuté správcovi letiska od januára 2012 nevyplývali z nákladov, ktoré vznikli v súvislosti so zavedením komerčných letov. Francúzske orgány sa zaviazali informovať Komisiu o každom prípadnom podpornom opatrení, ktoré by sa subjekt SMAC alebo jeho členovia rozhodli v budúcnosti poskytnúť leteckým spoločnostiam v súvislosti s prevádzkou spojení z letiska Angoulême.

c) Existencia poverenia

(241) Pokiaľ ide výlučne o úlohy, ktoré môžu byť francúzskymi orgánmi oprávnene označené za služby všeobecného hospodárskeho záujmu, Komisia sa musí ubezpečiť, že správca alebo správcovia letiska Angoulême bol alebo boli naozaj poverený/poverení vykonávaním záväzkov služby vo verejnom záujme na základe poverenia. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podnik musí byť poverený plnením záväzkov služby vo verejnom záujme na základe právneho aktu alebo viacerých právnych aktov, ktoré podľa právnych predpisov členských štátov môžu mať podobu právnych predpisov, nariadení alebo zmlúv. V súlade s praxou, kodifikovanou v oznámení o službe všeobecného hospodárskeho záujmu, Komisia vyžaduje, aby právny akt alebo právne akty obsahovali prinajmenšom tieto informácie ([148]):

— obsah a trvanie záväzkov služby vo verejnom záujme,

— príslušný podnik a prípadne príslušné územie,

— povahu akýchkoľvek výhradných alebo osobitných práv priznaných podniku príslušným orgánom,

— parametre na výpočet, kontrolu a prehodnocovanie náhrady a

— opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto nadmernej náhrady.

i) Obdobie rokov 2002 – 2006

(242) Pokiaľ ide o obdobie rokov 2002 – 2006, koncesia na výstavbu, údržbu a prevádzku letiska bola udelená CCI Angoulême prostredníctvom medziministerského výnosu. Podmienky spravujúce túto koncesiu sú stanovené v licenčnej dohode uzatvorenej medzi ministrom zodpovedným za civilné letectvo a CCI-letisko a podpísanej na päť

([148]) Pozri uvedené oznámenie o službe všeobecného hospodárskeho záujmu, bod 52.

rokov. Okrem toho určité dotácie CCI a príspevky miestnych spoločenstiev určené CCI-letisko ([149]) boli udelené na základe dohovoru z roku 2002. Postup zostavovania rozpočtu prideleného letisku, stanovený v obežníku č. 111 z 30. marca 1992 a vymedzujúci rozpočtové, účtovné a finančné pravidlá, ktoré sa vzťahujú na CCI Angoulême, umožňuje zabezpečiť, aby predmetné sumy predstavovali skutočné náhrady a v tomto ohľade predísť poskytovaniu nadmernej náhrady. V tejto súvislosti treba uviesť, že sa zároveň zavedú mechanizmy kontroly, ktoré zabezpečujú, aby nedošlo k nadmernej náhrade ([150]). Okrem toho až do 31. decembra 2006 boli účty a rozpočty letiska zasielané aj úradu civilného letectva poverenému poskytnutím stanoviska dozornému orgánu CCI Angoulême pred prípadným schválením účtov a rozpočtov, keďže štát je orgánom, ktorý letisku udeľuje licencie.

(243) Komisia sa preto domnieva, že úlohou správy letiska bola poverená CCI Angoulême na základe právneho aktu, ktorý spĺňa podmienky stanovené rozsudkom vo veci *Altmark*.

ii) Obdobie rokov 2007 – 2011

(244) Počas tohto obdobia boli službami vo verejnom záujme poverení správcovia na základe viacerých právnych aktov. Na jednej strane úlohy spojené s výstavbou, vybavením, údržbou, správou a prevádzkou letiska Angoulême vyplývajú zo stanov subjektu SMAC z 21. decembra 2006. V súlade s nimi sa zároveň náklady subjektu SMAC automaticky zahrnú do rozpočtov jeho členov ([151]). Na druhej strane sa poverením o správe uzatvoreným 22. januára 2009 medzi subjektom SMAC a CCI prenáša na obdobie troch rokov právomoc v oblasti investícií uskutočnených v rámci prevádzkovania letiska z CCI-letisko na subjekt SMAC. Na základe subdodávateľskej zmluvy o správe CCI-letisko zodpovedá za ostatné úlohy spojené s prevádzkou letiska.

(245) Postup zostavovania rozpočtu prideleného letisku, stanovený v obežníku č. 111 z 30. marca 1992 a vymedzujúci rozpočtové, účtovné a finančné pravidlá, ktoré sa vzťahujú na CCI, umožňuje zabezpečiť, aby predmetné sumy predstavovali skutočné náhrady a v tomto ohľade predísť poskytovaniu nadmernej náhrady. Zároveň sa zavádzajú mechanizmy kontroly ([152]). Okrem toho CCI ako koncesionár do 31. decembra 2008 a ďalej ako subdodávateľ do 31. decembra 2011 predkladal svoje použité, počiatočné, opravné rozpočty (účty ziskov a strát, výstupy a vstupy, schopnosť samofinancovania) subjektu SMAC, aby ich schválil ako orgán oprávnený na udelenie licencie v súlade s ustanoveniami stanov subjektu SMAC.

(246) Komisia sa preto domnieva, že úlohou správy letiska bol poverený subjekt SMAC a CCI Angoulême na základe právneho aktu, ktorý spĺňa podmienky stanovené rozsudkom vo veci *Altmark*.

iii) Obdobie od 1. januára 2012

(247) Správou a prevádzkou letiska Angoulême bola poverená spoločnosť SNC-Lavalin na základe vyhlásenia o záväzku z 8. augusta 2011 a špecifikácií a prevádzkových požiadaviek na obdobie šiestich rokov ([153]). Napriek tomu, že za plnenie viacerých záväzkov naďalej zodpovedal subjekt SMAC ([154]), v týchto právnych aktoch sa stanovujú záväzky strán v rámci úlohy spočívajúcej v prevádzkovaní letiska.

(248) Zodpovednosti spoločnosti SNC-Lavalin v súvislosti s úlohou prevádzky letiska sú podrobne uvedené v špecifikáciách a prevádzkových požiadavkách. Podľa článku 8 týchto špecifikácií je spoločnosť SNC-Lavalin poverená najmä týmito úlohami: plnenie úloh štátnej správy, zavedenie služby AFIS, plnenie úloh zameraných na bezpečné používanie letiska, údržba pozemkov a sietí letiska a udržiavanie potenciálu letiska umožňujúceho, v prípade potreby, pravidelnú komerčnú dopravu. V týchto právnych aktoch sa zároveň vymedzuje spôsob výpočtu odmeny, ktorú subjekt SMAC poskytne spoločnosti SNC-Lavalin. Najvyššia možná náhrada vyplatená subjektom SMAC vyplýva z vyhlásenia o záväzku spoločnosti SNC-Lavalin. Pokiaľ ide o pravidelné kontroly, ktorými sa zabezpečuje, aby nedošlo k nadmernej náhrade, v ustanoveniach hlavy III špecifikácií výzvy na predkladanie ponúk sa vymedzuje

([149]) Pozri odôvodnenie 18 tohto rozhodnutia.
([150]) Tento postup tvoria najmä tieto kroky: CCI Angoulême každý rok vymedzí zámery rozpočtovej politiky a každý útvar vypracuje svoje rozpočty podľa tohto rámca. Hlavná správa letiska každý rok na jeseň predloží návrh rozpočtu zameraný na roky n, n + 1, n + 2. Volení členovia úradu CCI Angoulême preskúmajú tieto rozpočty a vykonajú prípadné zmeny. Po tom, ako úrad schváli rozpočet letiska, ako aj rozpočty ostatných útvarov, predložia sa počas valného zhromaždenia voleným členom CCI Angoulême, ktorí pristúpia k hlasovaniu rozhodujúcemu pre schválenie rozpočtu. Navyše sa v pravidelných intervaloch vykonáva kontrola s cieľom overiť, či sa schválený rozpočet plní podľa plánu. Počas roku n + 1 sa rozpočet roku „n" predloží valnému zhromaždeniu spolu s prípadnými pripomienkami o zistených odchýlkach. Valné zhromaždenie pristúpi k novému hlasovaniu s cieľom schváliť použité rozpočty.
([151]) Článok 17 stanov subjektu SMAC.
([152]) Pozri poznámku pod čiarou č. 157.
([153]) Vyhlásenie o záväzku spoločnosti SNC-Lavalin z 19. júla 2011 prijaté subjektom SMAC 8. augusta 2011 na základe rokovania z 23. júna 2011.
([154]) Pozri odôvodnenie 23 tohto rozhodnutia.

spôsob kontroly subjektu SMAC, ktorý umožňuje overiť nadmerné príspevky subjektu SMAC v súvislosti s nákladmi na úlohy všeobecného hospodárskeho záujmu zverené spoločnosti SNC-Lavalin a predchádzať im.

(249) Je teda možné sa domnievať, že úlohou správy letiska bola poverená aj SNC-Lavalin na základe právneho aktu, ktorý spĺňa podmienky stanovené rozsudkom vo veci *Altmark*.

(250) Komisia preto konštatuje, že v každom posudzovanom období prevádzky letiska Angoulême správca alebo správcovia boli skutočne splnomocnený/splnomocnení plniť záväzky služby vo verejnom záujme spočívajúce v udržiavaní leteckého uzla v prevádzkovom stave a v prístupnosti infraštruktúry. Prvá podmienka stanovená rozsudkom vo veci *Altmark* je teda v rámci uvedených úloh splnená.

8.1.3.2. Výber poskytovateľa služieb (štvrtá podmienka)

(251) Komisia zároveň pokladá za vhodné pristúpiť k analýze štvrtej podmienky rozsudku vo veci *Altmark* pre všetky posudzované obdobia.

(252) Komisia pripomína, že podľa tejto podmienky ponúknutá náhrada musí byť buď výsledkom verejného výberového konania, ktoré umožňuje výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby verejnosti za najnižšiu cenu (prvé podkritérium), alebo výsledkom porovnania s bežným podnikom, dobre riadeným a primerane vybaveným potrebnými prostriedkami (druhé podkritérium).

a) Prvé podkritérium

i) Obdobia 2002 – 2006 a 2007 – 2011

(253) Pokiaľ ide o obdobie 2002-2006, koncesia na prevádzku letiska bola zverená CCI Angoulême prostredníctvom medziministerského výnosu ([155]) z 20. septembra 2002 uverejneného v Úradnom vestníku Francúzskej republiky z 5. októbra 2002. Pokiaľ ide o obdobie 2007-2011, na základe výnosu prefekta z 21. decembra 2006 bol zriadený subjekt SMAC a na základe poverenia z roku 2009 bol tento subjekt poverený úlohou spojenou s výstavbou, vybavením, údržbou, správou a priamou či nepriamou prevádzkou letiska Angoulême.

(254) Tieto jednostranné a zmluvné správne akty očividne neboli prijaté na základe otvoreného, transparentného a nediskriminačného verejného konania, ktoré by umožnilo porovnať rôzne potenciálne ponuky a stanoviť náhradu tak, aby sa vylúčilo poskytnutie štátnej pomoci.

(255) V súvislosti s uvedenými obdobiami sa tak Komisia domnieva, že podmienky konania neumožnili zabezpečiť efektívnu hospodársku súťaž na účely vykonávania úlohy správy letiska Angoulême. Postup výberu správcov letiska Angoulême tak nespĺňa prvú časť štvrtej podmienky rozsudku vo veci *Altmark*, keďže neumožnil výber uchádzača schopného poskytovať predmetné služby verejnosti za najnižšiu cenu.

ii) Obdobie od 1. januára 2012

(256) Správou a prevádzkou letiska bola poverená spoločnosť SNC-Lavalin na základe verejného výberového konania v súlade s článkom 21 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES ([156]). Okrem toho francúzske orgány pred týmto konaním zverejnili v *Úradnom vestníku Európskej únie* oznámenie o verejnom výberovom konaní.

(257) Je však potrebné poznamenať, že vzhľadom na to, že francúzske orgány neboli nútené uplatniť formalizované konanie, mohli pri výbere uchádzača využiť široký priestor na posúdenie ([157]). Konanie, ktoré verejnému obstarávateľovi poskytuje taký široký priestor na posúdenie, však môže obmedziť účasť subjektov, ktoré majú záujem o účasť.

([155]) Výnos týkajúci sa koncesie letiska Angoulême-Brie-Champniers udelenej Obchodnej a priemyselnej komore v Angoulême.
([156]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114).
([157]) Medzi kritériami na zadanie zákazky bolo uvedené kritérium s názvom „ekonomicky najvýhodnejšia ponuka posúdená v závislosti od kritérií uvedených v špecifikáciách, vo výzve na predloženie ponuky alebo na rokovanie alebo v opisnom dokumente“.

(258) Komisia sa preto domnieva, že konanie v tomto prípade nemožno ako také považovať za postačujúce na splnenie štvrtej podmienky stanovenej rozsudkom vo veci *Altmark* ([158]).

(259) Komisia preto musí zabezpečiť, aby verejné výberové konanie uplatnené v tomto prípade umožnilo výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby verejnosti za najnižšiu cenu.

(260) Štruktúra zmluvy sa zakladá na: i) období šiestich rokov; ii) zmluvnom záväzku poskytovateľa v súvislosti s maximálnou výškou príspevkov na zabezpečenie vyrovnaných účtov letiska, ktoré hradí subjekt SMAC; iii) paušálnej odmene za poskytnutú službu; iv) doložke o odmene za výkon správy. Potenciálni uchádzači boli vyzvaní na predloženie základnej ponuky (ktorá nezahŕňa komerčnú dopravu) a ponuku v rámci proaktívneho scenára (ktorá zahŕňa komerčnú dopravu). V tejto súvislosti sa v úvodnej správe o trhu predloženej výberovej komisii zdôrazňuje, že boli predložené dve súťažné ponuky. Okrem spoločnosti SNC-Lavalin predložila základný a proaktívny scenár aj spoločnosť APCO ([159]). Pokiaľ ide o technickú hodnotu ponuky predloženej spoločnosťou SNC-Lavalin v prípade proaktívneho scenára, v tejto tabuľke sú uvedené ceny ponúknuté obidvomi účastníkmi súťaže na celé obdobie:

(v tis. EUR)

	Vyrovnávací príspevok	Odmeňovanie	Celkové náklady pre subjekt SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) Okrem toho z úvodnej správy subjektu SMAC určenej výberovej komisii vyplýva, že obidvaja uchádzači predložili základný a proaktívny scenár ([160]). Proaktívny scenár, zvolený delegujúcim orgánom, je ten scenár, ktorý zodpovedá plánu pozostávajúcemu zo strategických usmernení určených na zabezpečenie obchodného rozvoja letiska Angoulême. Zo správy predloženej výberovej komisii vyplýva, že odmeny spoločnosti SNC-Lavalin, úspešného uchádzača verejnej súťaže, sú rovnaké v obidvoch scenároch. Stanovená maximálna výška príspevkov na zabezpečenie vyrovnaných účtov letiska hradených subjektom SMAC, ktorú navrhla spoločnosť v odpovedi na výzvu na predkladanie ponúk, však poukazuje na zmenu zaručenej maximálnej výšky vyrovnávacieho príspevku. Z údajov v uvedenej správe vyplýva, že ak celkové dodatočné priemerné ročné náklady predstavujú 30 000 EUR v rámci proaktívneho scenára, tieto dodatočné náklady nie sú rovnomerne rozložené počas celého obdobia vykonávania zmluvy. Rozdiel medzi základným a proaktívnym scenárom v skutočnosti vyzerá takto (v tis. EUR):

(v tis. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Základný scenár	405	364	374	357	350	342
Proaktívny scenár	465	425	448	384	341	296
Rozdiel	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	–9	–46

(262) Komisia sa preto domnieva, že delegujúci orgán nevybral ponuku umožňujúcu zabezpečenie služby verejnosti za najnižšiu cenu. Základný scenár predložený spoločnosťou SNC-Lavalin, ktorý bol okrem toho výhodnejší v porovnaní so základným scenárom spoločnosti APCO, by v skutočnosti zaručil prístupnosť a udržiavanie v prevádzkovom stave letiska Angoulême. Proaktívny scenár by naopak zabezpečil obchodný rozvoj letiska. Poskytovanie služieb v tomto druhom scenári sa nezdalo byť potrebné na zabezpečenie služieb v prvom scenári a, v každom prípade, nebolo možné tieto služby považovať za služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Je preto zrejmé, že poskytovateľ služieb nevybral ekonomicky najvýhodnejšiu ponuku s cieľom zabezpečiť poskytovanie služby verejnosti za najnižšiu cenu.

([158]) Pozri bod 66 uvedeného oznámenia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu.
([159]) Spoločnosť APCO, založená v roku 2011, je 100 % pobočkou CCI Limoges a Haute-Vienne. Zameriava sa na poradenstvo v oblasti správy letiska, školenia pre zamestnancov letiska, správu, riadenie a rozvoj letiska, pozemnú obsluhu a bezpečnosť na letisku.
([160]) Pozri odôvodnenie 20 tohto rozhodnutia.

(263) Pokiaľ ide o mimozmluvné finančné prostriedky určené na zabezpečenie obchodného rozvoja letiska, o ktorých sa Komisia domnieva, že nemôžu vhodne integrovať rámec služby všeobecného hospodárskeho záujmu ([161]), pochybnosti Komisie vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania sa nepotvrdili. Na základe rokovania subjektu SMAC z 23. júna 2001 sa stanovuje, že subjekt SMAC priamo poskytuje tieto opatrenia leteckým spoločnostiam. Poslaním tohto nástroja je teda preskúmať právo štátnej pomoci v rámci kontroly opatrení poskytnutých spoločnosti Ryanair/AMS ([162]).

(264) So zreteľom na tieto skutočnosti sa Komisia domnieva, že podmienky konania zameraného na zadanie zákazky spoločnosti SNC-Lavalin neumožnili výber ponuky, ktorá by umožnila zabezpečenie služby verejnosti za najnižšiu cenu a že prvé podkritérium štvrtej podmienky rozsudku vo veci *Altmark* teda nebolo splnené.

b) Druhé podkritérium

(265) Pokiaľ ide o obdobia 2002 – 2006 a 2007 – 2011, francúzske orgány boli povinné preukázať, že výška náhrady sa stanovila na základe porovnania so stredne veľkým podnikom s dobrým riadením, ktorý je primerane vybavený potrebnými prostriedkami.

(266) V tomto zmysle sa Komisia domnieva, že Francúzsko takéto informácie neposkytlo. Komisia ďalej konštatuje, že náhrada nebola vymedzená na základe vopred stanovených nákladov alebo porovnania štruktúry porovnateľných nákladov iných správcov letiska. Pokiaľ ide o uvedené obdobia, Komisia nedisponuje porovnateľnými údajmi, ktoré sú potrebné na posúdenie splnenia kritéria týkajúceho sa výberu poskytovateľa služieb.

(267) So zreteľom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že štvrtá podmienka rozsudku vo veci *Altmark* nie je splnená, pokiaľ ide o obdobia 2002 – 2006 a 2007 – 2011.

(268) K rovnakému záveru sa dospelo v súvislosti s obdobím od 1. júla 2012, keďže Komisia nedisponovala porovnateľnými údajmi, ktoré sú potrebné na posúdenie splnenia kritéria týkajúceho sa výberu poskytovateľa služieb. Je preto nutné usudzovať, že štvrtá podmienka rozsudku vo veci *Altmark* v súvislosti s týmto obdobím tiež nie je splnená.

(269) Keďže štvrtá podmienka rozsudku vo veci *Altmark* nie je splnená, Komisia sa domnieva, že predmetné opatrenia jednotlivým prevádzkovateľom letiska Angoulême poskytli výhodu, ktorú by za obvyklých trhových podmienok nezískali.

8.1.4. *Vplyv na obchod a hospodársku súťaž*

(270) Pokiaľ finančná pomoc poskytnutá členským štátom posilňuje postavenie jedného podniku vo vzťahu k ostatným konkurenčným podnikom pri obchodovaní v rámci Spoločenstva, musí sa toto obchodovanie považovať za ovplyvnené takou pomocou. Podľa konsolidovanej judikatúry ([163]) na to, aby opatrenie narúšalo hospodársku súťaž, stačí, ak sa príjemca pomoci nachádza v hospodárskej súťaži s ostatnými podnikmi na trhu otvorenom hospodárskej súťaži.

(271) Ako to potvrdzuje spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach, zo všeobecnejšieho hľadiska je potrebné poznamenať, že správcovia letísk Únie navzájom súťažia s cieľom prilákať letecké spoločnosti. Letecké spoločnosti totiž určujú letecké spojenia, ktoré prevádzkujú a príslušné frekvencie letov v závislosti od rôznych kritérií. Tieto kritériá zahŕňajú potenciálnych zákazníkov, ktorých môžu očakávať na týchto trasách, ale aj vlastnosti letísk, ktoré sa nachádzajú na obidvoch koncoch daných leteckých spojení.

(272) Letecké spoločnosti preveria najmä kritériá, ako sú druh poskytovaných letiskových služieb, obyvateľstvo alebo hospodárska činnosť v okolí letiska, prehustenie dopravy, existencia prístupu pozemnými dopravnými cestami alebo úroveň poplatkov a všeobecné obchodné podmienky súvisiace s využívaním letiskovej infraštruktúry a služieb. Úroveň poplatkov je kľúčový faktor, lebo verejné prostriedky poskytnuté letisku by sa mohli použiť na udržiavanie letiskových poplatkov na umelo nízkej úrovni s cieľom prilákať letecké spoločnosti a mohli by tak značne narušiť hospodársku súťaž ([164]).

([161]) Pozri odôvodnenie 225 tohto rozhodnutia.
([162]) Pozri oddiel 9 tohto rozhodnutia.
([163]) Rozsudok Súdu prvého stupňa z 30. apríla 1998 vo veci T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998 s II-717.
([164]) Pozri nové usmernenia, bod 43.

(273) Letecké spoločnosti preto poskytujú svoje zdroje, najmä pokiaľ ide o lietadlá a posádku, na rôznych trasách, pričom berú ohľad najmä na služby, ktoré ponúkajú prevádzkovatelia letísk, a na ceny, ktoré si za ne účtujú.

(274) Keďže trh s letiskovými službami je otvorený hospodárskej súťaži v rámci Únie, výhody poskytované jednotlivým prevádzkovateľom letiska Angoulême môžu ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi prostredníctvom umelého zvýšenia ponuky letiskových služieb poskytovaných na letisku Angoulême v porovnaní s bežnými trhovými podmienkami. Komisia preto konštatuje, že predmetné opatrenia môžu narúšať hospodársku súťaž a môžu mať vplyv na obchod v rámci Únie.

8.1.5. *Záver o existencii pomoci*

(275) Vzhľadom na zistenia uvedené v predchádzajúcom texte Komisia dospela k týmto záverom:

— So zreteľom na osobitné vlastnosti letiska Angoulême sa Francúzsko mohlo domnievať bez toho, aby sa tým dopustilo zjavne nesprávneho posúdenia, že v rámci všetkých posudzovaných období súvisiacich s týmto rozhodnutím sa úlohy správy výhradne spojené s udržiavaním v prevádzkovom stave a s prístupnosťou jeho infraštruktúry môžu považovať za služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

— Hospodársky rozvoj letiska motivovaný obchodnými dôvodmi nemožno naopak, bez ohľadu na posudzované obdobie, považovať za službu všeobecného hospodárskeho záujmu.

— Poskytnutie verejných prostriedkov na účely financovania služieb vo verejnom záujme, ktoré sú súčasťou služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, nie je v súlade so štvrtou podmienkou rozsudku vo veci *Altmark*, a to bez ohľadu na posudzované obdobie v rámci tohto rozhodnutia. Tieto opatrenia preto predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.2. **Zlučiteľnosť opatrení v prospech prevádzkovateľov letiska s vnútorným trhom**

(276) Na úvod treba konštatovať, že je potrebné overiť výlučne zlučiteľnosť s vnútorným trhom, pokiaľ ide o verejné prostriedky poskytnuté jednotlivým správcom letiska Angoulême v súvislosti so službami všeobecného hospodárskeho záujmu. Ako sa už uviedlo v odôvodnení 225, činnosti spojené s rozvojom obchodnej činnosti letiska vrátane činností, ktorých cieľom je podpora regionálneho rozvoja, nemožno označiť za služby všeobecného hospodárskeho záujmu. V tomto prípade tieto činnosti neviedli k poskytnutiu finančných prostriedkov jednotlivým správcom letiska Angoulême počas období, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie.

8.2.1. *Zlučiteľnosť pomoci poskytnutej prevádzkovateľom letiska*

(277) Komisia sa domnieva, že rozhodnutie o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa uplatňuje na pomoc poskytnutú počas všetkých období, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie. Podľa článku 10 písm. b) rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 „akákoľvek pomoc, ktorá nadobudla účinnosť pred 31. januárom 2012 a nebola zlučiteľná s vnútorným trhom ani vyňatá z notifikačnej povinnosti v súlade s rozhodnutím 2005/842/ES, avšak spĺňa podmienky stanovené v tomto rozhodnutí, je zlučiteľná s vnútorným trhom a vyňatá z notifikačnej povinnosti."

(278) Na začiatku je však potrebné zdôrazniť, že článok 4 písm. f) rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, podľa ktorého sa v poverení, na základe ktorého sa poskytuje uvedená pomoc, musí vyslovene odkazovať na príslušné rozhodnutie, sa v tomto kontexte neuplatňuje. Pokiaľ ide o predmetnú pomoc, ktorá bola v tomto prípade poskytnutá pred nadobudnutím účinnosti tohto rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011, nebude sa požadovať, aby overované poverenia odkazovali na toto rozhodnutie, bez toho, aby bol článok 10 písm. b) rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 zbavený akéhokoľvek potrebného účinku. V druhom rade v záujme hospodárnosti konania Komisia konštatuje, že by mohla zvážiť uplatňovanie rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 v prípade pomoci poskytnutej pred 31. januárom 2012 bez toho, aby predtým preskúmala, či je táto pomoc nezlučiteľná s rozhodnutím 2005/842/ES. Cieľom článku 10 písm. b) rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 je rozšíriť uplatňovanie tohto rozhodnutia na nezlučiteľnú pomoc poskytnutú pred nadobudnutím jej účinnosti, pričom sa tým nevylučuje pomoc, ktorá by prípadne mohla byť vyhlásená za zlučiteľnú podľa rozhodnutia 2005/842/ES.

8.2.1.1. Podmienka súvisiaca s rozsahom pôsobnosti

(279) Na základe rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 sa náhrada za služby vo verejnom záujme udeľovaná podnikom povereným poskytovaním služby všeobecného hospodárskeho záujmu môže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom za predpokladu, že sa poskytuje letisku, ktorého ročná preprava v priebehu dvoch účtovných období, ktoré predchádzajú obdobiu, v ktorom bola služba všeobecného hospodárskeho záujmu pridelená, nepresiahla 200 000 cestujúcich. V tomto prípade ročná preprava letiska Angoulême doteraz neprekročila úroveň 200 000 cestujúcich medzi rokmi 2000 a 2012.

(280) Príslušné opatrenia preto patria do pôsobnosti rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 a musia sa posúdiť na základe podmienok tohto rozhodnutia.

8.2.1.2. Podmienka súvisiaca s poverením (článok 4 rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011)

(281) Komisia na základe posudzovania dodržiavania prvej a druhej podmienky stanovenej rozsudkom vo veci *Altmark* konštatuje, že správa skutočnej služby všeobecného hospodárskeho záujmu bola zverená správcom letiska Angoulême a že podmienky súvisiace s existenciou poverenia sú splnené. Pripomína sa, že len úlohy správy letiska výhradne spojené s udržiavaním v prevádzkovom stave a s prístupnosťou jeho infraštruktúry možno označiť za úlohy všeobecného hospodárskeho záujmu.

8.2.1.3. Podmienka spojená s náhradou (články 5 a 6 rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011)

a) Obdobia 2002 – 2006 a 2007 – 2011

(282) Podľa článku 5 ods. 1 rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 výška náhrady nesmie presiahnuť sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov služieb vo verejnom záujme a primeraný zisk. V tomto prípade sa na základe postupu zostavovania rozpočtu prideleného letisku zabezpečí, aby sa náhrada obmedzila na náklady potrebné na plnenie služieb vo verejnom záujme. V bode 2.6 obežníka, v ktorom sa vymedzuje tento postup, sa preto stanovuje, že na účely zostavenia rozpočtu musí CCI Angoulême určiť: i) výkaz prevádzkových nákladov; ii) výkaz peňažného toku a iii) výkaz kapitálových tokov. Viaceré dokumenty sa navyše musia priložiť k návrhu rozpočtu, ktorý je potrebné schváliť (plán vymedzujúci medziútvarové dávky a príspevky, plán pracovných miest a náklady na mzdy atď.). Je teda zrejmé, že všetky kontroly, ktoré predchádzali vymedzeniu rozpočtu, môžu zabezpečiť *ex ante*, že rozpočet sa obmedzí na potrebné a odôvodnené náklady v súvislosti s úlohami letiska CCI Angoulême. Z informácií poskytnutých francúzskymi orgánmi vyplýva, že poskytnutá pomoc sa zamerala len na náhradu prevádzkového deficitu spojeného so správou letiska Angoulême. Okrem toho mechanizmus kontroly použitého rozpočtu zriadený na základe stanov subjektu SMAC umožňuje predchádzať nadmernej náhrade uskutočnenej *ex post*. Výška náhrady preto nepresahovala sumu potrebnú na pokrytie nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov služieb vo verejnom záujme.

(283) Existencia oddelených účtov ďalej z účtovného hľadiska umožňovala izolovať činnosť spočívajúcu v správe letiska Angoulême. Z účtov CCI-letisko v skutočnosti vyplýva, že sa v nich vyhradila osobitná položka týkajúca sa činností letiska. Tento mechanizmus dostatočne zabezpečil, aby neboli poskytnuté krížové dotácie v prospech iných činností. Účty a rozpočty letiska sa zároveň zaslali na úrad civilného letectva, ktorý poskytol stanovisko dozornému orgánu CCI Angoulême pred prípadným schválením účtov a rozpočtov, keďže štát je orgánom, ktorý letisku udeľuje licencie. Náhrada sa teda naozaj použila na poskytovanie predmetných služieb a verejné orgány zaviedli postup s cieľom zabezpečiť, aby nedošlo k nadmernej náhrade. Komisia však spresňuje, že toto posúdenie sa nevzťahuje na náklady, ktoré vznikli pri vykonávaní činnosti spoločnosti Ryanair, ktorá vyplýva z úlohy spojenej s obchodným rozvojom ([165]).

(284) Komisia napokon pripomína, že informácie poskytnuté francúzskymi orgánmi umožňujú stanoviť, že predmetná pomoc sa zameriavala len na pokrytie prevádzkového deficitu letiska počas posudzovaného obdobia a správca nezískal z tejto pomoci žiadny zisk.

b) Obdobie od 1. januára 2012

(285) Vo výzve na prekladanie ponúk na poskytovanie služieb sa transparentným spôsobom uvádzalo, že uchádzač musí stanoviť svoju odmenu poskytovateľa služieb v súvislosti s prevádzkou bez komerčnej dopravy (základný scenár) a v súvislosti s komerčnou prevádzkou (proaktívny scenár). Zároveň musel stanoviť najvyššiu požadovanú záruku subjektu SMAC na vyváženie prevádzky v obidvoch scenároch. Subjekt SMAC navyše do svojej ponuky zahrnul doložku o odmene (50 %/50 %) v prípade, že príspevok subjektu SMAC nepresiahne stropný limit stanovený v ponuke, ktorá je zahrnutá aj v špecifikáciách. Ako sa navyše pripomína v odôvodnení 262 v predchádzajúcom texte, základný scenár predložený spoločnosťou SNC-Lavalin, ktorý bol okrem toho výhodnejší v porovnaní so základným scenárom spoločnosti APCO, mohol zaručiť prístupnosť a udržiavanie v prevádzkovom stave letiska Angoulême.

(286) Okrem toho sa výpočet náhrady zakladá na údajoch o deficite, ktorý skutočne vznikol na oddelenom účte letiska ([166]). Prevádzkovateľ je povinný zabezpečiť overenie tohto účtu audítormi, ako aj predložiť svoju ročnú účtovnú závierku subjektu SMAC.

([165]) Pozri odôvodnenie 225 tohto rozhodnutia.
([166]) Článok 14 ods. 1 špecifikácií a prevádzkových požiadaviek.

(287) Zároveň sa stanovuje, že verejné vyrovnávacie príspevky poskytnuté spoločnosti SNC-Lavalin budú podľa plánu znížené, ak sa zistí, že suma potrebná na rovnováhu účtov letiska je nižšia než stropný limit stanovený vo vyhlásení o záväzku. Tento mechanizmus vrátenia finančných prostriedkov umožní znížiť riziko nadmernej náhrady *ex post*.

(288) Pokiaľ ide o pravidelné kontroly zabezpečujúce, aby nedošlo k nadmernej náhrade, v ustanoveniach hlavy III špecifikácií výzvy na predkladanie ponúk sa vymedzuje spôsob kontroly subjektu SMAC, ktorý umožňuje overiť nadmerné príspevky subjektu SMAC v súvislosti s nákladmi na úlohy všeobecného hospodárskeho záujmu zverené spoločnosti SNC-Lavalin a predchádzať im.

(289) Pokiaľ ide o výšku náhrady, Komisia však zdôrazňuje, že vyváženosť zmluvy uzatvorenej medzi subjektom SMAC a spoločnosťou SNC-Lavalin sa nezakladá na určení primeraného zisku *ex ante*, ale na paušálnej odmene. Komisia zároveň berie na vedomie najviac obmedzenú prepravu letiska do dnešného dňa, mechanizmy výpočtu a kontroly poskytnutej náhrady, existenciu už spomenutej doložky o odmene za výkon správy a skutočnosť, že spoločnosť SNC-Lavalin predložila najnižšiu ponuku z finančného hľadiska. Vzhľadom na tieto údaje sa Komisia domnieva, že náhrada poskytnutá v súlade so zmluvou uzatvorenou medzi subjektom SMAC a spoločnosťou SNC-Lavalin sa môže vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom za predpokladu, že francúzske orgány zabezpečia, aby celková výška náhrady poskytnutej spoločnosti SNC-Lavalin počas celého zmluvného obdobia nepresiahla sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov, ktoré vznikli pri plnení výlučne záväzkov služieb vo verejnom záujme s výnimkou nákladov spojených s obchodným rozvojom leteckého uzla, vrátane primeranej miery návratnosti vloženého kapitálu.

(290) V tejto súvislosti budú musieť francúzske orgány do štyroch mesiacov odo dňa skončenia platnosti zmluvy medzi subjektom SMAC a spoločnosťou SNC-Lavalin predložiť Komisii správu, v ktorej sa preukazuje, že výška náhrady poskytnutej spoločnosti SNC-Lavalin vrátane primeranej miery návratnosti vloženého kapitálu je v súlade s článkom 5 rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu počas celého zmluvného obdobia.

8.2.2. *Záver o zlučiteľnosti pomoci medzi rokmi 2002 a 2017*

(291) Vzhľadom na predchádzajúce odôvodnenia Komisia dospela k záveru, že pomoc, ktorá už bola poskytnutá na správu letiska Angoulême od roku 2002, v súvislosti so všetkými predmetnými správcami, je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 106 ods. 2 ZFEÚ a rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011 ([167]).

(292) Pokiaľ ide o spoločnosť SNC-Lavalin, Komisia sa domnieva, že náhrada poskytnutá v súlade so zmluvou uzatvorenou medzi subjektom SMAC a spoločnosťou SNC-Lavalin sa môže vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom za predpokladu, že Francúzsko preukáže Komisii, že celková výška náhrady poskytnutej tejto spoločnosti počas celého zmluvného obdobia nepresiahne sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov, ktoré vznikli pri plnení výlučne záväzkov služieb vo verejnom záujme s výnimkou nákladov spojených s obchodným rozvojom leteckého uzla vrátane primeranej miery návratnosti vloženého kapitálu.

(293) V tejto súvislosti budú musieť francúzske orgány do štyroch mesiacov odo dňa skončenia platnosti zmluvy medzi subjektom SMAC a spoločnosťou SNC-Lavalin predložiť Komisii správu, v ktorej sa preukazuje, že výška náhrady poskytnutej spoločnosti SNC-Lavalin vrátane primeranej miery návratnosti vloženého kapitálu je v súlade s článkom 5 rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu počas celého zmluvného obdobia.

9. POSÚDENIE OPATRENÍ POMOCI PRE RYANAIR A AMS

9.1. Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ

(294) Napriek tomu, že zmluvy z roku 2008 boli formálne uzatvorené medzi subjektom SMAC na jednej strane a spoločnosťou AMS na druhej strane, Komisia sa domnieva, že je vhodné zhodnotiť celkové konanie subjektu SMAC a CCI-letisko s cieľom posúdiť opatrenia pomoci udelené spoločnosti Ryanair a spoločnosti AMS. Ako už bolo preukázané v odôvodnení 178, Komisia sa domnieva, že v období rokov 2007 – 2011 SMAC a CCI-letisko spoločne prevádzkovali letecký uzol Angoulême.

([167]) Komisia pokladá za vhodné poznamenať, že predmetné opatrenia pomoci, ktoré patria do pôsobnosti rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, sú zlučiteľné s vnútorným trhom aj podľa tohto rozhodnutia a z rovnakých dôvodov. Podmienky zlučiteľnosti rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 sa v skutočnosti, na účely analýzy uplatnenej v tomto prípade, podstatne neodlišujú od podmienok rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2011.

9.1.1. *Pojem podniku a hospodárskej činnosti*

(295) S cieľom určiť, či opatrenia podľa dohôd z roku 2008 predstavujú štátnu pomoc, je potrebné určiť, či ich príjemcovia, t. j. Ryanair a AMS, sú podniky podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Nemožno spochybniť, že tieto dve spoločnosti sú subjekty, ktoré sa venujú poskytovaniu leteckých dopravných služieb a marketingových služieb. Vykonávajú teda hospodársku činnosť.

9.1.2. *Štátne zdroje a pripísateľnosť štátu*

9.1.2.1. Prítomnosť štátnych zdrojov

(296) Zmluvy z roku 2008 uzatvoril priamo subjekt SMAC. Vzhľadom na skutočnosti uvedené v odôvodneniach 203 až 205 tohto rozhodnutia sa Komisia domnieva, že prostriedky subjektu SMAC predstavujú štátne prostriedky.

9.1.2.2. Pripísateľnosť opatrení štátu

(297) Rozhodnutie subjektu SMAC, ktorým sa povoľuje uzatvorenie zmlúv z roku 2008, jednomyseľne schválili verejné subjekty, ktoré sú členmi subjektu SMAC, pričom tento subjekt pozostáva priamo alebo nepriamo z územných celkov a z obchodných a priemyselných komôr. Komisia usudzuje, že z povahy týchto subjektov vyplýva, že rozhodnutia subjektu SMAC o prevádzkovaní letísk sú pripísateľné štátu ([168]).

(298) Komisia sa teda domnieva, že uzatvorením týchto zmlúv sa využívajú štátne prostriedky podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ a že rozhodnutia o ich uzatvorení sú pripísateľné štátu.

9.1.3. *Selektívna výhoda*

(299) Na účely posúdenia, či štátne opatrenie predstavuje pomoc, treba teda určiť, či podnik, ktorý je jeho príjemcom, dostáva ekonomickú výhodu, ktorú by nezískal za obvyklých trhových podmienok ([169]).

(300) V tejto súvislosti Komisia v prvom rade konštatuje, že predmetné opatrenia sú selektívne, keďže sa týkajú výlučne spoločnosti Ryanair. K uzatvoreniu zmlúv z roku 2008 totiž došlo pred vydaním štátnych tarifných rozhodnutí, v ktorých sa uvádza podobný nástroj, ktoré nadobudli účinnosť 1. marca 2009 a ktoré sa vzťahujú na všetky spoločnosti uchádzajúce sa o prevádzku na letisku Angoulême. Okrem toho sa v rozsudku London Court of International Arbitration (LCIA) z 18. júna 2012 o vypovedaní zmlúv z roku 2008 spoločnosťou Ryanair uvádza, že medzi zástupcami spoločnosti Ryanair a CCI Angoulême sa uskutočnili dvojstranné rokovania o podmienkach činnosti spoločnosti Ryanair na letisku Angoulême. Tieto rokovania sa začali v septembri 2009, čo je dátum, v ktorý zástupcovia spoločnosti Ryanair informovali zástupcov CCI-letisko o finančných ťažkostiach, ktoré letecký dopravca zaznamenal na linke Londýn Stansted – Angoulême. Z týchto diskusií vyplýva, že správca letiska a spoločnosť Ryanair považovali svoj vzájomný vzťah za exkluzívny, pričom správca letiska vylučoval obrátiť sa na inú leteckú spoločnosť.

(301) S cieľom určiť, či uzatvorené zmluvy priniesli spoločnosti Ryanair hospodársku výhodu, musí Komisia preskúmať, či by hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve v postavení subjektu SMAC a CCI-letisko, ktorý by sa riadil vyhliadkami na ziskovosť, uzavrel podobné zmluvy.

(302) V záujme uplatnenia tejto zásady a vzhľadom na faktické okolnosti tejto veci sa Komisia domnieva, že je v prvom rade vhodné nájsť odpovede na tieto otázky:

— Treba vykonať spoločnú alebo naopak oddelenú analýzu zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách, ktoré boli prijaté súbežne?

— Aké zisky by mohol očakávať hypotetický hospodársky subjekt trhového hospodárstva v postavení CCI-letisko na základe zmlúv o marketingových službách?

([168]) Pozri oddiel 8.1.2.2 tohto rozhodnutia.
([169]) Pozri najmä rozsudok Súdneho dvora z 29. apríla 1999 vo veci C-342/96, Španielsko/Komisia, Zb. s. I-2459, bod 41.

— Do akej miery je vhodné porovnávať podmienky zmlúv o letiskových službách, na ktoré sa zameriava formálne vyšetrovacie konanie, s letiskovými poplatkami účtovanými na iných letiskách, s cieľom uplatniť zásadu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve?

(303) V druhom rade, po zodpovedaní týchto jednotlivých otázok Komisia uplatní zásadu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na jednotlivé predmetné opatrenia.

9.1.3.1. O spoločnej analýze zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách

(304) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania dospela k predbežnému záveru, že zmluva o letiskových službách a zmluva o marketingových službách, ktoré uzatvoril subjekt SMAC s leteckou spoločnosťou Ryanair a AMS, sa majú analyzovať spoločne s cieľom uplatniť zásadu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. V tejto súvislosti pripomeňme, že podľa Všeobecného súdu ([170]) je nutné posudzovať obchodnú transakciu ako celok s cieľom overiť, či sa štátny subjekt správal ako rozumný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve. Komisia je teda povinná zohľadniť pri posudzovaní sporných opatrení všetky relevantné skutočnosti a ich kontext.

(305) Francúzsko v rámci svojich pripomienok podporuje prístup, ktorý si zvolila Komisia v rozhodnutí o začatí konania a ktorý spočíva v spoločnej analýze zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách, ktoré boli uzatvorené súbežne. Niektoré zainteresované strany, ako je napr. Ryanair, naopak namietajú proti tomuto prístupu, lebo sa domnievajú, že marketingové služby sa musia analyzovať oddelene.

(306) Komisia však usudzuje, že analýza všetkých prvkov spisu potvrdzuje odôvodnenosť prístupu, ktorý si zvolila v rozhodnutí o začatí konania (pozri odôvodnenia 215 až 220 rozhodnutia o začatí konania). V tejto súvislosti je vhodné konštatovať, že žiadne informácie poskytnuté v rámci formálneho vyšetrovacieho konania nespochybnili túto predbežnú analýzu Komisie.

(307) V prvom rade zmluva o marketingových službách bola uzatvorená v rovnaký dátum ako zmluva o letiskových službách a tieto dve zmluvy uzatvorili tie isté zmluvné strany. AMS je 100 % dcérska spoločnosť spoločnosti Ryanair a jej vedenie pozostáva z vrcholových pracovníkov spoločnosti Ryanair. Ryanair a AMS teda predstavujú jeden hospodársky subjekt v tom zmysle, že AMS koná v súlade so záujmami spoločnosti Ryanair a pod jej kontrolou a že zisky, ktoré tvorí, sú určené spoločnosti Ryanair v podobe dividend alebo zvýšenia hodnoty spoločnosti. Ako bude podrobne uvedené v ďalšom texte, zmluva o marketingových službách je naviazaná na prevádzkovanie leteckého spojenia spoločnosťou Ryanair z letiska Angoulême. V zmluve o marketingových službách sa uvádza, že vychádza zo záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať toto spojenie a okrem toho bola uzatvorená súbežne so zmluvou o letiskových službách medzi subjektom SMAC a spoločnosťou Ryanair, ktoré sa týkajú toho istého spojenia. Z uvedeného vyplýva, že len na základe skutočnosti, že zmluvy o marketingových službách uzatvoril subjekt SMAC so spoločnosťou AMS, a nie so spoločnosťou Ryanair, nemôže byť vylúčený záver, že zmluva o marketingových službách a zmluva o letiskových službách uzatvorené súbežne sa môžu považovať za jedinú transakciu.

(308) Komisia ďalej pripomína, že zmluva o marketingových službách je naviazaná na prevádzkovanie leteckého spojenia spoločnosťou Ryanair z letiska Angoulême. Komisia sa domnieva, že obchodný vzťah medzi subjektom SMAC a spoločnosťou Ryanair na jednej strane a medzi subjektom SMAC a spoločnosťou AMS na druhej strane sa môže posudzovať len v spoločnom rámci vytvorenia linky Angoulême – Londýn Stansted spoločnosťou Ryanair. V tejto súvislosti je vhodné zdôrazniť, že v audite vypracovanom pre územné celky departementu Charente ([171]) sa spoločnosť Ryanair predstavuje ako priamy príjemca „podpory na marketing“, ktorú letecká spoločnosť vyžaduje na prípadné otvorenie nízkonákladovej linky. Francúzske orgány tak poukazujú na to, že zmluvy z roku 2008 predstavujú neoddeliteľné, komplexné a integrované zmluvné dojednanie. Je teda zrejmé, že z hľadiska subjektu SMAC, ktorý je zmluvnou stranou, existuje neoddeliteľná väzba medzi zmluvou o marketingových službách a leteckými spojeniami prevádzkovanými spoločnosťou Ryanair na letisku Angoulême.

(309) Toto posúdenie podčiarkujú ustanovenia zmluvy o marketingových službách, z ktorých vyplýva, že táto zmluva sa zakladá na záväzku prijatom spoločnosťou Ryanair o prevádzkovaní spojenia, ktoré je súčasne predmetom zmluvy o letiskových službách. V prvom článku zmluvy o marketingových službách o predmete dohody sa v tejto súvislosti uvádza, že „táto dohoda sa zakladá na záväzku spoločnosti Ryanair o prevádzkovaní leteckého spojenia medzi letiskom Angoulême a Londýnom. Počiatočný rozvrh letov bude obsahovať tri spojenia za týždeň počas jarného/letného obdobia, pokiaľ to neznemožnia faktory vyššej moci.“ Komisia ďalej konštatuje, že niektoré ustanovenia zmluvy o marketingových službách sa priamo odvolávajú na spoločnosť Ryanair do takej miery, že sa považuje za zmluvnú stranu, pričom rokovania o podmienkach sa formálne vykonávali medzi subjektom SMAC a spoločnosťou AMS. V článku 7 zmluvy o marketingových službách sa napríklad uvádza, že „ak dohovor vypovie spoločnosť Ryanair kedykoľvek pred skončením tretieho roka plynutia dohovoru, spoločnosť Ryanair vyplatí subjektu SMAC

([170]) Rozsudok Súdu prvého stupňa zo 17. decembra 2008 vo veci T-196/04, Ryanair/Komisia, Zb. s. II-3643.
([171]) Štúdia vypracovaná Európskou alianciou pre pôdu (ELSA) zo 14. júna 2006, v ktorej sa stanovujú vyhliadky pre letisko Angoulême Brie-Champnier a letisko Cognac-Châteaubernard po 1. januári 2007.

pokutu vo výške 50 000 EUR za štvrtý rok a 25 000 EUR za piaty rok, pomerne ku každému roku letového plánu.“ Okrem toho sa v úvodnej správe, ktorú predložila výberovej komisii spoločnosť SNC-Lavalin, navrhuje, aby sa v roku 2013 otvorila nová linka na britské ostrovy prevádzkovaná nízkonákladovou leteckou spoločnosťou, „ak subjekt SMAC schváli vyžadovanú podporu na marketing, ktorú odhaduje na 30 až 35 EUR na odlietajúceho cestujúceho.“ V týchto ustanoveniach sa teda stanovuje prepojenie medzi riadiacimi rozhodnutiami prijatými na letisku Angoulême a zmluvou o marketingových službách.

(310) Tvrdenie spoločnosti Ryanair v rámci tohto konania, podľa ktorého sa uzatvorenie zmluvy o marketingových službách medzi letiskom a spoločnosťou AMS nezameriavalo na zvýšenie miery vyťaženosti letov prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair na linke Angoulême – Londýn, nemôže spochybniť tento záver. Predmetom zmluvy o marketingových službách bolo zabezpečenie reklamných plôch na webovej lokalite spoločnosti Ryanair s cieľom propagovať Angoulême ako turistickú destináciu medzi návštevníkmi lokality spoločnosti Ryanair, t. j. medzi zákazníkmi tejto leteckej spoločnosti. Za predpokladu, že tvrdenie spoločnosti Ryanair je pravdivé a že zmluva o marketingových službách nemôže zvýšiť počet cestujúcich prepravovaných spoločnosťou Ryanair na letisko Angoulême a z neho, je ťažké pochopiť, aký záujem by letisko mohlo mať na uzatvorení takejto zmluvy o marketingových službách.

(311) Náklady subjektu SMAC súvisiace so zmluvou o marketingových službách boli teda pripísateľné otvoreniu spojenia medzi Angoulême a Londýnom – Stansted. Z hľadiska subjektu SMAC sa zisky plynúce z tejto zmluvy mohli premietnuť len do dodatočných príjmov súvisiacich s prepravou cestujúcich na linke Angoulême – Londýn Stansted, čo bola jediná linka, ktorú spoločnosťou Ryanair prevádzkovala na letisku Angoulême.

(312) Zmluva o marketingových službách je teda neoddeliteľná od zmluvy o letiskových službách, ktorá bola uzatvorená súbežne, a od leteckých dopravných služieb, ktoré sú jej predmetom. Z faktických skutočností uvedených v predchádzajúcom texte navyše vyplýva, že ak by neexistovali dotknuté letecké spojenia (a teda ani zmluva o letiskových službách, ktorá sa ich týka), zmluva o marketingových službách by nemala žiadne rozumné hospodárske opodstatnenie pre letisko Angoulême, a teda by nedošlo k jej uzatvoreniu. V tom čase bola spoločnosť Ryanair jedinou veľkou spoločnosťou, ktorá lietala na toto letisko a ktorá mohla zvýšiť prepravu. Ak by letisko chcelo propagovať prepravu na iných linkách prevádzkovaných inými spoločnosťami, ktoré by konkurovali spoločnosti Ryanair, je rozumné domnievať sa, že by nerobilo reklamu na webovej lokalite spoločnosti Ryanair. Ako je uvedené v predchádzajúcom texte, v zmluve o marketingových službách sa vyslovene uvádza, že vzniká na základe záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať letecké spojenie medzi letiskom Angoulême a Londýnom Stansted a vymedzujú sa tiež marketingové služby zamerané najmä na zabezpečenie reklamy tohto spojenia.

(313) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že je vhodné spoločne analyzovať zmluvu o marketingových službách a zmluvu o letiskových službách (ďalej len „zmluvy z roku 2008“), ktoré predstavujú jednu transakciu, s cieľom určiť, či predstavujú štátnu pomoc.

9.1.3.2. Zisky, ktoré by mohol očakávať hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve na základe zmluvy o marketingových službách, a cena, ktorú by bol ochotný zaplatiť za tieto služby

(314) S cieľom uplatniť zásadu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve v predmetnej veci treba porovnať konanie CCI Angoulême a subjektu SMAC ako signatárov zmlúv z roku 2008 s konaním hypotetického hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, ktorý by bol poverený správou letiska Angoulême.

(315) Pri analyzovaní takto určenej transakcie je vhodné posúdiť zisky vyplývajúce z marketingových služieb, ktoré by mohol očakávať hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by sa riadil vyhliadkami na ziskovosť. V tejto súvislosti sa nemôže prihliadať na všeobecný vplyv takýchto služieb na cestovný ruch a hospodársku činnosť v regióne. Podstatný je len vplyv týchto služieb na ziskovosť letiska, lebo hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve by prihliadal len na tento vplyv.

(316) Marketingové služby môžu v tejto súvislosti podnecovať využívanie leteckých spojení, na ktoré sa zameriava príslušná zmluva o marketingových službách a zmluva o letiskových službách, lebo sú vytvorené tak, aby propagovali tieto spojenia. Hoci tento vplyv je prínosný predovšetkým pre dotknutú leteckú spoločnosť, je vhodné predpokladať, že je prínosný aj pre správcu letiska. Zvýšenie počtu cestujúcich môže pre správcu letiska znamenať zvýšenie príjmov, ktoré plynú z určitých letiskových poplatkov, ako aj príjmov, ktoré neplynú z leteckej dopravy, ale najmä z prevádzky parkovísk, reštaurácií a iných obchodov.

(317) Je teda zrejmé, že hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by spravoval letisko Angoulême namiesto CCI-letisko a subjektu SMAC, by mohol prihliadať na tento kladný vplyv pri posudzovaní uzatvorenia zmluvy o marketingových službách a príslušnej zmluvy o letiskových službách. Postupoval by tak, že by zhodnotil vplyv daného leteckého spojenia na budúce príjmy a náklady, pričom by v tejto súvislosti vytvoril odhad počtu cestujúcich využívajúcich tieto spojenia, na ktorom by sa odrazil kladný vplyv marketingových služieb. Tento vplyv by sa okrem toho hodnotil s prihliadnutím na celé prevádzkové obdobie daných spojení v súlade s vymedzeniami zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách.

(318) Keď správca letiska uzatvára zmluvu o reklamných činnostiach určitých leteckých spojení, skutočne môže rátať s mierou vyťaženosti (alebo faktorom zaťaženia) ([172]) na dotknutých leteckých spojeniach a zohľadniť ho pri hodnotení budúcich príjmov. V tomto bode Komisia berie do úvahy stanovisko spoločnosti Ryanair, podľa ktorej sa zmluva o marketingových službách nepremieta len do nákladov správcu letiska, ale premieta sa aj do možného zisku.

(319) Ďalej treba určiť, či by hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by prevádzkoval letisko Angoulême namiesto CCI-letisko a subjektu SMAC, mohol rozumne očakávať a kvantifikovať iné zisky ako tie, ktoré vyplývajú z kladného vplyvu využívania leteckých spojení, na ktoré je zameraná zmluva o marketingových službách, pri prevádzkovaní týchto spojení podľa ustanovení zmluvy o marketingových službách alebo zmluvy o letiskových službách.

(320) Niektoré zainteresované strany, a predovšetkým spoločnosť Ryanair vo svojej štúdii zo 17. januára 2014, podporujú toto tvrdenie. Štúdia zo 17. januára 2014 vychádza z myšlienky, podľa ktorej marketingové služby, ktoré získal správca letiska, teda CCI-letisko a SMAC, môžu zlepšovať dobré meno značky letiska, a teda trvalo zvyšovať počet cestujúcich, ktorí využívajú toto letisko, nad rámec leteckých spojení, na ktoré sa zameriava zmluva o marketingových službách a zmluva o letiskových službách, počas obdobia prevádzky vymedzeného v tejto zmluve. Z tejto štúdie vyplýva predovšetkým to, že podľa spoločnosti Ryanair môžu marketingové služby vytvárať trvalý kladný vplyv na využívanie letiska aj po skončení platnosti zmluvy o marketingových službách.

(321) V tejto súvislosti je najskôr vhodné poznamenať, že žiadna skutočnosť uvedená v spise nenaznačuje, že pri uzatváraní zmluvy o marketingových službách, na ktorú sa zameriava formálne vyšetrovacie konanie, by správca letiska odhadoval a *a fortiori* vyčíslil prípadný kladný vplyv zmluvy o marketingových službách nad rámec leteckých spojení, na ktoré sa zameriava táto zmluva, alebo s prihliadnutím na časové hľadisko po skončení platnosti tejto zmluvy. Ani Francúzsko nenavrhlo metódu, ktorá by umožnila odhadnúť prípadnú hodnotu, ktorú by pripísal tomuto vplyvu hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by spravoval letisko Angoulême namiesto CCI-letisko a subjektu SMAC, pri posudzovaní príležitosti uzatvoriť zmluvy z roku 2008. Znamená to, že aj keby sa tento vplyv potvrdil, správcovia letiska ho v každom prípade nebrali do úvahy pri podpisovaní zmlúv so spoločnosťou AMS a spoločnosťou Ryanair.

(322) Na základe dostupných informácií sa trvalá povaha tohto vplyvu javí tiež veľmi neistá. Možno pripustiť, že reklama letiska Angoulême a príslušného regiónu na webovej lokalite spoločnosti Ryanair mohla povzbudiť osoby, ktoré navštívili túto lokalitu, aby si kúpili letenky spoločnosti Ryanair do Angoulême vo chvíli, keď sa k nim dostala táto reklama alebo krátko na to. Je však málo pravdepodobné, že spomienka na túto reklamu, ktorú videli pri návšteve webovej lokality spoločnosti Ryanair, by mohla u nich pretrvať a ovplyvniť kúpu leteniek po niekoľkých týždňoch. Reklamná kampaň môže mať trvalý vplyv, ak sa reklamné činnosti vykonávajú pomocou viacerých reklamných prostriedkov, ktorým sú spotrebitelia často vystavení počas stanoveného obdobia. Takýto trvalý vplyv by bolo možné dosiahnuť napríklad reklamnou kampaňou vo všeobecných televíznych a rozhlasových staniciach, na často navštevovaných webových lokalitách a/alebo na súbore reklamných pútačov umiestnených v exteriéri alebo na verejných priestranstvách, počas ktorej by spotrebitelia mali pasívny a opakovaný prístup k týmto prostriedkom. Reklamná činnosť, ktorá sa obmedzuje len na webovú lokalitu spoločnosti Ryanair, má však malý potenciál dosiahnuť vplyv, ktorý významne presahuje za rámec trvania reklamnej činnosti. Dokonca aj vlastníci veľmi známych značiek neprestávajú propagovať svoje značky v marketingových kampaniach, čo by nemalo racionálne hospodárske opodstatnenie, keby sme sa mali riadiť argumentáciou spoločnosti Ryanair.

(323) Je veľmi pravdepodobné, že väčšina ľudí nenavštevuje webovú lokalitu spoločnosti Ryanair dostatočne často na to, aby sa im len na jej základe trvalo vryla do pamäti reklama regiónu zobrazená na tejto lokalite. Toto zistenie výrazne podporujú dve skutočnosti. Po prvé, podľa zmluvy o marketingových službách reklama regiónu Angoulême na úvodnej stránke lokality spoločnosti Ryanair pozostávala z piatich odsekov v dĺžke 150 slov v časti „Top Five Things To Do“ (Päť najlepších aktivít) na stránke venovanej destinácii Angoulême – Cognac a z uvedenia jednoduchého odkazu na úvodnej stránke lokality www.ryanair.com, ktorý odkazoval na lokalitu určenú subjektom SMAC počas obmedzených, ba dokonca veľmi krátkych období (24, 17 a 12 dní do roka počas prvých troch rokov). Povaha

([172]) Miera zaťaženosti alebo faktor zaťaženia sa vymedzuje ako pomer obsadených sedadiel v lietadlách využívaných pri prevádzkovaní daného leteckého spojenia.

týchto reklamných činností (uvedenie jednoduchého odkazu s obmedzenou reklamnou hodnotou), ako aj ich stručnosť, mohli výrazne obmedziť vplyv týchto činností nejaký čas po ich skončení, o to viac, že tieto činnosti sa obmedzovali len na lokalitu spoločnosti Ryanair a nenadväzovali na ne iné prostriedky. Po druhé, ostatné marketingové činnosti stanovené v zmluve uzatvorenej so spoločnosťou AMS, sa týkali len stránky na webovej lokalite o destinácii Angoulême. Je veľmi pravdepodobné, že väčšina ľudí nenavštevuje túto stránku pravidelne a navštevujú ju len vtedy, ak sa potenciálne zaujímajú o túto destináciu.

(324) Ak by teda marketingové služby mohli podnietiť využívanie leteckých spojení, na ktoré sa zameriava zmluva o marketingových službách počas obdobia vykonávania týchto služieb, je veľmi pravdepodobné, že tento vplyv by bol nulový alebo zanedbateľný po skončení tohto obdobia alebo v súvislosti s inými spojeniami.

(325) Zo štúdií spoločnosti Ryanair zo 17. a 31. januára 2014 navyše vyplýva, že zisky plynúce zo zmluvy o marketingových službách, ktoré zachádzajú za rámec leteckých spojení, na ktoré sa zameriavajú tieto zmluvy, a za rámec obdobia prevádzky týchto spojení podľa ustanovení zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách, sú veľmi neisté a nemožno ich kvantifikovať v dostatočne spoľahlivej miere, ktorú by obozretný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve považoval za postačujúcu.

(326) Napríklad podľa štúdie zo 17. januára 2014, „*[…] budúci prírastkový zisk po skončení vymedzenej platnosti zmluvy o letiskových službách má neistú povahu*.“ V tejto štúdii sa navrhujú dve metódy na posúdenie kladného vplyvu zmlúv o marketingových službách *a priori* – prístup založený na peňažnom toku (cash flow) a prístup založený na kapitalizácii.

(327) Prístup založený na peňažnom toku pozostáva z posúdenia ziskov plynúcich zo zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách v podobe budúcich príjmov, ktoré správca letiska vytvorí na základe marketingových služieb a na základe zmluvy o letiskových službách po odpočítaní príslušných nákladov. Prístup založený na kapitalizácii pozostáva z posúdenia zlepšenia dobrého mena značky letiska vďaka marketingovým službám ako nehmotného majetku nadobudnutého za cenu stanovenú v zmluve o marketingových službách.

(328) V štúdii sa však zdôrazňuje, že prístup založený na kapitalizácii sa spája s veľkými ťažkosťami, čo dokazuje nedostatočnú dôveryhodnosť výsledkov, ku ktorým by mohla viesť táto metóda, a preto sa dáva prednosť prístupu založenému na peňažnom toku. V štúdii sa predovšetkým uvádza: „*V prístupe kapitalizácie by sa malo prihliadať len na veľkosť marketingových výdavkov, ktoré sú pripísateľné základni nehmotného majetku letiska. Môže byť však náročné určiť veľkosť marketingových výdavkov, ktorých cieľom je vytvoriť budúce príjmy pre letisko (t. j. investícia do základne nehmotného majetku letiska) v porovnaní s výdavkami, ktoré vytvárajú súčasné príjmy pre letisko*.“ Takisto sa v nej zdôrazňuje: „*Na uplatnenie prístupu kapitalizácie je nutné odhadnúť strednú dĺžku obdobia, počas ktorého by letisko bolo schopné udržať si zákazníka vďaka marketingovej kampani spoločnosti AMS. V praxi by bolo veľmi náročné odhadnúť strednú dĺžku obdobia udržania klientely vďaka kampani spoločnosti AMS, keďže nie sú k dispozícii dostatočné údaje*.“

(329) V štúdii z 31. januára 2014 sa navrhlo uplatnenie postupu vychádzajúceho z prístupu na základe peňažného toku. Podľa tohto prístupu zisky plynúce zo zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách, ktoré zachádzajú za rámec skončenia platnosti zmluvy o marketingových službách, majú podobu tzv. konečnej hodnoty, ktorá sa vypočíta v deň skončenia platnosti zmluvy. Táto konečná hodnota sa vypočíta na základe prírastkových ziskov, ktoré sa očakávajú v súvislosti so zmluvou o letiskových službách a zmluvou o marketingových službách počas posledného roka platnosti zmluvy o letiskových službách. Tieto zisky sa predĺžia počas nasledujúceho obdobia, ktoré má rovnakú dĺžku ako obdobie platnosti zmluvy o letiskových službách, pričom sa upravia podľa miery rastu trhu leteckej dopravy v Európe a podľa faktora pravdepodobnosti, ktorého cieľom je premietnuť schopnosť zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách prispievať k ziskom letiska po skončení ich platnosti. Táto schopnosť tvoriť trvalý zisk vyplýva podľa štúdie z 31. januára 2014 z viacerých faktorov „vrátane väčšej známosti a silnejšej značky, ako aj vonkajších vplyvov siete a pravidelných cestujúcich“, pričom sa v tejto súvislosti neuvádzajú ďalšie spresnenia. V tejto metóde sa okrem iného prihliada na diskontnú sadzbu, do ktorej sa premietajú náklady na kapitál.

(330) Pokiaľ ide o faktor pravdepodobnosti, v štúdii sa navrhuje sadzba 30 %, ktorá sa považuje za rozumnú. V štúdii, ktorá má veľmi teoretickú povahu, sa však neposkytuje žiadne závažné odôvodnenie v tejto súvislosti, či už z kvantitatívneho alebo kvalitatívneho pohľadu. Neopiera sa o žiadnu faktickú skutočnosť vyplývajúcu z činnosti spoločnosti Ryanair alebo z trhu leteckej dopravy alebo letiskových služieb, ktorou by sa podložila sadzba 30 %. Nestanovuje žiadnu súvislosť medzi touto sadzbou a faktormi, ktoré uvádza veľmi stručne (známosť, silná značka, vonkajšie vplyvy siete a pravidelní cestujúci) a ktoré majú predĺžiť zisky plynúce zo zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách po skončení ich platnosti. Nijako sa neodvoláva na konkrétny obsah marketingových služieb stanovených v rôznych zmluvách so spoločnosťou AMS, keď analyzuje, do akej miery by tieto služby mohli ovplyvniť uvedené faktory.

(331) Nijako nepreukazuje, že po skončení platnosti zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách sa zisky vytvorené správcom letiska počas posledného roka platnosti budú môcť predĺžiť do budúcnosti s akýmkoľvek stupňom pravdepodobnosti. Neodôvodňuje ani podstatnosť miery rastu trhu leteckej dopravy v Európe pri hodnotení vplyvu zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách na dané letisko.

(332) Obozretný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by posudzoval, či je v jeho záujme uzatvoriť zmluvu, by s veľmi malou pravdepodobnosťou prihliadal na tzv. konečnú hodnotu vypočítanú podľa metódy, ktorú navrhla spoločnosť Ryanair.

(333) Zo štúdie z 31. januára 2014 vyplýva, že metóda založená na peňažnom toku by priniesla len veľmi neisté a málo spoľahlivé výsledky, a to isté platí aj pre metódu založenú na kapitalizácii.

(334) Francúzsko ani žiadna iná zainteresovaná strana neposkytli žiadne skutočnosti, ktoré by preukazovali, že správcovia regionálnych letísk porovnateľných s letiskom Angoulême by skutočne uplatnili metódu navrhovanú spoločnosťou Ryanair v tejto štúdii alebo akúkoľvek inú metódu zameranú na kvantitatívne zohľadnenie ziskov, ktoré by zachádzali za rámec skončenia platnosti zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách. Francúzsko nepredložilo žiadne pripomienky k štúdiám zo 17. a 31. januára 2014, a teda nevyjadrilo súhlas s ich závermi v rámci tohto konania.

(335) Navyše ako už bolo uvedené v predchádzajúcom texte, marketingové služby, na ktoré sa zameriava formálne vyšetrovacie konanie, sa očividne sústreďujú na osoby, u ktorých je pravdepodobné, že využijú spojenie, na ktoré sa zameriava zmluva o marketingových službách. Ak sa toto spojenie neobnoví po skončení platnosti zmluvy o letiskových službách, je veľmi nepravdepodobné, že marketingové služby môžu mať aj naďalej kladný vplyv na využívanie letiska nad rámec tohto skončenia platnosti. Pre správcu letiska je však veľmi náročné zhodnotiť pravdepodobnosť, že letecká spoločnosť bude chcieť pokračovať v prevádzke spojenia nad rámec obdobia, počas ktorého sa zaviazala zabezpečovať prevádzku v zmluve o letiskových službách. Práve u nízkonákladových leteckých spoločností sa ukázalo, že otváranie a zatváranie spojení riadia veľmi dynamickým spôsobom. Pri uzatváraní transakcie, ktorá sa skúma v tomto formálnom vyšetrovacom konaní, by teda obozretný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve nevedel odhadnúť, či letecká spoločnosť bude chcieť predĺžiť prevádzku daného spojenia po skončení platnosti zmluvy.

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

(337) V štúdii z 31. januára 2014 sa takýto prípad veľmi stručne uvádza len v poznámke pod čiarou bez akýchkoľvek pripomienok alebo odôvodnení: „[…] konečnú hodnotu nemožno vypočítať, ak sú čisté prírastkové zisky platieb AMS záporné počas posledného roka predmetného obdobia.“ ([173]) Ako však bude preukázané v ďalšom texte, zo všetkých dotknutých zmlúv v tejto veci vyplývajú predbežné prírastkové toky, ktoré sú vo vyjadrení čistej súčasnej hodnoty záporné každý rok, a nie len z celkového hľadiska. V súvislosti so zmluvami by teda konečná hodnota vypočítaná podľa metódy navrhnutej spoločnosťou Ryanair bola nulová alebo dokonca záporná. Ak by sa zohľadnila takáto konečná hodnota, nebolo by možné spochybniť záver, že s jednotlivými zmluvami sa spája hospodárska výhoda.

(338) Z uvedených skutočností vyplýva, že jediný hmatateľný zisk, ktorý by obozretný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve očakával na základe zmluvy o marketingových službách a na ktorý by kvantitatívne prihliadal pri posudzovaní toho, aký má záujem na uzatvorení takejto zmluvy v spojení so zmluvou o letiskových službách, by bol možný kladný vplyv marketingových služieb na počet cestujúcich, ktorí by využívali spojenia, na ktoré sa zameriavajú predmetné zmluvy, počas obdobia prevádzky týchto spojení podľa ustanovení zmlúv. Komisia sa domnieva, že prípadné iné zisky by sa považovali za príliš neisté, aby sa mohli kvantifikovane zohľadniť, a správcovia letiska Angoulême pri uzatváraní predmetných zmlúv skutočne neprihliadali na takéto teoretické zisky.

([173]) Štúdia z 31. januára 2014, poznámka pod čiarou č. 17.

9.1.3.3. Porovnateľnosť letiska Angoulême s inými európskymi letiskami

(339) V nových usmerneniach sa v súvislosti s uplatnením zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve uvádza, že pomoc leteckej spoločnosti využívajúcej letisko možno v zásade vylúčiť, ak cena účtovaná za letiskové služby zodpovedá „trhovej cene alebo možno pomocou analýzy *ex ante* preukázať, t. j. na základe informácií dostupných v čase udelenia opatrenia a na základe očakávaného vývoja v tom čase, že dohoda medzi letiskom a leteckou spoločnosťou povedie k pozitívnemu prínosu pre kumulovanie zisku pre letisko.“ ([174])

(340) V nových usmerneniach sa tiež uvádza: „*Komisia pri posudzovaní dohôd uzatvorených s letiskom/leteckou spoločnosťou zohľadní aj mieru, do akej možno posudzované dohody považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie letiska zameranej na dosiahnutie aspoň dlhodobej ziskovosti*.“ ([175]) Pokiaľ však ide o prvý prístup (porovnanie s trhovou cenou), Komisia pochybuje, že by bolo skutočne možné vymedziť vhodné porovnávacie kritérium na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované letiskami a domnieva sa, že analýza postupného rastu ziskovosti *ex ante* je najrelevantnejším kritériom na posúdenie dohôd, ktoré uzatvorili letiská s jednotlivými leteckými spoločnosťami ([176]).

(341) V tejto súvislosti je vhodné poznamenať, že zásada hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na základe priemernej ceny zistenej na iných podobných trhoch môže byť odôvodnená, ak túto cenu možno rozumne určiť alebo vyvodiť z iných trhových ukazovateľov. Táto metóda však nemôže byť rovnako opodstatnená v prípade letiskových služieb. Štruktúra nákladov a príjmov sa totiž na jednotlivých letiskách výrazne odlišuje. Tieto náklady a príjmy závisia od úrovne rozvoja letiska, od počtu leteckých spoločností, ktoré na ňom pôsobia, od kapacity prepravy cestujúcich, od stavu infraštruktúry a súvisiacich investícií, od právneho rámca, ktorý sa môže v jednotlivých členských štátoch rôzniť, ako aj od strát a záväzkov, ktoré letisko prijalo v minulosti ([177]).

(342) Liberalizácia trhu leteckej dopravy komplikuje akúkoľvek analýzu, ktorá má striktne porovnávaciu povahu. Ako je preukázané v predmetnom prípade, obchodné praktiky medzi letiskami a leteckými spoločnosťami sa neodvíjajú od zoznamu verejných cien, pokiaľ ide o individuálne služby. Tieto obchodné vzťahy sú v skutočnosti veľmi rôznorodé. Zahŕňajú rozdelenie rizika podľa využívania letiska a súvisiacich obchodných a finančných povinností, rozšírenie ponukových mechanizmov, ako aj rôzne rozdelenie rizika počas obdobia platnosti zmlúv. Transakcie medzi nimi sú preto ťažko porovnateľné na základe ceny za spiatočný let alebo za cestujúceho.

(343) Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že zásadu obozretného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve možno uplatniť, ak sa za porovnávací prvok zvolia určité európske letiská. V tejto súvislosti sa nazdáva, že určité európske letiská sú zameniteľné za letisko Angoulême vzhľadom na ich podobnosť ([178]). V štúdii, ktorá bola Komisii predložená v tejto súvislosti, sú porovnané poplatky, ktoré spoločnosť Ryanair uhradila letisku Angoulême, s poplatkami, ktoré letecká spoločnosť uhrádza iným letiskám, ktoré sa považujú za porovnateľné. Spoločnosť Ryanair dospela k záveru, že poplatky, ktoré vyžadujú tieto iné letiská, sú menšie ako poplatky, ktoré vyžaduje letisko Angoulême.

(344) Komisia sa však domnieva, že nemožno uplatniť metódu použitú v uvedenej štúdii, keďže sa obmedzuje na služby a úhrady, ktoré vyplývajú zo zmluvy o letiskových službách, a nezohľadňuje zmluvu o marketingových službách. Ako už bolo uvedené v predchádzajúcom texte, Komisia sa nazdáva, že kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve sa musí uplatniť na základe spoločnej analýzy týchto dvoch súvisiacich zmluvných aktov. Preto nemožno zohľadniť závery porovnávacej analýzy, ktorú poskytla spoločnosť Ryanair.

(345) Poplatky, ktoré spoločnosť Ryanair uhradila za letiskové služby na iných letiskách, nemôžu slúžiť ako referenčné hodnoty na uplatnenie zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

([174]) Pozri bod 53 nových usmernení.
([175]) Pozri bod 66 nových usmernení.
([176]) Pozri body 59 a 61 nových usmernení.
([177]) Pozri rozhodnutie Komisie už citované v poznámke pod čiarou č. 70, odôvodnenia 88 a 89.
([178]) Spoločnosť Ryanair vo svojej analýze vychádza zo štúdie, ktorú vypracovala spoločnosť Oxera a ktorá bola vydaná 25. júna 2012.

(346) Komisia ďalej poznamenáva, že cena, ktorú skutočne zaplatila spoločnosť Ryanair za využívanie letiskových služieb na letisku Angoulême, bola v rokoch 2008 a 2009 záporná. Záporná cena, ktorú správca letiska udelí leteckej spoločnosti, lebo výška letiskových poplatkov nepokrýva náklady na súvisiace služby, môže byť skutočne zlučiteľná s rozumným výpočtom hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Podmienkou však je, aby bola táto záporná cena kompenzovaná počas stanoveného obdobia očakávaným zvýšením príjmov, ktoré vyplynú z prevádzky leteckej linky, či už tieto príjmy pochádzajú z leteckej činnosti, alebo z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami. V predmetnom prípade však príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami nemohli byť postačujúce a nebolo ich možné rozvinúť v potrebnej a postačujúcej miere počas piatich rokov platnosti zmluvy o letiskových službách.

(347) Je len veľmi málo letísk, pri ktorých môže byť záporná cena odôvodnená, a vo zvolenej vzorke sa nenachádzajú. Komisia sa v tejto súvislosti domnieva, že vlastnosti letísk, ktoré patria do tejto vzorky, sú príliš rôznorodé, aby mohli predstavovať uspokojivý základ na analýzu ([179]).

(348) Spoločnosť Ryanair navyše nepreukázala, prečo sú letiská uvedené v štúdii dostatočne porovnateľné, pokiaľ ide o objem dopravy, typ dopravy, typ a úroveň letiskových služieb, blízkosť letiska k veľkému mestu, počet obyvateľov v spádovej oblasti letiska, prosperitu okolitej oblasti a o rôzne geografické oblasti, ktoré by mohli priťahovať cestujúcich ([180]). Francúzsko ani žiadna zainteresovaná strana neuviedli žiadne letiská, ktoré by boli dostatočne porovnateľné s letiskom Angoulême vzhľadom na tieto jednotlivé kritériá.

(349) Za týchto okolností sa Komisia nazdáva, že v danom kontexte a vzhľadom na všetky skutočnosti, ktoré má k dispozícii, nie je vhodné odkloniť sa od prístupu, ktorý je stanovený v nových usmerneniach pre letecké spoločnosti, pokiaľ ide o uplatnenie zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na vzťahy medzi letiskami a leteckými spoločnosťami, t. j. analýza postupného (alebo prírastkového) rastu ziskovosti *ex ante*. Tento prístup odôvodňuje skutočnosť, že správca letiska má objektívny záujem na uzatvorení transakcie s leteckou spoločnosťou, lebo môže rozumne očakávať, že na základe tejto transakcie si zlepší zisky (alebo zníži straty) v porovnaní s protichodnou situáciou, keď sa transakcia neuzatvorí, a to nezávisle od akéhokoľvek porovnania.

9.1.3.4. Závery o pravidlách uplatňovania zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve

(350) Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že pri uplatnení zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na zmluvy z roku 2008 musí Komisia spoločne analyzovať zmluvu o marketingových službách a zmluvu o letiskových službách, ktoré boli uzatvorené súbežne, pričom musí určiť, či by hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by sa riadil vyhliadkami na ziskovosť a spravoval by letisko Angoulême namiesto CCI-letisko a SMAC, uzavrel tieto zmluvy. V tejto súvislosti je vhodné určiť prírastkovú ziskovosť zmlúv z roku 2008 počas celého obdobia ich platnosti tak, ako by ich posúdil hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve pri uzatváraní zmlúv, pričom by odhadoval:

— očakávanú prírastkovú leteckú prepravu v budúcnosti vyplývajúcu z vykonávania zmlúv z roku 2008 s prihliadnutím na vplyv marketingových služieb na koeficient zaplnenia spojení, na ktoré sa zmluvy zameriavajú,

— očakávané prírastkové príjmy v budúcnosti vyplývajúce z vykonávania zmlúv z roku 2008 so započítaním letiskových poplatkov a služieb pozemnej obsluhy súvisiacich so spojeniami, na ktoré sa zmluvy zameriavajú, ako aj príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami, ktoré pochádzajú z dodatočnej dopravy súvisiacej s vykonávaním týchto zmlúv,

— očakávané prírastkové náklady v budúcnosti vyplývajúce z vykonávania zmlúv z roku 2008 so započítaním prevádzkových nákladov a prípadných prírastkových investičných nákladov súvisiacich so spojeniami, na ktoré sa tieto zmluvy zameriavajú, ako aj náklady na marketingové služby.

(351) Výsledkom týchto výpočtov musí byť ročný prírastok v budúcnosti zodpovedajúci rozdielu medzi prírastkovými príjmami a nákladmi, ktorý sa podľa potreby aktualizuje o sadzbu, do ktorej sa premietajú náklady správcu letiska na kapitál. Z kladnej čistej súčasnej hodnoty v zásade vyplýva, že dotknuté zmluvy neprinášajú hospodársku výhodu, zatiaľ čo zo zápornej čistej súčasnej hodnoty vyplýva existencia takejto výhody.

([179]) Medzi zvolenými kritériami je aj kritérium, aby letisko patrilo medzi letiská s veľkosťou dopravy menej ako jeden milión cestujúcich ročne. Keď porovnáme letiskové poplatky, ktoré vyžaduje letisko Angoulême, s poplatkami, ktoré vyžadujú letiská s ročnou dopravou niekoľko stoviek miliónov cestujúcich ročne, výsledná porovnávacia analýza vychádza z nedostatočne presného základu, aby mohla byť prijateľná.

([180]) Pozri nové usmernenia, bod 60.

(352) Je vhodné poznamenať, že v rámci takéhoto hodnotenia nie sú relevantné tvrdenia spoločnosti Ryanair, podľa ktorých cena za marketingové služby, ktoré si zakúpil subjekt SMAC, sa rovná cene alebo je nižšia ako cena, ktorú možno považovať za „trhovú cenu“ za takéto služby. Hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by sa riadil vyhliadkami na ziskovosť, by nebol pripravený zakúpiť si takéto služby, a to ani za cenu, ktorá by bola menšia alebo by sa rovnala „trhovej cene“, ak by predpokladal, že napriek kladnému vplyvu týchto služieb na využívanie dotknutých leteckých spojení by prírastkové náklady vyplývajúce z týchto zmlúv boli vyššie ako prírastkové príjmy vo vyjadrení súčasnej hodnoty. V takom prípade by „trhová cena“ bola vyššia ako cena, ktorú by bol schopný zaplatiť, a teda by sa logicky vzdal danej služby.

(353) Z rovnakých dôvodov by v rámci tejto analýzy nebola relevantná skutočnosť, že ceny stanovené v zmluve o letiskových službách môžu byť vyššie alebo sa rovnať cenám, ktoré účtujú správcovia letísk, samy osebe ťažko porovnateľné, keďže by nebolo možné očakávať, že na ich základe vzniknú dostatočné prírastkové príjmy na pokrytie prírastkových nákladov.

9.1.3.5. Uplatnenie zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve

(354) Na účely posúdenia zmlúv z roku 2008 a vzhľadom na predchádzajúce odôvodnenia je vhodné pripomenúť, že existencia, ako aj význam prvkov pomoci v týchto zmluvách sa musia posúdiť s prihliadnutím na situáciu, ktorá prevládala v čase ich uzatvorenia ([181]), a konkrétnejšie s prihliadnutím na dostupné informácie a predvídateľný vývoj v tom čase.

(355) V skutočnostiach, ktoré predložili francúzske orgány, sa poukazuje na to, že subjekt SMAC zabezpečil vykonanie prognostickej štúdie, ktorá bola odovzdaná 14. júna 2006 ([182]). Táto štúdia sa venuje vyhliadkam letiska Angoulême po 1. januári 2007. V tomto dokumente sa bez väčších podrobností poukazuje na veľké agregáty súvisiace s otvorením linky Angoulême – Londýn prevádzkovanej spoločnosťou Ryanair. V prípade potenciálnej prepravy s odhadom 100 000 cestujúcich ročne je výsledok štúdie takýto:

	Rok 1	Rok 2	Rok 3
Záporný zostatok príjmového účtu	56 000	56 000	56 000
Podpora na marketing	560 000	560 000	560 000
Ročné výdavky hradené subjektom SMAC	616 000	616 000	616 000

(356) Tento dokument nezodpovedá obchodnému plánu, na základe ktorého Komisia môže vykonať analýzu dodržania kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Nespresňujú sa totiž údaje, z ktorých sa vychádzalo pri vypracovaní týchto prognóz, a použité predpoklady nie sú dostatočne podrobné. Tento odhad sa navyše týka obdobia troch rokov, pričom ešte pred uzatvorením zmlúv z roku 2008 sa stanovilo, že sa budú vykonávať počas piatich rokov. Táto štúdia bola napokon vypracovaná v príliš veľkom odstupe pred zmluvami z roku 2008. Jej zámerom nebolo určiť, či vykonávanie týchto zmlúv so spoločnosťou Ryanair/AMS v podobe, v akej sa posudzovali pred ich uzatvorením, bolo pre správcu letiska dostatočne ziskové.

(357) Komisia v každom prípade konštatuje, že tieto prognózy naznačujú, že subjekt SMAC v postavení správcu letiska Angoulême nekonal v súlade so správaním obozretného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Z tejto prognostickej štúdie z roku 2006 vyplýva, že subjekt SMAC už v tom čase musel vedieť, že otvorenie linky medzi Angoulême a Londýnom, ktorú bude prevádzkovať nízkonákladová letecká spoločnosť, sa môže premietnuť do veľkých prevádzkových strát, a teda aj do potreby vysokej miery finančnej pomoci.

(358) Napriek týmto informáciám, ktoré mal subjekt SMAC k dispozícii v čase uzatvorenia zmlúv z roku 2008, subjekt nepovažoval za nutné vypracovať obchodný plán ani akúkoľvek inú ekvivalentnú predbežnú hospodársku analýzu v súvislosti so zmluvami, ktoré sa chystal uzatvoriť so spoločnosťou Ryanair a AMS, aby mohol z hospodárskeho hľadiska podložiť svoje rozhodnutie prijať tieto záväzky.

([181]) Pozri napríklad rozsudok Súdu prvého stupňa z 19. októbra 2005 vo veci T-318/00, Freistaat Thüringen/Komisia, Zb. s. II-4179, bod 125.

([182]) Túto štúdiu vypracovala Európska aliancia pre pôdu (ELSA).

(359) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že nevypracovanie obchodného plánu v čase uzatvorenia zmlúv, na ktoré sa zameriava formálne vyšetrovacie konanie, nemožno použiť ako dôkaz nedodržania zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

(360) V tejto súvislosti je namieste poznamenať, že neprítomnosť obchodného plánu alebo všeobecnejšie akejkoľvek číselnej analýzy ziskovosti uskutočnenej pred uzatvorením zmluvy je závažným ukazovateľom toho, že nebola dodržaná zásada hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. V predmetnej veci to platí o to viac, že správca letiska Angoulême mal už pre uzatvorením zmlúv z roku 2008 k dispozícii informácie, ktoré mohli spochybniť jeho hospodársku ziskovosť v prípade uzatvorenia zmluvy o vytvorení nízkonákladového spojenia do Londýna.

(361) Komisia sa domnieva, že je vhodné zdôrazniť, že Francúzsko neposkytlo žiadnu skutočnosť, na základe ktorej by bolo možné stanoviť, že správca letiska pri uzatvorení zmlúv z roku 2008 vykonal analýzu rizík a ziskov, ktoré mohli vyplynúť z týchto zmlúv. Francúzsko naopak uvádza, že rozhodnutie subjektu SMAC sa odvíjalo od zámeru zachovať letisko Angoulême a bolo motivované cieľom regionálneho rozvoja. Toto tvrdenie však môže ďalej naznačiť, že uzatvorenie zmlúv z roku 2008 so spoločnosťou Ryanair a AMD nebolo v prvom rade motivované vyhliadkami na ziskovosť.

(362) Komisia sa domnieva, že tento záver potvrdzuje jej hodnotenie analýzy ziskovosti, ktorú by vykonal obozretný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve v súvislosti so zmluvami z roku 2008.

(363) Komisia na tento účel vykonala vlastnú analýzu, v ktorej vychádzala len z prírastkových nákladov a príjmov zmlúv z roku 2008, ktoré by hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve posudzoval *a priori* v súlade s novými usmerneniami. Zvolené predpoklady a výsledky analýzy sú uvedené v ďalšom texte.

(364) V súvislosti s touto analýzou Komisia pokladá za vhodné pripomenúť, že po prijatí nových usmernení boli Francúzsko, ako aj zainteresované strany vyzvaní, aby predložili pripomienky k uplatneniu ustanovení týchto usmernení na predmetnú vec [pozri odôvodnenia 8 a 9]. V danom prípade Francúzsko ani zainteresované strany v zásade nespochybnili prístup Komisie, podľa ktorého v prípade, že nie je možné určiť vhodné porovnávacie kritérium na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované letiskami leteckým spoločnostiam, je najrelevantnejším kritériom na posúdenie dohôd, ktoré uzatvorili tieto zmluvné strany, analýza postupného rastu ziskovosti *ex ante*.

a) Časový rámec

(365) Pri posudzovaní záujmu na uzatvorení zmluvy o letiskových službách a/alebo zmluvy o marketingových službách by si hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve zvolil za časový rámec posudzovania obdobie platnosti predmetných dohôd alebo obdobie platnosti každej zmluvy osobitne. Inými slovami by posudzoval prírastkové náklady a príjmy počas obdobia platnosti zmlúv.

(366) Nezdá sa byť opodstatnené zameriavať sa na dlhšie obdobie. V čase uzatvorenia zmlúv by obozretný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve nerátal s obnovením zmlúv po ich vykonaní, či už za rovnakých podmienok alebo za iných podmienok. Platí to o to viac, že primerane obozretný správca by nemohol prehliadať to, že nízkonákladové spoločnosti, ako je Ryanair, boli a sú známe veľmi dynamickým rozvojom svojich činností, pokiaľ ide o otvorenie a zatvorenie spojení alebo o zvýšenie a zníženie frekvencií, s cieľom prispôsobiť sa vývoju na trhu.

(367) Takisto je vhodné poznamenať, že v rámci uplatnenia zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve sa neprihliadalo na skutočnosť, že spoločnosť Ryanair neprevádzkovala určité spojenia počas celého obdobia vymedzeného v zmluvách z roku 2008, lebo táto skutočnosť nebola známa ani predvídateľná v čase uzatvorenia týchto zmlúv.

(368) Komisia v ďalšom texte skúma použité predpoklady s cieľom posúdiť zmluvy z roku 2008 uzatvorené so spoločnosťou Ryanair/AMS, ktoré sa týkajú prírastkovej leteckej prepravy, príjmov a nákladov, a následne postupne predstavuje súhrnnú analýzu týchto zmlúv.

b) Predpokladaná prírastková letecká preprava a počet spiatočných letov

(369) Analýza vypracovaná Komisiou sa odvíja od prírastkovej leteckej prepravy (inými slovami od počtu dodatočných cestujúcich), ktorú by mohol odhadovať hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve spravujúci letisko Angoulême namiesto subjektu SMAC pri uzatvorení zmlúv z roku 2008. Inak povedané, ide o odhadnutie počtu cestujúcich využívajúcich spojenie Angoulême – Londýn prevádzkované spoločnosťou Ryanair, ktorý by v roku 2008 mohol očakávať správca letiska Angoulême počas obdobia vykonávania zmluvy.

(370) Odhadovaná prírastková preprava bola určená podľa frekvencií stanovených pre spojenie Angoulême – Londýn v zmluve o letiskových službách a v zmluve o marketingových službách a podľa počtu ročných spiatočných letov, ktoré z nich vyplývajú.

(371) Komisia ďalej prihliadala na kapacitu lietadiel, ktoré používa spoločnosť Ryanair, t. j. Boeing 737-800 upravený na 189 miest.

(372) Komisia preto predpokladá koeficient zaplnenia vo výške 85 % na let. Ide o predpoklad, ktorý je priaznivý pre spoločnosť Ryanair, lebo koeficient vo výške 85 % je vysoká hodnota. Tento koeficient je navyše o niečo vyšší ako priemer letov, ktoré prevádzkuje spoločnosť Ryanair vo svojej sieti ([183]), a je vyšší alebo sa rovná koeficientu zaplnenia, ktorý navrhlo Francúzsko v súvislosti s jednotlivými zmluvami pri zostavovaní analýz ziskovosti. Komisia sa však domnieva, že možno použiť vysoký koeficient zaplnenia napriek tomu, že ide o priaznivý predpoklad, a to s cieľom zohľadniť možný kladný vplyv marketingových služieb na využívanie leteckých spojení, na ktoré sa zameriavajú jednotlivé zmluvy, a z dôvodu neexistencie iných skutočností, na základe ktorých by bolo možné kvantifikovať predpokladaný vplyv týchto služieb na koeficient zaplnenia.

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

c) Prírastkové príjmy

(373) Pokiaľ ide o zmluvy z roku 2008, ktorým sa venuje táto analýza, Komisia sa zamerala na určenie prírastkových príjmov, t. j. príjmov vytvorených transakciou tak, ako by ich predpokladal hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve.

(374) Na základe uplatnenia zásady tzv. jednotnej pokladnice sa Komisia v tejto súvislosti domnieva, že je vhodné brať do úvahy príjmy z leteckých služieb a z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami.

(375) Príjmy z leteckých služieb pozostávajú z výnosu rôznych poplatkov, ktoré musí letecká spoločnosť uhrádzať správcovi letiska, konkrétne:

— pristávací poplatok, t. j. suma za jeden spiatočný let,

— poplatok za odbavenie cestujúcich, t. j. suma za jedného cestujúceho,

— poplatok za služby pozemnej obsluhy v podobe sumy za spiatočný let, ktorá je stanovená v zmluve o letiskových službách.

(376) V zmluvách z roku 2008 sa priamo stanovoval poplatok za odbavenie cestujúcich a pristávací poplatok. Podľa článku 7.1 zmluvy o letiskových službách bola výška poplatku za jedného cestujúceho stanovená na základe poplatkov schválených letiskom Angoulême. V článku 7.3 zmluvy o letiskových službách sa však stanovujú promočné zľavy, ktoré je možné uplatniť si v prvých troch rokoch. Tieto zľavy dosahujú v prvom roku 57,25 %, čo zodpovedá sume 1,18 EUR, v druhom roku 48 %, čo zodpovedá sume 1,44 EUR a v treťom roku 24 %, čo zodpovedá sume 2,10 EUR. Okrem toho sa v článku 7.2 tej istej zmluvy stanovoval pristávací poplatok vo výške 252,29 EUR za jedno pristátie. V analýze boli preto použité sumy stanovené v zmluve.

(377) V článku 7.4 zmluvy o letiskových službách sa spresňovalo, že poplatok za služby pozemnej obsluhy v prvom roku dosahoval 195 EUR. Zároveň sa stanovovalo, že od druhého roku sa tento poplatok zvýši na 245 EUR. Komisia preto použila vo svojej analýze túto sumu.

(378) Na výpočet výnosu troch letiskových poplatkov uvedených v predchádzajúcom texte, ktorý by hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve očakával na základe zmluvy, Komisia použila predpokladaný počet spiatočných letov (v súvislosti s pristávacím poplatkom a s poplatkom za služby pozemnej obsluhy) a dodatočnú leteckú prepravu (v súvislosti s poplatkom za odbavenie cestujúcich) vymedzené v zmluve a vynásobila ich jednotkovými výškami poplatkov, tak ako sú vymedzené v predchádzajúcom texte.

(379) Príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami sú v zásade pomerné počtu cestujúcich. Činnosť parkovísk, reštaurácií a ďalších podnikov, ktoré sa nachádzajú na letisku, sa odvíja od počtu cestujúcich. To isté platí aj pre príjmy správcu letiska súvisiace s týmito činnosťami. V predmetnom prípade však výrazná časť príjmov z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami vyplýva z výdavkov zamestnancov prevádzkovateľa a ostatných podnikov, keď letisko Angoulême nezaznamenáva výrazný objem prepravy cestujúcich.

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

(380) Komisia sa domnieva, že v otázke výšky príjmov z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami by ich rozumný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve pravdepodobne vypočítal v čase uzatvorenia zmlúv, pričom by vychádzal z celkových príjmov letiska z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami tesne pred uzatvorením danej zmluvy. V predmetnom prípade príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami z veľkej časti vznikajú vďaka výdavkom zamestnancov prevádzkovateľa a podnikov, ktoré pôsobia na letisku, v čase malého objemu prepravy cestujúcich. Podľa informácií, ktoré predložilo Francúzsko, prírastkový súčet výnosov z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami, ktoré vyplývajú len z komerčnej prepravy, možno odhadovať na […] EUR ročne. Komisia sa domnieva, že tento odhad možno považovať za rozumný.

d) Prírastkové náklady

(381) Prírastkové náklady, ktoré by mohol *a priori* očakávať hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve spravujúci letisko namiesto správcov letiska Angoulême v rámci jednotlivých transakcií (v závislosti od prípadu vrátane zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách), možno rozdeliť do týchto troch kategórií:

— náklady na nákup marketingových služieb,

— prírastkové investičné náklady vyplývajúce z investícií vykonaných z dôvodu transakcie,

— prírastkové prevádzkové náklady, teda prevádzkové náklady (personál, rôzne nákupy), ktoré by mohli vzniknúť pri prevádzke transakcie.

(382) V prípade nákladov na zmluvy o marketingových službách Komisia zobrala do úvahy sumy stanovené v zmluve o marketingových službách. V článku 3 ods. 1 zmluvy o marketingových službách uzatvorenej so spoločnosťou Ryanair sa stanovili marketingové služby v hodnote 400 000 EUR na prvý rok, 300 000 EUR na druhý rok a 225 000 EUR na tretí rok. Komisia preto použila tieto sumy ako náklady na marketingové služby.

(383) Podobne ako v prípade predpokladanej prepravy ani predbežné platby za marketingové služby automaticky nepredstavujú skutočne uhradené sumy, lebo určité okolnosti po uzatvorení zmlúv mohli spôsobiť odklon od pôvodne plánovaných súm. Platí to najmä v prípade, keď dôjde k predčasnému odstúpeniu od zmluvy. Tieto udalosti sa však nemôžu zohľadňovať pri uplatnení zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, lebo k nim došlo po uzatvorení zmlúv. Na odhadnutie ziskovosti zmlúv z roku 2008 by každý hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve prihliadal na sumy stanovené pri podpise zmluvy.

(384) V súvislosti s prírastkovými investičnými nákladmi sa nezohľadnili žiadne náklady, keďže zo žiadnej skutočnosti v spise nevyplýva, že by hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve očakával, že by bolo potrebné vykonať nejaké investície v zásade v dôsledku zmlúv, na ktoré sa zameriava toto formálne vyšetrovacie konanie.

(385) Na odhadnutie prírastkových prevádzkových nákladov, ktoré sa mohli predpokladať pri uzatvorení zmlúv z roku 2008, musí Komisia vychádzať z analytických zistení správcu letiska, lebo nemohla sama odhadnúť, akým spôsobom môže daná zmluva ovplyvniť jednotlivé nákladové položky letiska.

(386) Komisia poznamenáva, že tento odhad vypracovali CCI-letisko a subjekt SMAC pred podpísaním zmlúv z roku 2008, a teda bol k dispozícii pri uzatvorení týchto zmlúv.

e) Predstavenie výsledkov, ktoré sa týkajú zmlúv uzatvorených so spoločnosťou Ryanair a AMS

(387) Komisia môže na základe stanovenia všetkých prírastkových príjmov a prírastkových nákladov vyplývajúcich zo zmluvy, s ktorými by rátal hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, určiť očakávané prírastkové toky (príjmy mínus náklady) vyplývajúce zo zmlúv z roku 2008 v jednotlivých rokoch celého stanoveného obdobia platnosti. Tieto výsledky sú predstavené v ďalšom texte.

Tabuľka 12:

Očakávané prírastkové toky vyplývajúce zo zmlúv z roku 2008

	2008	2009	2010	2011	2012
Vyťaženosť	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Počet cestujúcich na jeden let	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Počet cestujúcich na jeden spiatočný let	322	322	322	322	322
Počet spiatočných letov od apríla do októbra	93	93	93	93	93
Celkový počet cestujúcich	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Výška poplatkov	2008	2009	2010	2011	2012
Poplatok za jedného cestujúceho	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Pristávacie poplatky za jeden spiatočný let	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Poplatok za služby pozemnej obsluhy za jeden spiatočný let	195	245	245	245	245

Prírastkové príjmy	2008	2009	2010	2011	2012
Výnos z poplatku za odbavenie cestujúcich	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Výnos z pristávacieho poplatku	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Výnos z poplatku za služby pozemnej obsluhy	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Spolu	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Prírastkové náklady	2008	2009	2010	2011	2012
Pozemná obsluha a príjem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
z toho personál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
z toho iné	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marketing	400 000	300 000	225 000	0	0
Spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2008	2009	2010	2011	2012
Príjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Výdavky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Výsledok	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(388) Komisia poznamenáva, že podľa údajov v tabuľke 12 sú všetky ročné prírastkové toky zmlúv z roku 2008 záporné, a to napriek predpokladom v prospech spoločnosti Ryanair, ktoré Komisia použila, najmä pokiaľ ide o prírastkovú prepravu a prírastkové náklady. Komisia ďalej poznamenáva, že tento záver platí dokonca aj vtedy, ak sa úplne vynechajú prírastkové prevádzkové náklady a ako prírastkové náklady sa použijú len náklady na nákup marketingových služieb.

(389) Komisia preto konštatuje, že zmluvy z roku 2008 uzatvorené medzi subjektom SMAC a spoločnosťami Ryanair a AMS prinášajú týmto dvom spoločnostiam hospodársku výhodu. Keďže táto výhoda vyplýva z osobitných zmluvných ustanovení s dotknutou leteckou spoločnosťou, ide o selektívnu výhodu.

9.1.4. *Vplyv na obchod a hospodársku súťaž*

(390) Pokiaľ finančná pomoc poskytnutá členským štátom posilňuje postavenie podnikov vo vzťahu k ostatným konkurenčným podnikom v obchode v rámci Spoločenstva, musí sa tento obchod považovať za ovplyvnený takou pomocou. Podľa konsolidovanej judikatúry ([184]), aby opatrenie narúšalo hospodársku súťaž, stačí, ak sa príjemca pomoci nachádza v hospodárskej súťaži s ostatnými podnikmi na trhu otvorenom hospodárskej súťaži.

(391) Od nadobudnutia účinnosti tretej časti liberalizácie leteckej dopravy 1. januára 1993 ([185]) môžu leteckí dopravcovia voľne prevádzkovať lety na linkách v rámci Spoločenstva a využívať povolenie neobmedzenej kabotáže. Súdny dvor však uvádza, že *„ak podnik pôsobí v sektore, v ktorom súťažia výrobcovia z rôznych členských štátov, akákoľvek pomoc, ktorú prijme od verejných orgánov, môže mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi a narušiť hospodársku súťaž vzhľadom na to, že jej trvalá prítomnosť na trhu bráni konkurentom z iných členských štátov zväčšovať svoj podiel na trhu a znižuje ich možnosti zvýšiť svoj vývoz do tohto členského štátu.“* ([186])

(392) V tomto prípade je vhodné konštatovať, že predmetné opatrenia mohli znížiť prevádzkové náklady na leteckú linku a podnietiť prevádzkovateľov, aby presunuli linku z jedného letiska na druhé. Komisia preto konštatuje, že predmetné opatrenia narúšajú hospodársku súťaž a majú vplyv na obchod v rámci Európskej únie.

9.1.5. *Záver o existencii pomoci*

(393) Vzhľadom na zistenia uvedené v predchádzajúcom texte Komisia konštatuje, že spoločnosti Ryanair a AMS prijali štátnu pomoc na základe zmlúv z roku 2008.

9.2. **Zlučiteľnosť s vnútorným trhom**

(394) Predmetné opatrenia predstavujú pomoc na rozvoj činnosti. Takúto pomoc však možno vyhlásiť za zlučiteľnú len vo výnimočných a riadne odôvodnených prípadoch.

(395) Z judikatúry Súdneho dvora ([187]) navyše vyplýva, že povinnosťou Francúzska bolo uviesť, na akom právnom základe by sa predmetná štátna pomoc mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, a preukázať, že boli splnené podmienky zlučiteľnosti. Komisia preto vo svojom rozhodnutí o začatí konania vyzvala Francúzsko, aby uviedlo potenciálny právny základ zlučiteľnosti a aby stanovilo, či boli splnené platné podmienky zlučiteľnosti, predovšetkým v prípade, že sa predmetná pomoc mala považovať za pomoc na začatie činnosti s cieľom otvoriť nové spojenia, Francúzsko však nikdy netvrdilo, že skúmané opatrenia predstavujú pomoc na začatie činnosti zlučiteľnú s vnútorným trhom, a nenavrhlo ani žiadne ďalšie základy zlučiteľnosti či argumentáciu, z ktorej by mohlo vychádzať tvrdenie o zlučiteľnosti. Navyše ani žiadna tretia zainteresovaná strana nepredložila skutočnosti, ktorými by bolo možné dosvedčiť zlučiteľnosť týchto opatrení s vnútorným trhom.

(396) Komisia však považuje za užitočné preskúmať, do akej miery by tieto opatrenia mohli byť vyhlásené za zlučiteľné vzhľadom na ich prínos k otvoreniu nových spojení.

([184]) Rozsudok Súdu prvého stupňa z 30. apríla 1998 vo veci T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. s. II-717.

([185]) Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1); nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8), a nariadenie Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 15).

([186]) Pozri najmä rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1991 vo veci C-305/89, Taliansko/Komisia, Zb. s. I-1603.

([187]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 28. apríla 1993 vo veci C-364/90, Taliansko/Komisia, Zb. s. I-02097, bod 20.

(397) V nových usmerneniach sa v tejto súvislosti uvádza: „*Pokiaľ ide o pomoc letiskám na začatie činnosti, Komisia bude zásady uvedené v týchto usmerneniach uplatňovať na všetky oznámené opatrenia na začatie pomoci, pre ktoré musí urobiť rozhodnutie po 4. apríli 2014, a to aj v prípadoch opatrení oznámených pred týmto dátumom. V súlade s oznámením Komisie o určení príslušných pravidiel na posudzovanie nezákonnej štátnej pomoci bude Komisia uplatňovať na nezákonnú pomoc letiskám na začatie činnosti pravidlá, ktoré boli platné v čase poskytnutia pomoci. Preto nebude zásady uvedené v týchto usmerneniach uplatňovať v prípade nezákonnej pomoci letiskám na začatie činnosti poskytnutej pred 4. aprílom 2014.*“ ([188])

(398) V usmerneniach z roku 2005 sa uvádza, že „Komisia preskúma zlučiteľnosť pomoci na financovanie letiskových infraštruktúr alebo pomoci na začatie činnosti, ktoré boli udelené bez povolenia, a teda s porušením článku 88 ods. 3 zmluvy, na základe týchto usmernení, ak bola pomoc udelená po ich uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*. V ostatných prípadoch Komisia pomoc preskúma na základe pravidiel účinných v momente, keď sa udeľovanie pomoci začalo.“ ([189])

(399) Keďže zmluvy z roku 2008 boli uzatvorené po nadobudnutí účinnosti usmernení z roku 2005, tieto usmernenia predstavujú platný právny základ.

(400) V tejto súvislosti sa v bode 27 usmernení z roku 2005 spresňuje, že pomoc na rozvoj činnosti, ktorá sa udeľuje leteckým spoločnostiam (ako je napr. pomoc na začatie činnosti), sa môže vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom len vo výnimočných prípadoch a za prísnych podmienok v znevýhodnených európskych regiónoch, t. j. v regiónoch, na ktoré sa vzťahuje výnimka stanovená v článku 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ, v mimoriadne odľahlých regiónoch a v regiónoch s nízkou hustotou obyvateľstva.

(401) Keďže letisko Angoulême na nenachádza v takomto type regiónu, táto výnimka sa neuplatňuje.

(402) Komisia poznamenáva, že Francúzsko ani žiadna tretia zainteresovaná strana nedosvedčili zlučiteľnosť týchto opatrení s vnútorným trhom, či už na základe usmernení z roku 2005, alebo na akomkoľvek inom základe.

(403) Keďže kritériá stanovené v bode 79 usmernení z roku 2005 týkajúce sa pomoci na začatie činnosti sú kumulatívne, Komisia považuje za vhodné preskúmať kritériá stanovené v bode 5.2 písm. i) až k) týchto usmernení.

(404) Pokiaľ ide o kritérium podľa písmena i) (obchodný plán, ktorý dokazuje dlhodobú životaschopnosť, a analýza dosahu novej dopravnej cesty na konkurenčné linky), Komisia vyzvala Francúzsko, aby uviedlo, či bol vypracovaný takýto obchodný plán, a ak áno, aby predložilo kópiu. Francúzsko ani žiadna tretia zainteresovaná strana neposkytli informácie o existencii takéhoto obchodného plánu. Z tvrdení spoločnosti Ryanair/AMS vyplýva, že nebol vypracovaný žiadny obchodný plán na preukázanie dlhodobej životaschopnosti linky po udelení pomoci. Žiadna analýza *ex ante* vychádzajúca z údajov, ktoré mala letecká spoločnosť k dispozícii v čase uzatvorenia zmlúv z roku 2008, totiž neumožňovala potvrdiť životaschopnosť leteckého spojenia medzi letiskom Angoulême a letiskom Londýn Stansted. Kritérium stanovené v písmene i) teda nie je splnené.

(405) V kritériu podľa písmena k) (odvolanie sa) sa stanovuje, že je potrebné stanoviť mechanizmy odvolania sa na úrovni členských štátov na odstránenie akejkoľvek diskriminácie pri poskytovaní pomoci. Komisia konštatuje, že v čase uzatvorenia zmlúv z roku 2008 nebol stanovený žiadny mechanizmus odvolania sa na odstránenie diskriminácie pri poskytovaní pomoci na začatie činnosti. Nie je teda splnené ani kritérium stanovené v písmene k).

9.3. **Záver**

(406) Zmluvy z roku 2008 uzatvorené subjektom SMAC so spoločnosťou Ryanair a spoločnosťou AMS, ktoré sú predmetom tohto konania, predstavujú štátnu pomoc nezlučiteľnú s vnútorným trhom.

10. **VŠEOBECNÝ ZÁVER**

(407) Podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ je členský štát povinný oznámiť každý zámer v súvislosti s poskytnutím alebo upravením pomoci. Príslušný členský štát nemôže vykonať navrhované opatrenia, pokiaľ sa vo veci nerozhodlo s konečnou platnosťou. V tomto prípade francúzske orgány neoznámili náhrady, ktoré im poskytli správcovia letiska Angoulême, ani zmluvy z roku 2008. Pomoc bola navyše poskytnutá skôr, než Komisia v tejto súvislosti prijala konečné rozhodnutie.

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

(408) Na základe uvedených skutočností sa Komisia domnieva, že náhrady udelené letisku Angoulême predstavujú neoprávnenú štátnu pomoc, sú však zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

(409) Sumy poskytnuté v rámci vykonávania zmlúv z roku 2008 na činnosti spoločnosti Ryanair a spoločnosti AMS naopak predstavujú neoprávnenú štátnu pomoc a sú nezlučiteľné s vnútorným trhom.

11. **VRÁTENIE POMOCI**

(410) Podľa konsolidovanej judikatúry, keďže Komisia stanovuje, že pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom, má právomoc od príslušného členského štátu vyžadovať, aby uvedenú pomoc zrušil alebo zmenil ([190]). Podľa článku 14 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 ([191]) „*kde sa prijímajú záporné rozhodnutia v prípadoch neoprávnenej pomoci, Komisia rozhodne, že daný členský štát podnikne všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu (ďalej sa označuje len ako ‚rozhodnutie o vymáhaní'). Komisia nebude vyžadovať vymáhanie pomoci, ak by to bolo v rozpore so všeobecnou zásadou práva spoločenstva*."

(411) Komisia vyžaduje od príslušného členského štátu vymáhanie pomoci, ktorá je nezlučiteľná s vnútorným trhom, čím chce obnoviť predchádzajúcu situáciu ([192]). Súdny dvor sa v tejto súvislosti domnieva, že cieľ je dosiahnutý, keď príjemcovia vrátia prostriedky, ktoré im boli neoprávnene poskytnuté v rámci pomoci, čím stratili výhodu, ktorú mali v porovnaní so svojimi konkurentmi. Týmto spôsobom sa obnovila situácia pred vyplatením pomoci ([193]).

(412) V tomto prípade je teda zrejmé, že vymáhanie takejto neoprávnenej pomoci nebude v rozpore so žiadnou všeobecnou zásadou práva Únie. Francúzsko ani žiadna tretia zainteresovaná strana v tomto zmysle neposkytli žiadne tvrdenia.

(413) Z toho vyplýva, že Francúzsko musí prijať všetky opatrenia potrebné na vymáhanie pomoci od spoločnosti Ryanair a spoločnosti AMS, ktorá im bola neoprávnene poskytnutá prostredníctvom zmlúv z roku 2008.

(414) Výška poskytnutej pomoci, ktorá sa má vymáhať, sa stanoví spôsobom uvedeným ďalej v texte. Je potrebné sa domnievať, že zmluvy z roku 2008 vymedzili rovnakú ročnú výšku pomoci na každý rok počas celého zmluvného obdobia. Každá z týchto súm sa vypočíta na základe zápornej časti predbežných prírastkových tokov (príjmy po odrátaní nákladov) v čase uzavretia zmluvy z roku 2008, ako je uvedené v tabuľke 12. Tieto sumy v skutočnosti zodpovedajú sumám, ktoré sa mali každý rok odpočítať z nákladov na marketingové služby (alebo ktoré sa mali pripočítať k letiskovým poplatkom a k poplatkom za pozemnú obsluhu účtovaným leteckým spoločnostiam), aby čistá súčasná hodnota zmluvy bola kladná, inými slovami aby bola v súlade so zásadou hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

(415) S cieľom zohľadniť skutočnú výhodu, ktorá spoločnosti Ryanair a AMS vyplývala z vykonávania zmlúv z roku 2008, sumy uvedené v predchádzajúcom odôvodnení sa môžu upraviť na základe dôkazov poskytnutých Francúzskom, ktoré vyplývajú i) z rozdielu medzi na jednej strane skutočnými platbami, uvedenými *ex post*, ktoré spoločnosť Ryanair uskutočnila v súvislosti s pristávacím poplatkom, s poplatkom za odbavenie cestujúcich a so službami pozemnej obsluhy podľa zmluvy o letiskových službách, a na druhej strane predbežnými tokmi (*ex ante*), ktoré zodpovedajú týmto príjmovým položkám a ktoré sú uvedené v tabuľke 12, a ii) z rozdielu medzi na jednej strane skutočnými platbami za marketingové služby, uvedenými *ex post*, ktoré boli poskytnuté spoločnosti Ryanair a spoločnosti AMS podľa zmluvy o marketingových službách, a na druhej strane príslušnými predbežnými nákladmi na marketingové služby (*ex ante*), ako je uvedené v tabuľke 12.

(416) Komisia navyše konštatuje, že skutočná výhoda udelená spoločnosti Ryanair a spoločnosti AMS sa obmedzuje na skutočné obdobie vykonávania zmlúv z roku 2008. Po vypovedaní zmlúv totiž spoločnosť Ryanair a spoločnosť AMS nedostali úhrady v podobe platieb za marketingové služby. Výška poskytnutej pomoci vypočítaná a uvedená nižšie v texte a spojená so zmluvami z roku 2008 sa zníži na nulu v rokoch, počas ktorých sa zmluva prestala uplatňovať (najmä z dôvodu predčasného vypovedania zmluvy na základe vzájomnej dohody).

([190]) Rozsudok Súdneho dvora z 12. júla 1973 vo veci C-70/72, Komisia/Nemecko, Zb. s. 00813, bod 13.
([191]) Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).
([192]) Rozsudok Súdneho dvora zo 14. septembra 1994 v spojených veciach C-278/92, C-279/92 a C-280/92, Španielsko Komisia, Zb. s. I-4103, bod 75.
([193]) Rozsudok Súdneho dvora zo 17. júna 1999 vo veci C-75/97, Belgicko/Komisia, Zb. s. I-03671, body 64 – 65.

(417) V tabuľke 13 sú uvedené podstatné informácie týkajúce sa súm, na základe ktorých sa vypočítajú sumy, ktoré sa majú vymáhať. Tieto sumy pozostávajú z predvídateľných prírastkových tokov (príjmy mínus náklady), ktoré vyplývajú z uplatnenia zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

Tabuľka 13

Informácie o sumách, ktoré sa majú vymáhať zo zmlúv z roku 2008

Orientačná výška pomoci získanej v rámci schémy (EUR) ([1])					Orientačná výška pomoci, ktorá sa má vymáhať (EUR) (Istina)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) So zreteľom na výpočet úrokov sa usudzuje, že pomoc bola udelená 31. decembra príslušného roku.

(418) Ako je uvedené v predchádzajúcom texte, Komisia sa domnieva, že na účely uplatnenia pravidiel týkajúcich sa štátnej pomoci spoločnosť Ryanair a spoločnosť AMS predstavujú jeden hospodársky subjekt a že zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách uzatvorené súbežne 8. februára 2008 sa musia považovať za jedinú transakciu. Komisia sa preto domnieva, že spoločnosť Ryanair a spoločnosť AMS sú spoločne a nerozdielne zodpovedné za vrátanie celej pomoci, ktorá im bola poskytnutá v súlade so zmluvami z roku 2008.

(419) Skutočne poskytnutá pomoc v období rokov 2008 – 2009 vyplývajúca zo zmlúv z roku 2008 dosahuje výšku približne 868 695 EUR.

(420) Francúzske orgány musia vymôcť túto uvedenú sumu do štyroch mesiacov odo dňa oznámenia tohto rozhodnutia.

(421) V tejto súvislosti musia navyše francúzske orgány k tejto výške pomoci pripočítať úroky z vymáhania, ktoré sa počítajú odo dňa, keď bola predmetná pomoc podnikom poskytnutá, t. j. vždy k skutočnému dátumu poskytnutia pomoci a až kým táto pomoc nebude skutočne splatená ([194]), v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ([195]). Vzhľadom na to, že peňažné toky, ktoré tvoria túto pomoc, sú v tomto prípade zložité a vznikajú viackrát v roku alebo dokonca nepretržite v prípade niektorých kategórií príjmov, Komisia usudzuje, že pri výpočte úrokov z vymáhania možno súhlasiť s tým, že čas poskytnutia príslušnej pomoci sa stanovuje na koniec roka, čiže 31. decembra príslušného roka.

(422) Pokiaľ sa niektorý členský štát stretne s nepredvídateľnými alebo nepredvídanými ťažkosťami alebo následkami, ktoré Komisia nezohľadnila, môže sa s týmito problémami obrátiť na Komisiu a navrhnúť vhodné zmeny. V tomto prípade Komisia a členský štát v dobrej viere spolupracujú v záujme vyriešenia ťažkostí v plnom súlade s ustanoveniami ([196]) ZFEÚ.

(423) Komisia preto vyzýva Francúzsko, aby jej bezodkladne predložilo všetky problémy vyplývajúce z vykonávania tohto rozhodnutia,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Platby vykonané departementom Charente, spoločenstvami Communauté d'agglomération du grand Angoulême a Communauté de Communes Braconne et Charente na základe dohovoru z 23. mája 2002, ktorý sa týka podmienok financovania prevádzkovania a rozvoja letiska Angoulême Brie Champniers, ako aj subjektom Syndicat mixte des aéroports

([194]) Pozri článok 14 ods. 2 nariadenia č. 659/99 (už citovaný).
([195]) Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999, ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1.)
([196]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 2. februára 1989 vo veci C-94/87, Komisia/Nemecko, Zb. s. 175, bod 9, a rozsudok Súdneho dvora zo 4. apríla 1995 vo veci C-348/93, Komisia/Taliansko, Zb. s. 673, bod 17.

de Charente na základe subdodávateľskej zmluvy o správe z 22. januára 2009 a vyhlásenia o záväzku z 8. augusta 2011 v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Angoulême a spoločnosti SNC-Lavalin predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ktorú im Francúzsko neoprávnene poskytlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

2. Platby v prospech spoločnosti Ryanair a spoločnosti Airport Marketing Services, ktoré vykonal subjekt Syndicat mixte des aéroports de Charente na základe zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách uzatvorených 8. februára 2008, predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ktorú im Francúzsko neoprávnene poskytlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

Článok 2

1. Platby vykonané departementom Charente, spoločenstvami Communauté d'agglomération du grand Angoulême a Communauté de Communes Braconne et Charente na základe dohovoru z 23. mája 2002, ktorý sa týka podmienok financovania prevádzkovania a rozvoja letiska Angoulême Brie Champniers, ako aj subjektom Syndicat mixte des aéroports de Charente na základe subdodávateľskej zmluvy o správe z 22. januára 2009 v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Angoulême predstavujú štátnu pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 106 ods. 2 ZFEÚ.

2. Platby vykonané subjektom Syndicat mixte des aéroports de Charente v prospech spoločnosti SNC-Lavalin na základe vyhlásenia o záväzku z 8. augusta 2011 sú zlučiteľné s vnútorným trhom v súlade s článkom 106 ods. 2 ZFEÚ za predpokladu, že Francúzsko preukáže Komisii, že celková výška náhrady poskytnutej počas celého zmluvného obdobia nepresahuje sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov, ktoré vznikli pri plnení výlučne záväzkov služieb vo verejnom záujme s výnimkou nákladov spojených s obchodným rozvojom leteckého uzla, vrátane primeranej miery návratnosti vloženého kapitálu.

3. Francúzsko predloží Komisii do štyroch mesiacov odo dňa skončenia platnosti zmluvy uzatvorenej medzi subjektom Syndicat mixte des aéroports de Charente a spoločnosťou SNC-Lavalin správu, v ktorej sa preukazuje, že výška náhrady poskytnutej spoločnosti SNC-Lavalin vrátane primeranej miery návratnosti vloženého kapitálu je v súlade s článkom 5 rozhodnutia 2012/21/EÚ počas celého zmluvného obdobia.

4. Pomoc, ktorú spoločnosti Ryanair a spoločnosti Airport Marketing Services poskytol subjekt Syndicat mixte des aéroports de Charente na základe zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách uzatvorených 8. februára 2008 so spoločnosťou Ryanair a spoločnosťou Airport Marketing Services, je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 3

1. Francúzsko vymôže od príjemcov pomoc uvedenú v článku 2 ods. 4 Spoločnosť Ryanair a spoločnosť Airport Marketing Services sú spoločne a nerozdielne zodpovedné za vrátenie pomoci.

2. Sumy, ktoré treba vymôcť, sa úročia odo dňa, ku ktorému boli poskytnuté príjemcom, až do ich skutočného vrátenia.

3. Úroky sa vypočítajú ako zložené úroky v súlade s kapitolou V nariadenia (ES) č. 794/2004 a s nariadením Komisie (ES) č. 271/2008 ([197]), ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 794/2004.

4. Francúzsko zruší poskytovanie všetkých neuhradených platieb pomoci uvedenej v článku 2 ods. 4 s účinnosťou odo dňa prijatia tohto rozhodnutia.

Článok 4

1. Vrátenie pomoci uvedenej v článku 2 ods. 4 je bezodkladné a účinné.

2. Francúzsko zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov po dátume oznámenia tohto rozhodnutia.

([197]) Nariadenie Komisie (ES) č. 271/2008 z 30. januára 2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 794/2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 82, 25.3.2008, s. 1).

Článok 5

1. Francúzsko predloží Komisii do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia tieto informácie:

a) výšku poskytnutej pomoci, ktorá sa má vymáhať v súlade s článkom 3;

b) podrobný opis prijatých a plánovaných opatrení s cieľom splniť toto rozhodnutie;

c) dokumenty dokazujúce, že príjemcom bolo nariadené vrátenie pomoci.

2. Francúzsko bude informovať Komisiu o pokroku dosiahnutom v súvislosti s vnútroštátnymi opatreniami, ktoré sa prijali na vykonanie tohto rozhodnutia, až do úplného vrátenia celkovej sumy pomoci uvedenej v článku 2 ods. 4 Francúzsko na požiadanie Komisie bezodkladne poskytne všetky informácie o opatreniach, ktoré sa už prijali a ktoré sa plánujú prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokoch, ktoré už príjemcovia vrátili.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli 23. júla 2014

Za Komisiu

Joaquin ALMUNIA

podpredseda